

Manuel Lobo Cabrera

**EL COMERCIO ENTRE PORTUGAL Y CANARIAS  
EN EL QUINIENTOS**

**Estudio aproximado**

Separata da Revista de História Económica e Social  
1987

---

# EL COMERCIO ENTRE PORTUGAL Y CANARIAS EN EL QUINIENTOS

## Estudio aproximado

Manuel Lobo Cabrera

El periodo abarcado para este estudio corresponde al denominado, por los historiadores que se han dedicado a analizar las relaciones canarias-lusitanas, como de segunda época, es decir la de la conquista y colonización del archipiélago por la corona castellana <sup>1</sup>. Tanto en la una como en la otra figuraron los portugueses, en donde ocuparon un papel decisivo e importante, pues no en vano con su presencia ayudaron al levantamiento de la recién creada sociedad <sup>2</sup>.

Se ha trabajado en este periodo con estudios lingüísticos, etnográficos, artísticos y folklóricos <sup>3</sup>.

A pesar de lo esbozado y analizado, queda aún mucho por hacer y ampliar. Este campo se está intentando completar con nuevas aportaciones históricas <sup>4</sup>.

El aspecto comercial se ha relegado a un segundo plano, al prestarse mayor atención a las influencias culturales. El comercio entre Canarias y Portugal fue vital en el siglo XVI, hasta el punto de crearse una dependencia entre ambas zonas.

La situación privilegiada del archipiélago ofrecía grandes posibilidades para el tráfico, que supieron explotar los mercaderes portugueses, de quienes dice

---

<sup>1</sup> Perez Vidal, J.: *Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 14, Madrid, Las Palmas, 1968, pp. 41-106; Serra Rafols, E.: *Los portugueses en Canarias*, La Laguna, 1941.

<sup>2</sup> Perez Vidal, J.: *Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria*, en «Homenaje a Elias Serra Rafols», I, La Laguna, 1970, pp. 371-390; Fernandez Armesto, F.: *The Canary Islands after the conquest. The making of a colonial society in the early Sixteenth Century*, Oxford, 1982, pp. 13-32; Verlinden, Ch.: *Le role des Portugais dans l'économie canarienne au début du XVI<sup>e</sup> siècle*, en «Homenaje a Elias Serra Rafols», III, La Laguna, 1970, pp. 411-423; Lobo Cabrera, M.: *Grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas, 1979.

<sup>3</sup> Perez Vidal, J.: *Idem, Influencias portuguesas en la cultura tradicional canaria*, Actas del Congreso de Etnografía e Folklore, Braga, 1956, pp. 321-328; *Fenómenos de analogía en los portuguesismos de Canarias*, «Revista de Dialectología y Tradiciones», XXIII, Madrid, 1967, pp. 55-57; *El balcón de celosía y la ventana de guillotina (Notas de arquitectura regional canaria)*, «Revista de Dialectología y Tradiciones Populares», XIX, Madrid, 1963, pp. 349-360.

<sup>4</sup> En la actualidad se está realizando una tesis doctoral sobre el tema por la licenciada Margarita Martín Socas. Su título *Los portugueses en las Islas Canarias de realengo a fines del siglo XV y primera mitad del XVI*.

Viera y Clavijo «que fueron los primeros amigos del país que hicieron en él su comercio»<sup>5</sup>.

Lo que pretendemos es estudiar, a modo de aproximación, el comercio mantenido entre las Canarias y el Portugal ibérico, puesto que en otra ocasión hemos esbozado el tráfico entre Gran Canaria y las islas atlánticas portuguesas<sup>6</sup>, lo mismo que el de Guinea<sup>7</sup>. Este fue activo, pero tampoco lo fue menos el peninsular.

A lo largo de la centuria del Quinientos se pueden marcar dos etapas diferenciadoras, cuyo eje es el de la incorporación de Portugal a la corona castellana. Asimismo no es igual el comercio del primer tercio del siglo que el de fechas posteriores. Tampoco las exportaciones son lineales, puesto que mientras en los primeros momentos el cereal es el móvil y el artifice del tráfico, en décadas siguientes entran en tránsito otros productos.

Al mismo tiempo que se producían las exportaciones canarias, llegaban al archipiélago productos lusitanos, demandados en ingenios y en fabricas. Este flujo y reflujo llevó consigo un intercambio de pasajeros.

### El comercio del cereal

Podemos asegurar sin error a equivocarnos que este fue el más intenso y activo tráfico que se mantuvo entre Canarias y Portugal en gran parte de la primera mitad del siglo XVI.

Destacó por encima del resto del archipiélago la relación entre Tenerife y Portugal. Esta isla, gracias a las medidas previsoras de su primer adelantado, Alonso Fernández de Lugo, fue en poco tiempo autosuficiente en granos y pudo tempranamente exportar sus excedentes<sup>8</sup>.

Portugal, mientras, era deficitario en granos, y casi podemos decir que el *deficit* era una cuestión permanente. Fortunato de Almeida mantiene como la producción de cereales constituía un serio problema en Portugal, por su variabilidad, en relación con el consumo<sup>9</sup>. Fray Tomás de Mercado justifica la escasez de granos en las zonas costeras, aunque refiriéndose a España, cuando dice que «[...] los puertos y universalmente casi todas las costas suelen ser, por la mayor parte, tierras estériles para sembrar y algo salitrales [...]», aunque añade que son por tierra proveidos con la codicia del interés<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> Viera y Clavijo, J.: *Noticias de la historia general de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1967-1971, t. II, p. 112.

<sup>6</sup> Lobo Cabrera, M.: *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, Congreso Internacional de Historia Marítima (1982), Las Palmas, Madrid, 1985, pp. 311-333.

<sup>7</sup> Lobo Cabrera, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*, Las Palmas, 1982; *Ideología y praxis en la proyección Canaria hacia África Occidental*; «Colóquio Internacional sobre as razões que levaram a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansão mundial», Lisboa, 1983; *Viajes canarios a Guinea*, «Homenaje a A. Teixeira da Mota».

<sup>8</sup> Marrero Rodríguez, M.: *Algunas consideraciones sobre Tenerife en el primer tercio del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977, pp. 373-382.

<sup>9</sup> Almeida, F. de: *História de Portugal*, Coimbra, 1926, t. III, p. 472.

<sup>10</sup> *Suma de tratos y contratos*, Madrid, 1977, 2 vols., libro III, ed. de Nicolás Sánchez Albornoz.

Portugal preveía sus crisis frumentarias y convirtió al archipiélago de Azores desde fines del siglo XV y principios del XVI en el área triguera portuguesa, suplantando a Madera <sup>11</sup>, así lo confirma F. Mauro cuando dice que el trigo de Azores abastecía en gran parte a Lisboa <sup>12</sup>.

Sin embargo, al no ser suficiente el cereal azoreano, ven los lusitanos la posibilidad de importarlo de Canarias, y Tenerife se convierte en la isla exportadora.

Desde 1504, al menos, comienza el tráfico. Los Reyes piden información al gobernador de Gran Canaria, Lope de Sosa, sobre la acusación presentada contra el adelantado don Alonso Fernández de Lugo, gobernador de Tenerife y La Palma, porque ha permitido el envío de barcos cargados de pan a Portugal <sup>13</sup>. En 1511 vuelven sobre el mismo asunto autorizándole ejecute en penas a las personas de Tenerife, La Palma, La Gomera y Fuerteventura que han sacado trigo, cebada, ganados y armas con destino a tierra de moros y a Portugal <sup>14</sup>. El 1514 se requieren los servicios del gobernador de Gran Canaria para el mismo asunto <sup>15</sup>.

Estos informes y peticiones reales tienen su base. Normalmente el cereal se exportaba con permiso del concejo tinerfeño y de los señores de Lanzarote y Fuerteventura, pero otras veces sin él sacaban los portugueses trigo y cebada para la Madera y Portugal; esto fue objeto de reclamaciones, en especial del cabildo catedral, que no recibía su parte correspondiente en calidad de diezmos <sup>16</sup>.

Esto obligó, lo mismo que el número de navíos arribados a la isla, a que el cabildo lagunero tomara medidas al respecto. Así, por ejemplo, en acuerdo de 11 de mayo de 1506 se dispone que cualquier navío portugués que llegara a Tenerife debía entregar por manos de su maestro al alguacil del puerto las velas, hasta tanto que diera fianza de que no sacaría de la isla, además de otras cosas, pan trigo, cebada, ni nada más sin licencia de la justicia <sup>17</sup>.

Ese mismo año, en otro cabildo, se volvió a tratar el asunto. El propio adelantado dijo que como en Castilla y Portugal había hambre y pestilencia, llegaban, muchos navíos portugueses a la isla, y no se debía permitir que ningún trigo, pan, ni cebada saliese de Tenerife. La medida se intentó aplicar yendo cada regidor al puerto de Santa Cruz y permaneciendo en él de ocho em ocho días para no dejar sacar cereal ni permitir desembarcar ningún portugués <sup>18</sup>.

---

<sup>11</sup> Serrão, J.: *Le blé des îles atlantiques: Madère et Açores aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, «Annales ESC», IX, 3, 1954, pp. 337-341.

<sup>12</sup> Mauro, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*. Barcelona, 1969.

<sup>13</sup> A(rchivo) G(eneral) de S(imancas), Registro General del Sello, Medina del Campo, 10 de julio de 1504. La documentación existente en el Registro referente a Canarias ha sido publicada por Aznar Vallejo, E.: *Documentos canarios en el Registro del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981.

<sup>14</sup> Idem, Burgos, 7 y 11 de diciembre de 1511. La imposición de penas se ejecuta por desobediencia del requerimiento del concejo de Gran Canaria, de que no lo hiciesen.

<sup>15</sup> Idem, Madrid, 26 de marzo de 1514. El regidor de Tenerife Andrés Suárez Gallinato había pedido la suspensión de las penas alegando que como las islas son calientes y no pueden conservar el pan más de ocho meses, no había presentado ante el Consejo la información que se encargó al gobernador sobre la exportación de los excedentes.

<sup>16</sup> Serra Rafols, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507*, La Laguna, 1949, acuerdo 904; Serra Rafols, E. y la Rosa Olivera, L. de: *Reformación del repartimiento de Tenerife en 1506*, S/C. de Tenerife, 1953, pp. 90-91.

<sup>17</sup> Serra Rafols, E.: *Acuerdos ...*, ob. cit., acuerdo 492.

<sup>18</sup> Idem, acuerdos 503 y 511.

La cuestión de la salida de granos hacia Portugal continuó, tratándose, por lo tanto, en sucesivos cabildos sesiones sobre el tema. En 1510 se vuelve a informar de la presencia en Santa Cruz de ciertos navíos cargados con trigo para Portugal, por lo que se pide se les detenga <sup>19</sup>.

Estas informaciones dan una idea del tráfico cerealero en estos primeros años, pero quienes mejor informan de los hechos son los protocolos notariales, a través de los cuales puede seguirse perfectamente el volumen y constancia del tráfico y de las cantidades exportadas. No solo los fletamentos dan noticias al respecto sino, incluso, las propias escrituras de obligación. En 1510, un vecino del Puerto de Portugal reconocía deber a un mercador portugués 16 400 maravedís por 200 fanegas de trigo <sup>20</sup>. Un mes más tarde, noviembre, dos lusitanos hacían contrato de deudo por otras 200 fanegas de trigo, en 21 200 maravedís de la moneda de Portugal; para pagar en dineros de contado, en un plazo de 40 días después de llegados a Tavira <sup>21</sup>.

A medida que avanza el siglo, y Tenerife va poniendo en cultivo nuevas tierras, comienzan a aparecer con más frecuencia las cargas de cereal para Portugal. En 1520 se fleta un navío para llevarlo a Lisboa lleno de trigo y cebada <sup>22</sup>. En el mismo año se llena otro de cebada con el mismo destino <sup>23</sup>. Para Avero parte un navío el 9 de junio de 1520 con 800 fanegas de cebada <sup>24</sup>.

Más trigo se carga para Portugal en 1523 e 1532; para Lagos hay partidas del mismo cereal en 1522 y 1555; para Lisboa en 1537; a Faro se fleta una carabela en 1542, a Tavila en 1558 y a Viana en 1559 <sup>25</sup>.

Cebada para Lisboa sale por el puerto de Santa Cruz en 1516, 1517, 1522 y 1558, y para Setúbal en 1556 <sup>26</sup>.

El año 1533 debió ser crítico en la producción cerealera portuguesa, al pedirse licencia al cabildo tinerfeño para sacar cereal con destino a Portugal. Se concede la saca de 6200 fanegas de trigo y 200 de cebada <sup>27</sup>.

---

<sup>19</sup> Serra Rafols, E. y la Rosa Olivera, L. de: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1508-1513*, La Laguna, 1952, pp. 63, 71, 164 y 200.

<sup>20</sup> Clavijo Hernandez, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 455.

<sup>21</sup> Idem, doc. 581. El trigo va a riesgo de los deudores, quienes ponen como condición que si desembarcaren en otro puerto o le pasare algún riesgo al navío, se alargará el plazo de la paga hasta fines de febrero de 1511.

<sup>22</sup> Lobo, M.: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1520-1521)*, S/C. de Tenerife, 1979, doc. 142. Los fletadores son dos vecinos de Lisboa, mercaderes, estantes en Tenerife. El maestro del navío hace un viaje a Lisboa y a su regreso, a fines de julio (el contrato se realiza el 5 de mayo), ha de cargar el navío. El maestro, también portugués, se obliga a llevar a los mercaderes, sobre cubierta, sin fleta, un moyo de trigo y dos docenas de quesos.

<sup>23</sup> Idem, doc. 174. El maestro fleta su navío al mercader portugués Diego Ribero para que cargue toda la cebada que le quepa de proa a popa, que el recibirá en el puerto de Buenavista, al norte de Tenerife, y se obliga a descargarla en Lisboa o Setúbal, sin hacer escalas.

<sup>24</sup> Idem, doc. 206.

<sup>25</sup> Coello Gomez, M. I., Rodríguez Gonzalez, M. y Parrilla Lopez, A.: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 835; Cioranescu, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977, t. II, p. 446, n.º 89.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> Archivo Municipal de La Laguna, R-III. El cabildo concede la licencia para la saca a Juan López de Salazar.

Conocemos un fletamento realizado en Gran Canaria en 1536. Según él el navío partiría para Tenerife, de allí tornaría a Gran Canaria a recibir carga, para tomar rumbo hacia Lanzarote y de aquí a Lisboa. Por la travesía realizada intuimos la carga, probablemente cereal y algo de azúcar, pudiéndose incluir otros productos. Por el porte del navío, 35 toneladas, calculamos una carga cercana a las 1000 fanegas aproximadas de cereal <sup>28</sup>.

Por los meses cercanos a la partida de la Armada Invencible de Lisboa, se fleta una carabela, que previamente había venido de Vila do Conde a Gran Canaria con mercaderías, con obligación de descargarla en Tenerife. El maestre hizo concierto, mientras estuvo en Las Palmas, con tres portugueses para cargar en ella, primero en Gran Canaria y luego en Lanzarote, todo lo que pudieren llevar, sin tomar nada de otras personas, excepto de los mercaderes y seis moyos de pan para el maestre. La derrota seguida por el barco con escala en Lanzarote, isla con excedente en cereal, hace pensar que el navío fue allí a cargarlo, por la necesidad de él que siempre tuvo Portugal y más en los años de avituallamiento de la Invencible <sup>29</sup>.

Por lo que tenemos visto la demanda de trigo y cebada desde Portugal fue constante y abarcó casi toda la primera mitad del siglo XVI; las continuas peticiones hacen pensar que la producción de Azores no era suficiente para abastecer a la población continental, del mismo modo el aprovisionamiento mediterráneo no era bastante.

A partir de la segunda mitad de la centuria no hay constancia, salvo algún caso aislado, de la exportación de granos hacia Portugal, al contrario se importan para Gran Canaria.

### El comercio del vino

Los caldos canarios y su exportación hacia Portugal, pasan por dos etapas, antes y después de 1580. El vino contribuyó al abastecimiento europeo; el de Madera ocupó a partir de 1570 el lugar del azúcar en la economía de la isla y redundó en beneficio del continente <sup>30</sup>. Sin embargo su producción no debió ser muy abundante, al ser reclamado desde Portugal el vino canario. No solo el continente saboreó el caldo isleño, sino é que este ocupó también un lugar importante en el comercio de Cabo Verde, Guinea y Angola <sup>31</sup>, al abastecerse en Canarias los navíos que seguían dicha ruta; el costo hacía posible la competencia.

---

<sup>28</sup> A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de L(as) P(almas), Alonso de Balboa, n.º 778, s. f. (el documento aparece inserto en este escribano pero no fue otorgado ante él). El maestre del navío es el portugués Arias Fernández, vecino de Mondego, y lo fleta al mercader burgalés Pedro de San Pedro.

<sup>29</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 892, f. 218 v.º El contrato de fletamento se realiza el 1 de mayo de 1588. El maestre es Gonzalo González, y los encargados de entregar la carga Juan Folguera, Melchor Ribero y Bartolomé Forges. Es condición que si algunos pasajeros fueren en la carabela, su flete se partirá por mitad para el maestre y los fletadores, de manera que los pasajeros no lleven más que su persona.

<sup>30</sup> Mauro, F.: *ob. cit.*, p. 47.

<sup>31</sup> Vila Vila, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, II Colóquio de Historia Canario-Americana (1977), Las Palmas, 1979, t. II, pp. 283-300; Cioranescu, A.: *ob. cit.*, t. II, p. 21; Lobo Cabrera, M.: *La esclavitud ...*, *ob. cit.*; *Viajes ...*, art. cit.

El inicio de la exportación vinícola comienza según nuestros datos en 1569. En esta fecha dos portugueses y un bretón fletan la carabela de un vecino de Avero, para ir a Lisboa tomando carga en Tenerife. Allí el bretón se compromete a entregar 20 toneladas de vino y mercaderías, y los lusitanos la misma cantidad <sup>32</sup>.

Al año siguiente, 1570, cuatro portugueses conciertan con otro navío para cargar en Telde, Gran Canaria, 54 pipas de vino <sup>33</sup>. En 1573 se realiza un conocimiento de embarque con el mismo objeto, pero con destino a Setúbal <sup>34</sup>. Cuatro años más tarde parten de Tenerife dos navíos cargados con vino, uno para Lisboa y otro para Setúbal <sup>35</sup>.

El año 1580 marca un auge en el comercio vinícola entre Portugal y el archipiélago, con incidencia en Gran Canaria. El 1581 se inicia con un cargamento de 10 toneladas de vino con destino a Lisboa <sup>36</sup>. Al año siguiente se fleta una navío, por la parte de dos mercaderes, para llevar a Portugal 95 pipas de vino <sup>37</sup>. Ese mismo año, y mediante un crédito, se envía más vino a Lisboa <sup>38</sup>. Tres navíos más se pertrechan en 1582 con más de 150 pipas de vino <sup>39</sup>.

En 1586 la exportación de caldo continúa, observándose una novedad. Se realizan varios fletamentos para Lisboa con vino y mercaderías, llegando la cifra

<sup>32</sup> AHPLP, Francisco Méndez, n.º 821, f. 98 v.º Es condición en este fletamento, que antes que la carabela entre en Lisboa, debe surgir en Cascais, donde ha de estar dos días, y si los mercaderes no quisieran entrar en Lisboa, puedan descargar allí. La ruta es: Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Garachico, Cascais, Lisboa.

<sup>33</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 829, f. 1035 r. El señor y maestre del navío es el portugués, vecino de Lesa, Pedro Yanes, y lo fleta a Antonio Alvares, Manuel Folgueira, Sebastián Hernández y Bartolomé de Acosta, portugueses, residentes en Gran Canaria. Las pipas de vino se reparten así entre los cargadores: Alvarez, 12, Folgueira, 22, Hernández, 15, y Acosta, 5. Una vez cargadas estas 54 pipas, las demás que cupieren en el navío las recibirá en nombre y por hacienda de Folgueira.

Llegado a Lisboa entregará la carga, en tierra, a Folgueira y Acosta que van en el navío. y las pipas de Alvarez y de Hernández las dará en Lisboa a los vecinos de allí, Francisco Juan y a Antonio González, respectivamente.

<sup>34</sup> AHPLP, Antonio Lorenzo, n.º 812, f. 38 r. El mercader portugués Juan Ribero concierta con el maestre y señor del navío, Miguel Andrea, vecino de Avero, el cargamento, en nombre del mercader, residente en Garachico, Mateos Luís. El maestre pone como condición que después de cargado el navío el pueda meter toda la mercadería que pueda encima de cubierta, de cualquier mercader, pero si Mateos Luís quisiera ha de recibirla antes que de otra persona.

<sup>35</sup> Cioranescu, A.: *ob. cit.*, t. II, p. 446.

<sup>36</sup> AHPLP, Francico de Campos, n.º 869, f. 89 v.º El 16 de agosto Juan Martín, portugués, vecino de Matusinos, maestre del navío *San Antonio*, surto en las Isletas, se obligar llevar dentro del navío, de Nicolao de Franquez, 20 pipas de vino, para la ciudad de Lisboa, las cuales entregará a la persona que se señale en el conocimiento.

<sup>37</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 838, fs. 301 r., 399 v.º, 319 r., 402 r. y 403 r. En realidad, el vino se repartió entre dos navíos, y fueron sus fletadores Antonio de Solís y Antonio García de Carmona; 82 pipas iban de compañía entre ambos, y 13 eran propiedad de Antonio García. Las pipas se hablan de entregar en Lisboa o Setúbal a Nufo Jordan, y a Andrés Jordán, su hijo, que va en el navío. Nufo es el encargado de venderlo y beneficiarlo, y su producto, libre de gastos y derechos, más el sustento de Nufo, lo ha de emplear en las cosas de más beneficio para traerlas a Gran Canaria. Las ganancias se repartirán entre los dueños y el agente.

<sup>38</sup> AHPLP, Alonso de San Juan, n.º 879, f. 356 r. El crédito era de 135 ducados, por deuda a Antonio Correa de Gúzman, vecino de la Española de Santo Domingo, y a Nicolás Hernández, vecino de Lisboa.

<sup>39</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 887, f. 367 r.; Luis de Balboa, n.º 866, f. 432 r. Dos de estos navíos llegaron a Gran Canaria cargados de trigo, desde Lisboa.

a 100 pipas. La novedad la impone la compra de caldos para suministrar a la Armada Invencible, que se preparaba en Lisboa aquel año <sup>40</sup>. De Canarias se llevaron 100 pipas de vino, tanto de Gran Canaria como de Tenerife, de donde partió asimismo otra carabela cargada de vino <sup>41</sup>

### Otros productos exportados

No cabe duda de que el trigo, y en general los cereales, lo mismo que el vino fueron los productos más demandados por Portugal, pero esto no obsta para que los tratos comerciales permitieran la exportación de otras materias. De estas la más pedida fue la pez o el breo. Ya en 1508 se envían los primeros quintales, 420 <sup>42</sup>; dos años después, un mercader confesaba deber 12 000 maravedís, y se comprometía a pagarlos en Castilla o Portugal, a donde iba a vender pez; para esto mismo fletaba el navío *San Jorge*, surto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife <sup>43</sup>. Entre agosto e septiembre de 1510 se exportan 220 quintales más a Lisboa <sup>44</sup>. Más cantidad se compra en 1522 y en 1523 para el mismo fin <sup>45</sup>, lo mismo que en 1530 y en 1537 <sup>46</sup>.

De la exportación de este producto no volvemos a tener noticias hasta 1563, en que un maestre de navío se obliga a ir a El Hierro a cargar 250 quintales de breo y quesos <sup>47</sup>.

La importancia de la pez en Portugal y su consecutiva demanda se puede explicar por dos razones: primero la fabricación naval, que requiere de este producto para la tarea del calafateo de los barcos, e en segundo lugar por el papel que el breo jugaba en los rescates de esclavos, en Africa, donde era demandado, tanto en Guinea como en Angola <sup>48</sup>.

También en más de una ocasión se exportó azúcar; en 1508 como complemento de un cargamento, pues Portugal tenía su proveedor en sus islas de Madera.

Después de 1580 parten de Gran Canaria dos navíos con azúcar y suertes. Creemos que esta importación no obedecía a demanda alguna, sino a la casuali-

---

<sup>40</sup> AHPLP, Luis de Balboa, n.º 871, s. fs., Bernardino Rosales, n.º 890, f. 236 r. El encargado de comprar el vino en las islas fue Pedro Velo, piloto de Su Majestad, en la carabela *Santa Cruz*. Juan Cortes de los Ríos, vecino de Gran Canaria, confeso haber recibido de él 1200 ducados por 100 pipas de vino; al mismo tiempo declaraba haberle vendido el vino para aprovisionamiento que Su Majestad mandó hacer en el reino de Portugal, por orden del ilustre señor Francisco Duarte.

<sup>41</sup> AHPLP, Luis de Loreto, n.º 871, f. 212 r. y 304 r. Cioranescu, A.: *ob. cit.*, p. 446.

<sup>42</sup> Gonzalez Yanez, E. y Marrero Rodríguez, M.: *Extractos de los protocolos del escribano Hernan Guerra, de San Cristobal de la Laguna, 1508-1510*, La Laguna, 1958, doc. 968.

<sup>43</sup> Idem, doc. 1322 y 1374. En el navío, el maestre además de la pez y carga, se obliga a llevar al mercader y a cinco mozos, sin llevarle flete por ello.

<sup>44</sup> Clevisjo Hernandez, F.: *ob. cit.*, docs. 280 y 366. Quién compra esta pez es la misma persona, Gonzalo Afonso. En 28 de agosto de 1510 se obligaba pagar en Lisboa 10 100 maravedís por 140 quintales, y el 17 de septiembre, 8000 por 80 quintales.

<sup>45</sup> Coello Gomez, M. I., Rodríguez Gonzalez, M. y A. Parrilla Gomez: *ob. cit.*, docs. 681 y 835. La dirección de la pez es Villa Malva de Portímao, Lagos y Tavilla.

<sup>46</sup> Cioranescu, A.: *ob. cit.*, p. 446.

<sup>47</sup> AHPLP, Antonio Lorenzo, n.º 809, f. roto. El maestre en un vecino de Faro, y se obliga a llevar la carga a Vilanova de Portíman, haciendo escala, si el tiempo lo permite, en la isla de la Madera.

<sup>48</sup> Vila Vila, E.: art. cit.; Lobo Cabrera, M.: *La esclavitud ...*, *ob. cit.*

dad de residir en Lisboa el factor real, Francisco Duarte, propietario del ingenio de Arucas. Se le envían entre 1586 y 1587 unos 28 000 kilos <sup>49</sup>.

Otros productos exportados, tal vez con carácter de novedad, son 200 quintales de barrilla, 255 libras de sangre de drago y 350 fanegas de altramuces <sup>50</sup>.

Cajas de madera para artillería, ejes de palo blanco y salitre se envían a Sesimbra en 1582 <sup>51</sup>.

Fletes con destino a Lisboa se hacen en 1578 y en 1581, pero no se explica el tipo de producto exportado, solo se habla de carga y mercaderías a entregar en Lisboa <sup>52</sup>.

En algún momento se envía algún esclavo negro, pero en esto no se podía competir con Portugal, el gran proveedor de Europa <sup>53</sup>.

Estos datos ordenados nos sirven para confirmar la intensidad del comercio, más abundante que lo que los documentos dan a entender; la presencia de mercaderes lusitanos en las islas es prueba de ello.

### Importaciones

Frente a la importación Portugal pagaba con numerario y exportación de sus productos. También sus habitantes fueron importados por las Canarias; esto permitió a Portugal colocar su excedente de población en un lugar apropiado y asequible <sup>54</sup>.

No podemos hablar a nivel de balanza comercial, en el sentido de equilibrio ni de beneficios para Portugal, ya que frente a lo importado la exportación portuguesa era mínima. Es posible, sin embargo, que las mercancías embarcadas en Portugal fueran más numerosas de lo que consignan los documentos canarios.

Las importaciones comienzan pronto, pero no se pueden equiparar a las exportaciones; frente a la salida de Canarias de excedente de cereales llegan algunos bienes de equipo. En el sentido lato la mayor afluencia de productos lusitanos se reciben a partir de la segunda mitad del siglo XVI; son estos, materiales manufacturados y necesario en el consumo y producción. Los portugueses residentes en las islas trajeron también consigo sus aperos de labranza y preseas de casa.

---

<sup>49</sup> AHPLP, Luis de Loreto, n.º 871, s. f., n.º 872, f. 199 r. En 1586 se envían 85 cajas conteniendo 1275 arrobas y 20 libras, y en 1587 76 cajas con 836 arrobas y 19 libras de azúcar blanco, 202 de azúcar apartado, 83 y 22 libras de escumas, 55 y 5 libras de refinado y 11 y 7 libras de reescumas.

<sup>50</sup> Cioranescu, A.: *ob. cit.*, t. II, p. 446, n.º 90. Estos productos se envían a Lisboa desde Tenerife.

<sup>51</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 887, f. 360 r. Son tres cajas en seis tablones; una de laurel, otra de til y la tercera de barbusano, tres ejes y un barril de 12 libras de salitre. Quién embarca esto es el gobernador de la isla, don Martín de Benavides, en 1582, para el Rey y por su mandato, quién se encuentra en Sesimbra.

<sup>52</sup> AHPLP, Luis de Loreto, n.º 867, f. 44 v.º; Bernardino de Rosales, n.º 886, f. 575 v.º En 1578 y con objeto comercial se fleta el navío *Nuestra Señora de Gracia*, su maestre Manuel González, vecino de Esposende, por parte del mercader portugués, Afonso Martínez. En el navío con la carga irá un compañero mercader de Afonso; el maestre pone como condición llevar en el navío 10 quintales de breo sin flete.

<sup>53</sup> Clavijo Hernandez, F.: *ob. cit.*, doc. 1580.

<sup>54</sup> Mameró Rodríguez, M.: *Extractos del protocolo de Juan Ruiz de Berlanga 1507-1508* La Laguna, 1974, p. 39.

A nivel testimonial podemos hablar de la importación de hierros desde Portugal en 1522, aún cuando este material se importaba directamente de Vizcaya. Un mercader, natural de Vila do Conde, se concerta con un calderero para traerle de Portugal un yunque, de 12 arrobas de peso, calzado con su acero, bueno, bien formado y obrado <sup>55</sup>. Al mismo tiempo el calderero confesaba haber recibido del mercader lusitano 29 docenas de herrajes con sus clavos, para venderlos a media dobla la unidad <sup>56</sup>.

Uno de los objetos más importado por los canarios fue la forma de azúcar. Es conocido como el azúcar llegó al archipiélago desde Madera, pues bien los envases para fabricar el producto llegaron de Avero <sup>57</sup>. Conocemos varios contratos donde gentes de la zona se obligan a traer formas vacías para proveer a los ingenios de Gran Canaria. Entre 1560 y 1575 se importan 13 850 formas, de buena calidad y sólidas, de la vitola «que se suelen traer las formas de Avero para los ingenios de Canaria» <sup>58</sup>. Esta declaración indica como parte de la producción de los moldes, fabricados en Avero, era para abastecer a los ingenios de Canarias. Además, al ser de barro, se requería una continua provisión. El millar de formas valía entre 15 000 y 20 000 maravedís, puestos en Gran Canaria. El otro material de ingenio, importado de Avero, era el «sino», en menor cantidad y mayor valor <sup>59</sup>.

Los recipientes y materias para fabricar las pipas de vino también venían, en menor cantidad, de Portugal; la importación de estos objetos tenía un mercado más amplio: Francia, Flandes, Inglaterra y Galicia. De Avero se traen fejes de vino, y de Portugal, sin lugar concreto, pipas abatidas de madera blanda para vino, con sus arcos, que han de ser «11 fejes de los ordinarios que se traen de Portugal» <sup>60</sup>.

Materiales de construcción también se importaron, al escasear en las islas, en especial cal, ladrillos y tejas. En varias ocasiones se trajo cal de Portugal. En 1548 se compra un navío de cal, procedente de aquel vecino país, surto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, para la obra de las madres del agua de La Laguna <sup>61</sup>. En 1559 el portugués Alonso Rodríguez traía cal a La Palma <sup>62</sup>. Otras veces se fletaron barcos para ir a buscarla al propio Portugal, alegándose mayor comodidad y, principalmente, menor precio <sup>63</sup>.

En 1575 el cabildo de Tenerife alega que, al estar acordado que para hacer

<sup>55</sup> AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 331 r.

<sup>56</sup> Idem, f. 332 r.

<sup>57</sup> Tomás Nichols nos explica para que servían las formas: «[...] entonces [el azúcar] se coloca en un horno de ollas de tierra amoldadas como panes de azúcar, y desde allí se llevan a otra casa llamada la casa de purgar [...]» Vid. Cloranescu, A.: *Thomas Nichols mercader de azúcar, hispanista y hereje*. Con la edición y traducción de su *Descripción de las Islas Afortunadas*, La Laguna, 1963, p. 108.

<sup>58</sup> AHPLP, Antonio Lorenzo, n.º 810, f. 133 r.; Francisco de Cabrejas, n.º 856, f. 89 v.º; Rodrigo de Mesa, n.º 781, f. 177 v.º. Quienes realizaban estos conciertos eran los maestros de navíos, vecinos de Avero, con los dueños o arrendatarios de los ingenios.

<sup>59</sup> El valor del «sino» era de 96 maravedís cada uno.

<sup>60</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 831, f. 457 r.; Francisco Mendez, n.º 821 f. 95 v.º

<sup>61</sup> Archivo Municipal de La Laguna, Acuerdos, Of. 1.º, n.º 9, 1545-1553, f. 153.

<sup>62</sup> Martín Rodríguez, F. G.: *Arquitectura doméstica canaria*, S/C. de Tenerife, 1978, p. 71.

<sup>63</sup> Idem, p. 71.

el fuerte y fortaleza de Santa Cruz se traiga cal de Portugal, decide hacer concierto con Antonio Gómez, vecino de Avero, para traerla <sup>64</sup>.

Conocemos la importación de cal portuguesa a Gran Canaria desde Vilanova, en 1579 <sup>65</sup>.

Los ladrillos, necesarios en las construcciones para cubrir suelos y patios, se traen también de Portugal. En 1558 llegan a Las Palmas 14 000 ladrillos portugueses para solar la iglesia de San Juan de Telde <sup>66</sup>.

La escasez de teja en las islas fue constante, y en Tenerife, incluso, para remediarlo, se permitió trocarla por cualquier cosa <sup>67</sup>. La iglesia del Espíritu Santo, a extramuros de Las Palmas, se cubrió con 10 000 tejas de buen barro, procedentes de Avero <sup>68</sup>.

El trigo, que tanto importó Portugal en periodos de escasez, lo devolvió en épocas de abundancia. Gran Canaria, una de las islas deficitarias en cereales durante todo el siglo XVI, se aprovechó de este abastecimiento, y en 1573 recibe 300 fanegadas de Avero <sup>69</sup>.

A partir de 1580, por constantes malos años de producción, el cabildo grancañario decide traer cereal de donde lo haya. En 1583 reunidos el teniente de gobernador, en su casa, con varios regidores, a manera de cabildo, dan poder a un vecino de Lisboa, y a otro de la isla, para reclamar 6000 fanegas de trigo que Alvaro Rodríguez esta obligado a traer de Portugal para el proveimiento de la isla <sup>70</sup>. En 1585 se le pagan 1380 reales de derechos del trigo que envió a Gran Canaria <sup>71</sup>.

La sal, producto vital para el archipiélago al permitir la continuidad de la pesca en Berbería, se convierte en un artículo importante y de primera necesidad. Se producía en Gran Canaria, y más especialmente en Lanzarote y Fuerteventura. Fue tanta su demanda que en menos de veinte años su precio aumentó en un 400 % <sup>72</sup>. La gran demanda y el excesivo aumento trajo consigo la importación. En 1586, el regidor Andrea de Argiroffo pagaba el flete de un navío venido de Lisboa cargado de sal <sup>73</sup>. No es de extrañar la importación de sal lusitana si tenemos en cuenta que en Portugal Setúbal había suplantado a Oporto como gran

<sup>64</sup> Archivo Municipal de La Laguna. Registro de escrituras tocantes al Concejo de la Isla, ante Juan López de Açoca, 1563-1576, f. 395. Se trata con Gómez la compra de 250 cahices de cal, puesta en los costales que el Cabildo diere, a 33 reales el cahíz, de 12 fanegas de la medida de Tenerife.

<sup>65</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 834, f. 232 r.

<sup>66</sup> Lobo Cabrera, M.: *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*, Las Palmas, 1981, doc. 20.

<sup>67</sup> Martín Rodríguez, F. G.: *ob. cit.*, p. 73.

<sup>68</sup> Lobo Cabrera, M.: *Aspectos...*, *ob. cit.*, doc. 35.

<sup>69</sup> AHPLP, Pedro de Cabrejas, n.º 856, f. 43 r. La nao traía más cantidad del trigo, y el aportar a Lanzarote, la justicia de la isla hizo sacar de la nao 500 fanegas para su proveimiento.

<sup>70</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 888, f. 599 v.º

<sup>71</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 889, f. 149 r.

<sup>72</sup> Lobo Cabrera, M.: *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio*, III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978), Las Palmas, 1980, p. 411.

<sup>73</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 890, f. 456 r. El patrón de la saetía *Santa Catalina*, Beltrán Cadiera, vecina de Provenza, recibía del regidor 13 566 maravedís por el flete de la sal que trajo de Lisboa de Fernando de Morales de Yelves, vecino de Lisboa.

centro exportador, sin contar Lisboa y Avero <sup>74</sup>. Mauro nos dice que en 1577 250 navíos, en el espacio de seis días, llegaron a Lisboa y Setúbal a buscar sal, de los cuales 160 eran alemanes y holandeses <sup>75</sup>.

También se traían de Portugal más mercaderías, sin explicitar. Así en 1564 un regidor grancanario entregaba a un portugués 535 reales, en un letra de cambio para Lisboa, para traerlos empleados en mercaderías y cosas contenidas en una memoria <sup>76</sup>. En 1573, un portugués, avecinado en Gran Canaria, de oficio cedacero, partía para Lisboa con objeto de comprar mercaderías; para ello llevaba una cédula de 200 ducados, para emplear a medias entre él y el mercader flamenco Cornieles de Manaquer <sup>77</sup>.

Otro tipo de comercio que se hacía en Portugal, a partir de 1580, era el del empleo de las mercaderías y productos traídos de las Indias; las manufacturas y objetos de consumo comprados se embarcaban luego para Canarias <sup>78</sup>.

Conocemos mal el conjunto de la carga de los navíos portugueses, cuando se trata de importación de objetos diversos. Tal vez un caso nos sirva de ejemplo. Una visita de navío, practicada por la Inquisición, en un navío procedente de Avero nos la da. Traía 160 fejes de arcos, loza de Avero, formas, sombreros, canastas de husos y tocas <sup>79</sup>.

### Balance comercial

La balanza comercial, a la vista de los datos aportados, refleja un índice positivo para Canarias en el volumen de las exportaciones, frente a las importaciones de Portugal. Conocemos el ritmo de las salidas en función de las cartas de fletamento, de crédito y de obligación. Al realizar un estudio de ellas, y haciendo hincapié en que son solo aproximativas, hay que aclarar que mientras el Archivo Histórico de Las Palmas ha sido completamente expurgado el de Tenerife falta concluirlo para llegar a obtener índices reveladores.

El conjunto de las exportaciones se revela a partir de 56 escrituras que nos dan un orden de prioridad en los productos demandados por Portugal.

El primer lugar lo ocupa el cereal (trigo y cebada) con un índice del 35 %, seguido por el vino, con el 34 %. La pez ocupa el tercer lugar en el volumen de las exportaciones con el 14 %; le va a la zaga el azúcar con el 7 %, y en un 10 % se incluyen el resto de los productos.

Frente a las exportaciones las importaciones, englobadas por bienes de equipo

---

<sup>74</sup> Mauro, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle (1570-1670)*, Paris, 1960, p. 266.

<sup>75</sup> Mauro, F.: *Europa ...*, ob. cit., p. 41.

<sup>76</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 824, s. f.

<sup>77</sup> AHPLP, Alonso de Cisneros, n.º 859, f. 102 v.º

<sup>78</sup> AHPLP, Alonso Fernández Seavedra, n.º 798, f. 390 r. Por ejemplo, en 1588 Hernando de Trigueros, cuñado de Daniel Vandama, conoce que este lo manda a Indias con mercaderías por valor de 2500 doblas. Se obliga a vender la mercancía en Indias, y lo procedido, empleado lo traerá a España. Si llegado a Sevilla la orden de Vandama es que vaya a Lisboa, íra allí y empleará lo que traiga, para traerlo a Gran Canaria.

<sup>79</sup> Archivo Museo Canario, Inquisición, legajo XLI—23. El navío iba con dirección a La Madera, pero con temporal arribó a Tenerife.

y de infraestructura, fueron reducidas, aún cuando en épocas críticas devolvió al archipiélago sus excedentes alimenticios.

Este tráfico fue directo con Portugal hasta 1640, puesto que la guerra lo arruinó, a pesar de que el gobierno español había intentado mantenerlo <sup>80</sup>.

### Puertos del comercio

El tráfico tenía unos puertos de destino y otros de despacho. Los últimos son casi siempre los mismos: en Tenerife el de Santa Cruz, para el trigo, el de Garachico para el vino, y los de la banda sur de la isla para la pez. En Gran Canaria solo destacan dos: el de las Isletas en Las Palmas y el de Melenara, en Telde.

Sin embargo los de destino son más variados y ocupan casi todo el litoral lusitano, prevaleciendo unos sobre otros. Las cifras que damos no son reales al compararlas con las dadas para el balance comercial, puesto que en los fletamentos no se consigna un solo puerto sino que se van dando escalas desde Faro a Viana. Las veces en que se citan los puertos aumenta en seis la cifras de las escrituras. En vez de dar los índices en relación a los puertos más activos vamos a darlas por orden a la cercanía al archipiélago canario.

Faro, en el extremo sur de Portugal, solo aparece una sola vez como puerto importador, con el 1,6 %; Portimano registra el mismo índice, que se aumenta en Lagos con el 5 % y en Tavila con el 6,5 %; a medida que nos acercamos a Lisboa, aumentan los porcentajes, con la excepción de Sesimbra, que solo alcanza el 1,6 %; Setúbal registra el 11,5 %.

No cabe duda que la mayor relación se mantiene con la capital del reino, puesto que los mercados locales no respondían a las necesidades de las grandes ciudades portuarias o industriales. De aquí, por supuesto, surge la relación de intercambios con Canarias y con otras partes de Europa. Lisboa refleja perfectamente esta premisa al registrar un índice superior al resto de las ciudades portuarias portuguesas, el 60 %. Más hacia el norte vuelve a decrecer el tráfico comercial con índices del 1,6 % para Avero y Viana. Luego nos encontramos con un porcentaje del 11,5 % aplicado de manera genérica a Portugal, y que muy bien podría sumarse a Lisboa.

En el campo de las exportaciones portuguesas con dirección a Canarias cambian sustancialmente los índices. Así ciudades que registran poco movimiento en el campo de las importaciones, aparecen como protagonistas en las exportaciones. El ejemplo más claro nos lo da Avero. Frente al 1,6 % en el volumen del tráfico Canarias-Portugal da el 26,4 % en el de sentido contrario, equiparándose a Lisboa que alcanza el 31,6 %. Portugal, en sentido amplio, registra el mismo porcentaje. Solo se menciona Tavira y Faro en las exportaciones de materiales de construcción con el 5,2 % cada una.

---

<sup>80</sup> Cloranescu, A.: *ob. cit.*, t. II, p. 21. Este autor sostiene como el intento del gobierno español de mantener el comercio, era para restar importancia a la rebelión o por tener esperanza de que la paz podía salvarse; sin embargo, al volver la paz, los cambios comerciales ya no eran lo que antes habían sido.

## Hombres de comercio y transporte

El tráfico tiene dos partes diferenciadas: los artífices que lo hacen posible y el medio técnico que lo permite.

Entre los primeros se encuentran los mercaderes, encargados de comprar la mercancía y buscar el transporte que la lleve a su destino.

En el campo de las importaciones son las propias autoridades canarias las encargadas de contratar la traida de productos hacia el archipiélago.

La mayoría de los comerciantes, compradores de productos agrícolas en Canarias, son de origen portugueses, aunque también aparecen imbuidos en este tráfico comerciantes de otras nacionalidades.

Estos compran la mercancía a los agricultores, pegueros y vinatoros, y luego se encargan de realizar los fletamentos con los maestres de navío. A veces ellos mismos iban en los navíos con la mercancía. Por ejemplo, el mercader Jaime de Santa Fe confesaba deber, el 10 de mayo de 1510, 12 000 maravedís, porque los había recibido en mercaderías por el mismo valor <sup>81</sup>, y se obligaba a pagarlos en Castilla o Portugal, a donde iba a vender pez.

Portugués asiduo en el mercado era Pedro Yanes, vecino de Oporto. Este compraba mercancías en Tenerife, tanto para negociarla en Lisboa como para venderla a otros portugueses. En 1510 celebra dos escrituras. En una aparece como acreedor de otro lusitano, quién le debe 8000 maravedís de moneda portuguesa, por 80 quintales de pez que le vendió, a pagar en cualquier puerto de Portugal <sup>82</sup>, y en otra él es deudor de 16 400 maravedís por 200 fanegas de trigo <sup>83</sup>.

A través de los fletamentos y de otras escrituras hemos contabilizado más de 40 mercaderes, de los cuales 28 eran portugueses. De estos el 47,5 % no consigna su procedencia, y el resto son vecinos y naturales de los mismos puertos comerciales, destacando los vecinos de Lisboa, le siguiendo los de Lagos, Oporto y Tavira.

Los castellanos también intervienen en este tráfico, pero sin tanta insistencia. Podemos citar a los andaluces, burgaleses y vizcainos.

De otros extranjeros apenas si tenemos noticia, salvo de un genovés y de un bretón.

En el campo de las importaciones son los dueños de ingenios y los regidores del cabildo los que las controlan, bien porque se trata de la compra de formas de azúcar o de trigo para el abasto de la ciudad. Cuando se importan bienes de equipo para edificaciones son las propias autoridades y los mayordomos de las fábricas de iglesias los que se encargan de las compras.

Otras mercaderías, rentables y negociables en los mercados canarios, son importadas por mercaderes a través de sus factores radicados en Lisboa, o mediante compañías. En alguna ocasión el que se encarga de la compra en Lisboa es un portugués, quién aporta tanta cantidad como el socio <sup>84</sup>.

Si el mercader es de mayor solvencia económica, nombra un agente en Lisboa para que le envíe mercancías, al ser aquele puerto receptor de los productos

---

<sup>81</sup> Gonzalez Yanes, E. y Marrero Rodríguez, M.: *ob. cit.*, doc. 1332.

<sup>82</sup> Clavijo Hernandez, F.: *ob. cit.*, doc. 366.

<sup>83</sup> *Idem*, doc. 455.

<sup>84</sup> AHPLP, Alonso de Cisneros, n.º 859, f. 102 v.º

enviados de las Indias. Un ejemplo significativo es el de Daniel Vandala, mercader flamenco, comerciante con las principales plazas europeas, con África y con Indias. Nombra como agente suyo en Lisboa a su cuñado, Hernando de Trigueros, a quién asimismo en otras ocasiones envía a Indias. Sabemos de su estancia en Lisboa por un poder que da al almojarife de Setúbal, Miguel Osorio, para cobrar de un mercader, vecino de Lisboa en la calle de las Chagas, cama, aderezos de casa y otros objetos que le dejó en guarda <sup>85</sup>; cobrados venda lo que le parezca y el resto se lo envíe a Gran Canaria.

El transporte, barcos-navíos-carabelas, es de producción portuguesa. En el se cargaba tanto las mercancía exportada como la importada.

Los maestros y tripulación precedían de Lisboa, Setúbal, Aveiro, Faro, Tavira y Matusinos. En alguna ocasión encontramos como maestro a un vecino de Provenza, Francia.

Los barcos eran de tamaño reducido, entre 35 y 80 toneladas, y su personal no pasaba de 12 personas: 10 marineros, un piloto y un maestro.

Las embarcaciones fondeaban en los puertos y caletas isleñas y cargaban la mercancía con barcas, bateles o carabelones de servicio. Como recogían productos en varios puertos de las islas, iban costeandolas y pasando de una a otra; la ruta más transitada en este comercio era: Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote. En Portugal también hacían varias escalas: Sesimbra, Setúbal y Lisboa, aunque normalmente antes de entrar en la capital hacían una última escala en Cascais.

El aforamiento de los barcos se hacía por toneladas, aunque dependía de los productos. Si era cereal la tonelada equivalla a 26 fanegas o 120 quintales de Portugal; el azúcar a cuatro cajas, la pez a 22 quintales y el vino a 2 pipas.

El costo de los fletes dependía del contrato, pues a veces se pagaba por toda la capacidad del navío y otras por toneladas. El flete total de un barco se estimaba entre 25 000 y 37 000 maravedís; la tonelada de cebada y de trigo se pagaba entre 450 y 750 maravedís, dependía el costo de las fechas y de las ofertas de navíos; por el transporte de un quintal de pez se pagaba 160 maravedís, y por el vino a razón de 2400 maravedís por tonelada. El costo del flete, normalmente, estaba en relación al precio de los productos y a la demanda de estos.

---

<sup>85</sup> AHPLP, Alonso Fernández Saavedra, n.º 798, f. 187 r. Lo que debe cobrar es: un escritorio nuevo de cedro, hecho en la isla de la Tercera, con dos llaves, 1 flistolote con sus aderezos, 1 cama tornada con sus barandillas nuevas de palo blanco, 2 arcos medianas labradas de costura, con sus llaves, hechas en la Tercera, 2 sillas rasas sin espaldar, de asentar nuevas; 49 libras de goma fina, que le costo a 2 reales libra; 2 pipas vacías que le costaron en Lisboa 1000 maravedís; 2 canastas grandes llenas de búcaros colorados que tenían 800 jarros; 2 cuartos de bota vacíos, 1 caja mediana dentro de la cual había unas tresdes, 1 asador nuevo de hierro, 2 gavetas nuevas de cedro, hechas en la Tercera; 2 docenas de lebrillos verdes, grandes de amasar, 44 servidores que llaman camareros, vidriados de verde, que le costaron a real cada uno en Lisboa; 33 camareros, más pequeños, y 14 lebrillos pequeños de a media fanega, que le costaron a 2 reales cada uno; 4 fejes de colcha amarados y liados que le costaron a 400 maravedís, moneda de Lisboa; 4 cobertores de lana blanca con sus vetas coloradas, grandes, que le costaron a 20 reales cada uno; 1 estera de junco blanca, de sala, 1 candelero de poner candil y 1 candelero de madera torneado que le costó 1 cruzado, 1 escordón (?) prieto de la India de Portugal, 10 palmatorias de madera para muchachos de escuela, 15 esteras de junco de cargazón que le costaron a 3 reales cada una; 1 cestillo de la isla de la Madera, 1 cota nueva de maia sin mangas, lo qual le dejó en guarda.

### Pasajeros a Portugal

Es conocida la llegada de portugueses al archipiélago canario, atraídos por el comercio con los territorios africanos, por la esperanza que muchos abrigaron de trasladarse a América desde Canarias, por la proximidad de Madera y por la escasa posibilidad que el archipiélago madeirense debía ofrecer por encontrarse ya bastante poblado<sup>86</sup>. Su llegada es consentida y aprobada en los primeros momentos, pero luego se restringe y incluso se prohíbe<sup>87</sup>.

La salida de emigrantes hacia Portugal no se conocía, aun cuando tengamos noticias de la estancia en Lisboa de agentes comerciales canarios. Esta emigración, pequeña en volumen, se inicia en 1571, según nuestras fuentes, y a partir de ahí hemos contabilizados 27 personas.

Las particularidades de estos viajeros es que son de prestigio, gentes que habían ostentado cargos administrativos y políticos en las islas. Embarcan hacia Portugal con su familia, criados e esclavos.

Del total los que contratan los navíos son ocho: el mercader Francisco de Velasteguí y un compañero, el capitán don Juan de Benavides, gobernador que había sido de Gran Canaria<sup>88</sup>, el regidor Bernardino de San Juan, el licenciado don Diego del Aguila, gobernador de Gran Canaria en época anterior<sup>89</sup>, el licenciado Francisco Palomino, visitador de la Audiencia, el alférez Juan Niño, y doña Leonor de Godoy, mujer del mercader genovés Diego de Mayuelo.

La calidad de las personas hace pensar que van a Portugal por asuntos de negocio o de estudio, pero también es cierto que algunos de ellos, al haber ocupado cargos en las islas, prefieren poner tierra por medio y emigrar a otro país.

Los que embarcan por motivos comerciales, se delatan por su carga. Un mercader viaja con su criado, matalotaje, cama y lo que ha de tomar de alimento durante el viaje<sup>90</sup>.

Don Juan Pacheco de Benavides parte de Gran Canaria, al poco de ser sustituido de su cargo; van con él ocho personas, siete cajas y un gallinero<sup>91</sup>; el licenciado Diego del Aguila, excomulgado en 1565, viaja con su casa y gente<sup>92</sup>. Otro lleva entre su equipaje algunas mercancías: cajones de conserva y cajas de azúcar<sup>93</sup>, y hay también quien viaja con sus amas y esclavos<sup>94</sup>.

Normalmente en estos viajes, al ser personas pudientes, no van en calidad de simples pasajeros, sino que fletan todo el barco, pagando por ello entre 25 000

<sup>86</sup> Perez Vidal, J.: *Esbozo ...*, art. cit., p. 375.

<sup>87</sup> Lobo, M.: *Protocolos ...*, *ob. cit.*, doc. 987. El 1521 el escribano daba fe que en aquel día, 9 de agosto, una nave portuguesa había desembarcado gente en el puerto de Santa Cruz de Tenerife sin licencia y sin traer fe de donde venían, en contra de las Ordenanzas.

<sup>88</sup> Viera y Clavijo, J.: *ob. cit.*, t. II, pp. 937 e 938. Fue gobernador de la Isla dos veces, en 1559 y en 1572.

<sup>89</sup> *Idem*. Fue gobernador entre 1562 y 1565. Volvió posteriormente a Gran Canaria en calidad de provisor del obispo don Cristóbal Vela. En 1586 fue nombrado arcediano de Fuerteventura.

<sup>90</sup> AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, n.º 830, f. 449 r.

<sup>91</sup> AHPLP, Alonso de Balboa, n.º 777, f. 138 r.

<sup>92</sup> AHPLP, Francisco Méndez, n.º 820, f. 82 r.

<sup>93</sup> AHPLP, Bernardino Rosales, n.º 886, f. 575 v.º El alférez Juan Niño viaja con su criado, caja o matalotaje, más una caja de azúcar y dos cajones de conserva.

<sup>94</sup> AHPLP, Antonio Lorenzo, n.º 815, f. 269 v.º

maravedís y 50 000. Cuando van como pasajeros solo pagan su billete o flete, y el de sus criados; por 4 personas paga uno de ellos 13 200 maravedís; en este último caso se le concede parte del alcazar del navío.

El destino de estos viajeros es variado: *Avero, Setúbal, Lagos, Lisboa, Cascais.*

Es posible también que estos pasajeros no vayan a Portugal con el propósito de quedarse en el país, sino tomar a partir de aquí la ruta hacia Castilla, a donde era más fácil llegar, por lo corto del trayecto, desde Portugal que desde Sevilla o Cádiz. Por ejemplo, al licenciado del Aguila le era más sencillo y rentable pasar de *Avero a Salamanca, donde se había licenciado en leyes, que de Andalucía.*

*Manuel Lobo Cabrera*

Universidad de La Laguna (Tenerife)