



EL COMERCIO EN EL EJE AMÉRICA-EUROPA ENTRE LOS SIGLOS XVI Y XVIII. UNA PROPUESTA DE ESTUDIO DOCUMENTAL VINCULADO AL ESTUDIO DE LAS EVIDENCIAS ARQUEOLÓGICAS SUBACUÁTICAS¹

AMERICAN-EUROPE TRADE AXIS IN THE XVI TO XVIII CENTURIES. A RESEARCH PROPOSAL LINKED TO SUBAQUATIC ARCHAEOLOGICAL EVIDENCES

Alberto García Montes de Oca*

Cómo citar este artículo/Citation: García Montes de Oca, A. (2018). El comercio en el eje América-Europa entre los siglos XVI y XVII. Una propuesta de estudio documental vinculado al estudio de las evidencias arqueológicas subacuáticas. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2018)*, XXIII-044. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10439>

Resumen: La Arqueología subacuática y las evidencias patrimoniales que a través de su metodología se descubren e investigan, representa una fuente importante de información documental que nos permite conocer aspectos de nuestro pasado. Se trata de información directa y primaria, que además complementa las fuentes escritas. Durante la Edad Moderna, el tráfico comercial castellano entre Europa y América estaba regulado por la Casa de Contratación de Sevilla y los Juzgados de Indias. Esta actividad se conoce gracias a manifiestos de carga, informes de los jueces de registro de puertos reales castellanos y a través de actas de escribanos públicos. Sin embargo, el comercio, las actividades cotidianas y los acontecimientos fortuitos menos relevantes, no eran generalmente documentados. La importancia de la Arqueología Subacuática radica también en desvelar precisamente estas prácticas y en complementar la información de los textos perdidos. Este ejemplo se centrará en Tenerife y en su relación con El Caribe.

Palabras clave: Arqueología subacuática, Tenerife, Caribe, comercio, documentación notarial, contrabando.

Abstract: Subaquatic Archaeology and the heritage facts that are discovered and researched through to its methodology, represents an important source of documental information that enables us to understand our past. This information is direct and primary and complements the literary sources. During the Modern Age, the castilian trade traffic between Europe and America was regulated by the Casa de Contratación of Seville and the Indian Courts. These activities are known thanks to cargo manifests, surveys made by inspection judges from royal Castillian harbors, and also by public scribes. However, trade, everyday life activities and minor random events, were generally not documented. The importance of Subaquatic Archeology lies also in reveling precisely these activities and to compliment information from texts that have been lost. This exemple will focus on Tenerife and its relationship with The Caribbean.

Keywords: Subaquatic Archaeology, Tenerife, Caribbean, trade, scribe documentation, contraband.

* Doctorando en el programa de Arte y Humanidades por la ULL. Secretario de SONARS: Sociedad Nacional de Arqueología Subacuática. Calle Bethencourt y Molina, nº 11, 2 B. 38003. Santa Cruz de Tenerife, España. Teléfono:+34 629 55 70 28; correo electrónico: albertogmdo@gmail.com

¹ Quiero agradecer de forma especial la ayuda indirecta proporcionada por mis compañeros y amigos José Miguel Rodríguez Illescas y Carlos Pallés Darías, y la ayuda en cuestiones técnicas proporcionada por mis amigos Ángel Rafael González Orozco, Miguel Díaz Díaz y Daniel Garín López, Oficial de la Marina Mercante

INTRODUCCIÓN

En las siguientes páginas hablaré sobre las evidencias arqueológicas yacentes y subyacentes en el fondo del mar de Canarias y su relación con el comercio indiano. El texto está enfocado desde lo general hacia lo particular, siendo los apartados referentes al patrimonio sumergido los últimos en ser explicados, de manera que el contexto histórico, conocido a través de trabajos previos, abran camino hacia la finalidad de mi investigación, que se fundamenta en la Arqueología Subacuática. El interés de este trabajo se basa en saber de dónde venimos para saber a dónde llegará nuestra sociedad.

LAS ISLAS CANARIAS EN EL MARCO GEOESTRATÉGICO ATLÁNTICO DE LA
CORONA DE CASTILLA ENTRE EL SIGLO XVI Y XVIII

Canarias en el Marco Atlántico

El Archipiélago Canario se encuentra en la costa occidental del África Subsahariana: un conjunto de islas e islotes de origen volcánico que se erigen en el océano, en el discurrir de la denominada Corriente Fría, que en el Occidente del Atlántico Norte pasa a denominarse Corriente del Golfo. En él, predominan los vientos alisios durante la mayor parte del año, que atemperan y humidifican las islas de mayor relieve. Durante los primeros meses del año y en su último trimestre, si bien las masas de agua discurren en sentido de las agujas del reloj por todo el Atlántico Norte, en la región de Canarias el viento predominante torna a menudo en viento del Sur, sustituyendo al Alisio, de componente Norte y que por lo general es dominante. Esta variabilidad permite que los navíos impulsados con la fuerza del viento² puedan recorrer la ruta que parte de Europa, que llega hasta la Macaronesia —siendo el Archipiélago Canario la ruta elegida en el caso castellano— y que desde ellas torna hacia América Central y El Caribe, siguiendo las corrientes marinas y el viento. La peculiaridad de la variación eólica permite que los navíos retomen, con algo más de dificultad, la ruta desde El Caribe y América Central hacia el Este, variando el rumbo hacia el Norte tras recalar en Canarias. La opción de muchos navíos, sendos de los cuales son castellanos, es tomar una ruta de regreso a Europa a través de las Azores y Madeira, con vientos generalmente más favorables para el viaje de retorno, específicamente en el caso de las Azores.

De cualquier forma, las rutas fijadas oficialmente para los navíos castellanos en misión comercial, de transporte o bélica, es la de paso por los puertos de realengo, donde la Corona puede ejercer una labor de control más efectiva que en el caso de otro tipo de enclaves marítimos.

El caso de Tenerife y su condición señorial y de realengo

Gran Canaria, La Palma y Tenerife, Islas de Realengo desde el siglo XV por el modo contractual en el que se anexionaron a la Corona de Castilla, cuentan sendas con puertos reales. En el caso de Gran Canaria se trata del Puerto de Las Isletas, en La Palma, el Puerto de Santa Cruz y en el caso de Tenerife, el Puerto Real de Santa Cruz³. Sendos puertos eran

² No es reiterativo decir que un navío, previamente a la aparición del motor, se impulsase con la fuerza aire, puesto que muchos estaban dotados de remos, pero que con los cuales y sin ayuda de velamen, cruzar el Atlántico hubiera sido tarea imposible.

³ Mencionado por primera vez en las Actas del Cabildo en 1506 SERRA RÁFOLS (1949), p. 100. Hemos de

reconocidos en la ruta designada por la Casa de Contratación de Sevilla como núcleos de aprovisionamiento, aguada e intercambio de manufacturas locales por productos, para llevarlas hacia América, además de vino y aguardientes.

A mediados del siglo XVI, la familia Ponte, genovesa, con tierras concedidas en las datas de repartimiento en Tenerife en Daute —destacando la Caleta del Genovés⁴— y Adeje, se traslada a la comarca de Adeje, donde en 1655 se crea el Señorío que lleva el mismo nombre, que se ligará al Condado de la Gomera y el Señorío de El Hierro.

En el caso de Tenerife, de forma paralela al desarrollo económico de la capital, La Laguna, ubicada en lugar defendible y próxima al Puerto Real de Santa Cruz, proliferaron una serie de puertos⁵ insulares ligados a núcleos poblacionales. Algunos de ellos son el Puerto de La Orotava, el de San Marcos, el Puerto de Guadamojete, el de Candelaria, el Puerto del Porís, el de Montaña Roja, el de Los Cristianos, y los Puertos de Adeje y Garachico entre otros. Específicamente haré referencia a estos dos últimos, como los puertos regulados por el Señor de Adeje y Daute.

En términos generales, la historiografía se ha referido siempre al Puerto de Garachico como el más importante de Tenerife⁶, pero muchas veces se omite el otro puerto señorial, el de Adeje. Se suele considerar y parece evidenciarse que su tráfico se limitaba casi al tránsito en el triángulo Adeje-Gomera-Hierro. Aunque esta última premisa es cierta, ambos puertos señoriales podían llegar a tener la misma importancia. Aparte de la relación que pudo tener Pedro de Ponte con John Hawkings y Francis Drake⁷, hechos que parecen ser de los pocos hitos que dan relevancia al Puerto de Adeje, lo cierto es que ambos enclaves guardan una estrecha relación pese al enfoque tradicional que se suele dar.

Si el comercio oficial con las instituciones de la Corona de Castilla se hace aplicando sus gravámenes fiscales y se regula a través de las figuras de los jueces de registro⁸ y almojarifes en los puertos reales, —que están dotados de alcaides o alcaldes, con aduanas y vinculados a sistemas de defensa que evolucionan de forma paralela a la importancia del puerto—, hemos de valorar el comercio no reglado de la misma forma. Lícitamente o no desde el punto de vista de la Corona, vemos en el caso de Adeje y Garachico una práctica de intercambio bajo la potestad de un señor con dominio territorial y jurisdiccional⁹. Como es lógico, estos puertos y núcleos de tráfico se dotan de sistemas de defensa al igual que los puertos reales, y de los mismos sistemas también se dotan los enclaves con un tráfico considerable. El caso de Adeje

entender que las Islas de Realengo, tenían designado un puerto principal de la Corona, por los cuales transitasen los barcos de forma oficial. A dichos puertos a los que se asociarían entre 1556 y 1558 los Juzgados de Indias.

⁴ Puerto que se convertiría en el Puerto de Garachico.

⁵ Entiéndase puerto como un fondeadero, normalmente resguardado de las inclemencias del tiempo más habituales en la zona en la que esté. En ocasiones y por las características del litoral, las embarcaciones pueden varar para desembarcar cargas pesadas o de complejo manejo, así como criaturas semovientes. Véase que éste es el ejemplo de Puerto Caballos —hoy bajo la montaña artificial del Lazareto o *Palmetum*— en Santa Cruz de Tenerife, lejos de la Caleta de la Aduana —actualmente el edificio principal del Cabildo Insular—. En cualquier caso, un puerto no va intrínsecamente ligado a la edificación de un muelle, dique o pantalán.

⁶ Sólo hace falta recordar la relación del norte de la Isla y sus caldos malvasías con los mercados ingleses destacando, por ejemplo, su relación con uno de los puertos de Londres, denominado *Canary Wharf*, hoy distrito financiero de la ciudad.

⁷ RUMEU DE ARMAS (1947), pp. 255-470. Recomiendo encarecidamente leer la obra de Rumeu de Armas: *Piratería y Ataques Navales contra las Islas Canarias*, y en específico, el título III del tomo I, al que hace referencia esta nota.

⁸ Abelardo Levaggi hace una excelente aclaración sobre el oficio de los Juzgados de Indias partiendo en especial del *Cedulario de Canarias* de Francisco Morales Padrón de 1970; en su artículo *Juzgados y Jueces de Indias en Canarias durante el siglo XVII*. LEVAGGI (1987).

⁹ De ahí a que este escrito se refiera al periodo que dura a grandes rasgos hasta finales del siglo XVIII, ya que en el primer tercio del siglo XIX se demuestra la pérdida de dominio, al menos teóricamente, del Señorío frente a la Corona o el Estado, en especial tras la abolición de la institución del Señorío Jurisdiccional.

es peculiar, ya que su aislamiento en la vertiente occidental de la Isla y su enfoque directo con Occidente, permite un tráfico visualmente más discreto en su lejanía de la capital. El caso de Garachico, al igual que el de Adeje, radica en la libertad del señor para comerciar con los navíos que él y su administración consideren, sin la necesidad de tener en cuenta si su pabellón representa a una nave enemiga de la Corona Castellana; prima la consideración que tiene para sus intereses. La importancia de los puertos de libre comercio se difumina con la promulgación en 1778 del Reglamento de Libre Comercio, bajo el reinado de Carlos III.

En cualquier caso, el tráfico de azúcar, pez, malvasías y otros productos¹⁰, y la afluencia de barcos de múltiples pabellones, que podían comerciar con bastante libertad al margen de las aduanas y potestad realengas, son razones de bastante peso para que se vean estos dos puertos como importantes enclaves en detrimento del Puerto de Santa Cruz y otros puertos insulares. Desde el punto de vista internacional y de la Economía Mundo, prima la libertad comercial a la restrictiva, sobre todo si se quiere traficar con bienes que la Corona no permite.

En este último caso, el destino de productos no factibles de ser comercializados desde la perspectiva de las normas de la Corona y el Cabildo como su representante, solía ser la propia comercialización. Se traficaba de forma ilegal tanto en puertos de señorío, como en fondeaderos de cualquier tamaño —basta con la desembocadura de un barranco sin bajíos en sus inmediaciones—, e incluso en puertos reales¹¹. Los beneficios económicos y la necesidad monetaria de muchos habitantes de la Isla, hacían del intercambio de productos que podían ser de primera necesidad o no competitivos en el mercado mundial, una fuente de ingresos adicional.

RELACIÓN COMERCIAL CON EL CARIBE Y AMÉRICA

El comercio de la Corona Castellana

En la denominada como Carrera de Indias, la Corona Castellana reguló a través de la Casa de Contratación de Sevilla a partir de 1503 el tráfico comercial, el transporte y la itinerancia de los navíos que se dirigían a las Indias Occidentales, que a mediados del siglo XVI se haría por medio del sistema de flotas¹². Los puertos designados de forma oficial para la llegada y partida de productos eran: Sevilla y Cádiz en la Península Ibérica, los Puertos Reales de Las Palmas, Santa Cruz de La Palma y el de Santa Cruz de Tenerife¹³, como puntos de parada y avituallamiento¹⁴, y los puertos de Veracruz, Portobelo, Cartagena y La Habana en la costa atlántica de las Indias.

¹⁰ SOLANO (1976), pp. 107, 113.

¹¹ Véase el caso de la reyerta entre el almojarife del Puerto Real de Santa Cruz y un vecino de dicha Villa, en la que el vecino apuñaló en la cabeza al almojarife por lo que parecen ser asuntos de contrabando en diciembre de 1616. Dicho documento se encuentra en la caja 95 del Fondo Antiguo del Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

¹² A través de las Ordenanzas de 1543 y las Reales Cédulas de 1561 y 1564 sobre flotas y comercio americano.

¹³ Que por el Reglamento de Comercio de 1718 se convirtió en el único puerto de parada entre América y el Guadalquivir.

¹⁴ En los textos de la escribanía de Francisco de Zambrana de Santa Cruz de Tenerife, de entre 1565 y 1569, se mencionan navíos surtos en el Puerto de Santa Cruz que se disponen a zarpar a Indias. Parece que las partidas de varios, corresponden a las fechas fijadas para los convoyes bianuales hacia Indias, bien partiendo de dicho puerto o haciendo recalada en él. Esta información es secundaria en los textos, ya que en el protocolo priman las diligencias de marineros, pilotos, maestros y capitanes en la Isla. Esta información pertenece a un trabajo aún no publicado, por García Montes de Oca, A. y Rodríguez Illescas, J.M.

A lo largo de los dos siglos siguientes, los puertos de salida y llegada fueron variando, encontrando por ejemplo para la segunda mitad del siglo XVII y el primer tercio del siglo XVIII comercio oficial entre los puertos reales de Canarias y los puertos de La Habana, Campeche, La Guaira, Maracaibo, San Juan de Puerto Rico y Santo Domingo¹⁵. De esta forma, sean cuales fueran los productos que los barcos portasen y los medios contractuales por los que se hiciesen el transporte e intercambios, siempre vamos a tener evidencias residuales similares entre los productos en Castilla, Canarias e Indias.

Al formarse el Imperio, no estamos hablando de colonias supeditadas a una metrópoli, sino de territorios insertos en el mismo régimen administrativo, con súbditos bajo el régimen paternalista de un mismo monarca. Por lo tanto, no es descabellado pensar que al menos en este primer eje comercial, muchos productos se transportasen en recipientes estandarizados, encontrando las mismas tipologías en ambos lados del Atlántico¹⁶, algo similar a lo que en su momento ocurrió con las tipologías estándares de recipientes cerámicos en el Imperio Romano, donde podemos reconocer los mismos modelos en todo el Imperio, procedentes de determinadas factorías y elaborados para contener determinados productos.

El comercio y el contrabando al margen de las instituciones realengas

Como ya hemos visto, el comercio y los intercambios no regulados componían una amplísima parte de los productos con los que se traficaba en la época. La ausencia de determinados gravámenes fiscales y la posibilidad de comerciar abiertamente con productos prohibidos era un aliciente para ganar un dinero extra. Pero por el otro lado, la Corona, y el Cabildo como su extensión, en primer lugar estudiaban la situación de una región para posteriormente poder administrarla de forma interrelacionada con las demás poblaciones del Reino. Los acuerdos del Cabildo y sobre todo las Ordenanzas que promulgó esta institución, pretendían organizar las prácticas, evitar carencias y paliar los resultados de acciones o acontecimientos negativos. Sobre esta premisa, se sustentan las órdenes que prohíben sacar de la Isla elementos de primera necesidad, o aquellas órdenes referentes a los puertos y fondeaderos¹⁷.

Respecto a estas últimas, quiero hacer referencia a dos ordenanzas¹⁸, en las que respectivamente se obligaba a varar las embarcaciones de noche, se prohibía salir a faenar tras la puesta del sol o a arrojar lastre en puertos y fondeaderos. No son más que normas prácticas para favorecer la seguridad de la Villa, para evitar desgracias y para no colmar los puertos. Aun así, es obvio que si se tira lastre en un puerto o fondeadero, queda hueco libre en la embarcación para estibar mercaderías que podían no ser declaradas.

Declarar productos en las aduanas, ante el almorjate y ante el juez de registro, no son sino prácticas destinadas a permitir que la economía incipiente cubra con los impuestos su propia infraestructura y ponga en funcionamiento un proceso económico a nivel mundial. También obvia explicar que muchos de los excedentes pecuniarios eran derrochados, iban a parar a las mismas manos de siempre o acababan engrosando el patrimonio de comerciantes extranjeros. Pero la forma oficial de que no se drenase más flujo monetario al resto de comerciantes europeos —recordemos que muchos financian las guerras de ‘las Españas’ durante la Edad Moderna— es redirigir esos beneficios hacia la Hacienda Castellana. En cualquier caso, a

¹⁵ PAREDES (2016), p. 7. Excelente artículo con muestras documentales sobre lo que en el presente escrito quiero explicar: La paridad entre los productos canario-americanos y las evidencias que dejan en el fondo del mar sus contenedores y los navíos en los que van estibados.

¹⁶ Véanse por ejemplo los trabajos de Goggin y la revisión de Amores y Chisvert sobre tipología cerámica.

¹⁷ PERAZA DE AYALA (1976), pp. 204-211.

¹⁸ PERAZA DE AYALA (1976), pp. 208-211.

través del Cabildo se gestionaron esas ordenanzas para regular los designios reales que a través de su propia autonomía estaba obligado a desempeñar.

De la misma forma y con sus particularidades, los territorios del Imperio fueron regidos bajo las mismas premisas, con fórmulas similares y con los mismos problemas, que se gestaban a ambos lados del Atlántico, si bien es verdad que el litoral, la orografía y la ingente extensión del Nuevo Continente dificultaban la tarea a los encargados de desempeñarla.

Por otra parte, los abusos y excesos de los jueces de registro, jueces de Indias¹⁹, almojarifes, alcaldes, regidores y en general toda la urdimbre del tejido administrativo que representaba al monarca, tornaban en muchas ocasiones el deseo de cumplir la norma, en pensar en el beneficio propio, sobre todo, al tratarse en ambos casos —el canario y el americano— de territorios geográficamente lejanos a la Corte.

Así, aun partiendo de que fueran negocios y prebendas de un señor, o bajo el riesgo de traficar a escondidas y ser descubiertos, los comerciantes y los súbditos optaban por un libre comercio dando cuentas a pocos o sin dar cuentas a nadie, y esto se traduce junto a otras causas, en que restos arqueológicos subacuáticos provenientes de la vida cotidiana, puedan encontrarse en cualquier lugar del entorno litoral, en este caso canario y antillano, ya que en cualquier lugar era factible el comercio o las prácticas cotidianas.

DOCUMENTACIÓN Y TIPOS FUENTES

Dos tipos de fuentes documentales son las primordiales para desarrollar esta investigación: los documentos escritos y los documentos representados de forma inherente por el Patrimonio Cultural Sumergido. Entre las fuentes escritas, haré mención de los fondos del Archivo General de Indias, que no he estudiado de primera mano, y de las que más he trabajado: los protocolos notariales.

Documentación manuscrita

Los fondos del Archivo General de Indias (AGI)

La información del Archivo de Indias engloba infinidad de fondos de diverso origen²⁰. Es la fuente de información más amplia y generalizada para el comercio castellano en la Edad Moderna, pero también la base para los estudios sobre la materia. Desde el punto de vista de la investigación lícita y sostenible —y no solo la empresarial y mediática, que recibe tanta fama por los cazatesoros—, la información que ofrece el Archivo de Indias es ingente. Entre dichos fondos son notablemente relevantes para este estudio los manifiestos de carga, los informes fiscales y pleitos, y los registros de navíos y flotas. El AGI conserva numerosos planos, derroteros, mapas y cartas náuticas, que son la clave para conocer cómo entendían la mar sobre la cartografía los antiguos navegantes, una información que nos acerca a la forma de organizar las actividades marítimas a lo largo del mundo y del año. Para el estudio de la navegación y el comercio en Canarias son vitales los documentos de los Juzgados de Indias.

La información científica resultante de los estudios realizados con los documentos del AGI y la historia general del comercio castellano durante la Edad Moderna que de ellos ha salido, son el punto de partida necesario para abordar las particularidades de cada región y época.

¹⁹ LEVAGGI (1987), pp. 670, 675-676; SOLANO (1976), pp. 115,123

²⁰ Para su consulta sólo es necesario acceder a los catálogos a través del Sistema PARES (Portal de Archivos Españoles): http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=10&idArchivo=10

Los protocolos notariales

Quizás, éste sea el tipo documental escrito más abundante que encontramos. Las transacciones, diligencias, pleitos, querellas y muchos otros procesos, quedan registrados en los legajos de escribanos y notarios. Sean escribanos o '*escribanos de su Magestad*', son fedatarios públicos que registran de forma oficial las actividades para las que se solicita su validación o registro documental, un seguro para demostrar bajo el interés que sea, que se ha realizado una actividad. Encontramos escribanos en prácticamente todos los núcleos poblacionales de cierta relevancia y en los enclaves costeros donde más tráfico hay.

Para el caso de Tenerife, y el periodo del que estoy hablando, encontramos escribanos al menos en Santa Cruz, el Puerto de la Orotava, Garachico, Los Realejos y Adeje entre otros núcleos. Los escritos hoy se encuentran dispersos por toda la Isla, pero es gratificante saber que gran parte de ellos se encuentran en los archivos municipales y en los archivos provinciales de las Islas. Siempre veremos que por el proceso natural de degradación, muchos han sido dañados por organismos, ataques químicos, o directamente se han perdido. En especial, hago mención a la mayoría de los documentos del Fondo Antiguo del Archivo Municipal de Garachico de fechas anteriores a 1856, se perdieron tras un golpe de mar de leva en ese año. Hemos de recordar que las inundaciones e incendios son potentes agentes de destrucción. En el caso de Garachico, en 1706 muchos documentos pudieron perderse en los incendios producidos por las coladas de lava provenientes de la erupción del Trevejo —o Arenas Negras— que sepultaron gran parte del puerto.

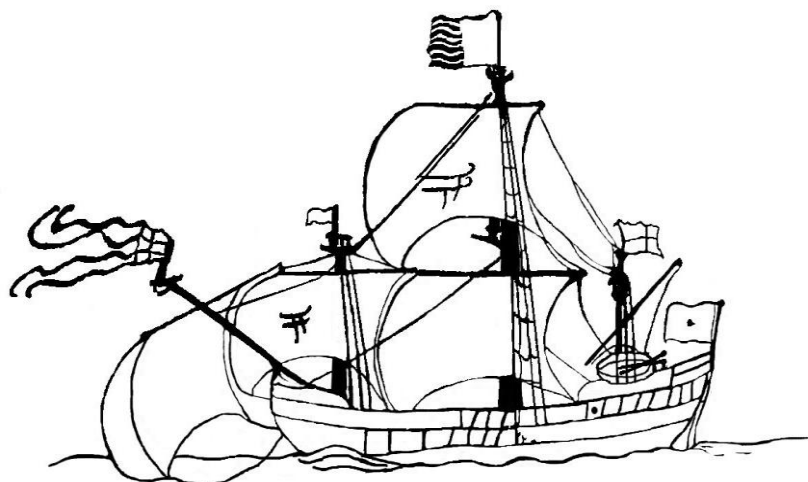


Figura 1: Embarcación de finales del siglo XVI o siglo XVII, que parece ser una nao, por su combinación de tres mástiles, velas cuadradas, vela latina y cebadera en el bauprés. Está dotada de una barqueta. La combinación de banderas no ha determinado su supuesta procedencia. Dibujo perfilado de un documento notarial suelto en el Fondo Antiguo del Archivo Municipal de Garachico, Caja 30.18. Autor y fecha desconocidos. Perfilado y limpiado por Alberto García Montes de Oca, 2018.

En especial, esta documentación ofrece información diversísima en un mayor número de localidades. Partiendo del ejemplo que José Miguel Rodríguez Illescas y yo estudiamos en el protocolo notarial de Francisco de Zambrana anteriormente mencionado (nota nº13), se pueden determinar numerosas clases de navíos y gran variedad de carga con la que comerciaban. Este trabajo aún no ha sido finalizado ni publicado, pero aquí incluiré parte de la relación de las embarcaciones que se mencionan y las clases de cargas, pudiendo ser vistos

en los fondos oceánicos restos arqueológicos de las categorías representadas en los documentos estudiados.

Entre las embarcaciones que pasan por el Puerto Real de Santa Cruz entre 1565 y 1569, se documentan naos, barcas y en numerosos casos, navíos de todo tipo, denominados generalmente embarcaciones. Su procedencia suele ser castellana o portuguesa, si atendemos a sus nombres, tal y como estudia Manuel Lobo²¹. El destino de las embarcaciones suele ser el puerto de *la Vera Cruz*, el puerto de *Cartajena* y el puerto de *Nombre de Dios*, destinos todos en las *Yndias del Mar Oceano*. Se dirigen las embarcaciones también a otros puertos, como los de *Las Ysletas*, *Recife* o de *las Cabras*, respectivamente en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. En las Canarias orientales, la mayor parte de los cargamentos se refieren a ganado, especialmente cabras. Informes referentes al África negra, hablan de *resgates* de negros para su comercialización como esclavos. Con las ciudades de las Indias del Mar Océano, los productos comercializados más destacados son vinos y telas manufacturadas. Se mencionan en diversas ocasiones sayas de terciopelo y también vino transportado en diversos recipientes: peruleras, botijas, pipas y toneles. Estos últimos son los tipos de materiales y algunas de las evidencias patrimoniales más relevantes que pueden encontrarse en aguas canarias y americanas, en contextos de naufragios, fondeaderos o dispersos.

El material arqueológico

Las evidencias arqueológicas terrestres y subacuáticas en su contexto original, están constituidas por piezas y conjuntos que se categorizan como fuentes primarias, ya que son piezas documentales de primer orden, presentes en la fecha y contexto estudiados; son piezas originales del pasado. Son además fuentes directas ya que, al ser precisamente documentos arqueológicos inherentes a un contexto y fecha, no han sido interpretados previamente ni sacados de su contexto original, no habiendo modificado el significado de su lectura.

Partiendo de esta premisa, la información que aporta el material arqueológico en su contexto original es vital para conocer información sobre el pasado. Los arqueólogos estudiamos a grandes rasgos las evidencias materiales provenientes de tiempos pretéritos y su relación entre sí. Estudiamos evidencias de prácticas, acontecimientos y restos funerarios, que debemos interpretar para conocer cómo se desarrollaban o desarrollaron determinadas prácticas y eventos.

EL MATERIAL ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO

Patrimonio Arqueológico Subacuático y Patrimonio Cultural Subacuático, dos términos para el mismo concepto

Cuando se habla de Patrimonio Arqueológico Subacuático (desde ahora PAS), hacemos referencia a un tipo de Patrimonio Cultural. Este último concepto abarca gran cantidad de tipos de patrimonio, tanto material como inmaterial. El PAS se compone de materiales, construcciones y restos de naufragios principalmente, que yacen en los lechos bajo las aguas. Una de las categorías que pueden relacionarlos con el aspecto de inmaterialidad del Patrimonio Cultural es su significado: responden a pautas de comportamiento humanos del pasado o son tumbas; y por ello han de ser respetadas. Son características intangibles y representativas de comunidades humanas.

²¹ LOBO CABRERA (2008), p. 102.

Tipos de Patrimonio Arqueológico Subacuático y sus características

En la Convención del 2 de noviembre de 2001 de la UNESCO, sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático, se define que dicho patrimonio ha de tener 100 años o más, y que lo componen tanto el material arqueológico como su contexto²².

El PAS no se compone solo de naufragios²³, sino de toda una serie de restos yacentes y subyacentes en los lechos subacuáticos. Se categorizan básicamente en cuatro grupos: naufragios, contextos de puertos-fondeaderos, áreas de ofrendas y restos dispersos. Pueden ubicarse en contextos marinos, lacustres, fluviales, y en entornos endorreicos y vertientes. Se consideran PAS aquellos restos, que estando en la actualidad en áreas emergidas, estuvieron sumergidos durante gran parte de su historia. De esta manera, numerosos restos y conjuntos que están en la actualidad bajo las aguas, pueden haberse depositado o construido en superficie, sumergiéndose por acontecimientos puntuales o por procesos naturales.

Entre todas las clases de patrimonio sumergido y entornos en los que éste se deposita, aquí estudiamos los naufragios, contextos de fondeadero y restos dispersos, todos en el ambiente marítimo-costero de la Isla de Tenerife.

El PAS en Tenerife

Los restos de la Edad Moderna que habitualmente se pueden encontrar en los fondos marinos canarios son del mismo tipo que los que pueden hallarse en la mayor parte de los enclaves portuarios atlánticos: cerámica, material lítico —compuesto sobre todo por lastre de barcos—, anclas —muchas de ellas depositadas en el fondo tras 'picar el cable'—, cañones y en menor medida, naufragios.

Sobre algunos de estos restos se ha escrito ya, mas algunas últimas incorporaciones a los fondos del Museo Arqueológico de Tenerife (MAT), prácticamente han duplicado los materiales hasta ahora conocidos públicamente. Todos provienen de las costas de Tenerife, y en este escrito no determinaré su procedencia, aunque sí determinaré los contextos en los que se encontraron.

Además de este tipo de restos, hay documentados varios naufragios, cuya carga y fallecidos forman parte de los conjuntos. En ocasiones, es difícil determinar qué restos materiales pertenecen a un naufragio y cuáles pertenecen a un contexto de fondeadero.

Otro tipo de restos que se encuentra de forma abundante en nuestras aguas son los cañones. El origen de su deposición puede acotarse a cuatro situaciones: naufragios, pérdida de carga mal estibada, catástrofes y desperdicios. Entre los dos últimos podemos encontrar restos de fortificaciones costeras, perdidas por inundaciones y derrumbamientos, y cañones fuera de servicio insertos en construcciones portuarias a modo de armazones.

²² UNESCO. (2002). «Actas de la Conferencia General. 31ª Reunión. París, 15 de octubre - 3 de noviembre» (Volumen 1: Resoluciones). Recuperado de

<http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001246/124687s.pdf> [2018].

²³ Todos somos conscientes de pleitos como los del Galeón San José en Cartagena (Colombia), el de Nuestra Señora de las Mercedes o el de Nuestra Señora de Atocha, pero éstos son solo ejemplos llamativos de una infinidad de restos que yacen bajo las aguas de todo el mundo.



Figura 2: Recipiente cerámico similar a una tinaja encontrada de forma aislada. Su cronología parece corresponder a los siglos XVI-XVII. Donación signada con código 2013.1-2013.12 (12 fragmentos) del MAT. Fotografía: Alberto García, 2017.



Figura 3: Galbo y boca de una cantimplora de los siglos XVI-XVIII encontrada de forma aislada. Donación signada con el código 2001.80 del MAT. Fotografía: Alberto García, 2017.



Figuras 4 y 5: Respectivamente, una boca de botija de entre los siglos XVI y XVIII, y 3 nódulos de sílex, lastre de embarcaciones. Sendos fueron encontrados en el mismo contexto de fondeadero. Están signados, de izquierda a derecha con los códigos 2017_1.1, 2017_1.21, 2017_1.22 y 2017_1.23 del MAT. Fotografías: Alberto García, 2017.

Las anclas, al igual que cañones y campanas principalmente, suelen ser extraídos ilegalmente por su llamatividad, sin rigor científico. Son conservados en almacenes, lugares públicos —cuando se donan— y recintos privados. En la mayoría de las ocasiones, son maltratados, no se limpian debidamente y se quedan expuestos a condiciones ambientales nocivas que acaban por desintegrarlos.

En España, al igual que en la mayor parte de los países del mundo, existen leyes, normativas y recomendaciones cuya finalidad es regular las intervenciones arqueológicas, la extracción del PAS, castigar las infracciones, y sobre todo, velar por su conservación y lectura científica.

EL MARCO REGULADOR DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

La Normativa Internacional

Existen numerosas vías jurídico-administrativas para proteger el PAS. En el mundo, destacan dos referentes institucionalizados: la *Carta Internacional sobre la protección y la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático* del ICOMOS (1996) y la *Convención sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático* de la UNESCO (2001). Estas normativas, a

las que se acogen los Estados que lo deseen, regulan internacionalmente y de forma paritaria entre los Estados que las ratifican, las prácticas en materia de PAS y sus jurisdicciones. Se ven casos como el del Galeón *San José*, que generan por su llamatividad y por no haber ratificado en este caso Colombia la Convención de 2001, disputas internacionales que tienen que ver más con la propaganda política que con la propia investigación.

La Normativa Española

En España, los valores constitucionales derivan en la creación de una ley general, aplicable en todo el territorio nacional, que se complementa con las leyes autonómicas, ya que las competencias en materia de Patrimonio Histórico (y Cultural) se derivan a las Comunidades Autónomas como divisiones administrativas del Estado. La Ley 16/1985, del 25 de junio *del Patrimonio Histórico Español*, sienta las bases en España para la gestión, investigación, protección y difusión del Patrimonio Cultural y entre todo el Patrimonio, el PAS.

El cómputo legislativo de los tres últimos siglos, en los que se menciona y trata el Patrimonio Arqueológico, converge en la normativa última que aquí documento, que regula y determina a nivel nacional las actividades e intervenciones sobre el PAS.

A nivel Nacional, se elabora el *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático* (2007), que edita el Ministerio de Cultura. Partiendo de las premisas de la Convención de 2001 ya mencionada. Diseña un plan de competencias en las que interviene el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Cultura, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente.

Como institución delegada para la protección del PAS, sea cual sea su nacionalidad, el Ministerio de Defensa es designado claramente en el artículo 382 de la Ley 14/2014 *de Navegación Marítima*.

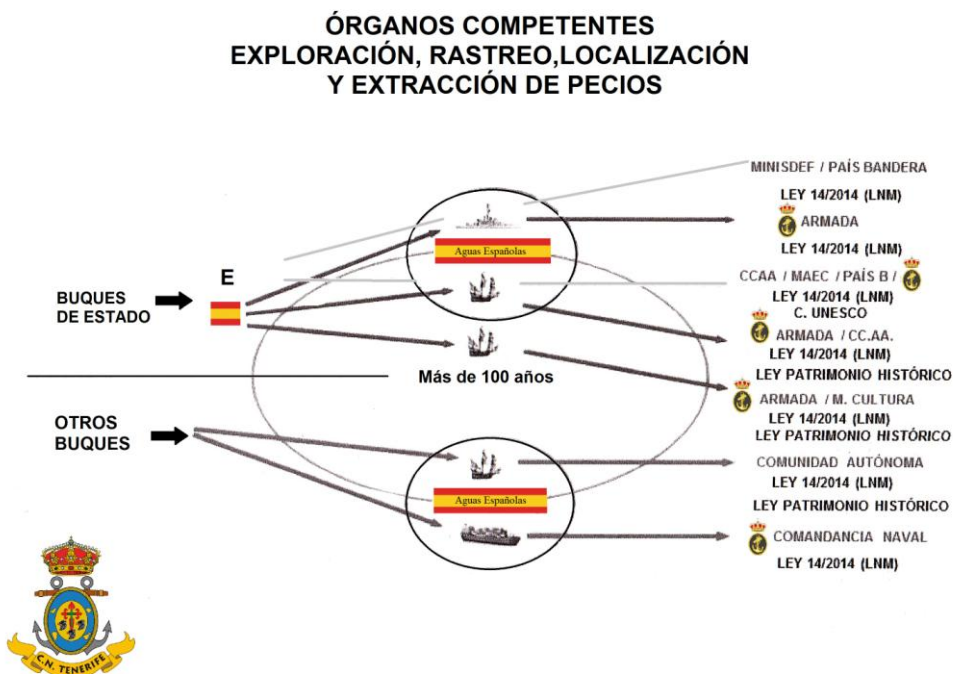


Figura 6: Cuadro del Comandante de Marina de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife Luis García Rebollo, sobre las competencias en materia de exploración, rastreo, localización y extracción de pecios.

Libro de Actas del XIX Simposio de Centros Históricos y Patrimonio Cultural de Canarias (2017), p. 271.



Figura 7: Cuadro sobre las competencias administrativas en materia de PAS en Canarias.
Autor: Alberto García, 2018.

BIBLIOGRAFÍA

- GARCÍA REBOLLO, L.M. (2017). «Protección del Patrimonio Arqueológico Submarino». *XIX Simposio sobre Centros Históricos y Patrimonio Cultural de Canarias*. San Cristóbal de La Laguna: Fundación CICOP, pp. 265-274.
- ICOMOS. (1996). «Carta Internacional sobre la protección y la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático». Recuperado de <https://www.icomos.org/18thapril/underwater-esp.pdf>
- LEVAGGI, A. (1984). «Juzgados y Jueces de Indias en Canarias durante el siglo XVII». En *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 663-688.
- «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». (B.O.E. Número 180, del viernes 25 de Julio de 2014).
- «Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español» (B.O.E. Número 155 del 29 de Junio de 1985).
- LOBO CABRERA, M. (2008), *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, p. 102.
- MINISTERIO DE CULTURA. (2007). «Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático». Recuperado de <https://www.mecd.gob.es/>
- PAREDES VERA, M.I. (2016). «El comercio entre Canarias y las Indias (1708-1718). La limosna de San Telmo». *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo de Gran Canaria, (XXI-054), pp. 1-10.
- PERAZA DE AYALA (1976). *Las ordenanzas de Tenerife y otros estudios para la historia municipal de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura, pp. 204-211.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Piratería y Ataques Navales contra las Islas Canarias*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Tomo I, pp. 255-470.

- SERRA RÁFOLS, E. (1949). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife. Fontes Rerum Canariarum*. Tomo IV. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, Cabildo de Tenerife, p. 100.
- SOLANO PEREZ-LILA, F. (1976). «El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias. Inventario de la Documentación existente en los Archivos Generales de Indias e Histórico Nacional». En *I Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo de Gran Canaria, pp. 106-143.
- UNESCO. (2002). *Actas de la Conferencia General. 31ª Reunión. París, 15 de octubre - 3 de noviembre*. (Volumen 1: Resoluciones). Recuperado de <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001246/124687s.pdf> [2018].