A full-length portrait of Felipe II of Spain, standing in full plate armor. He is wearing a dark blue and gold breastplate, a ruff collar, and a sword at his waist. He holds a long wooden staff horizontally across his waist. The background is dark.

FELIPE II

y su tiempo

ACTAS DE LA
V REUNIÓN CIENTÍFICA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA
DE HISTORIA MODERNA
Vol. I

A historical map of Spain, showing the Iberian Peninsula and surrounding regions. The map is yellowed with age and features a red coat of arms in the center. In the bottom right corner, there is a small illustration of a figure on a throne and a sailing ship.

José Luis Pereira Iglesias
Jesús Manuel González Beltrán
(Eds.)



Servicio de Publicaciones • Universidad de Cádiz
Asociación Española de Historia Moderna

V REUNIÓN CIENTÍFICA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA
TOMO I
FELIPE II Y SU TIEMPO

Esta edición ha contado con el apoyo del Ministerio de Educación y Cultura,
Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica, Acción Especial
APC1998-0123
Dirección General de Cooperación y Comunicación Cultural
Excmo. Ayuntamiento de San Fernando. Fundación de Cultura.

V REUNIÓN CIENTÍFICA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
HISTORIA MODERNA

TOMO I

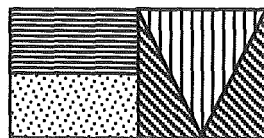
FELIPE II Y SU TIEMPO

COORDINADOR

JOSE LUIS PEREIRA IGLESIAS



UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
SERVICIO DE PUBLICACIONES



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
HISTORIA MODERNA

1999

© Edita: • Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz
• Asociación Española de Historia Moderna

Diseño y Maquetación: CREASUR, S.L.

Printed in Spain. Impreso en España

ISBN Obra completa: 84-7786-642-2 / Vol. I: 84-7786-643-0

Depósito Legal: CA-505/99

Imprime: INGRASA Artes Gráficas

COMITÉ DE HONOR DE LA V REUNIÓN CIENTÍFICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA

PRESIDENTA:

EXCMA. SRA. D^a ESPERANZA AGUIRRE GIL DE BIEDMA
Ministra de Educación y Cultura.

VOCALES:

DR. D. JOSEP JUAN VIDAL

Presidente de la Asociación Española de Historia Moderna.

EXCM. SR. D. GUILLERMO MARTÍNEZ MASSANET

Rector Magnífico de la Universidad de Cádiz.

EXCMO.º SR. D. ENRIQUE ÁNGEL RAMOS JURADO

Vicerrector de Extensión Universitaria de la U.C.A.

ILMO. SR. D. JUAN LÓPEZ ÁLVAREZ

Decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la U.C.A.

EXCMO. SR. D. FRANCISCO RAPALLO COMENDADOR

Almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho

D. ANTONIO MORENO OLMEDO

Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de San Fernando.

D. HERNÁN DIAZ CORTÉS

Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

D. JOSÉ QUINTERO GONZÁLEZ

Delegado General de la Fundación de Cultura de San Fernando.

D. JUAN GÓMEZ FERNÁNDEZ

Tte. Alcalde Delegado del Área de Servicios Culturales
del Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

COMITÉ ORGANIZADOR DE LA V REUNIÓN CIENTÍFICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA

COORDINADORES:

DR. JOSE LUIS PEREIRA IGLESIAS

Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Cádiz.

DR. JOSE MANUEL DE BERNARDO ARES

Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Córdoba.

SECRETARIO ORGANIZACIÓN:

DR. JESÚS MANUEL GONZÁLEZ BELTRÁN.

VOCALES:

DR. MANUEL BUSTOS RODRIGUEZ

DRA. MARÍA JOSÉ DE LA PASCUA SÁNCHEZ

DR. ARTURO MORGADO GARCÍA

DRA. GUADALUPE CARRASCO GONZÁLEZ

Repercusiones de la política de Felipe II en el comercio canario

MANUEL LOBO CABRERA

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El archipiélago canario desde el momento en que pasó a formar parte de los reinos de España, se vio implicado en el engranaje de la política que emanaba desde el poder real. Así desde bien pronto se comprobó como ante cualquier eventualidad o conflicto generado entre la Corona y cualquier potencia europea, aquélla repercutía directa o indirectamente sobre las islas. Como primer botón de muestra podemos traer a colación cómo la guerra de sucesión al trono de Castilla entre esta corona y Portugal, no solo se libró en la Península sino que el conflicto fue trasladado al Atlántico, y más concretamente al archipiélago, pues en aquellos años se había iniciado la conquista de Gran Canaria, y los lusitanos apoyaron a los indígenas en un intento de expulsar a los castellanos de las islas(1). Algo similar aconteció cuando Carlos I declaró la guerra a Francia, afectando esto no sólo a la actividad mercantil sino a los franceses residentes en el archipiélago, pues a partir de la declaración de guerra nuestros barcos mercantes eran apresados continuamente por piratas y corsarios de origen galo, y en respuesta las autoridades isleñas iniciaron una política de expulsión de los franceses residentes en las plazas canarias y el consecuente embargo de sus bienes(2).

El reinado de Felipe II fue una ampliación de lo anterior pero de mayores consecuencias, pues su política africana, portuguesa y europea, así como la indiana, tuvieron igualmente repercusiones en las islas, pero especialmente en el campo del comercio que se vio afectado seriamente.

Las actividades, tanto bélicas como comerciales, que se organizaban y realizaban desde Canarias hacia el continente africano, se habían iniciado desde la segunda mitad del siglo XV,

1.—PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948

2.—LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI. Pablos Reynaldos*, "VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)", Las Palmas, 1987, T. I, pp. 25-46

en dos frentes: uno hacia la cercana costa africana, denominada como Berbería, que se antojaba para los canarios como la nueva tierra a dominar, imbuidos por el espíritu de la Reconquista de luchar contra el infiel y a la vez reforzar la tierra de frontera(3). La otra zona hacia donde los isleños se dirigen es hacia la costa de Guinea e islas del archipiélago de Cabo Verde, vulnerando así los tratados establecidos con Portugal, pues esta zona era de su total dominio.

Berbería fue el primer objetivo, y hacia ella se dirigían razias guerreras mezcladas con actividades mercantiles. Cualquier operación de este tipo, que perseguía una acción repentina en la costa al grito de guerra, siguiendo el modelo de las cabalgadas, y el consiguiente saqueo y robo en los aduares de los moros, permitía conseguir ganado, alfombras y otros artículos y en especial esclavos, tan necesarios para la nueva economía que se había implantado en el archipiélago, gracias a la introducción del cultivo de la caña de azúcar. Para ello se organizaban verdaderas compañías mercantiles, en donde los socios se repartían inversiones y trabajos, e iban acompañadas de material de guerra como armamento y caballería. Razones económicas justifican la persistencia de estas razias, cerca de unas doscientas a lo largo del siglo XVI, pues gracias a ellas el archipiélago se convirtió en un activo mercado humano del que se nutrían gentes de diverso origen, unido a la necesidad de mano de obra para la nueva economía impuesta en las islas. Por otra parte la corona sacaba pingües beneficios de esta actividad a través del sistema impositivo del quinto(4).

Este saqueo permanente de los isleños llevó a que, ya en el reinado de Felipe II, se recibiera una respuesta en Canarias con el ataque que a partir de la década de los 60 comienza a percibirse en algunas islas del archipiélago, que son arrasadas por los berberiscos y su población cautivada en un proporción importante. En efecto, en 1569 la acción de represalia se cernía sobre la isla de Lanzarote. El rey de Fez, apesadumbrado por las quejas de los jeques berberiscos, decidió castigar la osadía de los señores de Lanzarote que llevaban la guerra a su propio territorio, aunque perseguía otras consecuencias como perturbar la vida española y distraer su fuerza naval, en palabras de Rumeu de Armas(5). Así en aquel año, se había preparado una expedición depredadora, y se había puesto al frente de la misma a un corsario llamado Calafat. Este llegó a Lanzarote en septiembre de 1569, saqueó la isla durante un mes, y parte de la población fue cautivada, entre ella "mas de 200 cristianos, mujeres y niños"(6). Este hecho llenó de alarma e incertidumbre al resto de las islas, ya que en 1570 se volvió a tener conocimiento de que un nuevo ataque se estaba preparando en la costa africana. En septiembre de 1571, el pirata Dogalí, apodado "El Turquillo", desembarcaba en Lanzarote, apoderándose de la villa-capital, la cual saqueó e incendió, a la vez que cautivó a todos los cristianos que encontró a su paso con el objeto de sacar beneficios con su rescate(7).

Felipe II enterado de la situación y por razones de conveniencia política, quizá para no abrir otro frente musulmán en el Atlántico, una vez medio resuelto el frente mediterráneo en

3.—RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1956-1957; LOBO CABRERA, M.: *Ideología y praxis en la proyección canaria hacia Africa Occidental*, "Studia", 47, Lisboa, 1989, pp. 181-201

4.—LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982

5.—RUMEU DE ARMAS, A. *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, T.I, p. 479

6.—*Idem*, T., p. 484. Archivo Municipal de La Laguna, Fortificaciones, letra F, leg. 15, n° 23, doc. 46

7.—RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. I, pp. 492-494

Lepanto, decidió entonces prohibir las cabalgadas a Berbería, para no provocar a los vecinos africanos, y en efecto en febrero de 1572 encargaba a los señores y gobernadores de las islas el estricto cumplimiento de su real cédula(8). De este modo se terminaba con una actividad mercantil que se había iniciado en el siglo XV, y que ni las quejas de las autoridades isleñas ni las de los vecinos evitaron.

En el Africa negra se va a producir también un nuevo revés para los isleños, al cerrársele la libertad que tenían de acudir a aquella zona libremente a rescatar esclavos sin necesidad de pagar los impuestos requeridos por la corona portuguesa. La zona de Guinea y aldeaños fue siempre territorio portugués, en función de los tratados celebrados entre Castilla y Portugal, y la irrupción en la zona, escapando al control lusitano era considerado delito. Sin embargo desde muy pronto hubo un trato ilícito con aquella zona, que se acentuó a partir de la segunda mitad del siglo XVI, por la cada vez mayor demanda de esclavos negros en las islas y otras partes del Atlántico. El beneficio obtenido en el negocio hacía necesario correr el riesgo, y en efecto entre 1556 y 1564, ya en pleno reinado de Felipe II, hizo que el tráfico y los negocios aumentaran, a pesar de que la realización de estos viajes exigiera una serie de preparativos excesivos, que iban desde la búsqueda del transporte a la de la tripulación, así como a la inversión necesaria para que la operación resultara rentable(9). Para ello se formaban sociedades donde participaban personas de distinta condición entre las cuales junto a mercaderes y maestros hallamos involucradas a personas representantes de la administración local y central, en donde algunos miembros ponían el capital, que en ocasiones superaba los 2.000.000 de maravedís, y otros el trabajo, repartiéndose al final los beneficios, que rondaba para operaciones de cierta envergadura entre el 300 y el 400% y para actividades individuales hasta el 600%(10). Al convertirse en una actividad de cierta asiduidad, fraudulenta, las autoridades portuguesas van a iniciar una política de acoso por un lado a los navíos que se introducían en la zona, llevándolos presos a Lisboa, y por otro una insistente protesta, vía diplomática, ante Felipe II(11), quien ante los problemas que esto le generaba con la corte portuguesa, promulga en 1563 un real cédula, que dirige al licenciado Esquivel, juez de apelaciones de Gran Canaria, en donde se queja de los desmanes cometidos por los armadores y capitanes, vecinos y estantes en las islas, en Guinea. En 1564 lo nombra juez en lo tocante a los navíos de este rescate y lo emplaza a castigar a los culpables, “a pedimiento del serenísimo rey de Portugal”(12). La medida fue de lo más impopular, pues con ella se intentaba controlar y acabar con “la costumbre y posesión que estas islas tienen de las dichas contrataciones y armadas y rescates desde que las islas fueron ganadas y no haber lugar lo pedido sobre la dicha razón por parte del rey de Portugal”(13).

8.—Archivo Municipal de La Laguna, Reales Cédulas, leg. 8, n° 44

9.—LOBO CABRERA, M.: *Viajes canarios a Guinea*, “Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In memoriam”, Lisboa, 1989, T. II, pp. 129-153

10.—*Idem*, y *La esclavitud...*

11.—TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Viagens espanholas das Canarias a Guiné no século XVI segundo documentos dos arquivos portugueses*, “III Coloquio de Historia Canario-Americana(1978)”, Las Palmas, 1980, T. II, pp. 217-249

12.—Archivo Municipal de La Laguna, Libro segundo de Reales Cédulas y Provisiones del Primero Oficio del Cabildo, f. 77. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Libro de Acuerdos de la Audiencia, 1545-1572, 28 de noviembre de 1564.

13.—Archivo Municipal de La Laguna, Registro de escrituras tocantes al concejo de la Isla, ante Juan López de Azoca, 1563-1576, 1564, f. 105

De esta manera se daba un duro golpe a la actividad mercantil de Canarias con la costa africana, de tal modo que a partir de 1564, el comercio de contrabando y los rescates, en donde se intercambiaban productos canarios, como el vino, por esclavos y otras cosas, se paralizan hasta casi desaparecer(14). Se habrá de esperar unos años a que la situación se normalice, mediante el pago de los derechos pertinentes a la corona portuguesa, ya en la época en que ambas coronas son ceñidas por Felipe II.

Otro de los ámbitos en donde Felipe II aplicó su política fue en el de las relaciones Canarias-América, que afectó principalmente al comercio y a la salida de los productos isleños. Las quejas de los mercaderes andaluces y de la propia Casa de la Contratación, amparándose en la quiebra del monopolio por parte de los isleños, harán que el monarca actúe en consecuencia e intente poner en orden la situación, a través de un control más estricto por parte de los representantes de la Casa. Con dichas quejas lo que se pretendía era terminar de una vez por todas con la libertad de comercio que se había permitido a Canarias desde los años inmediatos al descubrimiento, por la necesidad de abastecer a las Indias, lo cual le reportaba una serie de privilegios, que significaron su participación en el monopolio sevillano(15).

Hasta Felipe II el comercio canario con América gozó de cierta libertad, gracias a los permisos y licencias que concedieron primero los Reyes Católicos y el Emperador, hasta que en 1556 se anulan escudándose los mandatarios regios en la práctica del contrabando.

En 1564 corre por las islas el rumor de que el rey intentaba nombrar un juez oficial de Indias para Canarias, ocasión en la cual el cabildo de la isla de La Palma se reúne para oponerse a tal nombramiento y suplicar al monarca que el despacho de los navíos quedara como hasta la fecha, a cargo de la justicia y regimiento, y en caso de nombrar un juez que éste residiese en La Palma; petición que no fue necesaria porque Felipe II ya había decidido que el juez residiese en aquella isla "por ser la más comercial"(16). La medida significaba que a partir de aquel momento todos los navíos en viaje hacia las Indias debían acudir a despachar su registro a Santa Cruz de La Palma(17).

Las protestas de Gran Canaria y Tenerife no se hicieron esperar, por las molestias que les ocasionaba al tener que acudir a La Palma para cumplimentar el registro, por lo cual por auto de 17 de noviembre de 1564 se solicitó información sobre en cual de las tres islas debía residir el juzgado de Indias(18). El encargado de darla era el personero general de Gran Canaria, quien proponía que las islas se gobernasen por el Consejo de Indias, para el aumento de las rentas y beneficio universal de la isla y de las Indias, que tanto habían de ser socorridas desde Canarias. Acusa de los excesos cometidos a los gobernadores, a causa de lo cual se había enviado al dicho juez, al tiempo que señala los conflictos de competencias entre el juez y los gobernadores. También plantea los inconvenientes de que hubiese registro en una sola isla, puesto que des-

14.—LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, p. 124

15.—AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 315

16.—RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T.I, pp. 297-298

17.—*Idem*, p. 298; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, p. 37; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977, p. 37

18.—PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 37

pués de la existencia del mismo en La Palma, no se cargaban navíos en Canarias, porque ocho o diez que se habían cargado habían sido robados por corsarios y franceses y otros se habían perdido en el mar. Oponer a la medida que existiendo registro en todas las islas se acrecentarían las rentas por las ricas heredades que en ella se hacían, señalando cómo en dos o tres años se multiplicarían(19).

Por estas y otras respuestas, en 1566 se opta por el establecimiento de tres jueces, que tendrían su residencia en cada una de las tres islas realengas, en aras a prevenir los fraudes, y conseguir una mejor organización del comercio con las Indias. Era cometido de los jueces evitar las irregularidades que concernían al tráfico Canarias-Indias, y hacer cumplir las disposiciones legales. Entre éstas estaba vigilar y prohibir la exportación de mercancías y la intervención en el comercio de personas de origen extranjero. De ahí que todos los capitanes y maestros registrasen en adelante su carga ante el juez y le solicitasen licencia para llevar en los navíos pilotos no examinados, pero sí prácticos. Igualmente aquellos vecinos que deseaban negociar con Cabo Verde, debían dar fianza ante el mismo de que de allí no pasarían a las Indias. También las licencias concedidas por el rey graciosamente o por compra debían ser supervisadas por el juez para autorizar el embarque y registro de los pasajeros que llevaban por destino la otra orilla del Atlántico, pues de acuerdo con una cédula real de 1567 debían dar el visto bueno a los vecinos para que pasaran a las Indias(20).

Los delegados regio sólo van a cumplir con su misión a partir de los puertos principales de las Canarias realengas, esto es Gran Canaria, Tenerife y La Palma, que son los que acogen a las flotas y a los navíos que tienen por destino el Nuevo Mundo, y en definitiva donde se va a operar todo el tráfico, pues en el resto de las islas, en función de su régimen jurídico-administrativo particular, señorial, y de su propia economía, desarrollada a partir de unas características físicas muy definidas, no van a estar en condiciones, ni siquiera poblacionales, de participar ni de colocar sus excedentes al otro lado del Atlántico, ni de competir con las otras islas.

Por tanto a partir de la creación de los Jueces de Registro se asiste a una época de estricta regulación por parte de la Casa de la Contratación, aunque la imposición de tales funcionarios se convierte en una medida ineficaz ya que su presencia estimula la evasión, el fraude y el contrabando.

Es por tanto la época de Felipe II la de menor flexibilidad en cuanto a los tratos comerciales entre Canarias y América, de tal manera que muchas de sus actuaciones llenas de sobresaltos a los isleños y a las autoridades locales, así en febrero de 1566 el monarca vuelve a prohibir el tráfico, y las tres islas se unen para rechazar tal resolución, alegando que con tal medida el tráfico cesaría totalmente(21).

En 1572 de nuevo se legisla que los barcos canarios naveguen en conserva de las flotas para evitar el daño producido al no observarse el régimen de navegación; esta disposición escondía medidas económicas, tales como poner trabas al comercio clandestino y evitar la depreciación que sufrían los artículos y vinos de la Península en Indias(22).

19.—Archivo General de Simancas, Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153

20.—MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1970, T.I, p. 57

21.—MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 178

22.—RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, p. 136

Estas regulaciones estuvieron, en parte, ocasionadas por la oposición de los mercaderes sevillanos, quienes insistían sobre la Casa de la Contratación, y acusaban a los canarios de llevar a las Indias mercancías antes de la llegada de las flotas, pues amparados en las licencias muchas naves se iban fuera de conserva, con lo cual saturaban las Indias, sin pagar derechos ni averías. Al final se acababa por conceder la prórroga del permiso para llevar a las Indias sus mercancías. Esto fue lo que sucedió después de una discusión entablada en 1580 y culminada con la autorización en 1582 de poder remitir 1.500 pipas anuales a las islas de Barlovento; autorización prorrogada por el Consejo de Indias en 1586(23).

En general el período que corresponde al reinado de Felipe II está marcado por una intensa regulación por una parte y por un mayor interés de los isleños, que no radicaba sólo en el alivio que suponía para la producción de vinos, pues la exportación a Indias se estimaba en 1560 entre unas 8 a 10.000 pipas anuales, sino en la posibilidad de conseguir unos altos beneficios, que revitalizaran la economía y paliaran los crónicos problemas de moneda que las islas siempre padecieron.

Por último tenemos, quizá, una mayor repercusión en el comercio que mantenía Canarias con Europa, pues los períodos bélicos incidían con bastante frecuencia en dicha actividad, no sólo porque las naciones enemigas secuestraran nuestros barcos sino porque, a veces, los principales mercados europeos que demandaban productos isleños estaban en el centro de la confrontación. Los principales centros mercantiles que compraban y distribuían los artículos canarios en Europa se encontraban en la península italiana y muy especialmente en la costa occidental europea, especialmente en Francia, Flandes e Inglaterra.

En relación a Francia el comercio había estado bastante ralentizado y sufrió restricciones a causa del continuo y frecuente estado de beligerancia que mantuvieron los monarcas franceses con el rey castellano Carlos I, y en especial a causa de la piratería, aunque en los momentos de paz el tráfico se convertía en activo. Esta inestabilidad en las relaciones mercantiles culmina con el acceso de Felipe II al trono, con su matrimonio con Isabel de Valois, y la firma con el monarca galo de la paz y tratado de Cateau-Cambresis en 1559. Ello significó un respiro, pues las plazas bretonas y otras del litoral atlántico eran magníficos clientes de los azúcares y vinos isleños, hasta el punto de que se organizaron importantes compañías mercantiles en donde participaban franceses y canarios, con el objeto de establecer factorías fijas en Marruecos y Canarias, y refinerías en Ruán para aprovechamiento de los azúcares(24).

Situación bastante diferente se vivió en lo que se refiere al comercio con Flandes. El mismo se había establecido en los años inmediatos a la conquista de las islas a través del azúcar y sus derivados, que permitió la importación de bienes de equipo, manufacturas y artículos de abastecimiento, a través del puerto de Amberes. Esta actividad mercantil se mantuvo sin problemas hasta los comienzos del reinado del Felipe II, en que a consecuencia de los problemas de tipo político y a causa de las guerras y de la rebelión de las provincias del norte, el comercio se interrumpe, a causa de los bloqueos de Amberes y de la piratería inglesa que azotaba las costas del canal de la Mancha. Así en 1560 Amberes se cierra al comercio inglés, y en respuesta en los años siguientes se efectuaron numerosas capturas de barcos españoles, entre ellos algunos canarios. A estos hechos se añade la insurrección de 1566 y la llegada del duque de Alba a Flandes,

23.—MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 306, 181-182

24.—LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes franceses ...*

aumentando aún más la tensión, momento en que el comercio canario se ralentiza, de tal manera que el mayor volumen en relación a las exportaciones canarias con destino a Flandes se sitúa entre 1556 y 1567. A partir de estas fechas y a consecuencia del cierre por parte de los ingleses del canal de la Mancha durante un año, además de la guerra de Francia, hará que el comercio marítimo entre Canarias y Flandes quede prácticamente interrumpido, hasta el año 1571 en que el duque de Alba entabla negociaciones y consigue una cierta libertad de circulación, revitalizándose el comercio canario (25). Esto nuevo de la actividad mercantil favorecerá a unas islas más que a otras, de tal manera que en Tenerife se desarrolla desde aquella fecha hasta 1595 la actividad más intensa, no superada durante el resto del Antiguo Régimen(26).

Del mismo modo, la política mantenida por Felipe II con Inglaterra va a traer consecuencias durísimas para el comercio canario, en especial a partir de la década de los sesenta en que la piratería inglesa no cesa de dar disgustos. Entre 1575 y 1585 una serie de incidentes llevan a ambos países a la ruptura: expediciones y saqueos de Drake en los territorios españoles y ayuda de Felipe II a los irlandeses que intentaban sacudirse de la dominación inglesa, consolidación de la posición española en el Atlántico por la incorporación de Portugal a la corona de Felipe II y la participación del embajador español en una conspiración para elevar al trono a María Estuardo. En el fondo estos actos venían a colmar el vaso que se estaba llenando desde hacía tiempo, pues en el plano comercial desde 1569 se estaban interceptando por parte de los ingleses los navíos que hacían la travesía Flandes-España o viceversa. A ello debemos añadir la piratería inglesa que se estaba adueñando del Atlántico, de tal manera que entre 1576 y 1598 se sucedieron distintos ataques, entre ellos los de Drake, Hawkins y el conde de Cumberland(27).

Este continuo hostigamiento de ataques y asaltos hará que el tribunal inquisitorial canario inicie en contrapartida una persecución contra los factores ingleses asentados en las islas(28), y contra sus aliados en la guerra del mar los rebeldes de Holanda y Zelanda. Por otra parte la corona prohibió terminantemente el comercio con los países beligerantes, que más que favorecer el comercio canario lo hizo caer en la mayor postración. De ahí que las autoridades insulares tomaran cartas en el asunto con el objetivo de evitar el comercio con estos países, pues existía la sospecha en el Consejo de Guerra de que tanto holandeses como ingleses estaban negociando con Canarias a través de navíos franceses(29).

Como respuesta a las directrices de la corona comenzaron las pesquisas tanto por parte de los gobernadores como de los inquisidores. El control se hizo tan rígido que no llegaba navío a las costas isleñas sin ser visitado por las autoridades, que interrogaban a las tripulaciones y en última instancia secuestraban los navíos. Los concejos isleños se dieron cuenta de que este exceso de vigilancia iba contra el comercio y así, el de Gran Canaria, lo manifiesta al rey, en una carta remitida en 1589, en donde le dice que en el afán fiscalizador no sólo se estaba procediendo con-

25.—LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, en "IV Coloquio de Historia Social de Canarias", Las Palmas, 1979, pp. 29-50, y *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988

26.—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, p. 66

27.—RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*

28.—CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, La Laguna, 1963

29.—Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, leg. 204-222. Esta cédula fue remitida a los gobernadores de las islas para que hicieran averiguación de los navíos que llegaban a Canarias de los estados rebelados de Flandes.

tra los ingleses sino también contra los que vienen de otras naciones, en especial de Francia, con lo cual el comercio cesaba pues dichos mercaderes no se atrevían a venir a las islas, todo lo cual iba en perjuicio del patrimonio real y estaba provocando la destrucción de las islas(30). Fue tanto el celo puesto por los inquisidores en la inspección y confiscación de los navíos, que llovieron las protestas, por lo cual la Suprema en 1594 censura los secuestros y no admite otra jurisdicción que la del gobernador para declarar si los navíos llegados a puerto eran amigos o enemigos(31).

Con esta última orden se estaba dando cierto margen de libertad para facilitar el aumento del comercio con las naciones protestantes, vista la decadencia en que se hallaba con los secuestros y otras medidas.

De lo expuesto se deduce que la orientación mantenida por el monarca hispano en cuanto a la política europea afectó a un sector importante de la economía canaria como era el comercio. Si a ello unimos las propias directrices emanadas del poder real en cuanto a las relaciones mantenidas entre Canarias y el continente africano y americano, comprobamos que al final del reinado el comercio canario se hallaba totalmente postrado, aunque dicha postración será circunstancial, antes de remontar el despegue de la primera mitad del siglo XVII. No obstante además de las circunstancias comentadas, otras propias de la coyuntura, harán que en el último quinquenio del siglo XVI, coincidiendo con los últimos años del reinado de Felipe II, se registre una alarmante inactividad mercantil, de manera que a fines del siglo, en 1598, un regidor tinerfeño afirmaba que el trato y comercio había venido en tanta disminución que casi no se cargaba un navío en un año(32).

Las distintas paces y tratados que se firman entre los últimos años del reinado de Felipe II y los primeros de Felipe III, entre 1598 y 1609, con Francia, Inglaterra y Holanda, harán que el comercio canario vuelva de nuevo a tener el esplendor que había mantenido en gran parte del siglo XVI.

30.—Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, leg. 268

31.—RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*, T. II, 2ª parte, p. 635

32.—RODRÍGUEZ YANES, J.M.: *Op. cit.*, p. 64