



COMERCIO Y BURGUESÍA MERCANTIL EN CANARIAS EN LA EDAD MODERNA

Manuel Lobo Cabrera
Universidad de Las Palmas de G.C.

Las relaciones canarias con el mundo exterior están marcadas por el comercio, aunque también por la emigración de sus habitantes. La actividad mercantil comienza en las islas bastante tiempo antes de su definitiva conquista, para impulsarse tras la conclusión de la misma al orientarse su economía hacia el comercio exterior, elemento vital del que las islas van a depender en adelante. Primero el azúcar y luego el vino marcaron la pauta de estas relaciones. El conocimiento que en estos momentos se tiene sobre las mismas es escaso en el sentido amplio de la palabra, aún cuando contemos con meritorios estudios sobre ellas, pero que por lo general se concretan a una isla determinada. Analizar las conexiones canarias tanto con Europa como con otros mercados conllevaría no solo estudiar el flujo y reflujo de las mercancías, sino toda la legislación existente al respecto y todo el entramado derivado de ellas. De las mismas se dieron cuenta tanto los viajeros como los relatores, historiadores y mercaderes de siglos pasados, que ponderaron el papel jugado por el archipiélago¹.

Para completar esta parcela histórica de la Historia de Canarias sería necesaria realizar toda una serie de monografías, donde no solo se analizase la realidad insular sino también toda la problemática que se plantea con la política exterior española y con las vicisitudes internacionales, sobre todo si tenemos en cuenta que los mercados receptores de la producción isleña son principalmente los europeos y los americanos.

A nivel nacional el análisis de este renglón económico cuenta con estudios interesantes y valiosos relacionados principalmente con Andalucía, Valencia y Cataluña, y en sentido amplio el Cantábrico, tal como se ha puesto de manifiesto en esta III Reunión Científica, en donde juegan un papel importante las conexiones más con el mundo europeo que con el africano y indiano, salvo el área andaluza.

1 A este respecto son esclarecedoras las informaciones que dan sobre el comercio los ingleses Thomas Nichols en el siglo XVI y George Glass en el XVIII: CIORANESCU, A.: *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, La Laguna, 1963; GLASS, G.: *Descripción de las Islas Canarias. 1764*, La Laguna, 1976



Si tenemos en cuenta, tal como ha sido señalado, las funciones cumplidas por el archipiélago en relación al tráfico: encrucijada de las rutas marítimas, metrópoli de Indias y periferia de Europa², tendríamos que ampliar el campo de acción a la triple dimensión del archipiélago en conexión con Africa, con el Atlántico, donde se incluirían los archipiélagos portugués, y las Indias, y con Europa. Cada una de estas zonas y sus respectivos mercados tuvo para las islas una trascendencia diferente en función del propio ritmo del tráfico y de la tipología de las exportaciones y de las importaciones. La misma, es fruto de una serie de factores que impuso el medio geográfico tales como la fragmentación del territorio, el aislamiento, lo que obliga a las islas durante el Antiguo Régimen a conformar un mercado regional³, la fragilidad, la incapacidad para la autarquía, con graves deficiencias carenciales, la falta de fuentes energéticas y un transporte barato.

Por ello sería necesario abarcar un conjunto de aspectos tales como los instrumentos y medios de transporte del comercio, pues cada uno de ellos exigiría un estudio o monografías independientes, pues aún estamos lejos de conseguir ni siquiera un nivel de aproximación para todo el Antiguo Régimen, pues los trabajos de conjunto son inexistentes, por lo que urge acometer estudios desde todas las ópticas posibles, interrelacionando cada una de estas cuestiones y a la vez incluirlas en un panorama de larga duración donde no escapen ninguno de los aspectos implicados en los tratos mercantiles.

En estos momentos sería necesario abordar en primer lugar, mediante tesis y trabajos de investigación, todo lo que se entiende por elementos e instrumentos comerciales, necesarios en toda transacción, más aún si tenemos en cuenta el carácter de la geografía insular.

Los puertos y los transportes serían el primer tema de análisis. Sobre los mismos existen pequeños trabajos referentes a una época o a una isla determinada⁴, pero no un estudio exhaustivo. Desde este punto de vista habría que abordar investigaciones pero no sólo de los puertos insulares, surgideros, calas o puertos de abrigo, durante la Edad Moderna en las islas, sino la importancia respectiva de los mismos, desde el punto de su conformación física como de la intensidad de su tráfico y del desplazamiento continuo de unos puertos por otros en función del papel económico jugado por cada isla a lo largo de las distintas centurias. En correspondencia habría que hacer lo mismo con los puertos de destino, tanto de los que sirven de escala en las rutas europeas y americanas como de los receptores. La importancia de estos y el desplazamiento de unos por otros habría que relacionarlo con la alternancia de los cultivos canarios, en función de la coyuntura, salvo aquellos que mantienen su vigencia en función de ser los proveedores de las mercancías demandadas y necesarias en las islas⁵.

El transporte marítimo, único en función del mar, implicaría el tratar a fondo el complicado tema de la tipología en general y de las características de cada barco, en función del tamaño y por supuesto del tonelaje, y también de la tripulación: tamaño y características de la misma. Unido a esto habría que hacer un análisis de la nominación, producto de la mentalidad marinera y del lugar de construcción, lo que obligaría al abordaje de la construcción naval en el archi-

2 GUIMERA RAVINA, A.: *Canarias y su comercio exterior: monopolio y dependencia*, "Canarias ante el cambio", S/C. de Tenerife, 1981, pp. 147-156

3 Este aspecto se ha puesto de manifiesto en el trabajo de SANTANA PÉREZ, G.: *El comercio interinsular de Lanzarote*, 1635-1665, Memoria de Licenciatura, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1994

4 LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pp. 303-350, y *La Palma y el mar*, "I Encuentro Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma", Santa Cruz de La Palma, 1993, pp. 131-147; CALERO MARTÍN, C.G.: *Las comunicaciones marítimas interinsulares*, Las Palmas de G.C., 1979, y *Los transportes marítimos en Canarias (Tenerife siglos XVI-XVIII)*, Universidad de La Laguna, 1984

5 LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988 y TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas 1991, y *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Madrid, 1981

piélago, estudiada ya en algunas islas⁶, pero no lo suficiente como para poner de relieve la importancia de este ramo, en un espacio donde el mar es la más importante puerta de entrada y salida. Asimismo este estudio implicaría un análisis de los fletes y averías, características de los mismos y confrontación con otras zonas, en función de las épocas, de los productos y de las travesías. Una representación gráfica de estos aspectos nos obligaría a observar la coyuntura económica del momento en función de la oferta y de la demanda, y las repercusiones del comercio de unas zonas en detrimento de otras. El valor de los fletes y las formas de pago permitiría conectar este aspecto con los viajes o con otros aspectos como la piratería, la guerra y el corso, que obligaría a un encarecimiento de los mismos. Asimismo la oferta y la demanda del transporte habrá que relacionarla con la necesidad de tripulaciones, pues las islas contribuyeron a completarlas, recurriendo a la experiencia de los pescadores que faenaban en las costas de Africa, ya que como señala Mauro los viajes de cabotaje y de pesca contribuyeron desde la Edad Media a formar marineros y a preparar expediciones más complejas⁷.

Las rutas y los riesgos del mar son elementos imprescindibles a la hora de estudiar el comercio. Unas porque nos describen los circuitos comerciales y otros porque, amén de elementos físicos, nos informan de la política del momento y de las particularidades de la piratería y el corso. En este sentido las obras de Rumeu de Armas y de Bethencourt Massieu aportan una amplia información sobre el tema, a completar con los aspectos descritos⁸.

Los seguros, las compañías, las encomiendas y los medios de pago son cuestiones importantes para completar el estudio del comercio canario, tanto en el aspecto interinsular, como en el europeo y americano principalmente. Sobre los primeros si bien existen estudios a nivel general y regional para el territorio peninsular⁹, nada o casi nada se sabe sobre los aseguradores isleños o de otras nacionalidades implicados en el comercio canario y radicados en los puertos isleños o en los de destino, con el agravante de que en algunas islas se cita que en ellas no hay por costumbre asegurar las mercancías porque no existen aseguradores, tal como sucede en Fuerteventura¹⁰. ¿De quien dependía Canarias y de que plazas en relación a los seguros?. Esta es una cuestión a investigar dentro de este punto, intuyendo por información directa que la dependencia era de Sevilla y de Burgos. La tipología e intereses de los mismos son un punto de referencia obligado para llevar a buen fin cualquier estudio de este tipo. Las compañías en sus vertientes medievales y capitalistas son las que darían el verdadero alcance del tráfico. El carácter y estructura de estas sociedades es poco conocido, a pesar de la constancia que se tiene sobre la existencia de las mismas en el archipiélago a lo largo de las distintas centurias. Se conocen ejemplos para el siglo XVI y XVIII¹¹, que informan de la mecánica y de su composición con agentes y socios, tanto isleños como peninsulares y extranjeros, pero no sabemos apenas nada para el siglo XVII¹². Además sería necesario comprobar si el cambio de cultivos y de coyuntura incidió

6 LOBO CABRERA, M.: *Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 31, Madrid-Las Palmas, 1985, pp. 346-374; SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas de G. C., 1993

7 MAURO, F.: *La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona, 1975, pp. 14-15

8 RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, 5 ts., y BETHENCOURT MASSIEU, A. y A. RODRÍGUEZ: *Ataques ingleses contra Fuerteventura 1740*, Puerto del Rosario, 1992. En esta última obra los autores hacen un análisis tanto de la piratería como de la guerra de corso.

9 LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution a l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, París, 1955; PELAEZ, J.M.: *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516 a través de los contratos de seguro marítimo*, Madrid, 1978. Para el caso del comercio andaluz americano son de interés los trabajos de J.M. Bernal y A. García-Vaquero, en especial *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868), cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976.

10 Según se coteja de la información obtenida a través de las escrituras de los protocolos notariales.

11 MARRERO RODRÍGUEZ, M.: *Una sociedad para comerciar con Castilla, Canarias y Flandes en la primera mitad del siglo XVI*, "III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)", T. II, Las Palmas, 1979, pp. 159-173; LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo...*; TORRES SANTANA, M.E.: *Relaciones comerciales...*

en el sistema y riesgos de las mismas; por ello un seguimiento completo aportaría el origen de los socios, el interés de los mismos en los productos, duración, inversiones y beneficios.

Relacionado con todo esto está el problema de las pesas y medidas y por supuesto de las monedas y de los medios de pago.

La aportación al archipiélago de mercaderes de distintas nacionalidades complicó todo el sistema métrico, ya de por sí complicado para la Península Ibérica. Cualquier estudioso que se enfrente al estudio del comercio debe tener en cuenta este aspecto, pues de otro modo le sería imposible llegar a cuantificar y a realizar series de la cantidad de productos exportados, si no reduce a una sola medida todas las cantidades. Los medios de pago, además de los usuales en nuestra economía como el trueque y el numerario, se complica aún más con la emisión y recepción de las cédulas de cambio, emitidas desde distintos puntos de la geografía nacional¹³, a causa de la ausencia de cambiadores en Canarias durante el Quinientos, por lo cual el crédito corrió a cargo de los mercaderes implicados en el comercio internacional. Estos aspectos apenas si han sido esbozados, aun cuando algo se ha avanzado en el tema de la moneda. Ésta tiene, a nuestro juicio, la misma complicación que las medidas, agravada con la escasez de numerario, ausencia de cecas, arribada de metales preciosos y saca de los mismos por parte de los mercaderes extranjeros¹⁴.

Todos estos elementos necesarios e imprescindibles son los que hicieron posible conectar a Canarias con el exterior, a través de los distintos mercados a donde arribaban los productos isleños, y desde donde se importaban manufacturas y todo tipo de artículos demandados por la sociedad insular. El papel e importancia de los distintos mercados está más en relación con las exportaciones de nuestros artículos que con la absorción por parte de las islas, salvo casos excepcionales como los mercados cerealísticos. Son de destacar los mercados africanos, los insulares lusitanos, los americanos y los europeos¹⁵.

Las relaciones comerciales Canarias- África en el sentido estricto del comercio, al margen de la pesca, ramo importante para Canarias¹⁶, se circunscribe a los siglos XVI y XVII. En ambos y al menos hasta la independencia de Portugal y al cambio operado en el sistema de asientos, existió un tráfico eminentemente esclavista. El conocimiento de las mismas en la historiografía se circunscribe principalmente a Gran Canaria¹⁷, pero no al resto del archipiélago, por lo que convendría ampliar su estudio, máxime si tenemos en cuenta la importancia que debió tener Santa

- 12 Lo poco que sabemos sobre estas asociaciones se encuentra en el trabajo de TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio...*
- 13 OTTE, E.: *Canarias plaza bancaria europea en el siglo XVI*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)", T. I, Las Palmas, 1982, pp. 157-173. En este estudio se demuestra que la capital grancanaria pasó a ocupar el tercer lugar dentro de las plazas bancarias de la época, tras Medina del Campo y Valencia.
- 14 LOBO CABRERA, M.: *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*. Las Palmas de G.C., 1989, y MACIAS HERNÁNDEZ, A.: *Algunas reflexiones sobre los orígenes de los primeros medios de pago metálicos de la economía canaria (1400-1525)*, "Strenae Emmanuelae Marrero Oblatae", La Laguna, 1993, y *Canarias en el proyecto monetario ilustrado*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 38, Madrid-Las Palmas, 1992, pp. 281-378
- 15 Sobre el comercio canario en general, en relación a los distintos mercados, se elaboró un estado de la cuestión en 1982 y sobre el comercio canario-americano en 1992. Vid a este respecto LOBO CABRERA, M. y E. Acosta Guerrero: *El comercio canario. Estado de la cuestión*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Sevilla, 1985, T. III, pp. 67-102, y LOBO CABRERA, M.: *Estado actual de la investigación sobre el comercio canario-americano*, "X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)", Las Palmas, 1992 (en prensa).
- 16 LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes a pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio*, "III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)", T. II, Salamanca, 1980, pp. 401-430; MACIAS HERNÁNDEZ, A.: *Un artículo "vital" para la economía canaria: producción y precios de la sal (c. 1500-1836)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 35, Madrid-Las Palmas, 1989, pp. 151-216; SANTANA PÉREZ, G.: *Las pesquerías en Berbería a mediados del siglo XVII*, "Tebeto", (en prensa).
- 17 A este respecto vid LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, y *Viajes canarios a Guinea*, "Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In memoriam", Lisboa, 1989, T. II, pp. 129-153; TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVII*, "Actas do II Coloquio Internacional de Historia da Madeira", Funchal, 1989, pp. 761-778.

Cruz de Tenerife en relación a este tráfico¹⁸.

La importancia de este trato es manifiesta al comprobar la importancia adquirida por los caldos isleños en relación a su exportación a África, para el posterior trueque por esclavos, necesarios en el archipiélago, pero sobre todo orientados al tráfico indiano. La escala y paso de los navíos por Canarias permitiría completar el cuadro¹⁹, por un lado del tráfico negrero a nivel global, y por otra, de la práctica, tan usual, del contrabando, del cual se habla insistentemente, pero sin comprobación. Completarían estas relaciones otros tratos orientados a la importación de sal y sebo desde Cabo Verde, y oro y especies de la costa de Guinea. En este sentido se ha de valorar no sólo el tráfico mantenido entre Canarias y el continente africano, sino el papel jugado por el archipiélago como base de escala de los navíos negreros, primero de los portugueses y luego de los ingleses y holandeses después de la ocupación de Angola por Holanda.

El comercio practicado entre Canarias y los archipiélagos portugueses responde a un préstamo mutuo entre los mismos, relacionado con crisis carenciales y con la importación de productos necesarios para determinadas industrias artesanales, tales como el zumaque²⁰ y el pastel. Estos intercambios son ya conocidos y probados por los historiadores portugueses, en especial en relación con la importación de cereal azoreano por parte canaria en los siglos XVI y XVII²¹. Habría que completarlo desde la perspectiva insular canaria, aunque ya se hayan hecho pequeños esfuerzos en este sentido²².

El comercio canario-americano es quizá el más conocido a niveles generales y del que se tiene mayor información al respecto, tanto desde el punto de vista de los distintos períodos que abarca, desde el mismo momento del descubrimiento hasta la libertad de comercio, como de las vicisitudes por las que atraviesa así como de los principales artículos exportados. Obras y trabajos elaborados con fuentes oficiales²³ y numerosos artículos recogidos en los Coloquios de Historia Canario-Americana, este año en su onceava edición²⁴, permitirían abordar ya con poco esfuerzo un estudio sobre el mismo, completándolo con un rastreo exhaustivo por las fuentes documentales de nuestros Archivos provinciales y locales. No obstante desde el punto de vista cronológico hallamos un desequilibrio, así mientras para los siglos XVI y XVIII existen ya abundantes estudios, desde la óptica insular, del XVII apenas si se sabe nada salvo algunas aportaciones y la legislación propia de este período²⁵. Por otra parte se echan en falta estudios cuantita-

- 18 Algo sabemos sobre Tenerife, según se desprende de la informaciones recogidas en CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, T. II, S/C. de Tenerife, 1977 y en RODRÍGUEZ YANES, J.M.: *Aproximación al estudio del Antiguo Régimen en la comarca de Daute (Tenerife): 1500-1750. Aspectos demográficos, económicos y sociales*, Canarias, 1988
- 19 VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, "II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)", T. II, Las Palmas, 1979, pp. 284-300
- 20 LOBO CABRERA, M.: *Canarias, Madeira y el zumaque*, "Revista Islenha", I, Funchal, 1987, pp. 13-18
- 21 GIL, M.O.: *O arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos sócio-económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979; VIEIRA, A.: *O comércio interinsular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, 1987, y *O comércio de cereais das Canárias para a Madeira nos séculos XVI-XVII*, "VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)", T. I, Las Palmas, 1987, pp. 325-352
- 22 LOBO CABRERA, M. y M.E. TORRES SANTANA: *Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII*, "Coloquio Internacional Os Açores e O Atlántico (séculos XIV-XVIII)", *Angra do Heroísmo*, 1984, pp. 678-701, y *El comercio entre Canarias y Madeira en el siglo XVI*, "Actas III Coloquio Internacional de Historia da Madeira", Funchal, 1993, pp. 623-634
- 23 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977; RUMEU DE ARMAS, A.: Op. cit.
- 24 Estos Coloquios se celebran bianualmente en Las Palmas de Gran Canaria desde 1976, gracias a la feliz iniciativa de don Francisco Morales Padrón y del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- 25 Sobre este período además de los artículos publicados en los Coloquios de Historia Canario-Americana, escasos en cuanto a número, son de destacar los trabajos de RODRÍGUEZ YANES, J.M.: Op. cit., y de M. E. TORRES SANTANA: *El comercio...*

tivos y sistemáticos que estén en consonancia con el de las relaciones humanas y económicas. Por lo tanto sería necesario acometer un trabajo amplio desde todas las ópticas posibles, interrelacionando cada uno de los factores para incluirlo en un panorama de larga duración donde se integrarían los sistemas productivos, la conformación social, los niveles de exportación-importación, garantías, etc. En este sentido se expresaba en 1976 M. Hernández Sánchez-Barba²⁶ cuando ponía de relieve el estado de la investigación del comercio canario-americano, planteando la necesidad de evitar un tratamiento del tema de manera inconexa, tal como se había hecho. No obstante, hay que decir, que parte de las lagunas reseñadas por este autor se han ido cubriendo, pero aún su análisis sigue erizado de dificultades tales como: que muchas de las salidas eran clandestinas, por lo cual no existe coincidencia en las fuentes; con respecto a estas habría que comprobar si en los períodos en donde la documentación es escasa, se debe a pérdida de la misma, dispersión económica, bache administrativo u otra causa. Por otra parte para llevar a buen término un estudio de la rentabilidad del comercio serían necesarias investigaciones más profundas, que tuvieran en cuenta el equilibrio o desequilibrio entre las exportaciones y las importaciones.

Los mercados europeos fueron habilitados para comerciar con Canarias desde finales del siglo XV, conectando el archipiélago con las principales redes mercantiles de la época. Dos zonas merecen mayor atención, una desviada hacia el Mediterráneo y otra circunscrita a la fachada occidental europea. La producción insular es determinante en un sentido o en otro. El Mediterráneo ocupa una primera fase importante en relación al comercio del azúcar y de la orchilla. Génova, Florencia, Barcelona y Valencia eran los principales mercados, destacando los italianos sobre el resto²⁷. La movilidad de capitales para la inversión en la producción y fabricación del azúcar debió de ser importante, aunque no se tengan noticias ciertas sobre la misma. De la mano de los principales mercaderes, con casas comerciales establecidas en la Baja Andalucía, con unas actividades mercantiles y bancarias importantes, se integra al archipiélago en la economía-mundo de la época²⁸.

La fachada atlántica mantienen mayor continuidad en los tratos. Flandes y Francia primero y luego Inglaterra comerciaron con Canarias hasta el siglo XVIII. Las actividades de los flamencos, son más o menos conocidas²⁹, lo mismo que las vicisitudes del comercio inglés. Los negocios de los primeros son activos e intensos, llevando a cabo diversas operaciones mercantiles. La constitución de compañías dan una idea clara del carácter de este trato³⁰, aunque no estén todo lo estudiadas que merecen en aspectos tales como formas de pago, seguros de crédito, constitución jurídica, personalidad de los socios, capital invertido, volumen de carga, etc.

26 HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: *Historia serial del comercio canario-americano: correcciones metodológicas*, "I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)", Las Palmas, 1977, p. 418-422

27 LA ROSA OLIVERA, L. de: *Francisco Ribero y la colonia genovesa en Canarias*, "Estudios históricos sobre las Canarias Orientales", Las Palmas, 1978, pp. 169-289; LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, "Aspetti della vita económica medievale", Firenze, 1985, pp. 268-282, y *El comercio canario-europeo...*

28 OTTE, E.: *Los Boti y los Lugo*, "III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)", T. I, Las Palmas, 1980, pp. 47-85; WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979

29 EVERAERT, J.: *La colonne marchande flamande aux Canaries au tournant du "sycle du vin" (1665-1705)*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", T. IV, Las Palmas, 1985, pp. 435-458; MARINERO RODRÍGUEZ, M.: *Mercaderes flamencos en Tenerife durante la primera mitad del XVI*, "III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)", T. II, Las Palmas, 1980, pp. 159-173; LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558 a través de la burguesía mercantil*, "IV Coloquio de Historia social de Canarias", Valencia, 1979, pp. 29-50, y *La diáspora flamenca en Gran Canaria durante el Quinientos*, "Bruselas (en prensa); STOLS, E.: *Los Canaries et l'expansion coloniales des Pays-Bas meridionaux au sezieme siècle et de la Belgique vers 1900*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)", Las Palmas, 1982, T. II, pp. 903-923

30 LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo...*

El parecer flamenco y el por qué de la elección de Canarias en este engranaje mercantil estriba en la ventaja del mismo: venta de los productos en otros puertos diferentes a los flamencos como Inglaterra y Francia, plataforma perfecta para comerciar con América y comercio libre de impuestos en el mercado de Amsterdam.

El segundo mercado en importancia para los siglos XVII y XVIII es Inglaterra, siendo ahora el vino y no el azúcar el objeto del mismo. Dos sólidas monografías y un artículo se han ocupado del mismo³¹. En ellos se estudia el desarrollo de este trato durante tales centurias (1650-1800), donde se pasa de una balanza favorable para Canarias a un exceso de producción con la consiguiente caída de los precios. Además una serie de incidentes como el "derrame del vino en Garachico" en 1666³², ocasionado por la práctica mercantilista inglesa, al fundar en ese mismo año la Compañía de Canarias con carácter de monopolio, unido a la crisis insular, la política comercial desordenada traen consigo la caída de este comercio, pese a las gestiones diplomáticas realizadas en Inglaterra y el interés borbónico en el mismo.

El comercio con Francia y también con el Portugal continental es menos conocido, pero lo suficiente como para destacarlo. Los tratos con los países galos fueron importantes, a pesar de las vicisitudes de la guerra que lo convirtió en irregular³³. Portugal fue una plataforma interesante para el tráfico, pues al menos hasta 1640 se mantiene cierta intensidad, gracias a los artículos de abastecimiento³⁴.

Finalmente no debemos olvidar el comercio interinsular y el interno o local, aunque sobre ello se haya incidido bastante menos en la investigación, quizá porque deslumbra menos que el exterior. Es esto una asignatura pendiente en nuestra historiografía, aún cuando últimamente se está incidiendo en el mismo³⁵, por la importancia que tuvo para la conformación de un mercado regional, desde el momento en que este comercio tiene bastante que ver con el abastecimiento de la población. Se desconoce no sólo este aspecto sino también el análisis de las disposiciones, de la ilegalidad y del dirigismo, que conduce al fraude y al aumento de los precios.

Los tratos locales, aunque conocerlos entraña dificultades, son también de interés e importancia, más en unas islas que arrastraron consigo una endemia de industria. Aquí además de en los artículos objeto de este tráfico, tanto de abastecimiento como suntuarios, habría que profundizar en los tipos que llevan a cabo este comercio de menudeo tales como los almacenistas, tenderos y vendederas³⁶.

Lo comentado hasta ahora viene a ser una síntesis apresurada y general del comercio de acuerdo a las exportaciones y desde la óptica de los trabajos realizados, principalmente con

- 31 BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 2, Madrid-Las Palmas, 1956, pp. 195-308; MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970; STECKLEY, G.: *La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo*, "Aguayro", 138, Las Palmas, 1981, pp. 25-31
- 32 RODRÍGUEZ YANES, J.M.: *En torno al "derrame del vino" de 1666*, "Revista Gaceta de Daute", III, Islas Canarias, 1987, pp. 99-1
- 33 LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI: Pablos Reynaldos*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)", Las Palmas, 1987, T. I, pp. 25-46 y *El comercio canario-europeo*; TORRES SANTANA, M.E.: *Las relaciones comerciales entre Gran Canaria y Francia en el siglo XVII. Una aproximación*, (Comunicación presentada en esta Reunión).
- 34 LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudio aproximado*, "Revista de Historia Económica y Social", 19, Lisboa, 1987, pp. 1-16; TORRES SANTANA, M.E.: *Lanzarote y Portugal continental 1600-1640*, "X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)", (en prensa).
- 35 SANTANA PÉREZ, G.: Op. cit., y *El comercio interinsular en el marco de las relaciones de dependencia, a mediados del siglo XVII*, (Comunicación presentada a esta Reunión).
- 36 Una primera aproximación para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria lo tenemos en TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio al menudeo en la ciudad de Las Palmas en tiempos de Felipe III*, "El Museo Canario", XLVIII, Las Palmas, 1991, pp. 107-116

fuentes insulares. Pero si en este campo aún queda mucho por hacer, mayor tarea significa conocer el volumen de las importaciones. Canarias necesitaba importar de casi todo, desde alimentos a manufacturas, pasando por herramientas, armas, libros y objetos de arte. A nivel cualitativo se tiene una idea aproximada de los artículos que englobaban cada uno de los epígrafes anteriores³⁷, pero se desconoce en líneas generales su procedencia y sobre todo su volumen. La falta de fuentes lo ha impedido hasta ahora. Se podría completar con la posible documentación conservada en los archivos de las ciudades conectadas comercialmente con Canarias.

Capítulo a destacar es el que se refiere a la burguesía mercantil. La misma está presente en Canarias como consecuencia del despertar del capitalismo, con unos objetivos claros como son consolidación de sus negocios, búsqueda de beneficios y expansión continua. Sin embargo los estudios sobre este sector social no abundan, aunque se hayan realizado valiosas aportaciones³⁸, en donde se mide más el papel jugado por los mercaderes extranjeros³⁹, que el realizado por otros sectores, en parte porque el mayor volumen del comercio se concentraba en sus manos

A la vista de lo analizado es indudable que la tarea que queda por hacer es ardua. Sólo en el tema comercial en el Antiguo Régimen canario existe un vacío a rellenar por futuros estudiosos. Entendemos que acometer cada uno de los temas enunciados a nivel regional es tarea de muchos años y de posibles equipos. Ahora bien se pueden ir rellenando los huecos, realizando trabajos primero a nivel insular.

El comercio azucarero, iniciado ya, con especial incidencia en las relaciones canario-europeas, necesita, al menos, de cuatro monografías que contemplen los aspectos ya señalados para poder calibrar la repercusión de la crisis. Las islas dedicadas a su producción –Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera– mantienen constantes diferentes, bien por sus propias características geográficas como de mercados, por lo cual deberían ser analizadas de manera separada para luego pasar a un estudio de síntesis. Solo se conoce en este sentido el tráfico que mantuvo Gran Canaria con las plazas europeas durante el reinado de Felipe II⁴⁰ y algo sobre la primera mitad del siglo⁴¹, pero del resto de las islas productoras aunque se tienen noticias, no se ha elaborado ninguna monografía al respecto⁴².

El comercio de cereales, con sus flujos y reflujos, es necesario ser estudiado a fondo. Primero porque es la base alimenticia de la población, y luego porque sus mercados van desde las propias islas a Portugal, pasando por Andalucía y los puertos del norte⁴³.

Los tratos con Africa, ya conocidos, necesitarían de nuevas aportaciones. Se sabe muy poco

37 TORRES SANTANA, M.R.: *Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. IV, pp. 245-254; GONZÁLEZ de CHAVES, J.: *Las visitas de navíos en el Tribunal de la Inquisición de Canarias en el siglo XVIII*, "VII Coloquio de Historia Canario-Americana (1986)", Las Palmas, 1990, T. II, pp. 713-732

38 Es de destacar el trabajo de TORRES SANTANA, M.E.: *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*, Las Palmas, 1991, junto con otros de la misma autora y de LOBO CABRERA, M. pero todos referidos a las Canarias Orientales.

39 A este respecto son de señalar los estudios de IGLESIAS HERNÁNDEZ, M.L.: *Extranjeros en Gran Canaria en el primer cuarto del siglo XVIII*, S/C. de Tenerife, 1985, GUIMERÁ RAVINA, A.: Op. cit.

40 LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo...*

41 LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes italianos...*; CAMACHO PÉREZ-GALDÓS, G.: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 11-70

42 A este respecto es de reseñar el trabajo de RIVERO SUÁREZ, B.: *El azúcar en Tenerife (1496-1550)*, La Laguna, 1990, que dedica un apartado a la comercialización del azúcar.

43 No obstante algo se ha avanzado en este sentido, pues a los trabajos ya reseñados de VIEIRA, A. y RODRÍGUEZ YANES, J.M. hay que añadir los de MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: *La producción de cereales en Canarias: el ejemplo del trigo (1610-1820)*, "Congreso de Historia Rural. Siglos XV al XIX", Madrid 1984, pp. 747-767, y LOBO CABRERA, M.: *El trigo y el abastecimiento de Gran Canaria en el Quinientos*, "Anuario de Estudios Atlánticos" (en prensa)

de la participación a nivel general en cada cargazón de los numerosos y pequeños accionistas. Sería necesario remitir a los investigadores a los archivos notariales, deteriorados, conservados en el archipiélago que son los únicos que podrían arrojar luz sobre ello. Llamamos la atención sobre la necesidad de su consulta, si queremos conocer más sobre un comercio que hasta la revolución de Portugal en 1640 fue importante en relación con la economía de casi todo el archipiélago.

El comercio vinícola, investigado con fuentes oficiales e inglesas, necesita ser completado con las fuentes conservadas en nuestras islas. Producción, precios, volumen de exportaciones, compañías, son puntos todavía poco conocidos. La orientación del comercio de este artículo sólo se ha enfocado en relación a las plazas inglesas, no obstante debe hacerse hincapié en que los caldos isleños jugaron también un papel importante en el tráfico con otras plazas europeas y sobre todo con África y América⁴⁴.

El estudio del comercio canario-americano debe orientarse con el expurgo sistemático de la documentación insular. Se conoce con bastante certeza el carácter legislativo del mismo, y la información suministrada por distintos historiadores sobre sus relaciones con la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias⁴⁵, pero desconocemos otros aspectos relativos a la actividad desarrollada en el seno de las islas: tráfico, artículos, compañías, emigración...

Con las llamadas hechas en cada uno de los apartados anteriores queremos hacer hincapié en la valoración de la documentación conservada en el archipiélago canario, tan cercana a nosotros y no muy valorada ni estudiada con respecto a este tema.

Los protocolos notariales, miles de ellos se conservan en los Archivos Provinciales de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, y en el Insular de Santa Cruz de La Palma, son imprescindibles. A través de los mismos se transmite el diario latir de las islas. Los registros ofrecen al investigador las incidencias de las exportaciones a través de los documentos de venta, flete, conocimientos de embarque, poderes, constitución de compañías.

Esta documentación, de enorme interés para el comercio marítimo⁴⁶, revalorizada en los últimos tiempos⁴⁷, no nos ofrecen las características de la diplomacia ni de la guerra de una manera directa, pero a través de ella podemos estudiar a los hombres de carne y hueso en el marco de la sociedad donde les correspondió vivir, como preconizaban L. Febvre y M. Bloch.

Es indudable que estos documentos no nos dan series elaboradas de precios, ni de los mercaderes, pero, pacientemente y registrando escritura a escritura, puede llegarse a conseguir aproximaciones seriadas, cuando no se cuenta con otras fuentes. Se ha hablado de su insuficiencia para un estudio estadístico, pero creemos que para el caso canario son acertadas las palabras

44 A este respecto y en relación a la actividad mercantil de Gran Canaria, aún cuando sean estudios aproximados, pues la base para la elaboración de los mismos ha sido preferentemente los protocolos notariales, son de interés los trabajos de M. LOBO CABRERA: *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, y *El comercio del vino entre Gran Canaria, Europa y África*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 38, Madrid-Las Palmas, 1992, pp. 253-279. Para Tenerife, isla con grandes producciones y exportaciones, contamos, además de los trabajos ya citados de BETHENCOURT, MORALES LEZCANO y STECKLEY, con el de RODRÍGUEZ YANES, J.M.: Op. cit., aunque solo se refiere a la comarca de Daute.

45 LOBO CABRERA, M.: *Estado actual... Aquí se pormeniza sobre el estado actual de las investigaciones en relación al comercio canario-americano*.

46 Así ha sido destacado en los trabajos de BUTEL, P.: *Archives notariales et histoire économique: L'exemple d'Amsterdam*, "Les Actes notaries: Source de l'histoire sociale. XVI-XIX siècles", Estrasburgo, 1979, pp. 123-139, y de COLLIER, R. y J. BIBLIODU: *Histoire du commerce de Marseille: de 1480 a 1599*, París, 1951

47 En el I Coloquio de metodología histórica aplicada "La documentación notarial", celebrado en Santiago en 1982, se puso de relieve la importancia de esta fuente para estudiar la historia social, la historia rural, la historia intelectual y la historia económica. En esta última sección es de destacar la ponencia de VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Protocolos notariales e historia económica: crédito, comercio, industria*, "Actas del II Coloquio de metodología histórica aplicada", Santiago, 1984, T. II, pp. 189-218

de R. Carande y H. Lapeyre cuando dicen que " hay que recurrir a los documentos notariales cuando faltan otros más aleccionadores, como las cuentas de aduana"⁴⁸.

Por las cartas de flete y de conocimiento de embarque, escrituras abundantes en los protocolos⁴⁹, se enriquece el conocimiento sobre la tipología de las naves, su tonelaje, su tripulación, los exportadores, los factores, los agentes y los consignatarios de los puertos de destino, lo mismo que los seguros y las averías.

Con estos documentos puede obtener el investigador una idea del ritmo de las salidas, del volumen de las exportaciones, de la nacionalidad de los mercaderes, y de la relación de Canarias con las principales casas de los mercados de España, Italia, Portugal, Inglaterra, Flandes, el Báltico, Indias y las costa africana.

Los contratos de compañía pueden completar el panorama comercial, desde el punto de vista de una visión estructural, pues por su gran variedad ofrecen distintas características, desde el momento en que en los reinos de Castilla hasta las ordenanzas de Bilbao de 1737, no existe normativa estricta⁵⁰.

Para el conocimiento más a fondo del tráfico son también imprescindibles los testamentos, pues informan de las vidas y características de los comerciantes, y de su constante andar a la búsqueda del riesgo y de la ganancia. Lo mismo que las cartas de obligación, de venta y pago, interesantes para el estudio del crédito.

Documentación de interés a consultar dentro del archipiélago es la del Archivo de la Inquisición, conservada en el Museo Canario. Los procesos a marineros y comerciantes dan una idea profunda sobre las relaciones mercantiles⁵¹. Del mismo modo los expedientes relativos a las visitas de navío, permiten conocer la arribada de buques de banderas extranjeras cargados de mercancías para vender en Canarias. Resulta más idónea para conocer el tráfico de importación y la nacionalidad de los mercaderes que para saber el volumen total de las mercancías, a causa del interés del tribunal, dirigido más a conocer la ortodoxia de los tripulantes y mercaderes, y a evitar la introducción en las islas de libros e imágenes prohibidas, que saber la cantidad de productos importados; por ello no se consigna el registro de la carga, sino tan sólo la tipología de las mercancías⁵².

A nivel nacional dos grandes archivos son incuestionables para trabajar sobre el tema: el General de Indias y el Simancas, además de Histórico Nacional. Del primero, a pesar de expurgo realizado, sigue siendo imprescindible para conocer el comercio canario-americano y las inci-

48 LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, "VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón", Madrid, 1959, pp. 704-705

49 MARTÍNEZ, GIJÓN, J.: *La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)*, "Historia, Instituciones, Documentos", Sevilla, 1983, pp. 119-155; CLAVIJO HERNÁNDEZ, F.: *Los documentos de fletamento en el primer tercio del siglo XVI*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)", Salamanca, 1982, T. I, pp. 29-76, y LOBO CABRERA, M.: *El conocimiento de embarque en el comercio canario-europeo*, "I Simposium de Historia de la Economía Marítima: El Derecho y el mar en la España Moderna", Barcelona, 1992 (en prensa)

50 MARTÍNEZ GIJÓN, J.: *La compañía mercantil de Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979

51 Como ejemplo puede consultarse el seguido por el tribunal al mercader inglés Tomás Nichols en CIORANESCU, A.: Op. cit.

52 Vid a este respecto los siguientes trabajos elaborados a partir de esta fuente: LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo....*, GONZÁLEZ DE CHAVES, J.: Art. cit., TORRES SANTANA, M.E.: *Visitas... y El comercio...*

53 En relación a las fuentes sobre Canarias conservadas en el Archivo de Indias son de gran interés los trabajos de MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1979, 3 ts, y *Fondos existentes en el Archivo de Indias sobre las Islas Canarias*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. III, pp. 103-, y HEREDIA HERRERA, A.: *Fondos Canarios en la sección de Consulados del Archivo de Indias*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. III, pp. 185-200, y *Los fondos documentales de los "correos marítimos": una sección del Archivo General de Indias*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. IV, pp. 853-872

dencias registradas en el mismo⁵³. Indiferente General y Consulado siguen siendo una mina inagotable. El de Simancas, a través de sus diferentes secciones: Consejo y Junta de Hacienda, Estado, Diversos de Castilla, Guerra Antigua y Moderna, Contaduría General, y otras ofrecen al investigador material de primera mano para completar todos los aspectos relacionados con la política exterior española y el efecto de esta en el comercio exterior canario⁵⁴.

El Archivo Histórico Nacional es otra mina en este sentido. Así se ha comprobado gracias al esfuerzo realizado por algunas personas, quienes mediante la publicación de catálogos, han dado a conocer todo el material conservado en sus fondos relativos a Canarias⁵⁵.

Completarían las fuentes a consultar todo el material depositado en los distintos archivos extranjeros, desconociéndose en muchos casos el valor del mismo, al no tener noticias exactas de ellos, salvo para el caso inglés⁵⁶. Los archivos franceses, flamencos, portugueses, italianos y americanos podrían arrojar mucha luz sobre los aspectos comentados⁵⁷.

Tampoco hay que olvidar toda la documentación de los archivos privados, tan poco consultados y a la vez tan poco accesibles para el investigador. No obstante alguno de ellos ha permitido elaborar estudios interesantes, tanto desde el punto de vista del comercio como de la burguesía mercantil⁵⁸.

Todo lo comentado hasta aquí estaría muy bien a nivel teórico e ideal, pero no es menos cierto que para completar todas estas cuestiones es necesario salvar una serie de dificultades, muchas de ellas originadas en el plano insular y aún pendientes de resolver. En primer lugar los horarios de los Archivos provinciales son a todas luces insuficientes para poder acceder a la documentación conservada en los mismos. La falta de personal ha reducido la atención al público a la jornada de mañana, con lo cual todas aquellas personas que tengan otras actividades difícilmente pueden acceder a ellos para investigar sobre el tema en cuestión o sobre cualquier otro. Si tenemos en cuenta el tipo de fuentes a consultar, protocolos notariales, sin catalogar, donde se consumen numerosas horas de trabajo, cualquier intentona resultaría infructuosa. Una buena informatización de esta fuente y horarios amplios, no de oficina, podrían agilizar la recuperación de la misma para el estudio de nuestra historia.

El acceso a los archivos nacionales y extranjeros resulta, a veces, casi imposible. En primer lugar condicionado por nuestro propio medio. El desplazamiento a estos centros requiere no solo de un esfuerzo laboral sino económico. La consulta de las fuentes es lenta, al hallarse el investigador con muchas de las secciones sin catalogar. Por otra parte los horarios de verano

-
- 54 De este archivo y en relación a Canarias se han publicado los extractos de la sección de Registro General del Sello, correspondientes al primer cuarto del siglo XVI, entre los cuales se hayan bastantes noticias relativas al comercio, por AZNAR VALLEJO, E.: *Documentos canarios en el registro del sello (1476-1517)*, "La Laguna, 1981, y AZNAR VALLEJO, E. y OTROS: *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1518-1525)*, La Laguna, 1991
- 55 SOLANO Y PÉREZ-LILA, F. de: *El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias. Inventario de la documentación existente en los Archivos General de Indias e Histórico Nacional*, "I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)", Sevilla, 1977, pp. 105-143; RODRIGUEZ VICENTE, M.E. y M.D. DOMINGO ACEBRÓN: *Fondos canarios en el Archivo Histórico Nacional de Madrid*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)", Salamanca, 1984, T. I, pp. 417-503, y *Fondos canarios en el Archivo Histórico Nacional de Madrid II*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. III, pp. 201-386; DOMINGO ACEBRÓN, M.D.: *Fondos canarios en el Archivo Histórico Nacional de Madrid III*, "VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)", Las Palmas, 1988, T. II, segunda parte, pp. 689-741
- 56 BENITO RUANO, E.: *Manuscritos canarios del Museo Británico*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 549-578, y FISHER, J.: *Fuentes documentales en Inglaterra tocantes a la historia de Canarias*, "V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)", Las Palmas, 1985, T. III, pp. 493-510
- 57 De algunos ya tenemos algunas noticias, en concreto de los archivos franceses: MINGUET, C.: *Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)*, "IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)", Salamanca, 1984, T. I, pp. 661-699
- 58 El ejemplo más significativo es el estudio de GUIMERA RAVINA, A.: *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, S/C. de Tenerife, 1985

son reducidos, teniendo que emplearse el doble de tiempo para su consulta. Por ello sería necesario fomentar e incluso encargar a los diferentes centros fotocopias o microfilms de todo este material, ausente en nuestras islas, previa selección del mismo por equipos de trabajo subvencionados para este objeto.

De nada serviría este primer esfuerzo sin que por otra parte se ponga en marcha un sistema de becas generoso para sacar adelante proyectos de trabajo que permitan ir completando ésta y otras lagunas presentes en las historiografía canaria.

BIBL. UNIV. - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



494513

BIG 964.9.LOB com