

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

ACTAS

III Colóquio Internacional de História da Madeira

SEPARATA

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

1993

EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y MADEIRA EN EL SIGLO XVI

Manuel Lobo Cabrera

Los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madeira y Azores, mantuvieron a lo largo de los siglos XVI y XVII múltiples contactos, en especial aquellos que tenían que ver con el trasvase de población de unas islas a otras, en busca de mejor subsistencia, y con la actividad mercantil. Distintos autores se han ocupado de este tema destacando la complementariedad de este mundo atlántico fragmentado, pero a la vez unido¹. En los últimos años investigadores madeirenses y canarios se han ocupado del tema para poner en evidencia la necesidad de seguir investigando sobre él para ir poco a poco llenando el vacío documental existente, pues está ya fuera de toda duda la intensidad de las relaciones mercantiles entre Canarias y Madeira², ya que efectivamente autores contemporáneos o cercanos a la época ya apuntaban en esta dirección³, lo que hace falta es que saber como y de que manera se producían. A medida que se avanza en la

¹ Son de destacar los trabajos de BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976; CHAUNU, P.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1960; GODINHO, V. M.: *Os descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1982; VERLINDEN, CH.: *Les origines de la civilization Atlantique*, Neuchatel, 1966

² En este sentido es fundamental la aportación de: MARTÍN SOCAS, M. y M. LOBO CABRERA: *Emigración y comercio entre Madeira y Canarias en el siglo XVI*, en "Os Açores e o Atlántico (séculos XVI y XVII)", Angra do Heroísmo, 1984; LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Sanio Tomé*, en "Congreso Internacional de Historia Marítima", Las Palmas, 1985; VIERA, A.: *O comercio de cereais nas Canarias para a Madeira nos séculos XVI e XVII*, "VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984) 2, Las Palmas, 1987, T. I, 1ª parte; *O comercio inter-insular nos séculos XV e XVI Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, 1987

³ TORRIANI, L.: *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1964; FRUTUOSO, G.: *Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1963, 1966, 1977, 1979, 1981; CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, S/C. de Tenerife, 1963; VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1967-1971

investigación encontramos como las relaciones entre Canarias y Madeira van adquiriendo distintos matices hasta ahora desconocidos.

El expurgo de la documentación en ambos archipiélagos va poniendo al descubierto tal realidad, en especial las escrituras conservadas en los protocolos notariales y en las actas municipales de los cabildos y cámaras insulares. En efecto la constancia de tal actividad queda registrada a través de los contratos de fletamento y las compañías. Los primeros realizados ante los escribanos públicos de Gran Canaria y Tenerife, nos informan también de las actividades mercantiles de otras islas como Lanzarote y Fuerteventura, y a la vez nos aportan documentación nueva que nos permite saber que productos y en qué cantidad eran demandados de un lugar a otro, y al mismo tiempo, al constituir estos archipiélagos sendas avanzadas de Castilla y Portugal en el Atlántico, nos sorprendemos al comprobar como entre ambos se van creando rutas alternativas que trascienden el propio ámbito insular, para servir de enlace tanto con las tierras europeas como africanas. Estas travesías, en donde son tocadas varias islas del archipiélago canario e incluso las dos del de Madeira, nos informan claramente del conocimiento que tenían los hombres del comercio, portugueses e isleños, de la oferta y la demanda en cada una de las islas, con lo cual nos encontramos con un mercado interregional conformado y a la vez complementario. Esta actividad además crea un movimiento poblacional dinámico, con la presencia de comerciantes y agentes de mercaderes que recorren los territorios insulares ávidos de ganancia, y a quienes no se les escapa la posibilidad de colocar en ambos mercados todo tipo de mercancías. Esta es la razón por la cual se constituyen todo tipo de compañías, tanto fijas como temporales, para comerciar, con la aportación de capitales tanto lusitanos como isleños y de otras latitudes interesados en estos tratos.

La vía del comercio va a crear un sentimiento de familiaridad entre los habitantes de estos archipiélagos, que les permite moverse con bastante facilidad, hasta el punto de acudir a los mercados canarios no ya a colocar o importar productos agrarios sino incluso a vender otros artículos, en especial elementos del transporte.

La documentación exhumada hasta el momento nos va a permitir estudiar las conexiones entre cuatro islas del archipiélago canario: Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura y Gran Canaria y Madeira. Cada isla presenta particularidades distintas y redes mercantiles diferentes. Así mientras Tenerife y Lanzarote, junto con Fuerteventura, exportan y nutren de cereal a la isla lusitana, Gran Canaria importa granos de Madeira en momentos críticos, junto con otros artículos necesarios para su industria artesanal. Por otra parte estas conexiones no se dan a la vez, así mientras Tenerife se muestra como la más activa en la primera mitad del siglo, a medida que éste avanza cede su puesto a la de Lanzarote, mientras que Gran Canaria mantiene una posición intermedia a lo largo de la centuria.

COMERCIO TENERIFE-MADEIRA

Aunque somos de la opinión que los tratos mercantiles de Canarias con Madeira se inician por igual desde todas las islas, es Tenerife la que mantiene una posición más sólida en los primeros momentos, en parte por que gracias a las medidas previsoras del adelantado Alonso Fernández de Lugo, esta isla dedicó parte de sus tierras a producir artículos orientados al mercado exterior y otras a productos de consumo, entre ellos el trigo, lo que le permitió gozar en pocos años del excedente suficiente para poderlo exportar a otros mercados deficitarios, de tal manera que se convierte en un granero atlántico, de donde se proveían tanto las otras islas, en especial Gran Canaria, como otras zonas de Castilla y Portugal. La importancia que adquiere Tenerife como mercado proveedor de cereal para Madeira se constata al comprobar que en el primer

cuarto del siglo XVI, y entre los años 1506 y 1526, se exporta en distintos navíos, hasta en cantidad de catorce, una 2.070 fanegas de trigo y cebada, que se pueden aumentar hasta una 9.000 si contabilizamos todas aquellas embarcaciones fletadas al través para llevar en ellas cereal¹. Sin embargo esto es solamente un índice de lo que representaba el comercio entre estas islas, pues ahora estamos en disposición de saber que en estos mismos años, concretamente entre 1522 y 1525 salieron de los puertos tinerfeños cinco navíos más cargados de cereal y de otros artículos con destino a la isla portuguesa. Del mismo modo también se confirma por nueva documentación que a partir de 1525 las conexiones se intensifican, en parte porque las autoridades de Tenerife, en aras a conseguir mayor beneficio, habían solicitado a los reyes en 1518 que no se guardara en ella la pragmática sobre que el navío mayor tomara la carga del menor y sobre que los navíos extranjeros no pudiesen tomar carga. Se alegaba para ello que la Isla "... está muy apartada de Castilla y cercana a la isla de Madera y otras partes de Portugal, por lo que todo su trato es con los portugueses quienes envían proveimientos necesarios a la isla en sus propios navíos..."², lo cual demuestra la intensificación de estos tratos, y la presencia de navíos de poco porte en las costas de Tenerife.

La asiduidad de navíos portugueses, especialmente carabelas, procedentes de Madeira, se constata igualmente a partir de 1525 en las sesiones del cabildo de Tenerife, pues éste preocupado por la salubridad de la Isla toma medidas de precaución ante la posible amenaza de peste. En dicho año se acuerda en cabildo impedir la entrada de navíos de aquellas zonas de donde se tenía constancia de la existencia de pestilencia, entre las cuales se encontraban la isla de Gran Canaria, Madeira y Lisboa. En efecto en estas fechas las zonas descritas padecían crisis frumentarias importantes, en especial debido a situaciones insalubres. En efecto se corrobora que Madeira padeció distintos azotes de peste en los primeros años del siglo XVI, dándose a entender que fue a partir de 1521 cuando la isla portuguesa comenzó a contagiarse, hasta el punto que a causa de este hecho el capitán donatario, juez corregidor y demás oficiales abandonaron Funchal. La situación se mantuvo igual hasta 1523, en que se llegó a un punto de extrema gravedad³

La insistencia que se pone en las distintas sesiones celebradas en el consistorio entre 1525 y 1531 dan a entender la frecuencia con que venían barcos y pasajeros de dichas partes, al tiempo que nos informan como los contactos estaban establecidos por distintos puntos de la Isla, en especial en la banda norte, por los puertos de Santa Cruz, Garachico, La Orotava y Buenavista⁴. Este tráfico denunciado por las autoridades tinerfeñas era tanto de mercancías como de pasajeros⁵, pues en 1527 "Se platycó que en el puerto de Santa Cruz está un navío que viene de la Ysla de la Madera, en el se trae çierta ropa a Duarte Pestana, que es hierro e cobre e madera e ropa nueva..."⁶. Informaciones similares se tienen de los años 1530 y 1531, que

¹ MARTÍN SOCAS, M. I. y M. LOBO CABRERA: *Art. cit.*, pp. 695-696

² AZNAR VALLEJO, E. Et. ALII: *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1518-1525)*, La Laguna, 1991, doc. 47

³ CARITA, R.: *História da Madeira (1420-1566). Povoamento e produção açucareira*, Funchal, 1989, pp. 339-341

⁴ LA ROSA, L. de y M. MARRERO RODRÍGUEZ: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife. V. 1525-1533*, La Laguna, 1986, p. 93

⁵ *Idem*, pp. 96 y 107

⁶ *Idem*, p. 167. Acuerdo de 8 de marzo de 1527

ocupan el tiempo de los miembros del cabildo¹, con lo cual se confirma la intensidad de estos contactos.

A cambio de estos artículos reseñados en las actas capitulares y de otros productos, entre ellos frutos², Madeira demandaba abundancia de cereal de Tenerife, por los mismos años, puesto que si en aquella isla había pestilencia, y en condiciones normales Tenerife era uno de sus proveedores más importantes, ahora lo necesitaba más.

Para la economía tinerfeña el mercado madeirense era importante, lo mismo que el portugués en general, puesto que en ellos podían colocar los vecinos sus excedentes. Esto demuestra por qué en menos de cinco años se exporta gran cantidad de trigo tanto para Madeira como para otras partes del reino lusitano, en especial para las posesiones africanas, sirviendo Madeira de punto de escala y enlace, a la vez que de mercado suplementario en caso de no tener éxito los tratos en las plazas de Safim y Azamor.

Este tráfico, ahora intenso, debió de mantenerse al menos durante la primera mitad del siglo, pues autores coetáneos señalan e insisten en este aspecto, así G. Landi indica como por necesidad la carestía del cereal se debía a la importación de las islas vecinas³, y años más tarde P. Arditi corrobora lo mismo cuando dice "... o trigo que aí se colhe e muito bom, mas tao pouco que nao chega a terça parte da ilha; por isso sao obrigados a importá-lo das Canárias e das ilhas dos Açores"⁴. Asimismo el factor, inglés Thomás Nichols, presente en Canarias, cuando hace su Descripción de las islas, comenta como Madeira se proveía de trigo desde Tenerife⁵. Sin embargo en la segunda mitad del siglo debió de decaer bastante, pues se ha constatado que frente al aumento de relaciones entre Tenerife y las islas portuguesas atlánticas, en especial con Azores y Cabo Verde, se observa la debilidad de los tratos con Madeira, a causa de su similar evolución económica, y a la pérdida del excedente cerealero, con lo cual la complementariedad de antaño se pierde⁶, tomando el relevo la isla de Lanzarote.

En cuanto al movimiento del tráfico se observa un mayor auge, entre cuatro y cinco navíos anuales entre 1526 y 1527, e incluso un aumento en los años 1523 y 1524, lo que da a entender que el tráfico se hace cada vez más regular e intenso, frente a los sobresaltos y aviso de pestilencia.

Los tipos de embarcaciones se siguen manteniendo, siendo los mismos que ya habíamos apuntado, preferentemente la carabela y el navío, de fábrica portuguesa, de poco porte, porque el control del transporte sigue estando en poder de los maestros lusitanos, tanto del continente como de las islas, en especial de Tavira y de Madeira.

Otro aspecto a señalar en esta época son las travesías que se amplían. Aunque lo normal es que el circuito se haga de isla a isla, y de puerto principal a puerto principal, sin interrupción alguna, hay que señalar que entre Tenerife y Madeira se generan circuitos que extienden el tráfico a otras zonas. Así es corriente hallar que cuando los maestros de conformidad con los fletadores describen las rutas, se señalan diferentes puntos, todos en función de colocar el artículo lo más rápido posible y en las mejores

¹ *Idem*. Acuerdos de 29 de agosto de 1530, de 3 de octubre de 1530, de 7 octubre de 1530, de 5 de mayo de 1531 y de 18 de septiembre de 1531.

² MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, 1988, doc. 963. Aquí se registra una deuda que un portugués tienen con un vecino de La Palma, de ciertos artículos que le trajo de Madcira, entre ellos un cesto de fruta.

³ ARAGAO, A.: *A Madeira vista por estrangeiros, 1455-1700*, Funchal, 1981, p. 84

⁴ *Idem*, p. 130

⁵ CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 124

⁶ RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *Aproximación al estudio del Antiguo Régimen en la comarca de Daute (Tenerife): 1500-1750. Aspectos demográficos, económicos y sociales*, Canarias, 1988, pp. 65-66

condiciones económicas. Las señaladas son las siguientes: desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife a la isla de Madeira, a los puertos de Funchal, Santa Cruz o Machico, en alguna ocasión¹; otra era ir a los surgideros de Ribeira Brava y Cámara de Lobos, donde se daría un tiempo para la descarga y desde allí luego encaminarse al continente a los puertos entre el cabo Finisterre y Castro Marín². Otro destino dentro del archipiélago madeirense era la isla de Puerto Santo, también proveída de cereal por la isla de Tenerife³. Asimismo Madeira se toma como primera escala y lugar donde colocar la mercancía, dado el conocimiento que se tenía de la falta de la misma allí, para luego desde ella tomar los puertos continentales de Lisboa, Sesimbra y Setúbal, también deficitarios de cereal⁴, e incluso los africanos de Safi, Mazagán y Azamor⁵. En estos recorridos la isla de Madeira podía ser tocada tanto a la ida como a la vuelta, en función de como resultara la operación. También en relación a los puertos andaluces de Cádiz, Puerto de Santa María o Sevilla, la isla portuguesa jugaba el papel de escala⁶.

Todas estas travesías vienen señaladas en los documentos de fletamento, en los cuales se concretan todas las condiciones de este tráfico. En este tipo de escrituras los maestros se conciertan con los mercaderes y hombres de negocios para fletar sus naves de dos modos: al través, como también se indica "de roda a roda" o "de proa a popa", para llevar todo lo que cupiera a bordo, o distribuir la capacidad del navío entre varios mercaderes, por unidades de carga, entendiéndose en el caso del cereal 26 fanegas por toneladas⁷.

Tanto en un tipo como en otro de contrato los otorgantes se ponen de acuerdo para fijar los plazos en que se ha de cargar y descargar el navío. En los puertos de Tenerife el plazo dado para cargar por parte de los maestros, estaba en función de las mareas, y se establecía entre tres y diez días aproximadamente, mientras que en Madeira se daba de demora por lo general entre un día o marea y tres, para que si la carga no se vendía toda poder seguir derrota a los puertos señalados en el contrato. También en los fletamentos es donde se consigna la mercancía, tanto el tipo como la cantidad, aún cuando en los casos en que el navío se fletaba al través no se indica, ya que se supone que la embarcación lleva tanta carga como capacidad tiene en sus bodegas, no obstante en función de algunas noticias se estimaba que un navío podía llevar al completo unas 1.500 fanegas de cereal.

Los productos principales que salen de Tenerife con destino a Madeira son trigo, cebada y pez, pero de ellos es el trigo el artículo por excelencia, por el cual tanto se interesan los isleños de una y otra isla. A las 2.070 fanegas estimadas por nosotros en otro trabajo ya citado, sin incluir los navíos fletados al completo, hay que añadir ahora 5.750 fanegas más, remitidas entre los años 1526 y 1527. Si a esta cifra le sumamos la cantidad remitida en los navíos cargados a tope, habría que multiplicar la cifra por

¹ GALVÁN ALONSO, D.: *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, La Laguna, 1990, doc. 1.035. Aquí el maestro, un vecino de Tavira, fleta su barco a dos mercaderes, vecinos de la Isla, para llevar 1.200 fanegas de trigo a los citados puertos. Se añade que el navío puede ampliar su travesía e ir desde Madeira a Safi.

² *Idem*, doc. nº 1.567

³ *Idem*, doc. 1.782

⁴ *Idem*, docs. 28 y 35

⁵ MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, doc. 1.074

⁶ *Idem*, doc. 1.289

⁷ En 1526 tres vecinos de Tenerife y un portugués, vecino de Oporto, se conciertan con un maestro de navío, vecino de Tavira, para llevar a Madeira hasta 1.500 fanegas de trigo, repartiéndose entre los cuatro el flete de acuerdo a la siguiente proporción: 500, 400, 450 y 150 respectivamente. GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 35

tres e incluso por cuatro, con lo cual ponemos el volumen de este comercio en este primer tercio del siglo en unas 20.000 fanegas. De acuerdo con esto hemos de señalar que las cifras recogidas de la información suministrada por la Vereações y referida a este período dista bastante de aproximarse a la realidad¹. Al trigo le sigue la cebada en la demanda de productos, pero en mucha menor cantidad, apenas uno o dos navíos, puesto que se trata un cereal de segunda clase, y la pez, demandada para la construcción naval, un navío completo, de lo que se deduce que estos artículos son sólo complementarios al principal. A las cantidades señaladas hemos de añadir otras, que vienen señaladas en distintos documentos, en donde se menciona el envío de dinero desde Madeira a Tenerife para comprar en ella cereal. Este dinero es encomendado a algunos mercaderes que vienen a la Isla para que lo inviertan en lo mismo que ellos hagan con su capital; en el testamento de Pedro Yanes hallamos referencias que nos confirman este aserto. Confiesa este portugués, natural de la villa de Santa Cruz, en su última voluntad, que en su villa tenía sus libros de cuentas y deudas y por ellos se verá como había traído a Tenerife distintas cantidades de dinero: de la señora Catalina de Fretas 60.000 reales portugueses para emplear en trigo, y de Pedro de Betancor, vecino de la misma villa de Santa Cruz, 40.000 reales. A la vez declara como hacía más o menos un año que había entregado a un vecino de la ciudad de Oporto 10.000 reales para que a su vez los trajese a Tenerife y los empleara en trigo². De ahí se nos confirma la idea de que son los portugueses, y en especial los propios madeirenses, los que se dedican a este trato, recibiendo, a veces, encomiendas de sus vecinos y paisanos para a través de ellos proveerse de cereal, mediante el pago de un porcentaje. No obstante hallamos también hombres de negocios, tanto portugueses como castellanos, e incluso algún que otro extranjero, que se dedican a este ramo. Los lusitanos, bien del continente como de la isla, controlaban parte del tráfico, pues ellos eran los que compraban la mercancía y viajaban con ella a bordo de navíos portugueses, hasta el puerto o puertos de destino, lugar donde se debía pagar el precio del flete. Los vecinos de Tenerife, en algunos casos cosechadores del producto, conocedores del negocio y de la posibilidad de obtener pingües beneficios, se aventuran a viajar hasta la vecina isla para realizar directamente el negocio³.

Extranjeros implicados en este trato hallamos muy pocos, quizá por su mayor interés en otros productos de más calidad y mayor demanda en Europa, especialmente el azúcar⁴, entre los cuales destacan un genovés y un catalán. El mercader catalán Gaspar Mateo, fleta un navío para llevarlo cargado a tope con 1.500 fanegas de trigo a Madeira, en primera escala, puesto que si allí no encontraba buena venta el maestre debía llevarlo a los puertos de la fachada atlántica portuguesa⁵. Antonio Dorantes es un mercader genovés que está implicado en sus negocios con aquella isla, pues a través de un poder sabemos como algunos vecinos del archipiélago madeirense, entre

¹ VIERA, A.: *O comercio do cereais...*, art. cit., pp. 346-347

² GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 1.828. Testamento de Pedro Yanes, mercader portugués, vecino de la isla de la Madera, otorgado en 1 de septiembre de 1527.

³ En 1524 un vecino de San Pedro de Daute fleta un barco para llevar a Madeira toda la pez que cupiese a bordo donde la vendería, y con el beneficio volver a cargar tanto allí como en otros puertos: MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, doc. 1.289.

Asimismo en 1527 dos mercaderes vecinos, fletan un navío para llevar a Funchal, Santa Cruz o Machico, 1.200 fanegas de trigo, señalando que la carga se les había de entregar a ellos en los puertos de destino o a quien fuere consignado, con lo cual se da a entender que no siempre viajaban con la mercancía: GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 1.035

⁴ Vid. LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario-europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988

⁵ GALVÁN ALONSO, D.: *Op. cit.*, doc. 28. En Madeira debía permanecer dos días naturales para que si en este puerto quisiera dejar la carga, esta se le daría puesta en tierra con el barco del navío, y si no quisiera descargar allí, proseguiría el viaje a los puertos de Lisboa, Sesimbra o Setúbal.

ellos el capitán de Puerto Santo, le debían cantidades de dinero por trigo y otras cosas¹.

En conjunto da la sensación de que siendo este tráfico importante, pues su meta era proveer a la isla portuguesa de cereal, no daba para el mantenimiento de compañías, puesto que los tratos son realizados por personas que actúan por lo común en solitario, por individuos que fletan navíos para llevar la mercancía y viajan con ella, sin nombrar apenas agentes ni factores como sucede en otros ramos del comercio, pues a lo sumo lo que encontramos son encomiendas recibidas por algunos portugueses para que a la vez que realizan sus negocios inviertan capitales de otros en la compra de trigo.

COMERCIO LANZAROTE-FUERTEVENTURA CON MADEIRA

Si en la primera parte del siglo el tráfico de Canarias con Madeira está dominado por las relaciones con Tenerife, en la segunda mitad van a ser las islas más orientales del archipiélago canario, Lanzarote y Fuerteventura, las que mantengan los mayores contactos. En efecto la información registrada en la documentación se complementa en este sentido con las noticias y referencias que dan los autores del pasado, así el ingeniero italiano Leonardo Torriani, cuando describe la isla de Lanzarote, comenta como en ella se produce mucha cantidad de cebada y trigo, a 40 y 60 por uno, "... y lo Llevan a vender a España, a Madera y a las demás islas que no tienen tanta abundancia"². Del mismo modo el historiador ilustrado Viera y Clavijo, al hablar de Fuerteventura y de sus vasallos, nos dice que estos "... conociendo las ventajas de la agricultura, cultivaban las dilatadas campiñas de Fuerteventura con tan feliz suceso, que atraieron un comercio sostenido y muy floreciente de parte de los portugueses de la Madera, Mazagan y Safí..."³.

Desgraciadamente estas noticias no se pueden corroborar al máximo, dado que para el siglo XVI contamos con muy poca documentación, toda vez que tanto los protocolos de Lanzarote como los de Fuerteventura concernientes a este período fueron pasto de las llamas, merced a los ataques berberiscos que sufrieron ambas islas en el último tercio del siglo, no obstante y gracias al hallazgo de algunas escrituras otorgadas ante los escribanos de Las Palmas, podemos corroborar en parte lo comentado. Noticias también indirectas nos señalan el mantenimiento de este comercio, así, por ejemplo, sabemos que en 1566, al ser atacada Madeira por el capitán francés Peyrot de Monluc, su flota se apoderó de varios navíos procedentes de Canarias que se hallaban anclados en su rada⁴; del mismo modo en 1581 se hallaba fondeado en el puerto de Arrecife, un navío cargado de lana y quesos que tenía como destino para su venta la isla de Madeira⁵, y en 1590 zarpó asimismo del mismo

¹ *Idem*, doc. 1.782. En 1527 este mercader daba poder especial a otro paisano suyo para que cobrara de algunos madeirenses, como Alvaro Barreto, vecino de Machico, algunas deudas. En el poder se especifica que Dorantes llevó a Madcira 750 fanegas de trigo, donde las vendió.

² TORRIANI, L.: *Descripción e historia del reino de las islas Canarias*, S./C. de Tenerife, 1959, p. 46

³ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia general de las Islas Canarias*, S./C. de Tenerife, 1967, T. I, p. 808

⁴ RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, T. I, p. 248

⁵ *Idem*, T. I, p. 629

puerto, en la isla de Lanzarote, una carabela que tenía como objetivo vender en Madeira "buena porción de trigo" que llevaba a bordo¹.

De acuerdo con estos datos intuimos que las relaciones entre Madeira y las islas orientales del archipiélago canario fueron bastante intensas. Como inicio de estas relaciones tenemos un flete otorgado en Las Palmas de Gran Canaria en 1526, en el cual dos mercaderes fletan un navío portugués, para cargar ganado, quesos y otras mercaderías en la isla de Lanzarote y la Graciosa, y desde allí tomar rumbo hacia los puertos de Funchal y Santa Cruz, en Madeira². Sin embargo es en la segunda mitad del siglo cuando abundan las referencias. En todas ellas el móvil para el otorgamiento del documento es el trigo, con lo cual se corrobora lo que hemos indicado, de que es en la segunda mitad del XVI cuando Lanzarote y Fuerteventura se convierten en el granero de Madeira.

La características de este trato son bastante similares a las comentadas para el caso de Tenerife, pues el transporte sigue estando en manos de portugueses, tanto del continente como de Madeira, controlando de este modo el tráfico entre ambos puntos. Sin embargo, se observa un cambio sustancial en los comerciantes, puesto que aunque figuran algunos lusitanos, estos actúan en nombre de mercaderes insulares, siendo controlado en su inmensa mayoría el comercio por los vecinos de Lanzarote y Fuerteventura, actuando como negociantes incluso los señores de las islas. Algunos ejemplos corroboran lo anterior: en 1565 un mercader natural de Setúbal, fleta un navío en nombre de un comerciante de Lanzarote para que aquel una vez venido de un viaje que hacía a pesquería, fuera a Lanzarote a cargar 1.000 fanegas de trigo y venderlas en Madeira, donde debía entregarlas al mercader o a quien el nombrare³. También a través de reconocimientos de deudas y de poderes se percibe el envío de trigo a la isla portuguesa, a veces en pequeñas cantidades. En 1591 un licenciado, vecino de Sevilla, daba poder en Las Palmas, para que se cobrara de dos portugueses, vecinos de Madeira, 3.541 reales de resto de cierta cantidad de trigo y cebada que le había remitido desde Lanzarote⁴, mientras que un vecino apoderaba a otro para que le cobrara lo procedido de 8 fanegas de trigo⁵. También los señores de las islas participan activamente en este comercio, en especial don Gonzalo y don Hernando de Saavedra. En varias ocasiones los encontramos dando disposiciones para negociar con la isla portuguesa, así en 1593 don Gonzalo apoderaba a un vasallo suyo, vecino de Lanzarote, para que todo el trigo que a él le perteneciera del quinto de Lanzarote se navegase para la isla de Madeira, donde debía venderlo al mayor precio que hallare⁶, y en 1598 volvía a dar poder, ahora a un mercader madeirense, para que le cobrara allí

¹ *Idem*, T. II, 2ª parte, p. 617. La mercancía iba a cargo de Sancho de Herrera Ayala, que a la larga sería gobernador de la isla, y Francisco Amado, personaje de relativa importancia dentro de la isla, donde llegó a ocupar el puesto de escribano público.

² A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de L(as) P(almas), Cristóbal de San Clemente, nº 736, f. 522 r. Esta escritura contempla otro aspecto además de la carga, pues así se indica que toda la ganancia de flete de pasajeros que se tuviese durante el viaje, se partiría a medias entre los mercaderes y los maestros.

³ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 825, f. 87 r. El trigo se le debía entregar al maestro del barco en un plazo de 8 días, y en Madeira se le debía dar al mercader un barco para descargar el cereal.

⁴ A.H.P.L.P., Ambrosio de Campos, nº 930, f. 17 r. Al parecer la deuda era también por una letra de cambio de 6.000 reales. Los mercaderes portugueses eran Francisco de Medina y Diego Hernández Castañero.

⁵ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, nº 903, f. 412 v. El deudor era el vecino de Madeira Blas Ferrera, persona a quien se había consignado la carga.

⁶ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, nº 904, f. 37 r. El trigo y demás productos irían consignados en cabeza de Hernando de Cabrera Sanabria, que era a quién se había dado el poder.

todo lo procedido de trigo, cebada, quesos, tocinas, cueros y demás mercaderías que había enviado a vender¹. Su hermano don Hernando de Saavedra, también se siente interesado por estas relaciones, así en 1588 fleta una barca para ir personalmente con sus criados, gente y mercaderías a la isla de Madeira².

Los tratos de Fuerteventura debieron ser por tanto bastante estrechos, pues en esta isla abundaban los mercaderes madeirenses³, atraídos por el superávit de cereales, pues en aquella época Fuerteventura era considerada "el principal granero de todas las Canarias"⁴, con lo cual se permitía tener "un comercio reglado con Portugal"⁵.

Otra característica también de este comercio es su familiaridad, hasta el punto que podemos decir que se hacía tanto un comercio a gran escala como otro de menudeo, quizá impuesto por la frecuencia de las relaciones, puesto que a partir de la década de los ochenta y hasta fines del siglo raro es el año que no sale uno o dos barcos con destino a Madeira. Comentamos esto porque frente a los cargamentos que se realizaban desde Tenerife, en donde las cantidades por lo general eran superiores a 1.000 fanegas, aquí se envían pequeñas cantidades. En 1588 un vecino reconoce haber cargado con aquel destino 20 fanegas consignadas a un mercader madeirense⁶; al año siguiente un mercader, vecino de Gran Canaria, reconoce también haber recibido 500 reales producto de haber enviado a vender 40 fanegas de trigo a Madeira⁷, y en 1598 el vecino Antonio Hernández, confiesa que estando en Lanzarote entregó a un maestre de carabela, vecino de Madeira, 57,5 fanegas de trigo para que se las vendiese y le trajese su producto empleado en conserva⁸.

El cereal, como se habrá comprobado, era remitido a Madeira mediante consignaciones hechas a mercaderes y vecinos de allí, o también encomendándolo a los portugueses que partían desde aquellas islas, para que mediante alguna ganancia, a cambio del trigo les comprasen allí conservas, vinos e incluso algún esclavo negro, pues desde fines del siglo XVI Madeira se convirtió en el mercado proveedor de negros a cambio del trigo de Lanzarote y Fuerteventura⁹.

Otro modo por el cual llegaba cereal de estas islas a Madeira, era gracias a elementos físicos, mal tiempo, temporales, etc, que obliga a los navíos a desviar su

¹ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, nº 807, f. 100 r. También da el poder para que se cobren 500 reales que su agente en aquella isla Francisco de Medina, vecino de Funchal, difunto, había cobrado de Antonio Jorge, asimismo mercader, vecino de Funchal.

² A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, nº 845, f. 52 r. El flete se hace por 80 doblas.

³ Vid. LOBO CABRERA, M.: *Los antiguos protocolos de Fuerteventura (1578-1606)*, Fuerteventura, 1990. Entre los mismos destaca por su actividad Gonzalo González.

⁴ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, T.I, p. 838

⁵ *Idem*, p. 839

⁶ A.H.P.L.P., Francisco Casares, nº 923, f. 642 v. Las mismas hicieron de costo 376,5 reales.

⁷ A.H.P.L.P., Pedro Hernández de Chaves, nº 901, f. 123 v. En este caso por no haberse podido tomar la isla de Madeira, el trigo fue vendido en Scimbra.

⁸ A.H.P.L.P., Francisco Casares, nº 926, f. 584 r. El vecino declara que de las fanegas de trigo 20 eran propiedad del señor doctor Antonio Anes, regente de la Audiencia, 25 eran suyas y las 12,5 restantes eran de Miguel Poveda, y sobre ellas hubo pleito, por cuanto la citada cantidad fue embargada a pedimento del capitán Afonso Gago Barrancos, comendador del hábito de Santiago, vecino de Madeira.

⁹ En 1599 el mercader madeirense Gonzalo González se obliga a traerle al vecino de Fuerteventura Bartolomé Pérez León una esclava negra de 20 años, o si no un esclavo, por 400 reales. Se especifica que si no hallase esclavos el dinero lo emplee en ropas y mercaderías propias de la Madeira: LOBO CABRERA, M.: *Los antiguos...*, op. cit., doc. 174

rumbo y aportar a la isla portuguesa, lugar donde el trigo era normalmente embargado por la justicia, dado que el problema del cereal en aquellas islas fue continuo¹.

COMERCIO GRAN CANARIA-MADEIRA

Frente a lo comentado para los tratos de las otras islas con Madeira hemos de decir que el caso de Gran Canaria es completamente diferente, puesto que esta isla se convirtió en un mercado importador de productos fabricados y producidos en Madeira, por lo cual más que exportar se convirtió en receptora. Además la Isla sirvió también de mercado donde los madeirenses ponían en circulación sus artículos, entre ellos el transporte naval: embarcaciones de distinto tipo, fabricadas en Madeira, fueron vendidas en Las Palmas, dada la demanda de barcos por la intensidad que estaba adquiriendo el comercio canario-americano. En distintas ocasiones hallamos referencias y escrituras de venta de barcas, navíos y carabelas, donde los madeirenses venden el total del buque o sólo se deshacen de la mitad o un tercio del mismo, para así poder participar de los beneficios de los fletes que se contrataran entre Gran Canarias y las Indias. En 1566 es vendido por Domingos González, vecino de Madeira, un navío de 50 a 60 toneladas², al mercader Luis de Quesada Castillo, por 500 doblas, quien lo quería para navegarlo a Indias³. En 1571 se vende a dos vecinos de Sevilla un navío redondo de 50 toneladas, procedente de Madeira, por 450 ducados, para llevarlo a la Nueva Andalucía⁴. Del mismo modo en 1588 hallamos una operación similar, ahora se pone en venta un navío hecho en Madeira, con su barco de servicio y demás aparejos por 400 ducados⁵, y en 1589 es vendida la mitad de una barca⁶.

Madeira también, aunque fuese un contrasentido puesto que ella importaba cereal de Canarias, favoreció y proveyó a Gran Canaria de trigo en época de crisis, probablemente de Azores o de Europa, que eran las otras dos zonas desde donde lo importaba, puesto que en este sentido tanto Gran Canaria como Madeira, al tener economías similares, fueron siempre o casi siempre deficitarias en pan. No obstante esto no fue la norma, puesto que Gran Canaria normalmente importaba los granos de las Canarias orientales, de Castilla e incluso del norte de Europa a través de Flandes, gracias a la exportación azucarera que tenía aquel destino. Sin embargo en 1572 ante la acuciante necesidad que tenía la justicia y regimiento comisiona al regidor Hernán Peraza para que este buscara los medios para proveer a la Isla y al pósito del necesario pan, pero ni el concejo ni el pósito podían hacer frente a la compra, por lo cual se pidió dinero prestado a los vecinos, consiguiéndose hasta 9.197 reales, que el concejo

¹ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y ...*, art. cit., p. 321

² A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 569 v. Este navío previamente lo había comprado el madeirense de un vecino de Terceira, puesto que este en el poder que traía para vender el barco, existía una cláusula que decía que había de venderse a cualquier persona vecina o moradora de Portugal.

³ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*, Madrid, 1990, doc. 180

⁴ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 811, f. 183 r. Fue vendido en Las Palmas por Baltasar González, vecino de Madeira, quien lo había comprado en aquella isla a Hernán Rodríguez y Juan Rodríguez, vecinos de Villanueva en Portugal.

⁵ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, op. cit., doc. 868

⁶ A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, nº 799, f.r.

se obligaba a pagar en un plazo de cuatro meses o antes si antes se vendía el trigo¹. Con el dinero recaudado el regidor va a Madeira, en la barca de Salvador Hernández, a comprar trigo hasta en cantidad de 1.000 fanegas para traer a la Isla².

Otras veces Madeira se benefició del trigo que procedente de Castilla tenía por destino Gran Canaria, como sucedió en 1575³, o del que desde la isla se remitía a Castilla⁴.

Sin embargo las operaciones comerciales más importantes entre Gran Canaria y el archipiélago portugués, se realizan a través de un producto que en Madeira abundaba y en Gran Canaria escaseaba: el zumaque. La industria del cuero en Canarias se inicia desde bien pronto, tal como se recoge en las distintas ordenanzas de las islas, adquiriendo importancia, sobre todo en Gran Canaria, en la segunda mitad del siglo, especialmente gracias a los cordobanes, pieles curtidas de cabra, a veces incluso repujadas y pulidas, que son demandados con frecuencia por el mercado americano a donde se envían a vender⁵. El trabajo del cuero demandaba zumaque, artículo necesario para tratar y curtir las pieles, por su riqueza en tanino, por lo cual al no producir Gran Canaria la cantidad suficiente lo importa del exterior, tanto de la Península como de Europa⁶; sin embargo en la segunda mitad del siglo casi todo el zumaque consumido en Gran Canaria en las tenerías procedía de la isla de Madeira, pues ya desde la década de los sesenta registramos las primeras importaciones⁷.

Es aquí en este trato donde se forman compañías de cierta importancia y con una duración de dos o tres años, es decir fijas, en principio con participación canaria, siendo los artesanos - zapateros y curtidores - los más interesados, y luego con asociaciones de canarios y madeirenses, al 50%, y de mercaderes, que no dudan en invertir en este ramo, vista la ganancia que se podía obtener. Las cantidades invertidas oscilan entre los 200 y 300 ducados, y el volumen de zumaque importado en cada sociedad solía acercarse a las 600 arrobas⁸. En algunas de las compañías aunque el objetivo principal del comercio es el zumaque, también se invierte en otros artículos que luego son vendidos en Las Palmas, tales como esparto, sogas, hilos, almendras y nueces, llevándose a cambio trigo de Lanzarote⁹.

¹ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 776, fs. 249 r. y 250 r. En total los acreedores eran 23 personas de toda clase y distinción, como el deán, canónigos, regidores, mercaderes, zapateros y otros vecinos.

² A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 812, f. 12 r. Pagaría de flete por el total del barco 90 doblas de oro que se debían hacer efectivas al maestro a los seis días después de la descarga.

³ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 777, f. 334 r.

⁴ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 778, f. 574 v. Un vecino de Gran Canaria apoderada a un tinerfeño, estante en Madeira, para que reclamara al concejo de la cámara de la isla todo el daño que le había sobrevenido por haberse descargado en aquella isla el trigo que el enviaba a Castilla en un navío, el cual aportó allí, donde se descargó el cereal sin necesidad.

⁵ En 1562 registramos el primer envío de cordobanes a Indias, en cantidad de 13 docenas: LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, op. cit., doc. 74

⁶ LOBO CABRERA, M.: *Canarias, Madeira y el zumaque*, "Revista Islenha", 1, Funchal, 1987, pp. 13-18

⁷ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 810, f. 81 r. y Lorenzo Palenzuela, nº 827, f. 564 r. Vid. también LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y los contactos...*, art. cit., y *Canarias, Madeira...*, art. cit.

⁸ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, nº 783, f. 567 r.; Luis de Loreto, nº 870, f. r. y nº 871, s. f.

⁹ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, nº 871, f. 67 r. y s. f. En 1586 Francisco de Medina, portugués, vecino de Madeira, declara que por cuanto entre él y Diego Hernández, portugués, de la misma vecindad, y Vicente Bocarando, vecino de Gran Canaria, hubo compañía de zumaque y otras mercaderías, y como por cuerpo de la sociedad recibió 104 fanegas de trigo de Lanzarote, y aunque en la escritura que se obligó se ordena se cargara para la Madeira, no se pudo porque se vendieron en Lanzarote y lo procedido de ellas lo cargó en quesos y otras cosas y lo envió a Hernández, por cuenta de la compañía,

CONCLUSIONES

El comercio entre Canarias y Madeira durante el siglo XVI fue duradero y en ocasiones, incluso, intenso, tal como se ha venido demostrando en los últimos años, pero es necesario profundizar en él en función de que cada isla del archipiélago canario mantiene peculiaridades propias en razón del tipo o tipos de artículos que interesaba exportar o importar, demandados tanto desde Canarias como desde Madeira. Esto es lo que hemos intentado demostrar: la existencia de unas relaciones fluidas, marcadas por el trato mercantil, pero que en ocasiones implica a otros aspectos, y en donde el cereal se convierte en el móvil principal en los viajes de ida y el zumaque en los de vuelta. No obstante la propia demanda y la coyuntura del siglo harán que las redes mercantiles cambien de escenario, dentro de las distintas islas Canarias, y cambien también los intereses.

y de lo procedido de esta cargazón se envió dinero a Lanzarote con lo cual se compraron 30 fanegas de trigo.