

LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE
GRAN CANARIA Y HOLANDA
DURANTE EL SEISCIENTOS

ALEXIS D. BRITO GONZÁLEZ

Resumen: El artículo es un estudio del comercio entre Holanda y la isla de Gran Canaria en el siglo diecisiete. Durante este período, Holanda va a convertirse en la primera potencia comercial del mundo y pretendemos conocer si existía un interés por parte de los holandeses por introducirse en el comercio exterior de Canarias. En él, analizamos las relaciones comerciales, principalmente en dos momentos: la Tregua de los Doce Años (1609-1612) y la segunda mitad del siglo. Para ello investigamos la evolución temporal, el importe de ese comercio, los productos que se importan desde Holanda, etc.

Palabras clave: Gran Canaria, Holanda, comercio, holandeses, siglo XVII, extranjeros.

Abstract: The article is an study about the commerce between Holland and the Gran Canary island in the seventeenth century. In this period, Holland converts in the first mercantile authority of the world and we want to know if dutchs have an interest to introduce their products in the Canary Islands' foreign commerce. In this way, we analyze the mercantile relations, mainly in two ages: the Twelve Years Truce (1609-1621) and the second half of the century. In this purpose, we investigate the temporary evolution, the value of this commerce, the products what the merchants import from Holland, etc.

Key-words: Gran Canaria, Holland, commerce, dutchs, seventeenth century, foreigners.

INTRODUCCION

Las relaciones que se produjeron durante el siglo XVII entre España y las Provincias Unidas se desarrollaron bajo dos coyunturas claramente diferenciadas: por un lado, un conflicto bélico heredado de la centuria anterior y que, salvo el breve período de la Tregua de los Doce Años (1609-1621), se prolongaría a lo largo de la primera mitad del Seiscientos hasta la firma del tratado de Münster; por otro lado, un período de paz entre ambas naciones con

un importante incremento de los contactos mercantiles que llevaron a los holandeses a convertirse en "la nación más favorecida" durante algunas décadas. Esta dualidad en las relaciones políticas tuvieron su reflejo en las económicas y comerciales y así podemos encontrar desde un comercio fraudulento a través del contrabando y la introducción de mercaderías bajo otros pabellones en las primeras décadas a un tráfico totalmente libre desde 1648 que era vital para los dos países al necesitarse mutuamente frente a los intereses de otros estados europeos. Política y economía, pues, se hallaban estrechamente ligadas y no pueden entenderse las relaciones comerciales entre estos dos estados desde un punto de vista meramente económico (ISRAEL, 1997: 355).

En un proceso iniciado desde el siglo XVI, Holanda se va a convertir en la primera potencia comercial del mundo y que alcanzará su apogeo en el período comprendido entre 1625 y 1675 (WALLERS-TEIN, 1984: 49-98). Con un alto rendimiento agrícola y una importante producción industrial, las Provincias Unidas extendieron sus redes comerciales por todo el mundo. En 1602, se crea la Compañía de las Indias Orientales (VOC) y, en 1621, la de las Indias Occidentales, que si bien produjeron enormes beneficios, en especial la primera, no constituían el comercio más importante ni explican la hegemonía holandesa. Esta hay que buscarla en otros lugares, sobre todo el Báltico y el Mediterráneo, donde los neerlandeses controlaban la distribución y venta de importantes productos entre ambas zonas; el comercio holandés no tenía su base en el colonial aunque este fuese el más llamativo. Por otro lado, el desarrollo de Holanda y su hegemonía en la economía-mundo, según Wallerstein, se basaba en la producción, la distribución y el mundo financiero (WALLERSTEIN, 1984: 78). Esta situación comenzó a transformarse a mediados de siglo con la finalización de los grandes conflictos (Guerra de los Treinta

Años, guerra con España) y de las luchas internas de algunas naciones; países como Francia e Inglaterra pretendían participar en ese comercio y ello provocó enfrentamientos con las mismas que debilitaron la posición holandesa.

El recuerdo de los holandeses en Gran Canaria no era, a principios del siglo XVII, precisamente gratificante. La invasión de van der Does en 1599 provocó serios daños en la ciudad de Las Palmas y unas secuelas que tardarían bastante tiempo en curarse, tanto en el aspecto externo -iglesias, casas, edificios públicos, etc- como en el interno (RUMEU DE ARMAS, 1991: Tomo II 2ª parte 795-920). Por otro lado, el cambio de la orientación del cultivo dominante del azúcar al vino así como los sucesos finiseculares (ataque de Drake en 1595, toma de Las Palmas por van der Does en 1599) y la peste de 1601-1606 afectaron de manera notoria a la ciudad de Las Palmas, el principal núcleo urbano de la isla, y provocaron que el centro económico del archipiélago se trasladase a Tenerife, la cual ejercía una mayor atracción. No obstante, debido a su participación, tanto a nivel de recursos como de efectivos humanos, en la economía canaria, la isla continuó ejerciendo una cierta influencia en el comercio, tanto local como exterior (TORRES SANTANA, 1991).

A diferencia de otros mercados, el análisis de las relaciones entre Gran Canaria y los Países Bajos no han tenido excesivo eco entre los historiadores canarios, quizás por el prolongado conflicto. A excepción de un estudio reciente sobre el comercio con Holanda durante la guerra de Devolución (SANCHEZ BELEN, 1996: 191-209), no existen otros centrados exclusivamente en las relaciones con esta nación que, generalmente, aparecen en trabajos de carácter más general (SANTANA PEREZ, 1999). Es precisamente por este motivo, así como un mayor conocimiento del comercio exterior de Gran Canaria durante el Seiscientos, lo que nos ha llevado a la realización de este artículo, el cual queremos insertar dentro

de un cada vez mayor interés por las relaciones comerciales con los Países Bajos tras la paz de Münster.

LA TREGUA DE LOS DOCE AÑOS (1609-1621)

La firma de la tregua entre los dos países en 1609 permitió la entrada y acceso de los neerlandeses a los puertos y ciudades españolas así como comerciar en ellas. Ello no significa que previamente no existiese dicho comercio; se producía de forma fraudulenta utilizando para ello diferentes vías, desde el contrabando a la falsificación de pasaportes, tal y como se comprobó en 1593 cuando, tras un visita inquisitorial, fueron detenidos tres navíos que, supuestamente, procedían de Endem y, en realidad, eran de Middleburgo y desvelándose que la mayor parte de los navíos que decían venir de Alemania lo hacían desde las provincias rebeldes (THOMAS, 1990: 55-92). Con este armisticio, los holandeses obtuvieron las mismas concesiones que habían conseguido los ingleses por el tratado de 1604 en el que se les permitía residir siempre que no diesen motivos de escándalo y respetasen el Santísimo Sacramento aunque estos privilegios sólo eran aplicables a los protestantes de paso y no a los residentes (FAJARDO SPINOLA, 1996: 16-17).

A pesar de la posibilidad de permanecer en los puertos y ciudades insulares, parece que la paz no se tradujo en una afluencia masiva de holandeses en el archipiélago, y en especial en Gran Canaria. Pocos son los testimonios de su presencia en ella si los comparamos con otras nacionalidades como los franceses, portugueses o los mismos flamencos. Y eso que nada más firmarse la tregua llegaron a la isla dos navíos holandeses, "El León Negro" y "La Caviota", que habían partido de Tesel y Amsterdam, respectivamente, cargados de mercaderías y duelas¹. Pero esta presencia no tiene una continuidad y encontramos varios años en los cuales no te-

nemos constancia de que llegasen navíos aunque así debió haber sido, como veremos más adelante. El comercio que se mantenía entre ambas zonas era principalmente de importación de productos manufacturados (mercaderías, lencería, duelas, hierro, etc) o alimenticios (trigo, arenque, etc); a cambio, exportaban de Canarias vino, orchilla e incluso trigo que transportaban no sólo a Holanda sino a puertos de la Península Ibérica y otras zonas de Europa. A la par que este trato mercantil, encontramos navíos holandeses que navegan entre las islas o se fletan para transportar carga al exterior², confirmando así su papel como distribuidores en la producción; e incluso navíos que utilizan los puertos insulares como base o escala para faenar en la pesquería en la costa de Berbería³.

Como se puede apreciar, por tanto, se trata de una estancia temporal corta, limitada a los negocios mercantiles y una presencia necesaria en el caso de las embarcaciones para avituallarse en los diferentes puertos; no hemos encontrado ningún holandés que permanezca en el ámbito de estudio un período relativamente prolongado.

No obstante, no todo era idílico y perfecto, y las complicaciones y dificultades estaban a la orden del día. Así, a Miguel Juan Pol, mercader flamenco, se le embargaron mercaderías en Lanzarote y fue preso por la justicia de la isla alegando que venía de los estados rebeldes, aunque luego la Audiencia y una orden del Consejo le devolvieron la cargazón⁴.

El caso que más resonancia tuvo, por la documentación que nos ha llegado, se produjo en 1614. En noviembre de ese año llega a Garachico Claes Jansen con un navío cargado de centeno; tras andar unos días en el puerto, al intentar embarcar y salir de noche, lo cual estaba prohibido por un bando, la fortaleza les disparó y mató a dos hombres, tras lo cual volvió a Holanda diciendo que en Tenerife se había roto la tre-

gua, callando la culpa que tenía⁵. Como consecuencia, Felipe III ordena, por carta de 17 de enero de 1615, le avisen de los agravios hechos a los súbditos holandeses y sobre el rumor de estar rota la tregua. Por este motivo, se inician en las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma una serie de diligencias y testificaciones destinadas a verificar el mantenimiento de la paz⁶. En lo que nos concierne, Gran Canaria, testifica Jerónimo Banyberve, mercader flamenco avecindado en Las Palmas desde finales del siglo XVI, el cual señala que

"... tiene noticia que después que se asento y capitulo la tregua entre su mag^d con las provincias unidas de olanda y celanda an venido a esta ysla mercader natural y vezino de ella y sus navios a tratar y contratar y pagando los derechos de entrada y salida de las mercaderias que pagan los demas vasallos de su mag^d por la entrada y salida de sus mercaduras son despachados en el aduana y por las demas personas a quien toca sin hacerles agravios alguna hasta agora queste testigo tenga noticia..."

lo cual conoce por ser flamenco y venir algunos navíos consignados a él y que si hubiera pasado otra cosa lo habría sabido y para ello menciona que

"... en el año passado de seiscientos y catorce hinieron a esta ysla tres navios flamencos de Zelanda y el otro de ostradamos [Amsterdam] que en el uno bino por capitan abraham dester y este navio cuyo nonbre no se acuerda hiço dos biajes desta ysla de frejelingas el primer biaje por marzo o abril y el segundo por el mes de jullio del dho año y otro navio que bino el mesmo año por octubre o nobiembre se nonbrava el capitan y maestre del jaques adani y ansimesmo se acuerda de otro navio que bino el mesmo año de medio amburque por el mes de octubre del mesmo año y se despacho por el mes de nobiembre y el mercader del se llamava enriques roxer y todos estos navios an descargado parte de la carga que trayan y entrado otra en sus navios pagando los derechos almoxarifasgos y sienpre a visto este testigo se le a fecho y face muy buen pasaje en conformidad de la tregua..."

Esta declaración es confirmada por Jorge Oflaque, mercader flamenco asimismo

vecino de Las Palmas, en las cuestiones referentes a la llegada de navíos que han descargado pagando los derechos de aduana sin agravio alguno; así como por Jose Rodríguez Loranca, aministrador de las rentas reales del almojarifazgo de la isla. De todo ello se deduce que, si bien el trato a los holandeses es respetuoso y se les permitía tratar y comerciar con tranquilidad, en algunas ocasiones surgían roces y problemas que daban lugar a que, rápidamente, se hablase de romper la paz. Aunque la tónica general era de respetar y mantener la tregua, la aparición de estos conflictos demuestran que ésta era bastante inestable y que, en modo alguno, se consideraba una paz consolidada; de ahí que los neerlandeses acudan con cierto recelo o temor ante la idea de una ruptura antes de tiempo.

El retorno a las hostilidades entre España y Holanda provocó el corte de estos contactos esporádicos y una vuelta a la situación anterior de ataques a navíos, corsarismo e indefensión. En 1634, el capitán general D. Iñigo de Brizuela informaba en una carta al monarca como el 6 de octubre de ese año *"parecieron a la vista de los fuertes de la isla de Canaria quatro navios de hasta quinientas toneladas los quales todos los naturales tubieron por olandeses por traer vanderas y hacer salba y sin querer entrar en el puerto de la lus como acostumbran los navios amigos..."*². Y parece que igualmente se pretendía continuar con el contrabando entre las islas y los estados rebeldes como se deduce de un navío que llegó al puerto de Sta Cruz de Tenerife desde Inglaterra aunque era de fábrica holandesa y que fue embargado y rematado.

EL COMERCIO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

El tratado de Münster (1648) confirmó la independencia de los Países Bajos y posibilitó la estancia y paso por los puertos y ciudades españolas de los súbditos holandeses. Aunque estos se hallaban en pie de igualdad con los extranjeros de otras na-

cionalidades, como los ingleses o flamencos, lo cierto es que muy pronto se apreció que contaban con una situación preferencial (ISRAEL, 1997: 340-341); si a ello añadimos que durante la década de los cincuenta los competidores más importantes (ingleses, franceses) se encontraban en guerra con España, comprobaremos cómo los neerlandeses se hicieron con la mayor parte en la cuota del comercio de importación adquiriendo así un status privilegiado.

En este sentido, el archipiélago canario no fue un caso aparte y, desde 1650 aproximadamente, comienzan a arribar comerciantes y navíos que tenían ese origen. Ese año, por ejemplo, recalán en Las Palmas tres navíos holandeses y, entre esa fecha y 1653, lo hacen en torno a una decena de embarcaciones, constatando así una presencia muy temprana en las islas. Presencia que se puede advertir desde muy diversos puntos de vista. Uno de ellos es la asistencia de los navíos en los puertos insulares y su frecuencia durante todo el período. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, hemos contabilizado 31 navíos de nacionalidad holandesa en los puertos de Gran Canaria lo que significa el 17% del total de navíos extranjeros, únicamente superados por ingleses y franceses. No obstante, mantenemos la hipótesis de que su número fuese mayor y que, probablemente, no tuviesen reflejo en la documentación notarial e inquisitorial, fuentes a las cuales hemos tenido que recurrir por falta de la oficial. Al mismo tiempo, debemos señalar que su comparecencia no fue constante; una característica que podemos atribuirles es su irregularidad pues no existe una relación continuada. Las embarcaciones se concentran, cronológicamente, entre 1650 y la primera mitad de la década de los ochenta; pero aún dentro de este período, encontramos años en los que no arriba ningún navío como 1669-1671 y 1675-1680, en este último caso seguramente afectados por el conflicto franco-holandés. Irregularidad, por otro lado, que no es exclusiva de

Gran Canaria sino que, a veces, sucedía en otras como Tenerife o La Palma; en 1672, el capitán general escribía al Consejo de Guerra que no había en esos puertos "*ni llegado a ellos Bajel de olandeses o yngleses mas ha de ocho meses cosa nunca vista en estas Yslas ...*"⁹.

Otra característica aplicable a las relaciones comerciales es la dependencia de mercaderes de otras nacionalidades para su realización. La escasa presencia de comerciantes neerlandeses en la isla provoca, como consecuencia, que la remisión de productos procedentes de los Países Bajos se haga en otros que se hallaban asentados ya fuesen flamencos, franceses, ingleses o italianos. Así, en 1663, Francisco Mustelier, mercader francés avecindado en Las Palmas, desembarcó del navío "El Pechelingue" que había venido desde Holanda mercaderías por valor de 3.301.968 maravedíes y, de otro navío de igual procedencia, 600 arrobas de aceite valoradas en 460.800 maravedíes¹⁰. Esta será una tónica constante de esta nacionalidad y es que los holandeses constituyen un grupo minoritario dentro de la colonia extranjera asentada en Gran Canaria durante el Seiscientos; apenas suponen el 3% de los foráneos localizados en esta isla en este período, cifra que se confirma con el hecho de que únicamente un holandés se avecindase en la isla (BRITO GONZALEZ, 2000: 85, 125). No se trata más que la constatación de una situación y es la transitoriedad y provisionalidad de unos individuos que acuden a las islas a realizar sus negocios pero que no se imbrican en la sociedad canaria ya que, al finalizar el motivo de su estancia, retornan a sus lugares de origen. Detrás de todo ello se encuentra la preferencia por contar con factores de sus compañías instalados en otros puertos, los cuales no tenían que ser obligatoriamente de su misma nacionalidad.

Debido a la escasez de las fuentes oficiales, desconocemos el valor del volumen de estas relaciones comerciales para toda la

etapa analizada. Recurrir a fuentes indirectas no soluciona todo el problema ya que la información proporcionada suele ser mínima, tal y como sucede en el caso de las visitas inquisitoriales. En estas, se señalan los productos que se importan pero no su valor o volumen; por ejemplo, el navío holandés "La Querida" procedente de Amsterdam tenía de carga duelas de pipas, fardos, barriles y diversos cajones con productos pero en la visita ejecutada no se especifica su cuantía o volumen¹¹.

Sin embargo, sí que conocemos el importe de las mercaderías que entraron en la aduana de Las Palmas en dos momentos muy concretos: 1663 y 1688, aunque en este último año sólo a partir de abril. Las cifras aparecen recogidas en el cuadro 1 y sobre ellas se pueden realizar una serie de valoraciones. En primer lugar, se aprecia un descenso en el valor de las importaciones procedentes de Holanda pues se pasa de los 4.611.268 maravedíes de 1663 a 1.328.736 maravedíes en 1688; descenso que seguramente sería mayor porque buena parte de los productos holandeses no venían directamente sino que recalaban primero por Tenerife desde donde se reexportaban a Gran Canaria y, por lo tanto, aparecen recogidas en el comercio interinsular. Es lo que seguramente pudo ocurrir con las mercaderías que desembarcó el 2 de junio del navío "El Cantar de los pájaros" el capitán Juan de Remont con un coste total de 1.638.000 maravedíes; o las que desembarcó el mismo individuo el 28 de noviembre del barco de Francisco Herrera por valor de 2.265.528 maravedíes, ambas embarcaciones procedentes de Tenerife.

En segundo lugar, a pesar del descenso en el valor de estas importaciones, el porcentaje de las mismas en el total de las que entraron en la aduana de Las Palmas permanece más o menos estable, e incluso se incrementa al pasar del 13'7% en 1663 al 16'7% de 1688. Aunque con total seguridad se hallase situado en unos niveles similares si tenemos en cuenta lo que comentábamos

CUADRO I
Valor de importaciones en la aduana de Las Palmas: 1663 y 1688 (en mrs)

	1663		1688	
	Total	%	Total	%
Inglaterra	11.482.596	34,1	2.437.212	30,7
Holanda	4.611.268	13,7	1.328.736	16,7
Pen. Ibérica	4.524.050	13,4	272.808	3,4
Canarias	10.790.300	32	2.783.760	35,1
Otros	2.269.904	6,8	1.109.856	14
TOTAL	33.678.118	100	7.932.372	100

Fuente: AGS, Contaduría Mayor de Cuentas 3ª época y AMLL. Elaboración propia.

anteriormente sobre las productos provenientes desde Tenerife y, por tanto, en 1663 podía ser superior, elevándose hasta el 15-20%. Lo que se refleja así es el peso del comercio de exportación holandés el cual, si bien desciende notoriamente en cifras absolutas, tiene una evolución bastante equilibrada en cifras relativas.

En tercer lugar, el mercado neerlandés se configura, a tenor de estas cifras, como el tercero en importancia -y el segundo si aludimos exclusivamente a los europeos- sólo superado por los ingleses, lo cual habla en favor de la fuerza y relevancia que el comercio de exportación holandés tenía en las islas, que supera con creces el de otras zonas europeas como Francia, Flandes, la Península italiana o Alemania. Es cierto que los datos recogen dos momentos muy concretos y a cierta distancia cronológicamente, pero demuestran claramente que las importaciones procedentes de los Países Bajos, si bien descendieron respecto a las décadas de los cincuenta y sesenta, siguen manteniendo una preponderancia respecto a otras potencias europeas casi hasta final de la centuria.

El grueso de las exportaciones dirigidas a Canarias están configurados por dos tipos de productos. En primer lugar, los comestibles, fundamentalmente trigo y carne y pescado en salazón (arenques, sardinas, etc); como el navío "Las Armas de Suecia"

que, procedente de Middleburgo, traía trigo como única carga o la balandra "Nra Sra de la Encarnación" que arribó procedente de Amsterdam con carga, entre otros productos, de arenques salados¹². En segundo lugar, los productos elaborados, básicamente textiles, en los que entran un sinnúmero de tejidos (anascotes, olandillas, lino, cariseas, estameñas, motillas, damascos, lienzos, etc), mercería (hilo de acarreto, pasamanos, botones, etc) y vestuario (sombrosos, guantes, medias, etc) que, generalmente, suelen ser denominados "de mercadería" tanto en la documentación notarial como la inquisitorial. A ellos se deben añadir, las especias como clavo, canela o comino cuyo volumen suele ser mucho menor. Pero no son los únicos; además, se importan género manufacturados que abarcan una amplia variedad pues incluyen desde mobiliario (escritorios, baúles, taburetes, cajones, cuadros, etc), artículos de hierro (clavos, tachuelas, etc) y objetos varios que engloban desde láminas, vidrieras y madera a cuchillos, loza, calderas e incluso, pólvora.

Productos que no son nada nuevos pues muchos de ellos ya se importaban desde principios de la centuria (TORRES SANTANA, 1991: 352-355) y que, asimismo, se comercializaron durante toda la segunda mitad del siglo (SANCHEZ BELEN, 1996: 194-197). Como ejemplo, hemos reco-

CUADRO II
Artículos desembarcados por Carlos Mustelier (1663)

Artículos	Valor (en mrs)
*un escritorio	19.200
*24 laminitas a 8 reales cada una	9.216
*61 vidrieras	1.440
*20 cuadros a 20 reales cada uno	19.200
*un cajón con 536 gruesas de botones de serda ordinarios y 40 libras de hilera	62.976
*un cajón con 18 piezas de palometas	86.400
*4 escritorios a 100 reales cada uno	19.200
*un cajón con cuatro escritorios a 100 reales cada uno	19.200
*8 cajuelas para servicios a 24 reales	9.216
*un baúl con 20 sombreros a 50 reales	48.000
*cinco sacos con 400 libras de lino largo y basto	33.600
*un saco con 100 libras de hilo de acarreto	9.600
*3 piezas de varraganes	18.720
*28 piezas de furtunillas de colores con 12 piezas cada una	16.704
*28 piezas de guarniciones de colores con 1600 varas	48.000
*un fardillo con seis piezas de albornozes negros	43.200
*una pieza de fileite y otra de cristal	9.600
*un fardo con 500 varas de lienzo crudo	48.000
*153 piezas de cintas de hilo basto	18.336
*un fardito con 500 varas de lienzo gante	72.000
*7 piezas de puntas negras	23.520
*4 libras y media de listones a 80 reales/libra	17.280
*50 arcabucillos franceses sin frascos a 12 reales cada uno	28.800
*25 piezas de coletas con 850 varas	56.100
*8 barriles con 400 libras de pólvora a 2 reales/libra	38.400
*56 taburetes a 22 reales cada uno	59.136
*2 barriles de clavos cajales con 14.000 a 20 reales/millar	13.440
TOTAL	848.484

Fuente: AGS, Contaduría Mayor de Cuentas 3ª época. Elaboración propia.

gido en el Cuadro 2 las mercaderías que desembarcó el mercader galo Carlos Mustelier del navío "Pavo Real" y su valoración: (CUADRO 2)

Como señala el profesor Sánchez Belen, se trata de artículos eminentemente fabricados en los Países Bajos, sea cual sea la fase de producción en que se encuentran, dando así salida a una producción propia a los cuales se agregan algunos objetos elab-

borados en los Países Bajos españoles o ciudades alemanas cercanas (SANCHEZ BELEN, 1996: 197-198). Otro tipo de género como madera, hierro o los de carácter alimenticio (trigo, arenques, etc) provendrían de otras áreas europeas pero serían inicialmente tratados en las ciudades holandesas.

Al mismo tiempo, nos informa de los productos que demandan los habitantes de

las islas que, como han puesto de relieve los estudiosos de las relaciones comerciales, se centran en aquellos que no eran producidos en el archipiélago; por un lado, las manufacturas, sobre todo textiles pero también duelas, loza, clavos, etc; por otro lado, los comestibles que no eran posibles encontrar como carne y arenque en salazón o especias o que eran escasos en determinados períodos como el trigo. Lo que sí parece claro es que muchos de estos artículos eran muy similares a los que se importaban de las Islas Británicas, entrando así en una clara competencia con los mismos que, al menos en el archipiélago, se resolvió a favor de los anglosajones, lo que explicaría el descenso del valor de las importaciones procedentes de Holanda a partir de la década de los setenta.

La procedencia de la mayor parte de estos envíos se centra en las ciudades de Amsterdam, al norte, y Middelburgo, al sur, aunque existen ocasionales envíos de otras zonas (Tesel, Rotterdam, etc). Desconocemos quienes son los cargadores que en las ciudades de origen remiten los productos a la isla pues, tanto la escasa documentación oficial de la aduana como la notarial, no aportan este tipo de información. La hipótesis más plausible es que estos individuos sean los mismos que comercian directamente con Tenerife; un dato que apoya esta afirmación es el poder que otorga el mercader Francisco Mustelier al capitán Juan Rosel y al capitán Iudocus de la Vilete, vecinos de Middelburgo y Brujas, para cobrar de Pedro Marichal, vecino de Amsterdam, una partida de orchilla que le había remitido¹³, nombre que aparece como cargador hacia Tenerife durante la guerra de Devolución (SANCHEZ BELEN, 1996 a: 203-204). Como señala este autor, del resto lo ignoramos casi todo aunque ciertos apellidos hebreos nos indican el origen de algunos de estos personajes que seguramente tendrían numerosos contactos con conversos canarios y que aprovecharían para ejercer este comercio, tal y como hacían

an los anglosajones (ANAYA HERNANDEZ, 1995: 439-457).

En lo que concierne a los mercaderes que reciben las mercaderías, ya hemos señalado como la escasa presencia de comerciantes holandeses en la isla había provocado que se tuviese que recurrir a mercaderes de otras nacionalidades. El hecho de que Tenerife sea la isla más poblada y que ejerce un mayor poder de atracción tiene como consecuencia la instalación en sus puertos de las compañías neerlandesas; nombres como los hermanos Diego y Pedro de Roo, Manuel Dommer o Gerardo Grashuysen son ampliamente conocidos en esa isla pues allí se asentaron definitivamente (EVERAERT, 1982: 437-457). A ellos hay que añadir los de otros como Juan de Louzel, Pedro Bardonas o Nicolás Mustelier. Es por este motivo que apenas encontraremos individuos de esa nacionalidad que comercien directamente con los Países Bajos; generalmente, la mayor parte de los envíos se destinan a Tenerife y, de allí, se reexportan a Gran Canaria. Únicamente los comerciantes más importantes de la isla son capaces de negociar directamente con los negociantes que residen en los lugares de origen, caso del citado Francisco Mustelier, el capitán Juan de Remont o Jerónimo de la Oliva.

Incluso para el caso de los mercaderes que residen en Tenerife, se desconocen qué grado de relación mantienen con los exportadores. Lo más probable es que, tanto en una como en otra isla, actúen como agentes o factores de los mismos, de los cuales reciben las cargaciones que les remiten y a los que se envían los productos de las islas o el dinero para su amortización.

Una consecuencia de la asistencia de mercaderes holandeses en la isla de Tenerife es la instalación en la misma de los representantes consulares de dicha nación. Con la excepción de Jerónimo de la Oliva, mercader flamenco vecino de Las Palmas, que aparece como cónsul holandés en la documentación notarial -probablemente

como delegado del principal-, todos ellos se instalan bien en la ciudad de La Laguna o, posteriormente, en el puerto de Sta Cruz de Tenerife. Por sus actividades en el negocio mercantil y la larga duración de su estancia, van a destacar dos: Manuel Dommer, cónsul en las décadas de los sesenta y setenta, y Gerardo Grashuysen, cónsul entre 1681 y 1689 (BRITO GONZALEZ, 1996: 143-164).

CONCLUSIONES

El comercio holandés con Gran Canaria sufrió diversas vicisitudes durante el siglo XVII. La Tregua de los Doce Años no supuso una reactivación de las relaciones que se habían producido con los Países Bajos hasta 1570, aproximadamente; por un lado, las importaciones de esta zona habían sido sustituidas por las inglesas, francesas y flamencas, las cuales copaban la mayor parte del comercio de importación de la isla; por otro lado, la inseguridad y la desconfianza y temor a un repentino estallido bélico coartaba y retraía la posibilidad de que los comerciantes neerlandeses se lanzasen a traficar directamente con las islas.

La paz de Münster en 1648 si bien reactivó esos intercambios comerciales lo hizo de manera temporal; la coyuntura política internacional favoreció el dominio de los holandeses durante la década de los cincuenta y, parcialmente, la de los sesenta. Pero parece que la fuerte competencia de países como Inglaterra y Francia en las islas frenó en gran medida la continuación de dichos intercambios, máxime porque las islas no ofrecían nada que los holandeses no pudiesen obtener en otros puertos españoles, esencialmente Cádiz. Con la paz, la posibilidad de obtener la plata americana directamente en esa ciudad u otras del litoral andaluz no hacía necesario el largo desplazamiento hasta las islas para alcanzarla. Además, los holandeses tampoco ofertaban productos que se diferenciases de aquellos que provenían de Francia o Inglaterra, un mercado éste mucho más vital para la economía del archipiélago que el holandés. Ello se traduce en un descenso del valor de las importaciones holandesas, constante a partir de la década de los setenta, al no poder competir con las importaciones de otras zonas.

NOTAS

- 1 (A)rchivo del (M)useo (C)anario Inquisición IV-31 (1609/Agosto/13) y XXXI-31 (1609/Septiembre/24). El primer navío había arribado al puerto de Gando con tiempo contrario.
- 2 Varios son los ejemplos de navíos holandeses en esa situación. Pedro Cornieles, natural de Amsterdam y maestro del navío "S. Jacques", llegó al puerto de las Isletas con trigo que había cargado en Lanzarote y paga 226 florines a cuatro miembros de su tripulación por tres meses de soldada. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (L)as (P)almas Hernan García Cabezas Leg. 1050 fol. 689 rto-vto (1614/Agosto/8) para el primero y 366 rto-vto (1614/Septiembre/17). Simon Pedro, mercader del navío "El cazador", había viajado a Fuerteventura para car-

gar orchilla pero tuvo que volver de vacío a Gran Canaria y pone una demanda al cargador. A.H.P.L.P. Francisco Delgado Salazar Leg. 1062 fol. 273 rto-274 vto (1617/Octubre/9).

Rodrigo Juan, holandés capitán de la nao "San Pedro", la fleta a Jerónimo Ratón, mercader flamenco vecino de Las Palmas, para llevar carga a Cádiz y volver con otra a las islas en precio de 3.900 reales. A.H.P.L.P. Francisco de Cabrejas Leg. 1079 rto (1619/Julio/28).

- 3 Gaspar Claysen, capitán del navío "Los Tres Reyes", contrata a seis marineros vecinos de Las Palmas para ir a pesquería pagando por ello 35 ducados y 4 docenas de pescado a cada uno. A.H.P.L.P. Francisco Amado Leg. 1047 fol. 181 vto-183 vto (1611/Abril/12).

- 4 Señalaba que salió de Dieppe y otras partes de Flandes y traía mercaderías suyas y de Pascual Leardin, mercader flamenco vecino de La Palma. A.H.P.L.P. Hernan García cabezas Leg. 1048 fol. 601 vto-602 vto (1612/-Septiembre/11).
- 5 Así lo explica el licenciado Melchor Caldera en una carta (1615/Mayo/19). (A)rchivo (G)eneral de (S)imancas Estado Leg. 629 exped. 136 y 137. A partir de ahora, será la referencia para este asunto.
- 6 Se manda hacer información "... de como en todo el año pasado de seiscientos catorce y desde que se publicaron las dichas treguas hasta oy todos los navios flamencos de las dhas provincias unidas que a esa isla an venido an tratado y contratado libremente sin les haber puesto impedimento alguno haciendoles a los mercaderes y maestros y gentes de los dhas navios todo el buen pasaje que se a podido no llevandoles mas derechos de los que se llevan a los naturales de las dhas islas y vasallos del rey nro sr administrandoles justicia en lo que se les ofrece con igualdad y en las cosas de gracia ...". Carta del licenciado Melchor Caldera al capitán Blas Lorenzo, regidor de La Palma. (1615/Marzo/15)
- 7 Testificación en 18 de marzo de 1615.
- 8 A.G.S. Guerra y Marina Leg. 1120 (1634/Octubre/19).
- 9 A.G.S. Cámara de Castilla, Memoriales y expedientes Leg. 1437 (1672/Junio/30).
- 10 A.G.S. Contaduría Mayor de Cuentas 3ª época Leg. 3221 exped. 7 (1663).
- 11 A.M.C. Inquisición Sin Catalogar (1695/Octubre/15).
- 12 A.M.C. Inquisición Sin Catalogar (1651/-Marzo/12) para el primero; y CLXXVI-63 (1681/Julio/7) para el segundo.
- 13 A.H.P.L.P. Melchor Gumiel de Narváez Leg. 1377 fol. 86 rto-87 vto (1669/Febrero/19).

TABLA I
Navíos holandeses localizados en Gran Canaria en el siglo XVII

Fecha	Nombre	Tipo	Capitan/Maestre	Origen	Carga
1609/VIII	El León Negro	Navío	Yelmar Pitres	Tesel	Mercaderías
1609/IX	La Gaviota	Navío	Enrique Nicolas	Amsterdam	Mercaderías
1614/X	La Tórtola	Navío	Bartolome Jacobs	Middleburgo	Pipas, mercaderías
1614/X	El Pájaro Canario	Navío	Jaques Adan	Amsterdam	Lienzos, mercaderías, pipas, hierro
1615/V	Palomo	Nao	Juan Arlando	Middleburgo	Mercaderías
1617/X	El Cazador	Navío	-	-	-
1650/I	El Principe	Navío	Julian Jans	Amsterdam	Mercaderías
1650/I	Agrodorado	Navío	Eduarte Andres	Middleburgo	-
1650/VIII	El Cono Dorado	Navío	Cornelis Thare	Málaga	Ladrillos, yeso, aceite
1651/II	Olando	Navío	Joan Jangarca	Plymouth	Hierro, lienzo
1651/III	Las Armas de Suecia	Navío	Jacobo Zekels	Middleburgo	Trigo
1652/VIII	Casamiento	Navío	Martín Claus	Cádiz	-
1652/XI	La Cargadora de Leche	Nao	-	La Mina	Esclavos
1653/III	El principe Maso de Orange	Nao	Sebastian Tuyman	-	Corso
1653/X	El Casamiento	Navío	Martín Claus	-	Trigo
1656/IX	La Estrella	Navío	Gaspar Tenas	-	-
1659/I	Nra Sra de los Remedios	Navío	Juan Enriquez Todo	-	-

1660/II	El Castillo de la Torre	Nao	Daniel Feutrel	-	-
1661/VII	Los Remedios	Navío	Cornelio Jacob	-	-
1661/X	La Fortuna	Navío	Juan Christian	-	-
1662/IX	Sta María	Pingue	Cornelio Jacob	-	-
1663/I	El Pechelingue	Navío	Cornelio Jacob	Holanda	Mercaderías
1663/IV	El Fénix	Navío	Cornelio Jacob	Holanda	Mercaderías
1663/V	Pavo Real	Navío	-	Holanda	Mercaderías
1665/I	La Fortuna Dorada	Navío	Guillermo Anrique	Holanda	Mercaderías
1672/VIII	El Sol Dorado	Navío	Alejandro Otose	-	-
1674/IV	-	Navío	David Lesedin	Guinea	Esclavos
1681/VII	Nra Sra de la Encarnación	Balandra	Samuel Eldere	Amsterdam	Arenques, madera, loza
1682/VI	Sta Gertrudis	Navío	Jacobo Smit	Amsterdam	Duelas, jarcias, tablas
1683/III	El Pico de Canaria	Navío	Pedro van Eic	Guinea	160 esclavos
1683/V	La Victoria	Navío	Thomas Ewens	Amsterdam	Tablas, duelas, lienzos
1684/II	La Concordia	Navío	Alberto Bartolome	Cádiz	Sal, ropa
1695/X	La Querida	Navío	Michael Dhoalff	Amsterdam	Duelas, fardos
1698/I	La Jestra	Embarcación	Wildff Adriaens	Cádiz	Aceite, sal, aceitunas, arroz
1698/III	Sara	Embarcación	Elias Rodolphy	Arguin	Sal

Fuente: AGS, AHPLP y AMC. Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAYA HERNÁNDEZ, LUIS A., (1995): "El papel de los judeoconversos canarios en la fundación de la comunidad judía inglesa y en el comercio anglo-canario". *Anuario de Estudios Atlánticos*, 41, pp. 439-457.
- BETHENCOURT MASSIEU, ANTONIO, (1991): *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas de G.C.
- BRITO GONZÁLEZ, ALEXIS D., (2000): *Los extranjeros en las Canarias Orientales en el siglo XVII*. Las Palmas de G.C., Tesis doctoral inédita.
- (1996): "Cónsules en Canarias en el siglo XVII y transición al siglo XVIII". *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo II pp. 143-164.
- EVERAERT, JOHN G., (1982): "La colonie marchande flamande aux Canaries au tournant du "cycle du vin" (1665-1705)". *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo III, pp. 437-457.
- FAJARDO SPÍNOLA, FRANCISCO, (1996): *Las conversiones de protestantes en Canarias. Siglos XVII y XVIII*. Las Palmas de G.C.
- (1998): "Comerciar con el enemigo. Canarias e Inglaterra, siglo XVII". *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*. En prensa.
- ISRAEL, JONATHAN, (1997): *La República holandesa y el mundo hispánico 1606-1661*. Madrid.
- RUMEU DE ARMAS, ANTONIO, (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Madrid, 3 tomos.
- SÁNCHEZ BELÉN, JUAN A., (1996 a): "El comercio de exportación holandés en Canarias durante la Guerra de Devolución (1667-1668)". *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 193-209. Las Palmas de G.C.
- (1996 b): "El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de dña Mariana de Austria". *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, 9.
- SANTANA PÉREZ, GERMÁN, (1999): *El comercio en las Canarias Orientales en tiempos de Felipe IV*. Las Palmas de G.C., Tesis doctoral inédita.
- THOMAS, WERNER, (1990): "Contrabandistas flamencos en Canarias, 1593-1597". *IX Coloquio de Historia Canario Americana*, Tomo II, pp. 59-92. Las Palmas de G.C.
- TORRES SANTANA, ELISA, (1991): *El comercio en las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas de G.C.
- (1982): "Visitas de navío extranjeros en Canarias durante el siglo XVII". *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo IV, pp. 425-454. Las Palmas de G.C.
- WALLERSTEIN, IMMANUEL, (1984): *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*. Madrid.