

RELACIONES MERCANTILES DE GRAN CANARIA, FUERTEVENTURA Y LANZAROTE EN EL REINADO DE FELIPE IV

GERMÁN SANTANA PÉREZ

INTRODUCCIÓN

La explicación y el conocimiento del comercio de las Canarias Orientales, en concreto durante el reinado de Felipe IV, es todavía una cuestión pendiente que tiene una clara utilidad no sólo en el funcionamiento y aprendizaje de las estructuras sociales y económicas del momento, con las que podamos establecer comparaciones con la actualidad, sino también en la recuperación de los signos de nuestra identidad, en definitiva, de nuestra historia. Este tipo de tráfico tenía cuando menos tres vertientes diferenciadas: el insular, el regional y el internacional. Serán éstas las que analicemos en las siguientes páginas.

A pesar de la espectacularidad del comercio exterior canario, el mercado local era el que consumía la mayor parte de la producción interna de la isla. En las islas el intercambio insular se localizaba sobre todo en los centros urbanos, ya que

RESUMEN

Gracias al apoyo de la Fundación Universitaria hemos podido cumplir el objetivo para el que fue planteado este estudio, la obtención de documentación en el Archivo General de Simancas (Valladolid), así como las necesarias referencias bibliográficas, a través de la Biblioteca Nacional en Madrid. Esta información, además de la que ya disponíamos, nos ha permitido elaborar este pequeño resumen de nuestra futura tesis, en el que analizamos, de una manera superficial y general cuál era la situación mercantil del Archipiélago en el reinado de Felipe IV, y en concreto de las Canarias Orientales, con el consiguiente interés para nuestra historia y nuestras relaciones internacionales.

ABSTRACT

Thanks to the support of the Fundación Universitaria we have fully achieved the purpose of this study: the access to the documents in the Simancas General Archive (Valladolid), as well as the necessary bibliographic referencies in the National Library in Madrid. This information, in addition to the previously collected, has allowed us to elaborate this brief article dealing with some aspects of our future thesis, in which we analyse, in general terms, which was the commercial status of the Islands during the Kingdom of Philip IV, and, more precisely, of the Eastern Canaries, with the subsequent interest for our History and our international relationships.

era hacia allí donde se dirigían los excedentes agrarios, siendo las capitales de las islas las que aglutinaban la mayor parte de este tráfico. Por su volumen de población, Las Palmas de G.C. era el centro no sólo del comercio exterior sino también local, el más importante de las tres islas y el que articulaba la mayor red mercantil isleña.

No obstante, cada isla tenía su capital, Las Palmas de G.C. para Gran Canaria, Betancuria para Fuerteventura y Teguiise para Lanzarote, que tenían, cada una en su lugar, la función de gobernar la isla y organizar su economía exterior. Era aquí donde se ubicaban las distintas instituciones de poder, lo que era una característica ampliable a la mayoría de las islas¹. El hecho de la insularidad, con el carácter de aislamiento y a la vez la necesidad de volcarse hacia el exterior, convertían el asunto de la producción y del abastecimiento en una pieza esencial. El equilibrio del comercio local no sólo repercutía en las necesidades de los habitantes de las islas sino también en la disposición y posibilidades de realizar un comercio regional o internacional, ya que todos estaban estrechamente ligados.

El problema del abastecimiento de Gran Canaria vino planteado desde el mismo momento de la conquista. Durante el siglo XVI, Gran Canaria fue la isla hegemónica dentro del Archipiélago, coincidiendo con sus exportaciones de azúcar, por lo que su cabildo tomó ciertas medidas para que no saliese cereal fuera de la isla², y al mismo tiempo hacer todo lo posible para incentivar las importaciones de otras islas, incluso de las de realengo³. Durante el siglo XVII, la situación había cambiado sustancialmente. Gran Canaria había dejado de ser la isla hegemónica, en favor de Tenerife, e incluso de La Palma. Gran Canaria, con una proporción menor del cultivo de la vid, con respecto a las otras dos islas, y con una mayor cantidad de cultivos cerealistas, llegaba a permitir la exportación de estos últimos y de otros artículos dedicados al abastecimiento tales como el ganado y sus derivados, siempre que no hubiese necesidad. Especialmente importante había sido la extensión del cultivo del millo⁴, aunque seguía primando el trigo. La cebada y en menor medida el centeno ocupaban también puestos destacados en la producción.

No obstante, no todas las islas se beneficiaban por igual de estas plantaciones de exportación, ya que eran las islas de realengo las que se dedicaban principalmente a esta función, la cual no era incompatible con la de simultanear éstos con los cultivos alimenticios. Esta ubicación de los cultivos en unas zonas u otras se debía sobre todo a las mayores ventajas comerciales de las islas de realengo, en especial las fundamentadas en las relaciones americanas, que atraían a numerosos europeos.

Dentro del abastecimiento, el del cereal era uno de los capítulos más importante ya que de él de-

pendía la propia supervivencia de la población isleña. En él influía especialmente la posición que ocupase la isla en la organización del Archipiélago. Por una parte las islas periféricas, caso de Lanzarote y Fuerteventura, con una menor población que las islas centrales y con un mayor porcentaje de cosecha de cereal en relación a su poblamiento. Pero a la vez con una menor diversificación en su producción, y, por tanto, con unas menores posibilidades de abastecimiento exterior en caso de hambre y, al mismo tiempo, con cuantiosas cantidades de cereal exportado que incluso llegan a poner en peligro el propio abastecimiento interno. Por otro lado, las islas centrales, como Gran Canaria, que poseían una producción más diversificada, con unas mayores cantidades de productos destinados al mercado exterior, pero a la vez con producciones de cereal deficitarias en relación a su mayor población, que hace que continuamente se tenga que recurrir a importar alimento de otras islas del Archipiélago e incluso de fuera de éste⁵.

Junto al cereal otros productos vitales en el abastecimiento interno eran el ganado y sus derivados, el aceite, el pescado, las frutas y verduras, así como el vino para Fuerteventura y Lanzarote, ya que Gran Canaria disponía de una producción claramente excedentaria. A esto habría que unir la importación de manufacturas europeas, especialmente de textiles y quincallería. En la distribución insular de estos artículos, generalmente al por menor, jugaba un papel esencial las tiendas, dedicadas a la venta de estas manufacturas, y la labor de las vendederas que hacían llegar hasta el último rincón los alimentos anteriormente citados. Además de la que hemos señalado una diferencia fundamental es que las tiendas estaban dominadas por importantes mercaderes, mientras que en las ventas solían atender mujeres de escasa consideración social.

MERCADO REGIONAL

Lanzarote y Fuerteventura van a cumplir, por tanto, la función de abastecedoras de alimentos a las islas centrales, sobre todo de trigo y cebada, y ganado (cabras, camellos, vacas, caballos, jumentos, etc.). A esto hay que unir la exportación de otros productos, en menor volumen, como los derivados del ganado (quesos, cueros, tocinetas, lana, etc.), otros cereales como el centeno, cal, orchilla que bien de forma directa o a través de un comercio de reexportación por vía de las islas centrales era enviado fuera del Archipiélago, y sal, este último al menos desde Lanzarote. En contrapartida, reciben de éstas, manufacturas, la mayor parte de procedencia extranjera, como telas, ropas, herramientas, mercería, y productos «de la tierra» como vino, vinagre, madera, verduras, frutas frescas y secas, etc.. También otros como aceite, tabaco, etc.. No con todas las islas centrales tienen el mismo volumen de comercio, ya que es con Tenerife con la que mantie-

nen las relaciones más estrechas, tanto en destino como en origen de las exportaciones⁶. No todo este comercio se realizaba en grandes cantidades, aunque sí con el mismo carácter.

Sus contactos con las islas de señorío occidentales, La Gomera y El Hierro, son escasos. Por su parte, el comercio entre Lanzarote y Fuerteventura, al tener unas economías basadas en idénticos productos y enfocadas a los mismos mercados, consistirá en el intercambio de ganado, sobre todo de la cabaña mayor como camellos, mulas y caballos, aunque en menor medida que con las centrales, ya que no se basará tanto en su utilidad alimenticia, en donde el comercio caprino tenía el primer puesto, sino en el uso que de ésta se hacía como fuerza de trabajo⁷. Este tipo de intercambio será con frecuencia de algunas pocas unidades de cabezas de ganado. También se trafica con cereales en tiempos de dificultad, además de algunas manufacturas de reexportación, con carácter mutuo. Este último intercambio se desarrolla en un plano de mayor igualdad, revirtiendo en beneficios para los vecinos de las dos islas.

La dependencia de las islas periféricas hacia las centrales no sólo se va a constatar en el tipo de intercambio de ese comercio sino también en el control que se ejerce en ese tráfico. Así, la mayor parte de los mercaderes que controlan el comercio interinsular son canarios, pero vecinos de las islas de realengo, principalmente de los puertos más importantes de Tenerife. Éstos, además, están bien relacionados con el comercio exterior al participar ellos mismos de él, o al tener contactos muy cercanos con la burguesía comercial extranjera, sobre todo inglesa, asentada en las plazas comerciales de las islas de realengo.

Las islas centrales a mediados del siglo XVII, Tenerife, Gran Canaria y La Palma, mantendrán unas relaciones comerciales entre sí diferentes a las que éstas tenían con las periféricas. Éstas consistirán en un intercambio mutuo de artículos manufacturados, en su mayor parte de reexportación. Sin embargo, seguirá siendo Tenerife la que domine este tráfico y la que más juegue el papel de reexportadora de productos. Un buen ejemplo de estos diferentes planos entre islas centrales serán las exportaciones de cereal, en la que además de trigo y cebada se incluye el millo, desde Gran Canaria hacia Tenerife. Así, en marzo de 1657, Juan Manuel de Rivera, maestre del barco «*Ntra. Sra. de los Remedios*», se obligó hacia Antonio Bangas de la Guerra, vecino de Las Palmas, para llevarle 200 fanegas de millo desde el puerto de La Luz, en Las Palmas, a Santa Cruz de Tenerife. Precisamente, de las tres islas de realengo, Gran Canaria era la que había tenido, en el siglo XVII, un menor desarrollo de cara al exterior, y era por ello por lo que su producción de autoconsumo estaba más equilibrada con respecto a sus habitantes. Eso no quería decir que no fuese también deficitaria ni que no tuviese que abastecerse de alimentos en las islas próximas. El mayor volumen de comercio lo mante-



FIGURA 1

nía con Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote, siendo muy escaso con La Gomera y El Hierro. A Tenerife remitía sobre todo cereal, aunque tenía una diversificación mayor que la de las islas de señorío, con productos como frutas frescas y frutos secos, calabazas, cebollas, papas, legumbres, quesos, pescado y carne salada, mantas, escobas, etc. Al mismo tiempo exportaba vino y manufacturas a las islas de señorío, como María de los Ángeles, viuda, vecina de Las Palmas que, en 1649, remitió a Catalina Jiménez, vecina de Lanzarote, ropa de la tierra por valor de 647 reales y 2/4.

Con La Palma tanto exportaba como importaba desde Gran Canaria productos manufacturados, aunque la principal vía por la que obtenía estos artículos era directamente a través de su propio comercio exterior. Además, también importaba de Gran Canaria cereales y otros productos de la tierra, como mantas, esterres, escobas, sombreros y algunos de reexportación, y ella misma también exportaba otros como azúcar, madera, confituras, manufacturas y cueros.

Con los archipiélagos de Madeira y Azores se mantenían, antes de 1641, un tráfico activo de cereales, ganado, productos derivados de la ganadería, esclavos y otros, desde Canarias, a cambio también de cereal, zumaque, esclavos, vino y azúcar para islas como Lanzarote y Fuerteventura, etc. Este comercio de artículos, principalmente alimenticios, era muy beneficioso para el abastecimiento interno de ambos archipiélagos, ocupan-



FIGURA 2

do un porcentaje importante de las exportaciones canarias, aunque no de las vinícolas, que era justamente el sector más dinámico de las exportaciones. La independencia portuguesa no afectó tampoco a todas las islas por igual. En cualquier caso, al menos hasta 1665 el porcentaje de las importaciones de cereal azoreano pudieron sustituirse con las importaciones extranjeras, y sobre todo por el reforzamiento del propio mercado regional, así como la extensión de otros productos como el millo y la papa. No obstante, no se pudieron evitar crisis alimenticias como la de 1650-1652, 1659 y 1662-63. Las importaciones canarias de cereal azoreano no volverán a recuperarse hasta 1669⁸.

Junto a Madeira y Azores, el Portugal continental fue otro de los mercados importantes de las Canarias Orientales hasta al menos el año 1640. Dentro de ese comercio portugués las ciudades que aglutinaron la mayor parte del tráfico canario fueron las de Lisboa y Setúbal, aunque no fueron las únicas. La carga que se envía de las islas a Portugal es casi exclusivamente cereal, en concreto trigo y cebada, mientras que a cambio recibía principalmente manufacturas.

MERCADO PENINSULAR

De mayor importancia aún que con el Portugal continental fueron los contactos con la Península Hispana. Entre los artículos exportados, el trigo y la cebada eran los principales. No hemos hallado exportaciones hacia la Península de otros productos que sí circulaban en el comercio interinsular, como la cal y la sal. Sin embargo, sí que se enviaba orchilla, cuya presencia en el tráfico regional es escasa, y siempre orientada hacia los mercados exteriores. La orchilla va siempre destinada, al igual que ocurría en periodos anteriores, a la ciudad de Cádiz, ocupando un lugar destacado dentro de las exportaciones lanzaroteñas hacia la Península. Podemos afirmar sin reparos, que esta ciudad andaluza era el principal mercado de este producto, desde la isla de Lanzarote. Además de estos artículos, hemos localizado otros, ya en cantidades muy pequeñas, y con un carácter casi testimonial como la lana o las lentejas.

Una vez más, el control de este comercio quedaba en manos de foráneos. La mayor parte de los productos destinados a Sevilla o Cádiz, pertenecían, en su comercialización, a grandes mercaderes asentados en esas dos ciudades, los cuales tenían estrechas relaciones con los principales mercaderes y las más destacadas autoridades canarias. Poderosos personajes tanto de Lanzarote y Fuerteventura como de Gran Canaria también participan en él, aunque la mayor parte de las veces como intermediarios. Un caso típico lo representarían los hermanos Manito, vecinos y regidores de Cádiz, que participan como mercaderes activamente en el comercio entre la Península y las Canarias Orientales. Algunos de los mercaderes que controla-

ban este tráfico desde la Península están relacionados con los principales núcleos de destino de los productos, es decir el eje Cádiz-Sánlúcar-Sevilla. Aunque no sea el objetivo de estudio de este trabajo, sospechamos que la competencia de estas dos ciudades por aglutinar el negocio del comercio no habría que estudiarse tanto en el número de barcos y mercancías llegadas a cada una de ellas, como en el control de las mismas por parte de los mercaderes.

Además de estas ciudades peninsulares también se mantuvieron contactos frecuentes con la costa Mediterránea peninsular, a través de numerosas ciudades como Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca, Denia, Roquetas, Almuñécar, Alicante, Cartagena, Málaga y Gibraltar. Las importaciones más destacadas de la Península eran las manufacturas, el aceite, las aceitunas, el yeso, las avellanas, las alcaparras, etc. Otra zona destacada dentro de los contactos comerciales con la Península fue el norte peninsular, en concreto los puertos vascos de Bilbao y San Sebastián de los que se traían manufacturas, hierro y otros como pescado salado.

INTERCAMBIOS CON EUROPA

Dentro de los intercambios con Europa el principal mercado en este ámbito era el norteeuropeo, en concreto el mantenido con Inglaterra (Londres, Bristol, Plymouth), Holanda (Amsterdam, Middelburg) y Francia (St. Maló, Nantes, Ruán, Les sables d'olonne) al que habrían que sumar otros como el Norte de Alemania (Hamburgo) o Irlanda (Dublín). Junto a ellos el comercio con el Mediterráneo, mantenido a través de los puertos italianos, principalmente Génova y los de la Francia mediterránea, en especial con Marsella.

La principal relación era la de vino a cambio de manufacturas, en especial textiles, aunque la gama era muy variada, desde quincallería hasta mercería y otros, además de algunos otros productos como madera, hierro y pescado salado. El control de este comercio estaba mayoritariamente en manos de los europeos, siendo entre ellos los más destacados los ingleses y franceses, seguidos de los holandeses e italianos. La presencia canaria era muy limitada, actuando en la mayor parte de los casos como agentes o vendedores de materias primas, ya que la mayor parte de los mercaderes como de los maestros y dueños de barcos eran europeos.

Sin embargo, el comercio con Europa no se realizaba tan sólo a través de un tráfico directo sino que muchas de las mercancías, especialmente manufacturas textiles, llegadas de otros puertos peninsulares o regionales, tenían esta procedencia, por lo que se creaba un mercado de redistribución a partir de estos puntos que tenía su origen en las potencias extranjeras. Era otra vía para la introducción de productos. Es por esa ra-

zón por la que es muy difícil saber cuál es el peso real de este mercado ya que sus mercancías se mezclan con las propias de otros lugares.

Las presiones para controlar el comercio con América, por parte de la Corona española y del Consulado de Sevilla, fue una constante desde el inicio del mismo privilegio, así mediante el control de toneladas, la distribución de las mismas por cada isla, los productos objeto del comercio, la limitación de los puertos hacia los que se podía comerciar, el número de barcos, la nacionalidad de sus tripulantes, etc.⁹ Sin embargo, este dominio no era, a mediados del siglo XVII, un obstáculo insalvable para Canarias, ya que es precisamente en esa época cuando el control de este comercio por parte de la Península, llega a su punto más bajo, coincidiendo con la debilidad de la monarquía, no sólo para Canarias sino también para América¹⁰.

TRÁFICO CON AMÉRICA

Casi la totalidad del tráfico que Gran Canaria mantenía con América se centraba en el área caribeña, aunque en forma de contrabando y esporádicamente también se comerció con Argentina, a través de Buenos Aires. Dentro de la costa del Caribe los principales centros eran La Habana en Cuba, Puerto Rico, Jamaica hasta su paso a manos inglesas, Sto. Domingo, Trinidad, las ciudades venezolanas de Cumaná, La Guaira, Isla Margarita, Maracaibo, en Colombia Sta. Marta y Cartagena de Indias y en México Campeche, Veracruz y sobre todo San Juan de Ulua.

La mayor parte del tonelaje enviado a América desde Gran Canaria estaba formado por el vino, así como de otros derivados de la vid como el vinagre, las pasas o el aguardiente. Además se completaba con productos alimenticios de la tierra como higos, orejones, lentejas, quesos, ajos, trigo, harina, nueces, brea, conserva, bizcocho, etc., y también esclavos criados en las islas. A esto había que unirle otros productos de reexportación europeos, principalmente ropa y telas, aunque también otros como el hierro, peines, cofres, etc. A cambio se recibían otros como el palo campeche, el azúcar, el tabaco y otros productos de lujo entre los que también se incluían los metales y las piedras preciosas.

Al menos cualitativamente, el mercado americano era el más importante para los canarios, debido a que además de ser una de las salidas más destacadas para sus productos de exportación le proporcionaba artículos de lujo importados de ese continente y que atraían a mercaderes de todo el Atlántico a las Islas. Hay que hacer notar que Canarias era la única excepción a la regla del monopolio sevillano-gaditano y su comercio con



FIGURA 3

el nuevo continente era una de las razones más importantes para que las Islas, en especial las de realengo, se mantuvieran pobladas.

Aunque en un plano menor, también se tuvo contacto con el Brasil, aprovechando la unión de las dos coronas y la importante colonia portuguesa asentada en las islas, basándose éste en la exportación de vino a cambio de productos americanos como el tabaco y el azúcar brasileño, y ello a pesar de la invasión holandesa de parte del Brasil portugués hasta la década de los 50. Así, en 1636, Francisco Rodríguez, mercader, vecino de Lanzarote, dio poder a Fernando de Torres, mercader, vecino de Lanzarote, para que pudiese cobrar de Antonio Luis Escribano de Verdepeso, vecino de Lisboa, o de Luis Díaz Corvasu, su hermano, lo procedido de dos cajas de azúcar, que por su cuenta vinieron, y las cargó en Bahía de Todos los Santos, Francisco Núñez Denis, en la carabela «*Ntra. Sra. del Libramiento*», de la que era maestre Francisco Álvarez Calleros. Asimismo, debía cobrar otras dos cajas de azúcar de Bahía que también le había enviado Francisco Núñez en la carabela «*Ntra. Sra. de Guadalupe*», de la que era maestre Manuel Lorenzo, vecino de Sesombra. Por último, debía cobrar un cajón de tabaco que traía 656 libras que Francisco Núñez envió por cuenta del otorgante, de la dicha Bahía, en la nao «*San Pedro*», de la que era maestre Gonzalo Ramos, vecino de Viana.

A las colonias portuguesas africanas se exportaba sobre todo vino, vinagre y harinas, brea, tejidos y ropas



FIGURA 2

a cambio de fundamentalmente esclavos, y también cueros, tanto a través de Cabo Verde¹¹ como de Angola. Este comercio se completaba, en algunos casos con el comercio que desde África se hacía a América. Antonio Moreno y Matías Moreno, hermanos, vecinos de Sevilla, en la colación de San Miguel, capitán y maestre del navío «*San Antonio*», que a fines de 1635 fue a San Pablo de Luanda, se obligaron a pagar a Marcos Sánchez, mercader, vecino de Las Palmas, 6.600 reales de plata doble por razón de 10 pipas de vino que tenía a bordo del navío. En Luanda venderían los vinos y demás frutos que llevaba de Gran Canaria, para allí emplearlos en esclavos y llevarlos a Indias, en donde le tenían que pagar dicha cantidad.

Simplificando el tráfico internacional, podríamos decir que de Europa se obtenía toda clase de manufacturas, de las que cabe destacar los tejidos, aunque también productos alimenticios como aceite, aceitunas, pescado, cereales, etc.¹² De América se importaban materias primas, bastante apreciadas como tabaco, palo campeche, cueros, etc. Y de África, sobre todo esclavos¹³. A esto habría que unir que, aunque todas las islas podían comerciar con América, no todas lo podían hacer directamente ya que sólo Gran Canaria, Tenerife y La Palma tenían derecho a sacar una cierta cantidad de toneladas cuya cifra fue variando a lo largo del siglo XVII, en relación con las presiones contrarias de la Casa de Contratación y con la evolución de la coyuntura internacional. Canarias participaba, pues, de un comercio triangular con Europa y América, por lo que era necesario que la región produjera artículos de exportación. Este tráfico también podía realizarse a cuatro bandas cuando participaba en él África, sobre todo antes de 1640. Pero para que ésta pudiera salir adelante era necesario abastecer a aquellas personas que se dedicaban a estos cultivos y habían abandonado los de autoconsumo. Aunque Canarias también recurrió para abastecerse de alimentos al comercio exterior, la importancia del tráfico regional como garante del mantenimiento de los cultivos de exportación, a través del abastecimiento de la población ocupada en ellos, era crucial.

Aunque no se puede calificar como comercio hemos decidido analizar otra de las actividades económicas típica de las islas, la pesca, ya que en ella participaban en buena medida los mismos protagonistas de los intercambios comerciales y sus mismas infraestructuras. Además de la pesca de bajura los canarios tenían ante sí uno de los bancos pesqueros más ricos del mundo, el canario-sahariano, no sólo

por el número de especies sino también por la cantidad de posibles capturas. Pese a las dificultades, no dudaron en explotarlo directamente, o al menos aprovecharse de las expediciones de gentes foráneas a las islas. La importancia de la pesca no venía dada únicamente por la presencia del pescado en la comida canaria sino también por el gran número de personas que dependían económicamente de esta actividad¹⁴, alternándola, claro está con otras ocupaciones.

Los barcos isleños que participaban en la pesca en la costa de Berbería eran, por lo general, de pequeño porte y de dimensiones reducidas, oscilando durante todo el Antiguo Régimen entre las 15 y las 50 toneladas¹⁵. Además de las embarcaciones canarias existían de otros lugares como francesas, inglesas, holandesas, que utilizando como base las Islas Canarias desempeñaban tal ocupación, y cuya capacidad solía ser mayor.

La principal captura era la de pargos, aunque el banco pesquero sahariano era rico en otras especies como samas, tasartes, sargos, pez perro, arañas, atunes, caballas, gallos, chopas, meros, etc. El número de piezas variaba según el tamaño de la embarcación y la suerte de la pesca. En 1656 los marineros del navío holandés «*La Estrella*», del cual era capitán Gaspar Tenaz, se obligaron con éste a capturar 30.000 peces entre chicos y grandes «de los que Dios diere en los anzuelos». La pesca se realizaba mediante varas o cañas, con sus liñas, plumadas y anzuelos.

El salario de un marinero que se embarcaba en viajes de este tipo variaba entre los 200 y 220 reales por mes, a mediados del siglo XVII, mientras lo que se le adelantaba solía mantenerse entre los 100 y 200 reales. Bajando en la escala profesional los mancebos cobraban entre los 140 y los 170 reales por mes, adelantándose, por término medio una cantidad, entre los 70 y 140 reales. Por último, la soldada media de los muchachos era de unos 100 reales al mes, y se le solía adelantar la mitad de ese valor, 50 reales. El sueldo total de la marinería variaba según la duración de la travesía pero, en general, era para los marineros de unos 350 a 500 reales, mientras que para los muchachos este número disminuía hasta los 250 reales.

Sin embargo, dentro de este panorama hay un amplio espectro de experiencias. El total del montante se solía pagar a la vuelta, por lo general de tres a seis días después de la llegada. Si en ese plazo no pagaba a los marinos les tenían que dar a éstos, también, los costos de la tardanza.

• BIBLIOGRAFÍA

Braudel, Fernand (1987): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo I. Madrid, Pág. 199.

AZNAR VALLEJO, Eduardo (1983): *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*. Madrid, Pág. 51.

RIVERO SUÁREZ, Benedicta (1991): «Relaciones comerciales de Tenerife con Gran Canaria en la primera mitad del siglo XVI». *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo I. Las Palmas, Págs. 852-853.

ALZOLA, José Miguel (1984): *El millo en Gran Canaria*. Madrid, Pág. 17.

MATOS ARTUR, Teodoro de (1982): «Las relaciones de las Azores con América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII». V *Coloquio de Historia Canario-Americana* Tomo I, Pág. 738.

SANTANA PÉREZ, Germán (1995): *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*. Las Palmas de G.C., Pág. 152-162.

SANTANA PÉREZ, Germán (1996): «Aportaciones al conocimiento de los intercambios entre Fuerteventura y Lanzarote durante el reinado de Felipe IV». *VII Jornadas de estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Puerto del Rosario, Pág. 111.

MATOS ARTUR, Teodoro de (1985): «Las relaciones de las Azores con América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII». V *Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982). Tomo I, Pág. 738.

Sobre el tráfico indiano leer PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias en las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sta. Cruz de Tenerife, 1952; MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955; PÉREZ MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*. Las Palmas de Gran Canaria, 1993. Págs. 10-13.

SERRERA, Ramón María: «Las Indias españolas en el siglo XVII». *Historia de España 8*. Barcelona, 1990. Págs. 359-356.

TORRES SANTANA, Elisa: «El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVII». *II Coloquio Internacional de Historia da Madeira*. Funchal, Septiembre de 1989. Págs. 772-775.

LOBO CABRERA, Manuel (1988): *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal, Págs. 211-222.

TORRES SANTANA, Elisa (1991): *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas, Págs. 391-392.

Suárez Grimón nos habla de unas 500 familias para la segunda mitad del siglo XVIII relacionadas con la actividad pesquera, en SUÁREZ GRIMÓN, Vicente: «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran canaria en la segunda mitad del siglo XVIII». *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980). Salamanca, 1982. Pág. 793.

LOBO CABRERA, Manuel (1980): «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-americano* (1978). Tomo II. 1980, Pág. 407.

• BIOGRAFÍA

Germán Santana Pérez

Germán Santana Pérez es licenciado de Geografía e Historia por la Universidad de La Laguna, en la que obtuvo el premio extraordinario al mejor expediente académico de la promoción 1991-92, así como el Premio Extraordinario de Fin de Carrera, en la Sección de Historia. Realizó con la máxima calificación los cursos de doctorado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en donde leyó la tesina «El Comercio Interinsular de Lanzarote (1635-1665)» con la calificación de Sobresaliente por Unanimitad, la cual fue publicada por el Servicio de publicaciones de la Universidad de Las Palmas y por el Cabildo de Lanzarote. Ha participado en numerosos congresos y publicado varios artículos que tienen como tema principal el comercio canario en el siglo XVII. Entre ellos destacan

«Las Islas Canarias ante la encrucijada de 1640» en el *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu*, «El abastecimiento y la saca de bastimentos de Gran Canaria. El pleito de D. Pedro Sarmiento de Ayala y Rojas», en la revista *Espacio, tiempo y forma. Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED*. o «El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia, a mediados del siglo XVII», en el congreso *III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*. Su proyecto de tesis: «El comercio en las Canarias Orientales durante el reinado de Felipe IV» fue becado por el Gobierno de Canarias. En la actualidad imparte docencia como profesor asociado de Historia Moderna en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Este trabajo ha sido patrocinado por:

**COLEGIO OFICIAL DE CORREDORES
DE COMERCIO DE LAS PALMAS**