

**COMPRA-VENTAS Y FABRICACIÓN DE  
EMBARCACIONES EN LAS CANARIAS ORIENTALES  
DURANTE EL REINADO DE FELIPE IV**

**GERMÁN SANTANA PÉREZ**

Al ser Canarias un territorio insular, las embarcaciones fueron el medio sobre el que se realizaba el transporte del comercio canario. La posesión de las mismas resultaba indispensable para la clase dominante isleña. El periodo analizado se inscribe dentro del reinado de Felipe IV, es decir, entre los años 1621-1665.

El dominio de un medio de producción tan interesante como una embarcación podía resultar extremadamente beneficioso, y una inversión de capital nada despreciable, que necesitaba de un desembolso inicial importante, y en algunos casos muy significativo, de ahí que no todo el mundo pudiese acceder a él sino que eran sólo personas con unas finanzas saneadas las que optaban a ellas. El conseguir una embarcación o al menos parte de ella, reportaba cuando menos toda la ganancia que proporcionaban los fletamentos, aunque no siempre estaba exento de riesgos y conflictos<sup>1</sup>, y eso sin mencionar que se disponía de un medio de transporte oceánico gratis mediante el cual el comprador podía colocar sus propias mercancías en el lugar que más le interesaba.

En total hemos contabilizado 97 compraventas, de las cuales 75 están realizadas en la isla de Gran Canaria y 22 en Lanzarote, lo que hace una media de 2'20 compraventas por año. Estas compraventas se distribuyen de forma desigual en el periodo estudiado, ya que contamos con años en los que no consta ninguna compraventa como 1624, 1634, 1635, 1639, 1640, 1656 y 1662, y otros en los que tienen lugar un mayor número como las 5 de 1638, 1647 y 1657 y las 6 de 1622. El año en que se hacen más ventas en Gran Canaria es el de 1647, en concreto con 5, y los de 1622 y 1648 para

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), ASCANIO, Luis, leg. 1.257, año 1646, Gran Canaria, fol. 152 r. Ana González, mujer del capitán Antonio Hernández, ausente, ejecutó a Jacinto Francisco, mareante, vº de Las Palmas de G.C. por 624 rs. que le debía en dinero que le dio a ganancia y riesgo en su barco, por lo que Jacinto, por abril de 1646, finalmente pagó esa cantidad en contado y perlas.

Lanzarote con 3. Estos números, una vez más, deben estar por debajo de la cifra real debido tanto a omisiones, al deterioro y a la pérdida de fuentes.

Evidentemente tampoco contamos con las compraventas que tuvieron lugar en las Canarias Occidentales u otros ámbitos geográficos, aunque las embarcaciones vendidas estuviesen destinadas al mar de las Canarias Orientales o en ellas participasen vecinos de estas Islas<sup>2</sup>, o aquéllas en las que no esté claro donde tuvo lugar la venta, aunque sospechemos que se llevaron a efecto en algunas de las Islas Orientales<sup>3</sup>. De hecho, no siempre fue posible encontrar naves que estuvieran a la venta en las Canarias Orientales por lo que los compradores pasaban a otras islas donde hubiese más facilidad, especialmente a Tenerife<sup>4</sup>.

En cuanto a la mensualidad está bastante repartida, sin que podamos extraer ninguna conclusión clara de ella, siendo los meses en los que hay más contratos de este tipo los de abril, enero, julio y septiembre, por este orden, y en el que menos noviembre, en donde sólo hemos podido encontrar 3 compraventas. En 2 de las compraventas no se mencionaba el mes en que fueron vendidas las embarcaciones. Las diferencias en este sentido entre Lanzarote y Gran Canaria tampoco son de consideración, destacando que el mes de más frecuencia de ventas en Lanzarote es el de septiembre mientras que en Gran Canaria es el de abril.

Por lo que se refiere al tipo de embarcación objeto de las compraventas, éstas, al igual que las que participaban en el tráfico de las Islas, eran de muy diversa índole. Así nos encontramos con ventas de barquetas, carabelas, navíos, pataches, barcas, fragatas, saetías, pingues y gabarras, y también aparecen ventas con otras denominaciones más ambiguas de clasificar como barcos, barquillos y barcones. Precisamente, bajo el nombre de barco tiene lugar la mayor parte de estas compraventas tanto en

---

<sup>2</sup> A.H.P.L.P., GARCÍA CABEZAS, Juan, leg. 1.097, año 1632, Gran Canaria, fols. 193 r.-194 r. En abril de 1632, el capitán Juan Jacques de Lange, vº de La Laguna, vende a Carlos de Iglesia, vº de Las Palmas de G.C., la mitad de un navío de 150 toneladas que se estaba fabricando en Sta. Cruz de Tenerife, por 25.000 rs.

<sup>3</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.272, año 1654, Gran Canaria, fols. 306 r.-307 r. En septiembre de 1654, en testamento, Francisca de Villalobos, vº de Las Palmas de G.C., declaró que Francisco Rodríguez, su padre, compró a su marido una parte de un barco en 1.400 rs.

<sup>4</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ DE VERGARA, Baltasar, leg. 1.316, año 1654, Gran Canaria, fols. 107 v.-108 r. En agosto de 1654, Gonzalo Hernández, Alonso Ayala y Rojas y Juan de Bastos, mareantes, vecinos de Las Palmas de G.C., dijeron que tenían concertado el comprar un barco para la carrera de estas islas o para pesquería y porque en Gran Canaria no lo había, uno de ellos pasaría a Tenerife donde comprarían el más suficiente para ese fin.

Lanzarote como en Gran Canaria, muy por delante del resto. Le siguen en importancia en Gran Canaria las ventas de navíos y pataches<sup>5</sup>, y en Lanzarote las de carabelas. Por tanto, y atendiendo a la tipología, las ventas de embarcaciones en Gran Canaria, en líneas generales, serían de un mayor porte que las de Lanzarote, lo cual está en relación con la mayor presencia del comercio internacional en la primera frente a la segunda, lo que también se refleja en las compraventas. Otras como las ventas de pingues, gabarras, barcas, barcones, saetías y barquillos son casi testimoniales con tan sólo 1 caso para cada uno.

Otro punto a tratar es si estas ventas eran fraccionadas o si por el contrario se vendía el total de la nave de una sola vez. Lo más frecuente, tanto en las que tuvieron lugar en Lanzarote como en Gran Canaria, fue la venta global de la embarcación<sup>6</sup>. De hecho, hemos podido comprobar como después de la venta total y por este orden, lo más común es la venta a mitad, 1/3, 1/4, 1/8, 1/6, 2/3, 3/16 y 3/4. En 2 no hemos podido identificar la fracción por la que se venden<sup>7</sup>. De cualquier manera, podemos afirmar que en las ventas de embarcaciones en las Canarias Orientales no fueron dominantes los intercambios de fracciones, a diferencia de la venta total, siendo más raras las ventas cuanto más fraccionadas eran las participaciones. Tan sólo en Lanzarote las ventas por 1/3 superaron ligeramente a las de mitad, mientras que en Gran Canaria las de 1/4 eran comparables a las de mitad. A esto hay que unir que, en algunas ocasiones, la venta fraccionada se refiere a diferentes compraventas de la misma embarcación por participaciones<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> A.H.P.L.P., PUERTA, Francisco de la, leg. 1.076, año 1623, Gran Canaria, fol. 45 r.v. En marzo de 1623, Francisco Romero y Felipe Lorenzo, vecinos de G.C., vendieron a Andrés Esquier, mercader, vº de G.C., el patache «*Ntra. Sra. del Rosario*», que estaba anclado en el puerto de La Luz, por 3.400 rs.

<sup>6</sup> A.H.P.L.P., CARRILLO DEL CASTILLO, Bartolomé, leg. 1.072, año 1622, Gran Canaria, fol. 135 r. En julio de 1622, Simón de Casares, vº de Las Palmas de G.C., mareante, vendió a Juan González, mareante, el barco «*Ntra. Sra. del Buen Viaje*», que estaba varado en la caleta de Las Palmas, por 500 rs.

<sup>7</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.084, año 1631, Gran Canaria, fol. 336 r.v. María Páez de Campos, vende a Juan Pacheco, vº de G.C., la parte de un patache llamado «*San Andrés y el Buen Jesús*», que está para hacer viaje a Cartagena de Indias, por 5.000 rs.

<sup>8</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.271, año 1653, Gran Canaria, fols. 207 r.-208 r. y A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.264, año 1653, Gran Canaria, fol. 140 r.v. El capitán Matías Perdomo, vº de Las Palmas de G.C., vende 1/3 del navío «*Ntra. Sra. de las Mercedes, San Juan y San Antonio*», a Baltasar Fernández de Vergara, vº de Las Palmas de G.C., y a Francisco de Castro y Andrada, vº de Pontevedra, con 1/3 a cada uno, en diferentes meses, y con diferentes precios, poseyendo dicho capitán el tercio restante.

En relación con la dispersión o no de las compraventas, debemos mencionar que la mayor parte de los ejemplos en que se compra una embarcación o una fracción, está en manos de un solo individuo, y conforme se hace más numeroso el número de dueños los contratos son menos numerosos, contando con tan sólo un caso en el que el barco esté poseído por seis personas<sup>9</sup>. Esta tendencia es la misma tanto en las ventas que se hacen en Lanzarote como en Gran Canaria. Estas cantidades son sólo aproximativas, ya que cuando se trata de una participación no podemos saber de forma exacta cuál era el número total de dueños, ya que no constan los de las otras partes que no se venden, por lo que a los números mencionados habría que sumarle la coletilla de «al menos», ya que pudiera suceder que los dueños de los barcos fueran más. Por el contrario, en algunos documentos sí aparecen el resto de las personas que tienen participación, además de los que realizan las compraventas, señalando algunas de sus características, e incluso a quién habían comprado el barco previamente<sup>10</sup>.

Aunque la mayor parte de los vendedores eran canarios también hallamos de otras regiones españolas, así como portugueses y también extranjeros, especialmente cuando la embarcación que se vendía se iba a destinar al tráfico internacional. Entre los portugueses aparecen vecinos de Terceira, Lisboa, Atouguía, Madeira y Setúbal<sup>11</sup>. En este campo era especialmente destacada la presencia portuguesa en Lanzarote, ya que todos ellos menos uno de los localizados realizan sus ventas en esa isla. También es de destacar con respecto a los portugueses su relación con la venta de carabelas, que parece ser el tipo de nave más usado por ellos. Entre los hispanos hay vecinos de Madrid y Sevilla, mientras que entre los extranjeros

---

<sup>9</sup> A.H.P.L.P., BRAVO DE LAGUNA, Pedro, leg. 1.210, año 1638, Gran Canaria, fols. 155 v.-158 v. Honorado Estacio, familiar del S.O., alguacil de él en Arucas, vº de G.C., en nombre del capitán Felipe Hernández Vestre, vº de Garachico, vende al capitán Francisco de Sosa Navarro, Juan de Sosa Navarro, Catalina de Sosa, Ana Navarro, Antonia de Sosa, Felipe de Aguiar y Sosa, hermanos, vecinos de Las Palmas de G.C., 1/3 del navío «*El Santo Cristo y Ntra. Sra. de la Candelaria*», por 9.000 rs.

<sup>10</sup> A.H.P.L.P., GARCÍA CABEZAS, Juan, leg. 1.089, año 1625, Gran Canaria, fols. 179 v.-180 r. En agosto de 1625, Alonso de Olivares del Castillo, vº de G.C., vendió a Juan Esquier, regidor de G.C., la mitad de un navío llamado «*San Francisco*», que tenía en compañía de Francisco Hernández, mareante, el cual hubo y compró de Juan Rodríguez, confitero, en 1.200 rs.

<sup>11</sup> A.H.P.L.P., QUINTANA, Juan de, leg. 2.730, año 1621, Lanzarote, fols. 128 r.-129 r. En julio de 1621, José Rodríguez, vº de Terceira, vendió la carabela «*Ntra. Sra. de la Concepción*», de la que era señor y maestro, a Mariana Enrique Manrique de La Vega, marquesa y señora de Lanzarote y Fuerteventura y a Antonio Díaz, piloto, por mitad, con sus aparejos, en 1.300 rs.

figuran ingleses, irlandeses, holandeses y genoveses<sup>12</sup>, siendo la presencia de hispanos y extranjeros mucho más importante en Gran Canaria que en Lanzarote. En cualquier caso siempre se encontraban en minoría frente a los canarios, entre los que no existen como vendedores ni gomeros ni herreños. La vecindad de vendedores más abundante entre los canarios eran la de grancanarios, tinerfeños y lanzaroteños, por este orden, si bien los lanzaroteños sólo actúan como vendedores en las ventas que se hacen en Lanzarote. En los tinerfeños aparecen sobre todo vecinos del Puerto de La Cruz, de Garachico y de Sta. Cruz de Tenerife, es decir de lugares situados en la costa, aunque también hallamos vecinos de La Orotava, de La Laguna y de la isla de Tenerife sin especificar. Algo semejante ocurre con los grancanarios ya que en su mayor parte son vecinos de Las Palmas de G.C.<sup>13</sup> o de Gran Canaria sin que se indique el lugar. Tan sólo figura un único vecino de Telde<sup>14</sup>. En tres ejemplos el vendedor es vecino de Fuerteventura, pero en todos ellos es la misma persona y, además, la compraventa se sitúa en Lanzarote<sup>15</sup>. También los vendedores palmeros hacen acto de presencia aunque sólo en Gran Canaria y a veces representados por otras personas como apoderados<sup>16</sup>. En unos cuantos contratos no figura la vecindad. Tampoco es raro encontrarse a poseedores de una misma embarcación con vecindades distintas.

El origen de los compradores es algo similar, siendo la mayor parte de Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife, por este orden, y no contándose igualmente ningún vecino de El Hierro o de La Gomera. De la misma manera,

---

<sup>12</sup> A.H.P.L.P., REYES ALBERTOS, Gaspar de los, leg. 2.729, año 1633, Lanzarote, fol. 8 v. En 1633 Samuel Capela, inglés, vendió en Lanzarote, a Manuel García Tejera, vº de Madeira, un navío por 6.400 rs.

<sup>13</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.197, año 1637, Gran Canaria, fol. 129 r.v. En abril de 1637, Francisco de la Rosa, vº de Las Palmas de G.C., vendió a Lázaro Romero, vº de Las Palmas de G.C., 1/3 del patache «*El Jesús de la Candelaria*», que estaba surto en el puerto de La Luz, por 1.050 rs.

<sup>14</sup> A.H.P.L.P., LEAL CAMACHO, Juan, leg. 1.104, Gran Canaria, año 1628, fol. 73 r.v. Francisco Perera, vº de Telde, vende al racionero Luis Romero Jarraquemada, un barco de pescar por 350 rs.

<sup>15</sup> A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, Juan, leg. 2.734, año 1648, Lanzarote, fol. 136 r. En septiembre de 1648, Bartolomé González, vº de Fuerteventura, vendió a Andrés Morales, vº de Tingafa, y a Francisco López Bosa, su sobrino, 1/3 del barco «*Ntra. Sra. de Candelaria*» por 230 rs.

<sup>16</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.083, año 1628, Gran Canaria, fols. 284 r.-287 r. En julio de 1628, Mateo Juan de Acosta, con poder del capitán Baltasar Fernández Pereira, vº de La Palma, vendió el patache «*Ntra. Sra. del Rosario*» al capitán Domingo de Oliden, vº de Sevilla, en 5.000 rs.

no es difícil comprobar la presencia de peninsulares, de Sevilla y Pontevedra<sup>17</sup>, la de portugueses, en concreto de Lisboa, Viana y Madeira<sup>18</sup> y también de extranjeros ingleses y flamencos<sup>19</sup>. De Gran Canaria la mayor parte son de Las Palmas de G.C., salvo uno de Agüimes y otros sin especificar. En Lanzarote aparece algún vecino de Tingafa y de Haría. El volumen de los compradores tinerfeños es menor que cuando analizábamos a los vendedores, lo que es lógico si tenemos en cuenta que estamos analizando compras realizadas en las Canarias Orientales. Al igual que sucedía con los vendedores, los compradores originarios de Lanzarote aparecen en los contratos acordados en esa isla pero no en Gran Canaria, mientras que los grancanarios sí hacen acto de presencia en ambas. Al mismo tiempo, se detecta la participación portuguesa en Lanzarote y no en Gran Canaria, mientras que los compradores extranjeros se localizan en la segunda. También es importante el número de los que no señalan su vecindad. Aunque de forma muy minoritaria, también podemos encontrar a las mujeres como compradoras o vendedoras de barcos<sup>20</sup>.

Antes de entrar a analizar los valores de las naves hemos de advertir que, al tratarse muchas ventas de participaciones, nos resulta difícil precisar el monto total de las mismas. Es por ello por lo que hemos tenido que recurrir a trabajar con el valor que considerábamos más aproximado. En los casos en que la embarcación se vendía de forma unitaria no había problemas, y en los que era una fracción tendimos a creer que el valor restante era equitativo al de la fracción vendida. Con eso pensamos que el factor de equivocación era el menor posible y que podíamos establecer

---

<sup>17</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.268, año 1650, Gran Canaria, fols. 250 r.-251 v. En mayo de 1650, el capitán Esteban de Aranzano, vº de Sevilla, vendió al capitán Juan López Ferro, vº de Pontevedra, medio navío llamado «*San Nicolás de Tolentino*», que estaba surto en el puerto de La Luz y que había llegado de arribada de Indias, en 4.000 rs.

<sup>18</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.723, año 1622, Lanzarote, fol. 691 r.v. En junio de 1632, Manuel Noguera, vº de Lisboa, vendió en Lanzarote la mitad de la carabela «*Ntra. Sra. del Rosario*» a Juan de la Paz, vº de Lisboa, y a Francisco Fernández Viana, vº de Viana.

<sup>19</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.279, año 1661, Gran Canaria, fol. 114 r.v. En julio de 1661, el capitán Juan Sánchez de Velazco, vº de Sevilla, vendió a Nicolás Prins, flamenco, el navío «*Ntra. Sra. de los Remedios*», que era de porte de 200 tn. en 8.000 pesos de a 8 rs.

<sup>20</sup> A.H.P.L.P., DELGADO SALAZAR, Francisco, leg. 1.068, año 1626, Gran Canaria, fol. 123 r. En marzo de 1626, Juan González, vº de Las Palmas de G.C., en Triana, vendió a María del Espíritu Santo, vº de Las Palmas de G.C., la mitad de un barco de pescar que tenía en la caleta de Las Palmas, llamado «*La Soledad*», con sus aparejos en 50 ds.

medias de precios de una forma más precisa y acertada. Evidentemente donde no sabíamos el precio de la venta (fundamentalmente por el mal estado de conservación de las fuentes) tampoco podíamos aproximarnos o inventarnos el real, por lo que optamos por no englobarlo con los demás.

Hechas estas aclaraciones preguntémonos qué es lo que ocurre con el precio de las embarcaciones. El precio medio de las naves vendidas en este periodo en las Canarias Orientales era de 7.139'53 reales, si bien el precio medio de las vendidas en Lanzarote era algo menor, de 2.934'5 reales, frente al de Gran Canaria que era de 8.410'07 reales. De esta media quedan fuera la venta de las 2 barquetas. Esto estaba en consonancia con los tipos de embarcaciones vendidas en Lanzarote y Gran Canaria, ya que en la primera eran, por lo general, barcos de menor tonelaje que en la segunda, más orientados a los intercambios interinsulares o archipiélagicos. La nave más cara fue vendida en 111.600 reales mientras que la más barata fue un barco hecho pedazos en 100 reales<sup>21</sup> y un barco de pescar en 270 reales, ello sin contar evidentemente con que el precio de las barquetas era también muy pequeño, en concreto de 120 y 200 reales para las dos localizadas, curiosamente en Lanzarote<sup>22</sup>.

Al comparar los tipos de embarcación con los precios vemos como cada modelo se ajusta al valor de sus características. En la categoría de barco, las más ambigua, el valor medio era de 2.421'62 reales por lo que suponemos que esta denominación escondía mayoritariamente a las que hacían el tráfico entre las Islas<sup>23</sup> o incluso del insular, tal como consta en alguna de estas compraventas<sup>24</sup>, y sobre todo si la ponemos en comparación con otros tipos. Del término barco hemos separado aquéllos que se vendieron

---

<sup>21</sup> A.H.P.L.P., CARVAJAL Y GUANARTEME, Diego, leg. 2.497, año 1647, Gran Canaria, fol. roto. Juan Martín, vº de Sta. Cruz de Tenerife, vendió un barco que tenía hecho pedazos en Pozo Izquierdo por 100 rs.

<sup>22</sup> A.H.P.L.P., AMADO, Francisco, leg. 2.724, año 1627, Lanzarote, fols. 563 v.-564 r. En diciembre de 1627, Afonso Cardona, vº de Lanzarote, vendió a Francisco Hernández, el Gordo, la mitad de una barqueta de servicio de navío por 100 rs.

<sup>23</sup> A.H.P.L.P., BÁEZ GOLFOS, Juan, leg. 1.131, año 1641, Gran Canaria, fol. 307 r.v. En octubre de 1641, Gonzalo Hernández, mareante, vº de Las Palmas de G.C., vendió al capitán Hernando García, regidor perpetuo de G.C. y administrador del estado de Lanzarote, un barco de falcas de la carrera de estas islas, que estaba varado en la caleta de Las Palmas, en 500 rs.

<sup>24</sup> A.H.P.L.P., PUERTA, Francisco de la, leg. 1.078, año 1625, Gran Canaria, fol. 6 r.v. En enero de 1625, Blas de Herrera, vº de Las Palmas de G.C. vende un barco, «que es de estos de la costa» a Juan Álvarez Ortiz y Cristóbal Gutiérrez, vecinos de Agüimes, por 625 rs.



como barcos de pescar, ya que suponíamos que éstos eran de un menor tonelaje, y así se vio reflejado en sus precios, con 306'66 reales de media<sup>25</sup>. Tampoco hemos podido tomar bajo la media de los barcos la embarcación hecha pedazos que se vendió en 100 reales, ya que eso sería falsear demasiado la realidad. En otros términos semejantes hemos de reunir el precio de una barca en 160 reales<sup>26</sup>, de un barcón en 500 reales<sup>27</sup> y de 2 barquetas con una media de 110 reales. Tan sólo disponemos de la venta de una saetía en 13.600 reales<sup>28</sup>, de una pingue valorada en unos 7.400 reales<sup>29</sup> y de una gabarra en 5.000 reales<sup>30</sup>. Entre los tipos de embarcaciones en los que podemos establecer una media de su valor, destaca por tener un precio más elevado, acorde con sus características transoceánicas, el navío, con una media de 23.109'02 reales. Ya hemos citado el navío más caro en 111.600 reales<sup>31</sup>, mientras que el más barato es de 2.400, precio muy superior a la mayoría de las embarcaciones de otra clase. A los navíos le seguirían en coste las fragatas con una media de 8.700 reales, aunque el arco de las estudiadas se sitúa entre los 2.000 reales de una y los 16.000 reales de otra<sup>32</sup>. A éstas le siguen los pataches con una media de 5.626'47 reales, entre los que se establece una amplia gama entre los 2.000 reales como

---

<sup>25</sup> A.H.P.L.P., LEAL CAMACHO, Juan, leg. 1.104, año 1628, Gran Canaria, fol. 73 r.v. En mayo de 1628, Francisco Perera, vº de Telde, vendió al racionero Luis Romero Jarraquemada un barco de pescar, que estaba surto en la caleta de Triana, en 350 rs.

<sup>26</sup> A.H.P.L.P., ALONSO HERNÁNDEZ, Juan, leg. 2.731, año 1631, Lanzarote, fol. 274 v.

<sup>27</sup> A.H.P.L.P., CRUZ ALARCÓN, Francisco de la, leg. 1.154, año 1632, Gran Canaria, fol. 16 r.v.

<sup>28</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.260, año 1649, Gran Canaria, fols. 285 v.-286 r. En septiembre de 1649, Juan Bautista Enríquez, vº de Utre, en la ribera de Génova, vendió a Pedro Muñoz, vº de Las Palmas de G.C. una saetía llamada «Ntra. Sra. de la Fortuna», que estaba surta en el puerto de La Luz, en 1.700 pesos de a 8 rs.

<sup>29</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.203, año 1651, Gran Canaria, fol. 95 r.v. En mayo de 1651, Francisco Yanes Estañol, vº de Tenerife, vendió al capitán Juan Francisco de Vitoria, vº de Las Palmas de G.C., la mitad de una pingue por 3.700 rs.

<sup>30</sup> A.H.P.L.P., MELO, Tomás, leg. 1.353, año 1663, Gran Canaria, fols. 39 r.-40 r. Se vende en enero de 1663 la gabarra «San Francisco», que era de porte 600 quintales.

<sup>31</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, Diego, leg. 1.277, año 1659, Gran Canaria, fols. 12 v.-13 v. En enero de 1659, el capitán Juan Enríquez, holandés, vº de Amsterdam, vendió al capitán Juan Sánchez de Velazco el navío «Ntra. Sra. de los Remedios», de 200 tn. de porte, por 13.950 pesos de a 8 rs. de plata cada uno.

<sup>32</sup> A.H.P.L.P., HOYOS, Juan José de, leg. 2.758, año 1665, Lanzarote, fols. 107 r.-108 r. En noviembre de 1665, Lorenzo de Fuentes, vº de Madrid, vendió al capitán Diego Cejudo Hidalgo, castellano del castillo del risco de la de Gran Canaria, la mitad de una fragata «El Sto. Cristo y San Francisco», que estaba surta en el puerto de Naos, por 8.000 rs.

mínimo y los 12.000 reales como máximo<sup>33</sup>. Aún por debajo de éstos están las carabelas con 3.398<sup>33</sup> reales de media, con una banda entre los 830 reales y los 6.000 reales.

Las ventas de los barcos se hacían mayoritariamente en reales de plata, sin embargo también aparecen intercambios en ducados y pesos, por lo que se refiere a moneda castellana y en reis, a moneda portuguesa. Por supuesto también se aceptaban pagos en especie, como en pipas de vino o en cereal<sup>34</sup>. Como dato significativo aparecen dos donaciones de fracciones de barcos<sup>35</sup>. El pago de estas ventas podía realizarse de diversas formas, bien fuera en el mismo instante de la compra o en un plazo determinado. Tampoco era infrecuente pagar una parte al principio y el resto al cabo de un tiempo.

Por lo que respecta a los oficios o cargos de los dueños de las embarcaciones, tanto compradores, vendedores, como la de otros dueños, decir que en la mayoría de ellos no consta ningún dato en este sentido. Ello no quiere decir que no fueran personajes importantes de la vida social canaria, sino que en estos documentos preferían ocultar su actividad, quizás porque era lo bastante conocida en la sociedad donde se realizaba la venta como para no insistir en ella. Un ejemplo lo tenemos en Antonio Borges Docavo en 1627, que sabemos que fue un importante mercader, además de almojarife de Las Palmas y arrendador del estanco de solimán y azogue de Gran Canaria<sup>36</sup>, y que sólo consta como vecino de Gran Canaria; o Francisco González en 1659 o Luis de Ascanio en 1661, que igualmente eran importantes mercaderes. Entre los que sí se menciona su actividad destacan los que están relacionados con el comercio marítimo, es decir, los mareantes, mercaderes, pilotos, maestros, por este orden, aunque también

---

<sup>33</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.238, año 1647, Gran Canaria, fols. 58 v.-59 v. En febrero de 1647, el capitán Juan Francisco de Vitoria, vº de Las Palmas de G.C., vendió a Luis González Revate, vº de Las Palmas de G.C., 1/4 del patache llamado «*San Telmo*», por 3.000 rs.

<sup>34</sup> A.H.P.L.P., HOYOS, Juan José de, leg. 2.757, año 1661, Lanzarote, fol. 66 v. En junio de 1661, Julián Lorenzo, vº del Puerto de La Cruz, vendió a Marcial Rodríguez Ferrera, vº de Lanzarote, un barquillo de pescar que tenía en el puerto de Arrecife por 30 fs. de trigo.

<sup>35</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco, leg. 1.197, año 1638, Gran Canaria, fol. 667 r.v. En octubre de 1638, Melchora de los Reyes, vº de Las Palmas de G.C., viuda, hizo donación a su hijo Domingo Rivera, de 1/4 de la mitad del barco que le pertenecía, que sería de porte de 30 pipas.

<sup>36</sup> ANAYA HERNÁNDEZ, Luis A.: «El converso Duarte Enríquez, arrendador de las rentas reales de Canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos*. N° 27, año 1981. Madrid-Las Palmas. Págs. 352-353.

los dueños de embarcación podían no estar aparentemente relacionados con los negocios del mar como carpinteros, camelleros y confiteros<sup>37</sup>. No aparece ningún labrador o ganadero, a pesar de ser las ocupaciones más comunes en la población del Archipiélago. Entre los cargos figuran personas de relevancia política destacando los regidores, la Marquesa y Señora de Lanzarote y Fuerteventura, los familiares del Santo Oficio, los beneficiados, alguaciles mayores, depositarios generales, canónigos, castellanos, almojarifes, palabrero de la reina, gobernador general de Lanzarote, racioneros, sargentos mayores, presbíteros, alcaides, alcalde mayor, administradores del estado de Lanzarote<sup>38</sup>. Parece, por tanto, que los dueños de embarcaciones solían ser personas a las que les afectaban directamente las transacciones marítimas, oficiales o mercaderes y, por otro lado, personas influyentes que en muchos casos también participaban de esos intercambios. Gentes con dinero suficiente para llevar a cabo una inversión de capital tan importante como la que podía suponer el coste de alguna de las embarcaciones, tal y como ya hemos comentado.

Las razones por las que se producía la venta de una embarcación era por motivos principalmente económicos, bien para salir de un apuro o para sacarle un beneficio, aunque también lo hacían para que alguna persona controlable pudiera administrarla más fácilmente o por discrepancias con el resto de los dueños a la hora de llevar la gestión del navío<sup>39</sup>. Era bastante común que el verdadero dueño de la embarcación vendiese una parte de la misma al maestro o capitán para que éste la administrase allá a donde fuese a hacer el viaje<sup>40</sup>, con lo que en la práctica la venta era falsa. Hasta tal

---

<sup>37</sup> A.H.P.L.P., LEAL CAMACHO, Juan, leg. 1.104, año 1627, Gran Canaria, fol. 177 v. Juan Rodríguez, confitero, vº de Las Palmas de G.C., vende, en diciembre de 1627, a Antonio Borges Docavo, su yerno, vº de Las Palmas, la mitad del barco «*San Francisco*» por 2.200 rs.

<sup>38</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.084, año 1630, Gran Canaria, fols. 53 v.-54 r. En marzo de 1630, Juan Álvarez, piloto mayor del juzgado y contratación de Indias de G.C., vendió a Nicolás Martínez, depositario general de G.C., 1/4 parte de un patache llamado «*El Buen Jesús y Ntra. Sra. de Candelaria*», de que eran dueños por cuartas partes el capitán Luis Lorenzo, regidor de Tenerife, Agustín García, mercader, vº de Las Palmas de G.C., y Honorado Estacio, en 1.500 rs.

<sup>39</sup> A.H.P.L.P., GIL SANZ, Juan, leg. 1.116, año 1630, Gran Canaria, fols. 223 v.-224 r. En abril de 1630, Francisco de Figueras, vº de Las Palmas de G.C., vendió su cuarta parte en el patache «*El Buen Jesús*» al resto de los dueños de la misma, por estar en desacuerdo con ellos en que hiciese viaje a Indias, por ser todo costos y ser temerario.

<sup>40</sup> A.H.P.L.P., LÓPEZ DE CARRANZA, Antonio, leg. 2.750, año 1657, Lanzarote, fols. 95 v.-96 r. En septiembre de 1657, el capitán Francisco García Centellas, vº de G.C., vende 1/3 de una fragata al capitán Diego Méndez, maestro de la misma, por 200 ds.

punto esta venta era prácticamente nominal, hecha con ese fin, que en algún caso la venta era en confianza, sin que el administrador diese el dinero, aunque constaba que disponía de la posesión de la nave para poder dirigir su organización<sup>41</sup>. Esto permitía disponer más fácilmente al maestro del control sobre el barco, sobre todo cuando se estaba a muchos kilómetros de distancia del lugar de origen y se tenía que hacer frente a posibles inconvenientes como temporales o ataques piráticos, conflictos con las autoridades de los puertos o con los mercaderes, o simplemente la realización de algún fletamento beneficioso en aquellas tierras.

## FÁBRICAS

Cuando hablamos de la construcción de navíos en las Canarias Orientales nos tenemos que centrar exclusivamente en Gran Canaria. Las razones son obvias, era esta isla la única que poseía bosques para proporcionar el principal material de construcción, la madera. Algunos autores han dudado que en Canarias existiese una verdadera industria constructiva de embarcaciones, tachándolos de una simple fabricación de barcos de ribera, en donde no se podría hablar de astilleros. Sin embargo, con este trabajo y las fuentes empleadas, así como con la opinión de otros autores que han tocado este tema en el Antiguo Régimen<sup>42</sup>, trataremos de demostrar todo lo contrario.

No era Canarias la única zona ultramarina dentro de la Corona española a la que le estaba permitida la construcción de embarcaciones. El Archipiélago contaba con una gran tradición constructora desde casi acabada la conquista. En cualquier caso, su volumen no es comparable a la industria naval indiana<sup>43</sup>, ni mucho menos a la vizcaína o a la portuguesa<sup>44</sup>, si

---

<sup>41</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.083, año 1629, Gran Canaria, fols. 66 r.-69 r. En marzo de 1629, Juan de Avero, v<sup>o</sup> de Tenerife, vendió a Salvador Alonso, v<sup>o</sup> de Las Palmas de G.C., el patache «*San Antonio*», que estaba surto en La Luz, en 7.000 rs., aunque la venta era en confianza para que trajese a cargo de Salvador el barco, siendo en realidad el navío de Juan de Avero.

<sup>42</sup> LOBO CABRERA, Manuel: «Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII». *Anuario de Estudios Atlánticos*, N<sup>o</sup> 30. Madrid-Las Palmas, 1984. SUÁREZ GRIMÓN, Vicente: *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria, 1993.

<sup>43</sup> PÉREZ VIDAL, José: *Díaz Pimienta y la construcción naval española en el s. XVII. Nuevos documentos. Nuevas noticias*. Las Palmas, 1933. Pág. 9.

<sup>44</sup> CANO, Thomé: *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante*. La Laguna, 1993. Fol. 3.

bien a pequeña escala contaba con las instalaciones necesarias. De hecho, en los reinados de Felipe III y Felipe IV el acento de las reformas en la industria naval recayó mayoritariamente en las provincias cantábricas<sup>45</sup>.

No obstante, debemos admitir que, al menos en la Gran Canaria de Felipe IV, no fue una actividad destacada, acorde con el resto del desarrollo de su economía en este momento, pero deberíamos esperar a futuros estudios en Tenerife y La Palma para comprobar cuál era realmente su importancia. De cualquier manera, las fuentes nos brindan ejemplos, algunos de ellos de gran interés, que nos pueden dar luz acerca de este asunto.

La construcción de barcos detectada en este trabajo es pequeña, tan sólo de 18 unidades, por lo que realizar una valoración por años sería inútil, aunque hay que mencionar que en 1632 hemos concretado hasta 3 fábricas. Por lo que se refiere a los lugares donde se construyen destaca la ciudad de Las Palmas y sus inmediaciones como el puerto de La Luz, siguiéndole en importancia la costa norte de Gran Canaria, en concreto la costa de Lairaga<sup>46</sup> y Juncal<sup>47</sup>, justo donde la madera apta para la construcción de embarcaciones estaba más accesible por la proximidad de los bosques.

Debemos detenernos en las embarcaciones contruidas. En cuanto a su denominación, la mayoría, en 7 casos, se habla de barcos, con toda la ambigüedad que ello conlleva, pero le siguen en importancia los navíos, con 6 ejemplos, los pataches, con 4 y una única fragata. Por tanto, aún admitiendo que bajo el nombre de barcos se escondan naves pequeñas o de ribera<sup>48</sup>, una buena parte de ellos son navíos, que era una de las embarcaciones de mayor tonelaje que surcaban los mares de las Islas. Esta idea se reafirma con las características físicas que se describen en la

---

<sup>45</sup> THOMPSON, I.A.A.: «Aspectos de la organización naval y militar durante el ministerio de Olivares». En *La España del Conde-duque de Olivares*. John Elliott y Ángel García Sanz (Coordinadores). Valladolid, 1987. Págs. 258-259.

<sup>46</sup> A.H.P.L.P., GONZÁLEZ PERERA, Baltasar, leg. 1.224, año 1645, Gran Canaria, fol. 22 r. En marzo de 1645, el capitán Diego Pérez Machado, vº de Las Palmas de G.C., dio poder para vender 1/3 del navío que se había estado fabricando en la costa de Lairaga.

<sup>47</sup> A.H.P.L.P., SUÁREZ DE MEDINA, Cristóbal, leg. 2.369, año 1663, Gran Canaria, fols. 162 v.-163 r. Gerónimo de Nava, vº de Tenerife, y Juan de Aljerus, vº de Agaete, hicieron a mitad un barco llamado «*Sta. María de las Nieves*», de 40 palmos de quilla, en el puerto de Juncal.

<sup>48</sup> A.H.P.L.P., GARCÍA CABEZAS, Juan, leg. 1.097, año 1632, Gran Canaria, fols. 234 v.-235 r. En junio de 1632, Juan Vicente, mareante, vº de Las Palmas de G.C., afirmó haber fabricado un barco de ribera.

fabricación y con los viajes a los que son destinados después de su construcción como, por ejemplo, a trayectos tan lejanos como a Indias<sup>49</sup>. No obstante, la mayor parte se destinaban al tráfico entre islas y con pesquería<sup>50</sup>.

Las fuentes casi no arrojan luz sobre el tonelaje de los barcos recién construidos, aunque sí alguna sobre sus dimensiones. Tan sólo disponemos de un caso en el que se dice que el barco ha de tener de porte entre las 80 y 90 pipas, es decir entre las 40 y 45 toneladas, que si bien no era el porte más grande de los que hemos estudiado, no era una cantidad nada despreciable<sup>51</sup>. En cuanto a las dimensiones de los mismos suelen rondar entre los 40 y los 52 palmos de quilla y los 9 y 13 palmos de puntal, es decir, de parecidas formas a las construidas un siglo y medio más tarde en la misma isla<sup>52</sup>, lo que da cuenta de la poca evolución de esta industria durante ese periodo.

La propiedad de estas naves solía ser compartida. Lo más frecuente es que fuesen dos los dueños, aunque este número podía variar al alza, hasta tres y cuatro. En algunas ocasiones era una única persona la propietaria de la embarcación durante su fabricación, en otros documentos ni siquiera se detalla cuantas participan en su posesión. Las fracciones en las que quedaba dividida la nave también variaban según el ejemplo, a mitad, a tercios, a cuartos, a dozavos, etc. Y es que la posesión de una embarcación significaba que sus dueños disponían de una riqueza importante tanto por el capital que había que invertir en la construcción como por los beneficios que podía dar. La fabricación podía tener otras utilidades como la de ser una garantía ante cualquier contratiempo, al poderse hipotecar la nave ante cualquier deuda<sup>53</sup>. En algunas ocasiones la fabricación de una nave podía

---

<sup>49</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.086, año 1621, Gran Canaria, fol. 31 r. En agosto de 1621 el navío «*San Francisco*», que fue fabricado en Gran Canaria por Luis de Espinosa, mercader, vº de Las Palmas de G.C., el alférez Miguel Ortiz, el alférez Juan de Ávila y Andrés Alonso, cada uno en 1/4 parte, estaba de viaje para San Juan de Ulúa.

<sup>50</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.087, año 1623, Gran Canaria, fols. 200 v.-201 r. En agosto de 1623, Salvador Hernández, maestre y señor de su barco que estaba para echarse en el astillero en el puerto de la caleta de Las Palmas, para hacer viaje a Pesquería, confesó haber recibido 312 rs.

<sup>51</sup> A.H.P.L.P., PUERTA, Francisco de la, leg. 1.074, año 1621, Gran Canaria, fol. 366 v. Se trata de un navío que se estaba construyendo junto a la casa de la aduana en Las Palmas de G.C., en octubre de 1621, con un coste aproximado de 11.000 rs.

<sup>52</sup> SUÁREZ GRIMÓN, Vicente: *Construcción naval y tráfico... Opus cit.* Pág. 20.

<sup>53</sup> A.H.P.L.P., DELGADO SALAZAR, Francisco, leg. 1.067, año 1623, Gran Canaria, fol. 109 v. En Gran Canaria, en marzo de 1623, Marco Antonio, vº de La Palma, se obligó

ser tomada por su dueño como un aspecto más de inversión y de actividades especulativas, ya que se desprenden inmediatamente de él, incluso antes de que hubiera terminado su fabricación<sup>54</sup>. No obstante, la capacidad económica de los armadores aunque importante, era muy variada y ello se solía reflejar en el tipo de embarcación que se solicitaba construir, que como sabemos iba desde los pequeños barcos de pesca hasta las que estaban destinadas a cruzar el océano.

Como ya se ha indicado, la sociedad canaria del Antiguo Régimen vivía en la «civilización de la madera»<sup>55</sup>. En efecto, la mayor parte de los utensilios que habitualmente se usaban y se demandaban estaban hechos con este material, desde las ingenios a las casas, las herramientas, el combustible, etc. La construcción naval no era una excepción y la mayor parte de los productos que se empleaban en ella eran de madera. De los bosques canarios se cortaban aquellos árboles que se iban a emplear en la fabricación isleña, los cuales además tenían cierta fama de ser bastantes resistentes a la broma en comparación con el de otras regiones<sup>56</sup>. Especialmente apreciados eran los procedentes de la laurisilva, en especial del Monte Doramas y del Laurel<sup>57</sup>, aunque tampoco se desdeñaban los del pinar. Para la fabricación de las embarcaciones grancanarias se usaban por lo general maderas de esa misma isla, aunque en algunas ocasiones se podía recurrir a la de otras<sup>58</sup>.

Pero la madera, aunque mayoritaria, no era el único material empleado. La brea o pez era igualmente necesaria para completar y aunar las jun-

---

a pagar al ldo. Antonio Fernández de Saavedra 392 rs., y para seguridad hipotecó 1/3 de un barco nuevo que tenía hecho en La Gomera llamado «*Ntra. Sra. del Rosario*».

<sup>54</sup> A.H.P.L.P., GONZÁLEZ PERERA, Baltasar, leg. 1.224, año 1645, Gran Canaria, fol. 22 r. En marzo de 1645, el capitán Diego Pérez Machado, vº de Las Palmas de G.C., da su poder a Juan Farto, vº de Las Palmas de G.C., que estaba de viaje para Tenerife, para que pueda vender 1/3 del navío que de compañía ha estado fabricando en la costa de Lairaga, por 4.005 rs., que era la parte que le tocaba.

<sup>55</sup> BETHENCOURT MASSIEU, Antonio: «Pregón 1976». *1481-1981. 500 años de la aparición de la Virgen del Pino*. Las Palmas, 1982. Pág. 260.

<sup>56</sup> LOBO CABRERA, Manuel: «Construcciones y reparaciones...». Art. cit. Pág. 358.

<sup>57</sup> A.H.P.L.P., BÁEZ GOLFOS, Juan, leg. 1.128, año 1637, Gran Canaria, fol. 73 r. En marzo de 1637, Andrés Hernández, carpintero de ribera y calafate, vº de Las Palmas de G.C., se obligó a hacer un patache a Juan Alonso, vº de Las Palmas de G.C., en la caleta de esa ciudad, con madera de la montaña de Doramas o Laurel.

<sup>58</sup> A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ FLEITAS, Juan, leg. 1.087, año 1623, Gran Canaria, fol. 48 v. En marzo de 1623, Andrés Hernández, carpintero de ribera, vº de Las Palmas de G.C., da poder a Marco Antonio, mareante, vº de La Palma, para que cobre en La Gomera, de Juan de Santos, vº de La Palma, 30 palos de barbuzano de tablado y 10 tablas de vinatero que tiene en La Gomera.

tas entre las distintas tablazonas, la cual era aplicada con la estopa, jarcia vieja deshilada utilizada para tal menester, y el hierro de calafatear. También era parte común en el paisaje de los navíos las telas, el cáñamo, el lino y las cuerdas de diferentes materiales, sobre todo de esparto, para todo lo que eran cabos, jarcias, etc. Los metales estaban representados en las embarcaciones por el hierro de la clavazón, las áncoras y las latas de cubierta, y el cobre de las calderas. La procedencia de la mayor parte de estos últimos materiales era el País Vasco y el Norte de Europa<sup>59</sup>.

De esta actividad se ocupaban los constructores de barcos, los carpinteros de ribera, que, de manera corriente, no se comprometían a tenerlo acabado en un tiempo dado, aunque sí solían especificar en sus contratos otro tipo de condiciones como los sueldos, a dónde tenían que ir a buscar la madera y algunas de las características de su labor. Así, en octubre de 1635, Juan y Anselmo Catalán, maestro de carpintería de ribera, residente en Gran Canaria, se obligó a fabricar para Miguel de San Juan, mareante, vecino de Las Palmas de Gran Canaria, un patache de obra buena, de 52 palmos de quilla y 13 palmos de puntal, en Las Palmas de Gran Canaria, por 100 ducados, recibiendo a cuenta 400 reales en contado y el resto por las veces que se lo pidiera para el sustento y alimentación de su persona. También se obligó a ir al monte a cortar la madera, pagándole los jornales Miguel de San Juan, y si llovía en la montaña dejaría de trabajar. Finalmente habría de recibir todo lo necesario en madera, clavazón, tablas, etc<sup>60</sup>.

El oficio de carpintero de ribera estaba íntimamente relacionado con el de aserrador<sup>61</sup>. La especialización y el cuidado tenían que ser grandes por lo que de ordinario este oficio se solía aprender desde muy pequeño<sup>62</sup>. La

---

<sup>59</sup> SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, 1985. Págs. 147-150.

<sup>60</sup> A.H.P.L.P., MOYA, Francisco de, leg. 1.196, año 1635, Gran Canaria, fols. 132 r.-133 r.

<sup>61</sup> A.H.P.L.P., GALLEGU, Francisco, leg. 1.085, año 1632, Gran Canaria, fol. 80 r.v. En mayo de 1632, Baltasar Francisco Camacho y Francisco Hernández, aserradores, vecinos de G.C., se obligaron a favor del capitán Antón de Sosa, regidor de G.C., para aserrar 18 docenas de tablas, 20 palos y las cintas que llevase un navío que quería fabricar.

<sup>62</sup> A.H.P.L.P., VERA MÚGICA, Francisco de, leg. 1.111, año 1638, Gran Canaria, fol. 246 r. Andrés de Ortega, mareante, vº de Las Palmas de G.C., en octubre de 1638, pone para que aprenda el oficio de carpintero de ribera a Francisco, su hijo de 11 años, con Pedro Hernández, carpintero de ribera, por un espacio de 6'5 años, para que le enseñase. Durante ese periodo le había de dar de comer y vestir, y una vez cumplido el plazo, si había aprendido correctamente, el maestro debería entregarle 1 vestido que valiese 100 rs., o el dinero, y 12 piezas de herramientas de dicho oficio, para que pudiese ganarse la vida.



preparación de la madera para emplearla en las embarcaciones no era tan minuciosa como en otras zonas, ya que aquí no era costumbre dejar la madera durante dos años secándola, tras haber sido sumergida en agua<sup>63</sup>. El carpintero de ribera era ayudado por otras personas en la fabricación o reparación, recibiendo por su trabajo un jornal que variaba según los casos<sup>64</sup>.

Igualmente importante en los trabajos del astillero era el de calafatear, untándolo con brea, así como todos los acabados necesarios para que no hubiese riesgo de hundimiento y se ganase en utilidad<sup>65</sup>. Para estas labores se necesitaba un oficial experto, en especial en el calafateo. De hecho, la legislación existente se había preocupado desde la Edad Media por el estanco de las embarcaciones y de que éstas estuviesen bien calafateadas para que así se evitase el que entrase el agua<sup>66</sup>.

El costo de estas actividades y de todos los materiales empleados era considerable, por lo que se demandaba un aceptable nivel de capitalización por parte de los inversores en la fabricación del barco<sup>67</sup>. El valor final de los mismos variaba evidentemente por las características y el porte de los mismos<sup>68</sup>.

Las labores de los astilleros canarios no se limitaban sólo a la construcción de navíos sino también a las cuestiones derivadas de la repara-

---

<sup>63</sup> MAURO, Frederic: *La expansión europea (1600-1870)*. Barcelona, 1979. Págs. 7-8.

<sup>64</sup> A.H.P.L.P., GIL SANZ, Juan, leg. 1.116, año 1631, Gran Canaria, fols. 239 r.-238 v. En mayo de 1631, Andrés Hernández, carpintero de ribera, vº de Las Palmas de G.C., y su hijo Tomé Martín reconocieron haber trabajado 20 días en la carabela de Francisco de Vares, canónigo, a precio cada jornal de a 10 rs. para el padre y a 7 rs. para el hijo.

<sup>65</sup> A.H.P.L.P., ASCANIO, Luis, leg. 1.259, año 1648, Gran Canaria, fols. 448 r.-449 r. Andrés Hernández, carpintero de ribera, vº de Las Palmas de G.C., se obligó a hacer al alférez Francisco de Valderrama y a Juan Romero, mareantes, vecinos de Las Palmas de G.C., un barco de 47 palmos de quilla cortando la madera en El Laurelar o la Montaña Doramas. Una vez hecho el barco con su cubierta lo había de calafatear hasta ponerlo en el astillero. Y estando en el puerto le haría todas las obras muertas y los remos. Los dueños le habían de dar todos los pertrechos necesarios de clavazón, brea y estopa y el maestre podía contratar por su cuenta un oficial de calafatería o carpintería.

<sup>66</sup> LLAVADOR, José y TRUEBA, Eduardo: *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)*. Valencia, 1993. Pág. 148.

<sup>67</sup> A.H.P.L.P., GARCÍA, José, leg. 1.338, año 1665, Gran Canaria, fol. 129 r.v. Andrés de Acosta, Gerónimo de Capa y Lorenzo Melián, vecinos de Las Palmas de G.C., dijeron, en octubre de 1665, que habían fabricado un barco «en esta ribera» llamado «La Trinidad», y en él se habían gastado 2.287,5 rs.

<sup>68</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.084, año 1630, Gran Canaria, fol. 76 r.v. Ana Ramírez, viuda, vº de Las Palmas de G.C., poseedora de 5/12 del navío «El Buen Jesús y la Encarnación», admitió que en su fabricación en Las Palmas de G.C. se emplearon 18.000 rs.

ción<sup>69</sup>, máxime si tenemos en cuenta el papel de escala oceánica del Archipiélago y las numerosas arribadas por el mal tiempo, tanto las ocasionadas por el mar y el clima como por las de la piratería<sup>70</sup>. Estas labores de reparación creemos que eran incluso más importantes que las de construcción, en función del enorme tráfico que frecuentaba las Islas.

Las naves construidas tenían que guardar las proporciones adecuadas según las características de cada una, ya que si no era así cabría la posibilidad de que éstas se balancearan excesivamente por un lado u otro cuando fueran a ser gobernadas, o en el peor de los casos, que zozobrarán, sobre todo con mal tiempo. La parte más importante a la hora de comenzar a fabricar, y de la que iban a depender el resto de las medidas era la manga<sup>71</sup>. Sin embargo, y a pesar del celo de sus constructores, no era infrecuente que las embarcaciones saliesen con fallos de los astilleros, principalmente por la incorrecta preparación matemática de sus diseñadores<sup>72</sup>, los cuales se descubrían cuando se iba a navegar.

Tal y como hemos visto, la industria naval canaria, aún dentro de sus propias y pequeñas dimensiones, en sus niveles artesanales, subsistió durante todo el periodo estudiado, a pesar de la competencia externa, moviendo en algunos casos capitales considerables y siempre relacionada con el comercio canario de la época. También se benefició del papel de escala atlántica, tanto para las embarcaciones canarias como para las foráneas.

---

<sup>69</sup> Archivo del Museo Canario (A.M.C.), Fondo de la Inquisición, LXVII-4. En una información de 1630 Nicolás Martínez de Escobar, regidor y depositario general de G.C., dijo que había mandado aderezar su navío para llevarlo a España, calafateándolo y breándolo con la mayor brevedad posible en el astillero de Las Palmas de G.C.

<sup>70</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, Francisco, leg. 1.083, año 1629, Gran Canaria, fols. 225 r.-226 v. En diciembre de 1629, Juan de Paraíso, maestro del navío «*Jesús Nazareno*», que estaba surto en el puerto principal de G.C., se obligó a pagar al capitán Pedro Navarro, mercader que iba en el navío para San Juan de Ulúa, 18.371 '5 rs. que le había dado para reparo de los daños que le habían causado los enemigos cuando salió de Tenerife. El dinero se había empleado en un cable de 18 quintales, en 23 quintales y 70 libras de jarcia menuda, 2 anclas con 1.022 libras, 5 botijas peruleras de alquitrán, 1 fardo de pacaje con 316 varas y el resto en pagar la soldada de la carpintería.

<sup>71</sup> CANO, Thomé: *Arte para fabricar... Opus cit.* Fols. 14 v.-15 r.

<sup>72</sup> *Ídem.* Fol. 17 r.

**Precios aproximados de las ventas de embarcaciones durante el  
reinado de Felipe IV en las Canarias Orientales**

<b>TIPOLOGÍA</b>	<b>PRECIO MEDIO</b>
Barco.	2.421'62 rs.
Barco de pescar.	306'66 rs.
Saetía.	13.600 rs.
Navío.	23.109'02 rs.
Carabela.	3.398'33 rs.
Patache.	5.626'47 rs.
Pingue.	7.400 rs.
Fragata.	8.700 rs.
Gabarra.	5.000 rs.