MANUEL LOBO CABRERA

EL COMERCIO DE CEREALES ENTRE TENERIFE Y PORTUGAL EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XVI

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

UNIVERSIDADE DOS AÇORES
PONTA DELGADA • 1995

ÍNDICE

Volume II
ESTUDOS INSULARES

Alfredo Pinheiro Marques, *The discovery of the Azores and its first repercussions in cartography* 1

Carlos Guilherme Riley, *As ilhas e a abertura da fronteira oceânica* 33

José Damião Rodrigues, *Sociedade e administração nos Açores (séculos XV-XVIII): o caso de Santa Maria* 65

Manuel Lobo Cabrera, *El comercio de cereales entre Tenerife y Portugal en el primer tercio del siglo XVI* 85

Nelson Veríssimo, *Jurisdição eclesiástica versus jurisdição secular* 97

António Alves Soares, *Estudantes açorianos na Universidade de Salamanca (até 1800)* 111

Maria Margarida de Sá Nogueira Lalanda, *Do convento de Jesus, na Ribeira Grande (S. Miguel), no século XVII: as cartas de dote para freira* 127

Avelino de Freitas de Meneses, *Contestação popular e impiedade régia: o motim de Angra em 1757* 175

Margarida Vaz do Rego Machado, O milho nos finais de setecentos na ilha de S. Miguel 189

Fátima Sequeira Dias, *A importância da «economia da laranja» no arquipélago dos Açores durante o século XIX* 241

Maria Isabel João, *As reacções ao ultimatum nos Açores* 259

Maria da Conceição Vilhena, *Quatro prisioneiros africanos nos Açores* 281

Carlos Cordeiro, *Regionalismo e anti-republicanismo (1910-1918). José Maria Raposo de Amaral* 317

Helena Paula Carvalho e João Pedro Bernardes, *Intervenção arqueológica no antigo Colégio dos Jesuítas de Ponta Delgada - Breve notícia* 327

Recensões críticas 327

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

EL COMERCIO DE CEREALES ENTRE TENERIFE Y PORTUGAL EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XVI

por
MANUEL LOBO CABRERA *

Los archipiélagos atlánticos una vez descubiertos y colonizados tuvieron destinos similares, a pesar de pertenecer a reinos diferentes. Su medio físico y su situación en el Atlántico los convirtió en un lugar estratégico de primer orden, tanto como escala en la fase de expansión de la navegación a vela como por sus contactos con los continentes europeo, africano y americano. Su orientación económica, como productores de materias primas demandadas en Europa los va a insertar a la vez en los grandes circuitos comerciales de la época, integrándose así en las relaciones mercantiles de la economía-mundo. Sin embargo cada archipiélago y cada una de sus islas mantiene constantes diferentes en función de sus peculiaridades geográficas y su dedicación a la producción, aunque todas entablaron relaciones mercantiles con aquellos puntos que demandaban sus productos. Cada mercado externo tuvo para las islas una trascendencia diferente en función del propio ritmo del tráfico y de la tipología de las exportaciones e importaciones. Distintos estudios avalan esta tesis y entre ellos los de la desaparecida Dra. Maria Olímpia da Rocha Gil, centrados en el archipiélago azoreano. Nosotros le queremos rendir homenaje analizando las relaciones comerciales que mantiene una de las Canarias, Tenerife, con el Portugal continental y con sus plazas

* Universidade de Las Palmas de Gran Canaria (Canárias).

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

africanas, a través de uno de los productos demandados por el reino lusitano en el primer tercio del siglo XVI: el cereal.

Las Islas Canarias fueron para Portugal y así se ha demostrado en los diferentes estudios un apéndice de Portugal por muchas razones, entre ellas porque acogieron a los lusitanos como tierra providencial, tanto como pobladores como transeúntes, de ahí la impronta dejada en la lengua, la etnografía, el folclore [1], pero también porque igual que el litoral portugués nutría a las islas de transporte y artículos necesarios para la nueva sociedad, Canarias se convirtió en un mercado necesario y capaz de ayudarle a sortear las continuas crisis carenciales padecidas en aquel territorio [2]. En este sentido Tenerife, gracias a las medidas previsoras de su primer adelantado, Alonso Fernández de Lugo, que le permitió ser autosuficiente en granos en poco tiempo, pudo exportar tempranamente sus excedentes [3], especialmente hacia tierras portuguesas, por ello quizá la afirmación de nuestro ilustrado Viera y Clavijo, cuando dice que fueron los portugueses «los primeros amigos del país que hicieron en él su comercio» [4].

La corona portuguesa había previsto la necesidad de pan para abastecer a su población, por ello desde que descubre los archipiélagos de Madeira y Azores, los convierte, primero a uno y luego a otro, en los graneros del continente, de tal modo que a partir de la década de 1470, Madeira pasa de ser un mercado exportador a convertirse en importador, siendo su principal abastecedor el mercado azo-

---

[1] Vid a este respecto los estudios de PÉREZ 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; *Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria*, en «Homenaje a Elías Serra Rafols», I, La Laguna, 1970, pp. 371-390; *Influencias portuguesas en la cultura tradicional canaria*, «Actas do I Congresso de Etnografia e Folclore», Braga, 1956, pp. 321-328.

[2] LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudo aproximado*, «Revista de História Económica e Social», 19, Lisboa, 1987, pp. 1-16.

[3] 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.

[4] VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1967-1971, T. II, p. 112.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

reano [5], y así lo confirma Mauro cuando dice que el trigo de Azores abastecía en gran parte a Lisboa [6], sin embargo al no ser suficiente el producido en aquellas islas, los lusitanos ven la posibilidad de importarlo de Canarias, convirtiéndose la isla de Tenerife en la exportadora por excelencia. De hecho en la citada isla sus dirigentes se habían preocupado por obtener abundancia de pan con una doble finalidad: abastecer a un vecindario en continuo crecimiento y conseguir excedente suficiente para exportarlo, con la consiguiente licencia real. La concesión real de permiso se dio en 1512, y con ella se permitía sacar el tercio de la cosecha siempre que hubiese seguridad de que no escaseaba, en parte porque la misma beneficiaba a la mayoría de los vecinos [7]. Sin embargo antes de esa fecha se permitía la salida de cereales, y así se confirma que al menos desde 1504 comienza el tráfico directo con Portugal, pues en dicho año los Reyes piden información al gobernador de Gran Canaria sobre la acusación presentada contra Alonso Fernández de Lugo, gobernador de Tenerife y La Palma, por haber permitido el envío de barcos cargados de pan para Portugal [8]. En años sucesivos se registran denuncias similares. Las mismas tienen su base, pues en los registros notariales se comprueba la salida de trigo y cebada con destino al reino lusitano [9], en especial en aquellos años en que a la pestilencia se sucedía el hambre en Portugal, años que coinciden con la llegada a Tenerife de navíos lusitanos en busca de trigo y cebada [10].

---

5 SERRÃO, J.: *Le blè des îles atlantiques: Madère et Açores aux XV^e et XVI^e siècles*, «Annales E.S.C.», IX, 3, 1954, pp. 337-341; MAGALHÃES GODINHO, V.: *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, 1963-1971, vol. III, pp. 233-240.

6 MAURO, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969.

7 LA ROSA, L. de y M. MARRERO: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife. V, 1525-1533*, La Laguna, 1986, p. 37.

8 AZNAR VALLEJO, E.: *Documentos canarios en el Registro del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981. El documento está fechado en Medina del Campo el 10 de julio de 1504.

9 CLAVIJO HERNÁNDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 455. En 1510 Pedro Yanes, vecino del Puerto de Portugal, estante en Tenerife, reconoce deber a un vecino cierta cantidad de maravedís de la moneda de Portugal, por 200 fanegas de trigo que le había comprado.

10 SERRA RAFOLS, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507*, La Laguna, 1949, Acuerdos 503 y 511.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Después de la concesión de la licencia de saca es cuando en realidad se observa un mayor movimiento en el tráfico, pero a pesar de ello sigue habiendo transgresión, puesto que se sacaba más cereal del permitido ante la demanda exterior. Esto hace que se imponga un mayor control por parte de las autoridades y se limite el número de puertos por donde debía embarcarse el pan. Además cuando los tiempos vienen malos se limita por parte del cabildo la exportación, sin embargo el control no debió ser muy rígido, puesto que en los mismos años en que se prohíbe hallamos fletamentos que demuestran todo lo contrario; del mismo modo también se limita el tráfico cuando existe constancia de peste en alguno de los puertos portugueses, así en 1525 se ordena que aquellos que viniesen de

> «partes donde mueren, no les consientan saltar en tierra ni sacar ropa e si quisieren vengan al puerto de Santa Cruz, donde se proveerá justiçia, e los lugares donde se an de guardar son de la ysla de la Madera e Lisbona e Canaria» [11].

A comienzos de 1526 se repite el mismo mandato, y curiosamente por esa misma fecha partían con destino al Algarbe y a Lisboa tres carabelas cargadas de trigo.

La exportación del cereal y la concesión o no de su saca ocupó gran parte de la sesiones del cabildo tinerfeño en especial en aquellos años más malos, en donde a la escasez se unía la llegada de nueva población en busca de sustento; así en noviembre de 1531 se prohíbe sacar trigo porque

> «este presente año a sido muy estéril e muy falto de pan, así en esta ysla como en otras partes, espeçial en Portugal, a cuya cabsa aviéndose cogido aquí muy poco pan an venido, así de Castilla como del reyno de Portogal mucha gente...» [12].

[11] ROSA, L. de la y M. MARRERO: *Op. cit.*, p. 93.
[12] Idem, p. 327.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

El tráfico

El tráfico directo entre Canarias y Portugal se inició realmente desde los momentos inmediatos al fin de la conquista, en parte porque merced al movimiento portuario arribaron a las islas pobladores lusitanos de distinto origen y también porque nuestros primeros transportes y marineros eran naturales de Portugal. En cuanto a las relaciones mercantiles fueron también fluidas, pues los puertos del litoral portugués abastecían a Canarias de todos aquellos bienes de equipo necesarios a la nueva sociedad, y a la vez se llevaban nuestras producciones. En el caso de la isla de Tenerife, tal como hemos indicado, desde 1504 se tiene constancia de tales relaciones, aunque en los primeros años el tráfico no es muy abundante. En torno a 1510 ya se aprecia un incremento del número de navíos que transitan por los puertos tinerfeños con el objeto de cargar productos de la tierra, en especial pez, artículo demandado en el litoral lusitano para la construcción naval. Sin embargo es a partir de la concesión de la saca de cereal cuando aumenta el número de embarcaciones, coincidiendo además con la escassez y carestía del producto en el mercado portugués.

En la década de los veinte se registra una media de seis embarcaciones anuales, aunque en algún año se llega a contabilizar la salida de unos 18 navíos como sucede en 1522, que en su mayoría parten de Tenerife cargadas de trigo y cebada. Los navíos utilizados eran los propios del atlántico, navíos y carabelas, de fabrica portuguesa, que igual que se utilizaban en otros tráficos [13] y eran puestos en venta en el mercado insular, se utilizaban en esta travesía. Son navíos por lo general de poco porte, entre 40 y 80 toneladas, que van cargados a tope, y que realizan una ruta directa entre Tenerife y Portugal. No obstante no todo el tráfico lleva por destino los puertos continentales, sino que también es el archipiélago canario junto con el de Azores el que provee de cereal a las plazas africanas [14]. Es quizá en los años

---

[13] LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988.

[14] CRUZ, M. A.: *O trigo açoriano em Marrocos (século XVI)*, «Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)», Angra do Heroísmo, 1984, pp. 625-648; MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, p. 240.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

en que el archipiélago azoreano no puede abastecer toda la demanda de las plazas de Marruecos, cuando Tenerife se convierte en su principal proveedor. Son las plazas situadas más al sur y por lo tanto las más cercanas al archipiélago canario que demandan el cereal insular; son ellas Azamor, Mazagán, Safí y el Cabo de Aguer. Es decir las situadas en una zona que tenía una producción intermitente y que, a veces, se abastecía de la región del norte, más rica en cereales [15], y de Madeira y de Azores. El tráfico con estas plazas se registra a partir de 1520, década de escasez en aquella zona, a causa de la sequía, así tenemos registrados tres cargamentos con destino al cabo de Aguer, unos cinco a Safí y tres a Azamor, sin contar otros que tienen rutas alternativas. A esta región lo más que se enviaba era cebada, aunque también excepcionalmente se remite trigo. Las travesías a estos puertos africanos, suelen estar condicionadas a la posibilidad de no encontrar otro mercado mejor, así una nave con destino a Sevilla puede ser desviada si así lo estiman los mercaderes a los puertos de Safí o Mazagán [16].

El Portugal continental es sin lugar a dudas el mejor mercado donde se colocan los excedentes del cereal tinerfeño, y dentro de él era Lisboa la plaza que más demandaba el trigo canario, en especial en aquellos momentos en que el hambre, provocado por la falta y escasez de cereal era uno de los principales problemas que preocupaba al municipio como a sus gobernadores, de ahí que para garantizar el abastecimiento de la metrópoli se dictaren exenciones aduaneras y otros privilegios que se hicieron extensivos a favor de otras ciudades marítimas [17], por ello no es extraño encontrar en Tenerife a la procura de pan a factores del rey portugués, así por ejemplo en 1527 encontramos en La Laguna al vecino de Lisboa, Martín Báez, mozo de cámara del rey de Portugal, recibiendo de un mercader genovés 1.000 cruzados de oro por virtud de una carta de crédito

---

15 *Idem*, p. 630.

16 RIVERO SUÁREZ, B.: *Protocolos de Juan Márquez (1521-1524)*, La Laguna, 1992, doc. 462.

17 MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, p. 223.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

de un tal Juan de Odón para emplear en cebada por mandato del rey portugués [18].

Las necesidades sufridas por la capital del reino en este primer tercio del siglo XVI se constata por la continua salida de embarcaciones desde Tenerife con aquel destino. De un total de unas 50 embarcaciones salidas de los puertos insulares casi la mitad lleva por destino aquel mercado, sin contar aquellas que genéricamente se dirigen a Portugal, y aquellas otras que llevan travesías más largas, con estancia en distintos puertos, entre ellos el de Lisboa y Cascais, así en 152[illegible] se fleta un barco para cargar 1.000 fanegas de cebada para la ciudad de Lisboa o Setúbal con escala en cada uno de estos puertos [19], e incluso Lisboa figura en otro fletamento como el destino final, después de una ruta que tienen como primera escala el archipiélago de Madeira [20], o Lagos y Sesimbra [21], para arribar al puerto de Lisboa, previa escala en Belém [22].

Después de Lisboa destacan los mercados de Setúbal y Sesimbra, seguidos de otros puertos del Algarbe, y ocasionalmente Oporto y Aveiro, así en 1523 se fleta un navío a un mercader portugués para cargarlo de trigo y pez, y llevarlo al puerto de Portugal (Oporto), Aveiro o Vila do Conde [23]. La dirección del trigo está, por tanto, en relación con aquellas zonas marítimas, donde hay mayor escasez de pan, en

---

18 GALVÁN ALONSO, D.: *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, La Laguna, 1990, 2 vols., doc. 1.665. Anteriormente Martín Báez había celebrado otra escritura por la cual se daba por recibido del genovés de 630 cruzados en virtud del crédito, mientras que el genovés reconocía deber a Báez y a Vicencio Anbrum, factor del rey de Portugal en el cabo de Aguer, 3.600 alqueres de trigo, para poner a su costa en la plaza africana: doc. 1.454.

19 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, 1988, 2 vols., doc. 799.

20 GALVÁN ALONJSO, D.: *Op. cit.*, doc. 35.

21 · *Idem*, doc. 1.378. En este fletamento se le da opción al mercader o a la persona que fuese con la carga para poder descargar en Lagos, Sesimbra, Lisboa u otro puerto del Algarbe.

22 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, doc. 662.

23 COELLO GÓMEZ, M. I. y OTROS: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 970. En este caso el mercader está obligado a darle al maestre un piloto para la entrada a estos puertos.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

parte porque en ellas concurrían mayor cantidad de gente que la que la tierra podía sustentar [24].

En relación a Tenerife la salida del cereal se realizaba en principio por todos los puertos y surgideros hasta que se limita sólo a dos puertos: Santa Cruz, embarcadero principal y vía de contacto de la ciudad de La Laguna con el exterior y el de Garachico en el norte. El haber restringido la salida del cereal por estos dos lugares fue a propuesta de las autoridades para evitar las transgresiones que se cometían en la saca del pan y sobre todo para llevar una mayor vigilancia y control [25].

Otros productos también demandados por los portugueses, en especial la pez, tiene su salida natural por los puertos de la banda sur, cercanos a los lugares donde estaban ubicados los hornos donde se obtenía el producto [26].

El transporte de este tráfico es controlado casi integramente por lusitanos, oriundos en su mayoría del Algarbe, así abundan los naturales de Tavira. Estos, por lo general, son los propietarios de los navíos, que bien vienen fletados desde Portugal o realizan el contrato en la isla de Tenerife. Lo normal es que sus servicios sean requeridos por mercaderes y factores que negocian con trigo, para fletar el navío «al través» o como se suele indicar en los documentos «de proa a popa» para cargarlo tanto de cebada como de trigo, aunque también, a veces, se fleta para llevar una cantidad determinada, entre 1.000 y 2.000 fanegas de granos, o se hace el contrato por tonelaje, entendiéndose 24 y 26 fanegas por tonelada en función de que fuera cebada o trigo. La mercancía se comprometen los maestres a recibirla en cargadero, a la lengua del agua, con su tripulación y barca para llevarla al navío. Una vez cargado el mismo se obligan a partir hacia el puerto o los puertos de destino, donde se hicieran las escalas contratadas para descargar el total o parte de la mercancía, dando

---

24 MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, p. 220.

25 ROSA, L. de la y M. MARRERO: *Op. cit.*, p. 38.

26 Así en unión de los fletamentos realizados para cargar pez con destino a Setúbal, Lisboa y Oporto se toma como puerto de carga el de Abona: GONZÁLEZ YANES, E. y M. MARRERO RODRÍGUEZ: *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510*, La Laguna, 1958, doc. 1.365.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

para ello un plazo prudencial, al cabo de los cuales se pagaría el costo del flete. Este variaba en función del tipo de contrato realizado, aunque lo normal era pagar por tonelada de carga, entre 450 y 750 maravedís de la moneda portuguesa, en función de la época, el recorrido y las escalas. Un viaje directo a Lisboa devengaba un flete en torno a los 600 maravedís, pero cuando el periplo se amplia aumenta el costo, así una travesía con escalas en Lisboa y Oporto aumentaba el precio hasta los 750 maravedís. Estos fletes se pagaban libres de derecho de entrada en los puertos.

También a bordo del navío, junto con la mercancía solía ir el mercader o un agente suyo, libre de flete, a quien el maestre se obligaba a darle durante el trayecto agua, sal y leña. En estos viajes, al no llevar implícito seguro, el maestre y el mercader se hacen responsables conjuntamente de todas las trabas y percances que sucediese al navío durante el viaje, repartiéndose la responsabilidad entre ambos: un tercio para el mercader y dos tercios para el maestre y compañía según «el uso y costumbre de España». También si el fletamento se hacia para puertos distintos al de Lisboa, bien para descargar en otros surgideros continentales o en las plazas lusoafricanas, el mercader se obligaba a poner el piloto que fuese necesario y conocedor de la zona[27]. Otras veces el comerciante se obliga a pagar los derechos de avería, antes de partir el navío, para reparo de la cubierta y mangueras de la carabela[28], además de entregar al maestre estoperones, mangueras y calafates para que adobasen la cubierta, además de la pez, aceite y estopa necesaria[29]. Por último el maestre se obligaba a dar el navío estanco de quilla y costados, con sus buenos mástiles, redes, anclas, barca, remos y tripulación, según los navíos que hacían semejantes viajes, y al cumplimentar la escritura obliga el propio navío mientras que el mercader hacia lo propio con la mercancía.

---

27 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, doc. 1.074. Así lo hace el mercader Pedro de la Nuez para la escala en Azamor.

28 Consta así en un fletamento otorgado en 1526 ante el escribano Bernardino Justiniano: GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 35.

29 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, doc. 682.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Carga

Saber el total de la mercancía remitida desde Tenerife a Portugal y a las plazas africanas en este período que nos ocupa es difícil, en tanto en cuanto que muchas veces en los contratos no se especifica claramente ni la cantidad ni el producto, pues en ocasiones solo se dice que se realiza el fletamento para llevar el navío con carga, o con mercancías. Otras veces sabemos que tipo de producto es el remitido, pero no la cantidad, aunque esto es posible averiguarlo aproximadamente en función del porte del navío y de si el mismo había sido contratado al través o no. A pesar de estas limitaciones algo si esta claro y es que el principal artículo remitido por Tenerife al reino lusitano es cereal en sus variantes de trigo, cebada y a veces centeno.

La cebada es el artículo más demandado, pese a ser un cereal secundario, empleado como alimento de caballos en algunos países del sur [30], cuyo pan alimentaba más que el del trigo y el de centeno; no obstante ante la carestía y escasez del trigo Portugal importaba de Tenerife mayor cantidad de cebada que de trigo, orientada a alimentar a las clases menos pudientes, a través del pan que era consumido masivamente. En los años comentados y especialmente en la década de los veinte, salieron por los puertos tinerfeños con destino al reino portugués y plazas africanas, que son las que más demandan cebada, en torno a unas 10.000 fanegas sin contar unas diez y seis embarcaciones que van cargadas del mismo artículo, aunque no especifica la cantidad. Si estimáramos que estos navíos tenían un aforo en torno a las 50 toneladas y sabiendo que la tonelada de cebada era igual a 24 fanegas, tendríamos que en esas embarcaciones se transportaron un total cercano a las 20.000 fanegas, que sumadas a las anteriores harían 30.000 fanegas.

El trigo le sigue a la zaga. Se sabe que de este artículo existían distintas variedades en función de la calidad, pero en la documentación apenas se especifica, sino que solo se habla de trigo bueno, seco y enjuto. Era este un artículo más apreciado y demandado por

---

30 BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. I. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Madrid, 1984, p. 80.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

las clases más pudientes. Además en Tenerife su exportación estaba más controlada, y por ello cuando se realizan las tazmías se tienen en cuenta la cantidad de trigo en relación al número de personas, por esta razón el número de fanegas exportadas a Portugal es menor. Tenemos constancia en números absolutos de la salida de unas 7.210 fanegas, además de cinco fletamentos en donde este cereal es el objeto de la carga. Esto grano tiene como destino prioritario la ciudad de Lisboa, que es la que más lo demanda y la que más lo necesita.

El centeno, también considerado como el pan de los pobres, figura en los embarques como algo testimonial. Sólo 50 fanegas son embarcadas con destino a Portugal y más concretamente a Setúbal [31].

Fuera de los cereales, aunque Portugal importa de Tenerife distintos artículos en pequeñas cantidades, el más importante es la pez, producto obtenido por destilación de la madera de pino. Su producción a la vez que perjudicaba a los bosques, tenía como aliciente el aporte económico de su exportación. Esta industria estaba asociada además a los portugueses, que eran quienes la fabricaban y explotaban, por ello se les acusa de que una vez obtenido el beneficio se marchaban a sus tierras con el dinero [32]. La demanda de la misma estaba relacionada con la industria naval, pues era muy apreciada para calafetar los navíos. Hemos de decir que eran los lusitanos los que más compraban este artículo, de ahí que las primeras relaciones de Portugal con Tenerife estuvieran relacionadas con esta sustancia. Los cargamentos de pez se hacían solos o asociados al cereal y a otros artículos. Hemos constatado la exportación de unos 1.490 quintales de pez, además de otros cargamentos, que tanto se remiten a Lisboa como a Setúbal, Lagos, Tavira y Oporto.

Finalmente tenemos constancia de la remisión de tablado y quesos tanto al Portugal continental como a las plazas africanas, así en 1522 un maestre de navío fleta el mismo a dos vecinos para cargar a bordo 23 docenas de tablado y 100 quesos con destino a Safí, con el objeto

---

31 En 1531 un portugués, vecino de Setúbal se obligaba pagar 75 tostones en aquella villa por 50 fanegas de centeno que había comprado, una vez que el navío arribase a aquel lugar: MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Extractos de los protocolos de los Realejos (1521-1524 y 1529-1561)*, La Laguna, 1992, doc. 308.

32 ROSA, L. de la y M. MARRERO: *Op. cit.*, p. 46.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

de intercambiarlos allí por esclavos u otra carga [33], y en 1527 un vecino de Faro, maestre de carabela, la fleta a un mercader para que en ella navegue 524 fanegas de cebada, 350 quintales de pez y 18,5 quintales de quesos en 303 quesos con destino a Lagos, o Sesimbra o Lisboa, o a otro puerto del Algarbe [34].

En contrapartida a estas exportaciones Portugal surtía a la Isla le aquellos productos necesarios a la población. Conocemos los ırtículos importados pero no las cantidades. Así existe constancia de la entrada en Tenerife de esclavos procedentes de Portugal [35], de bestias [36], y especialmente de materiales de construcción como cal y tejas [37]. Asimismo el material bélico se consigue en Lisboa a cambio de trigo y así se prevé comprar con él dos piezas de artillería [38].

Sin embargo lo que más se importa y se vende en los puertos insulares es el transporte, así carabelas y navíos de fábrica lusitana son vendidos en la isla de Tenerife, a vecinos y mercaderes, para utilizarlos en el tráfico que mantiene la Isla con otras partes de Europa. Desde bien pronto, y a causa de la necesidad de tonelaje son

---

33 COELLO GÓMEZ, M. I. y OTROS: *Op. cit.*, doc. 154. El maestre se compromete a fletarles allí el navío al través para traer todo lo que le cupiera a bordo, con tal que pudiese traer dos esclavos y dos muchachos como pajes del navío.

34 GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 1.579.

35 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, docs. 130 y 131: en 1520 el mercader portugués Fernán Rodríguez, vecino de Almada, se obliga traer al puerto de Garachico a Juan Clavijo 4 piezas de esclavos, prietos, de edad de 20 hasta 25 años cada uno, 3 machos y una hembra, a pagar en cebada a 10 maravedís menos por fanega del precio estipulado para la misma, con saca.

36 *Idem*, doc. 411. En 1521 el vecino Antón Fernández, testigo presentado por Bartolomé de Fuentes, declara que sabe que Vicente González vendía sus bestias porque le dijo que de Portugal traería otras más baratas.

37 *Idem*, docs. 876 y 1.344. En 1522 el alcalde de Garachico manda depositar 1.000 tejas en poder de Hernán Báez de un navío que vino de Lisboa y en 1524 un maestre de navío, vecino de Tavira, reconoce que trajo cal de Portugal.

38 En 26 de agosto de 1532 el cabildo de Tenerife proponía que «porque al presente el Concejo no tiene dineros syno trigo que se venda tanta cantidad de trigo quanto baste para hacer lo suso dicho e se busques mercadores que en Lisbona den la cantydad de los dineros porque se vendiere en dicho trigo..., e que en Lisboa se hiziesen los dichos tiros e todo lo demás»: ROSA, L. de la y M. MARRERO: *Op. cit.*, pp. 372-373.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

puestas en circulación algunas de estas embarcaciones [39], así en 1510 el vicario Juan Yanes, de ascendencia portuguesa, reconoce deber a Gonzalo Fernández 75.000 maravedís por resto de una carabela que le había comprado en 90.000 maravedís, ya que el resto se lo había pagado en dinero y en trigo [40], y en ese mismo año un lisboeta traspasa su navío, de unas 30 toneladas a tres personas por valor de 20.000 maravedís [41]. Avanzado ya el siglo y a causa de la mayor necesidad de transporte, este aumenta su valor, lo cual tiene su aliciente para los vendedores, como es el caso de Juan Andrea, vecino de Leza, que vende su carabela a tres vizcaínos con su barca y aparejos de servicio por 310 cruzados [42]. Posteriormente los vascos cargan la carabela de trigo, cebada, pez y otras mercancías para llevarlas a Portugal o a Galicia.

Este comercio mantenido entre Portugal y Tenerife en este primer tercio del siglo se va ampliando a lo largo de la centuria, con las exportaciones de nuevos productos producidos en la Isla, como vino, barilla e incluso altramuces [43].

Mercaderes

La actividad de los hombres del comercio en este ramo mercantil es bastante particular. Los negocios relacionados con el cereal y con aquellos otros artículos que se exportan desde Tenerife hacia Portugal suelen ser llevados personalmente por un mercader, sin mediar en ellos la típica asociación de compañía con factores y agentes en la plaza productora, tan común en los tratos que se mantienen con otras partes de Europa.

En el caso que nos ocupa lo más normal es que el comerciante se encargue directamente de la compra del grano o lo cambie por

---

39 FABRELLAS, M. L.: *Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife*, «Revista de Historia», 105-108, La Laguna, 1954, pp. 37-46.

40 CLAVIJO HERNÁNDEZ, F.: *Op. cit.*, doc. 374.

41 *Idem*, doc. 406.

42 GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 2.335.

43 CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803*, T. II, S/C. de Tenerife, 1977, pp. 21 y 446.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

artículos que el ha traído, flete el navío, viaje a bordo con la mercancia y la descargue y la venda en el puerto de destino. Estas características pueden estar en relación con el conocimiento que se tenga del mercado consumidor, de modo que aprovechen el momento propicio y la escasez de trigo y cebada para ir a buscarlo personalmente allí donde abunda y a buen precio, por eso sobresalen en este ramo los mercaderes lusitanos, en su mayoría naturales y vecinos de los mercados receptores, seguidos de los vecinos de la Isla que aprovechan las buenas cosechas y los momentos en que hay excedentes para navegarlos hacia el litoral portugués, tan necesitado de pan. También algunos andaluces participan directamente en este negocio.

Lo normal esque el mercader se presente en Tenerife con el objeto de comprar granos y una vez que ha conseguido una cantidad suficiente requiera los servicios de un maestre de navío para trasladarlo, así Pedro Yanes, vecino del Puerto de Portugal, compra en 1510 200 fanegas de trigo [44], y Gonzalo Yanes y Lorenzo González hacen lo propio en noviembre del mismo año [45].

Casi todos suelen actuar en solitario, encargándose de realizar todas las gestiones, tal como hace el mercader genovés Bartolomé Fava, que contrata un navío y se obliga a ir con la cebada al puerto de Lisboa [46]. No obstante, hay que aclarar, que aunque en el flete figure así, aquellos mercaderes no portugueses suelen utilizar un criado o un mozo de servicio para que en su nombre vaya con el cereal y haga las diligencias oportunas hasta venderlo, o incluso, a veces, los negociantes suelen llevar en su compañia algunos compañeros para que le ayuden en el trato, así el navarro Juan Moreno, que lleva a vender a Madeira o a Lisboa 800 fanegas de cebada, lleva consigo tres personas más a bordo libre de fletes [47], y asimismo el mercader Jaime de Santa Fe que fleta un navío para llevarlo cargado a Lisboa lleva con él a su servicio cinco mozos [48].

---

44 CLAVIJO HERNÁNDEZ, F.: *Op. cit.*, doc. 455. Se obliga a pagarlo una vez que hubiese llegado a algún puerto del reino de Portugal.

45 *Idem*, doc. 581. Estos habían comprado otras 200 fanegas que se obligaban a pagar a cierto plazo después de llegados a Tavira.

46 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, doc. 384.

47 *Idem*, doc. 682.

48 GONZÁLEZ YANES, E. y M. MARRERO RODRÍGUEZ: *Op. cit.*, doc. 1.374.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Por el contrario los portugueses, que se dirigen a su lugar de origen o a las plazas africanas a vender el producto, suelen hacer todo en solitario, en parte porque posiblemente en aquellos lugares tienen contactos y personas que les esperan para concluir el negocio, como el mercader Diego Ribero que carga un navío de cebada con destino a Lisboa o Setúbal, en donde pagará el flete una vez descargada la mercancía [49], aunque también suelen aparecer contratando los navíos en unión de otras personas de su mismo origen, sin indicar si lo hacen de compañía o cada cual carga lo suyo, como Juan Pérez y Hernán Pérez, portugueses, y Juan Alvarez y Gonzalo Yanes, mercaderes de la misma nacionalidad, de Tavira, para llevar a Lisboa 1.000 fanegas de cebada, pagando cada uno por tonelada 650 réis de moneda portuguesa [50], y los segundos, vecino uno de Vila do Conde y otro de Oporto, hacen lo propio para llevar un navío con toda la cebada que pudiese a Lisboa [51].

Otras veces se ponen de acuerdo varios mercaderes y contratan los servicios de un maestre, así cinco negociantes, unos de ellos vecino de Oporto, de conformidad requieren los servicios de un natural de Tavira para llevar entre todos 1.850 fanegas de trigo repartidas en la siguiente manera: 500, 400, 350, 150 y 450, con destino a Lisboa [52].

En su mayoría estos portugueses, naturales de Guimarães, Lisboa, Tavira, Oporto y Setúbal, figuran en las escrituras como mercaderes, lo que demuestra su independencia, su actividad y preferencia por este trato, en el que posiblemente se hayan especializado dada la escasez continua de cereal en tierras lusitanas.

Junto a ellos figuran los vecinos de la Isla y los andaluces que siguen un comportamiento similar como los naturales del Puerto de Santa María Pedro de Salinas y Juan García [53], y los hermanos

---

49 LOBO, M.: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1520-1521)*, S/C. de Tenerife, 1979, doc. 174.

50 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, doc. 799.

51 *Idem*, doc. 1.761. Ambos se obligan a pagar el flete en Lisboa, en un plazo de 8 días después de la descarga.

52 GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 46. En este contrato el maestre explica que entregará la carga a los mercaderes o actuará según su mandato, descargando según la usanza de aquel puerto.

53 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, doc. 845. Estos fletan el navío de un vecino de Tavira para llevar 873 fanegas de cebada a Lisboa.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Alonso y Gonzalo de Herrera, ambos mercaderes, que contratan un navío para navegarlo con cebada y llevar lo a Sevilla, con posibilidad de ampliar la ruta hasta Safí y Mazagán [54].

También los mercaderes italianos y flamencos, aunque en bastante menor proporción, se interesan por el negocio del grano, tales como Bartolomé Fava, Blas Mainel y Juan Alberto Guiraldín. Este último, florentino, hombre de solvencia económica e interesado por todo tipo de tratos, también se fija en el mercado portugués como lugar donde se pueden obtener buenas ganancias; sin embargo su modo de actuar es bastante diferente al comentado. En 1527 remite un cargamento de cebada, pan y miel de caña a los puertos del litoral portugués, carga que lleva otra persona por su mandado, a la vez que cuenta con consignatarios en Lisboa [55].

También las autoridades insulares, en períodos de abundancia no descartan exportar directamente el excedente o contratan los servicios de algún agente, así el teniente de gobernador de Tenerife, el doctor Sancho de Lebrija, en nombre del concejo de la Isla fleta la carabela del portugués Martín Lorenzo para cargarla de todo el trigo que pudiese llevar, para que un factor fuese con el y llevarlo a vender a la Madeira o a Safí [56]. Del mismo modo los almojarifes o algún factor en su nombre también negocian el cereal recaudado a través del impuesto del almojarifazgo, tal es el caso de Francisco Jiménez, almojarife, el cual por él y nombre de los almojarifes de la isla, en 1522, entre junio y julio, requiere los servicios de tres maestres, a los cuales va a buscar a Gran Canaria, quizá por no hallar embarcación disponible en Tenerife, para cargar en sus navíos toda

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

---

54 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, doc. 462. En este año, por ser año de pestilencia los comerciantes ponen como condición en el contrato que si aquellos puertos estuviesen insalubres, el maestre los ha de llevar a Jerez de la Frontera o al Puerto de Santa María.

55 GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 1.378. Así se desprende del flete, pues el maestre en el contrato señala que recibida la carga partirá hacia Lagos o Sesimbra o Lisboa u otro puerto del Algarbe, y llegado dentro del tercer día le dirá al mercader que fuese con la ropa o a quien fuere consignada el puerto al que quiere ir a descargar.

56 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, doc. 2.258. Previamente el navío había sido contratado por el teniente para ir a Lanzarote a traer cal.

la cebada que cupiera con destino a Sevilla o a Lisboa, y descargarla en el puerto que dijese Jiménez [57].

Por último tenemos a los factores que el rey de Portugal envía directamente con comisión a Tenerife a la búsqueda de cereales, en momentos de mayor escasez, así encontramos en la Isla en 1527 a Martín Báez, mozo de cámara del rey portugués, el cual mediante un crédito otorgado en Lisboa compra cebada por mandado real para llevar a Portugal y al Cabo de Aguer [58].

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

57 RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. cit.*, docs. 544, 545 y 630. En el último contrato el almojarife aclara que el navío debe ir primero al puerto de Sevilla si estuviera sano de pestilencia pero en caso contrario ha de dirigirse a la ciudad de Lisboa.

58 GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, docs. 1.454 y 1.665.

Fletamentos cereales a Portugal

Año	Mavío	Maestre	Mercader	Carga	Destino	Flete
1508	navío	Alonso Martín de Lucena	Juan de Benavente, v°	420 qm pez, 15 cjs azúc.	Sevilla o Lisboa	15.000 mrs.
1510			Jaime de Santa Fe, v°	pez		
1510	navío	Juan Rodríguez, v°, Setúbal	Jaime de Santa Fe, v°, merc.	pez	Setúbal, Lisboa, Oporto	27.000 mrs.
1510	navío	Pero Bernal	Jaime de Santa Fe	carga	Lisboa	100 ducados
1510			Gonzalo García, mercader	140 qm pez	Lisboa	
1510			Gonzalo Afonso, est.	80 qm pez	Portugal	
1510	nao	Cristóbal Balbo, genovés, est.			Portugal	
1510			Pedro Yanes, v° Pto Portugal	200 fs. trigo	Portugal	
1511	carabela	Pedro Hernán, gallego, est.	Martín Lorenzo	mercancía	Lisboa	16.000 mrs.
1520	navío	Juan Pérez, v° de Lisboa	Esteban Gzlez, mer., v°, Lboa	trigo o cebada	Lboa, Stbal o Sesimbra	460 mrs. ton.
1520	navío	Juan Pérez, portugués	Diego Ribeiro, merc. port.	cebada	Lisboa-Setúbal	480 mrs. ton.
1520	navío	Diego González, merc. est.	Gonzalo González,	800 fs. cebada	Aveiro	500 mrs. ton.
1520			Juan Glez, merc., Guimarães	cebada	Setúbal, Tavira, Safí	
1520	navío	Juan Pérez, v° de Lisboa	Diego Rivero, mercader	cebada		
1520	navío	Juan Díaz, v° de Ayamonte	Gonzalo Afonso, port., Tavira	trigo-cebada	Cabo Aguer	500 mrs. ton.
1521	navío	Juan Hernández, v°, Lisboa	Hermán Gzlez y otro, ports.	carga	Cabo Aguer	12.000 reales
1522				cebada	Safí	
1522	navío	Francisquianes, v°, Tavira	Juan Pérez y otro, ports.	1.000 fs. de cebada	Lisboa-Setúbal	650 mrs. ton.
1522	navío	Juan de Luy Montañés	Juan Moral, merc., v°, Svlla	700 fs. cebada	Lisboa	625 mrs. ton.
1522	navío	Francisco Yanes, v°, Tavira	Pero Salinas, otro, vsPtoStaM[a]	873 fs. cebada	Lisboa	600 mrs. ton.
1522	navío	Bartolomé Delgado	Hermando Yanes y otros	23 doc. tablado, 100 qsos	Safí	20 cruzados
1522					Lisboa	
1522					Lisboa	
1522				pez	Portimão, Lagos, Tavira	
1522	carabela	Jorge Glez, v° VillaNueva	Bartolomé Fava, merc., v°	1.000 fs. cebada	Lisboa o Ayamonte	500 mrs. ton.
1522	carabela	J. Ballestero, v° de Setúbal	Al° y Glo Herrera, mercads	cebada	Sevilla-Safí-Mazagán	500 mrs. ton.
1522	carabela	Juan Báez, v° de Tavira	Juan Pacho, mercader, v°	cebada	Mazagán-Azamor	550 mrs. ton.
1522	carabela	Crtóbl Martín, v° Moguer	Fco Jiménez, v° Tenerife	cebada	Sevilla-Lisboa	550 mrs. ton.
1522	navío	Juan Bernal, v° Pto Sta M[a]	Idem	cebada	Sevilla-Lisboa	550 mrs. ton.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Año	Mavío	Maestre	Mercader	Carga	Destino	Flete
1522	nao	Fco de Feria, v° Palos	Idem almojarife	cebada	Sevilla-Lisboa	550 mrs. ton.
1522	carabela	Diego Pérez, v° Villanueva	Juan Moreno, navarro	800 fs. cebada	Madeira-Lisboa	20.000 mrs.
1522	carabela	Juan Perera, v° Lagos	Sebastián Díaz, mercad. est.	900 fs. trgo, 300 qm. pez	Portimão-Lagos, Tavira	600 mrs. ton.
1522	carabela	Alvaro Díaz, v° Madeira	Fcs Morillo, mercader, est.	cabeda y mercancías	Sevilla-Lisboa	700 mrs. ton.
1523	navío	Lope Glez, v° Tavira	Pedro de la Nuez, mercader	cebada	Mazagán o Azamor	700 mrs. ton.
1523	navío	Lorenzo Yanes, portugués	Gaspar Díaz, v°	trigo y otros	Lisboa	31.500 mrs.
1523					Lisboa	
1523	navío	Fco Gago, v° Sesimbra	Manuel Glez, mercader port.	trigo y pez	Oporto, Aveiro	750 mrs. ton.
1523				100 fs. trigo	Safí	
1523	navío	Juan Díaz, portugués			Azamor	
1524	navío	Andrea Fdez, port., Setúbal	Diego Glez de Gallegos, v°	850 fs. cebada	Lisboa	
1525				cebada	Portugal	
1526	navío	Juan Fdez G., portugués	Juan Alvz y Glo Yanes, ports.	cebada	Lisboa	600 mrs. ton.
1526	navío	Diego Hdez, port., Tavira	Diego de Montilla y otro	1.000 fs. cebada	Safí	32.000 mrs.
1526	navío	Alvarianes, portugués	un portugués	pez	Portugal	
1526	carabela	Juan Figueroa, v°, Tavira	Blas Mainel, merc. genovés	1.100 fs. trigo-cebada	Safí-Algarbe	700 réis ton.
1526	carabela	Juan Fdez, v°, Tavira	Cristóbal Valle y otros	1.500 fs. trigo	Madeira-Lisboa	750 mrs. ton.
1526	carabela	Idem	Idem	1.850 fs. trigo	Lisboa	750 mrs. ton.
1526	carabela	Jorge Glez, portugués	Diego Donis, v°	100 fs. cebada	Azamor	
1527					Madeira-Safí	
1527	carabela	Esteban Gago, v°, Faro	Juan A. Guiraldín, v°	800 fs. cbda-200 qm. pez	Lagos-Sesimbra-Lisboa	600 mrs. ton.
1527			Rey de Portugal	cebada	Portugal	
1527	carabela	Esteban Gago, v°, Faro	Antón Sanlucar, merc., v°	524 fs. cbda-350 qm. pez	Lagos-Sesimbra-Lisboa	600 mrs. ton.
1527	carabela	Jorge Martínez, v°, Lagos	Rodrigo de Jerez, otro, est.	1.500 fs. cebada	Cascais-Seseimbra	500 mrs. ton.
1527			Rey de Portugal	cebada	Portugal	
1527				trigo	Portugal	
s.f.	carabela	Pantaleón Gmez, v°, Tavira	Diego de Oviedo, merc., v°	60 tn trigo-pez	Lisboa-Oporto	750 mrs. ton.
s.f.	carabela	Martín Lorenzo, port.	Dr. S. Lebrija, tte gobrdor	trigo	Madeira-Safí	750 mrs. ton.
1531	navío		Jerónimo Báez, v° Setúbal	50 fs. centeno Setúbal		

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004