



GRAN CANARIA Y LOS CONTACTOS CON LAS ISLAS  
PORTUGUESAS ATLÁNTICAS: AZORES, MADERA,  
CABO VERDE Y SANTO TOMÉ

MANUEL LOBO CABRERA

Los estudios sobre la influencia portuguesa en Canarias cuentan con cierta tradición. Se ha analizado la problemática política y diplomática entre Castilla y Portugal y su repercusión en el archipiélago canario; los intentos lusitanos para apoderarse de las islas; la participación portuguesa en la conquista de las Canarias realengas y su posterior asentamiento. Del mismo modo se han realizado trabajos sobre la influencia en el léxico, folklore, etc.<sup>1</sup>.

Dentro de este conjunto la atención dedicada a las islas atlánticas portuguesas es mínima, aún cuando se hace alusión a la participación de sus gentes en la conformación social canaria. Sin embargo como islas, se olvidan a veces los historiadores, que desempeñaron un papel en el primer plano de la historia, de una amplitud que no se esperaría de mundo tan miserable, según palabras de Braudel<sup>2</sup>.

El conjunto de islas cercanas a Canarias, posesión del reino lusitano, mantienen comportamientos diferentes, puesto que las relaciones y contactos que se hacen con ellas difieren, aún cuando se debe tener en cuenta un punto común: que por estar en el camino de las rutas marítimas, participan de las grandes relaciones.

Azores y Madera aportan población y realizan contactos comerciales. Pues ambos archipiélagos constituían sendas avanzadas de Portugal y de España en sus empresas de descubrimiento; fronteras bases en el arranque de los caminos marítimos hacia las nuevas tierras. Entre uno y otros era impor-

1. PEREZ VIDAL, J.: *Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 14, Madrid-Las Palmas, 1968, pp. 41-108. *Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria*, «En homenaje a Elías Serra Rafols», T.I., La Laguna, 1970, pp. 369-390. Este autor recoge en sus trabajos la bibliografía publicada sobre el tema por Bonnet Reveron, S.F. Bonnet, Rumeu de Armas, Steffen, Alvarez Delgado, Régulo Pérez, Alvar y especialmente Serra Rafols.

2. Braudel, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, T.I., Madrid, 1976, p. 203.

tante y frecuente el intercambio, pero la corriente principal se dirige desde el de Madera al de Canarias<sup>3</sup>.

De Madera llega no solo el cultivo de la caña y de la industria azucarera, sino la mano de obra especializada y en ocasiones el pan para alimentar a la población canaria.

De Azores llegaron pobladores: de las islas de San Miguel, de la Tercera y de Fayal; siempre en menor cantidad que de Madera. También el trigo azoreano fue providencial en ocasiones para abastecer a la isla de Gran Canaria.

Cabo Verde, archipiélago situado al sur de las Canarias, ofrece otro tipo de contacto. Es la zona a donde acuden los isleños como comerciantes a intercambiar sus productos por esclavos y otras mercancías. Al contrario que los archipiélagos anteriores recibe emigrantes de Canarias, que van allí como especialistas para trabajar en la caña o como factores y representantes de compañías comerciales. Por lo tanto el comportamiento entre ambos archipiélagos es bastante distinto.

Con este estudio queremos demostrar los vínculos que unían a las islas atlánticas. Por un lado, estudiar una constante mantenida entre Madera y Canarias en base a la importación y exportación de cereales principalmente, y por otro relacionar a Gran Canaria con Cabo Verde apoyándonos en el intercambio de caldos isleños por esclavos negros.

De norte a sur hemos creído conveniente iniciar el trabajo por las relaciones entre Gran Canaria y Azores, pero antes es oportuno dedicarle cierta atención al vehículo que hizo capaz el acercamiento entre ambos archipiélagos: el barco.

## 1. EL BARCO

La única vía que hacía posible los viajes de unas islas a otras era el mar, y el único transporte que era capaz de surcarlo era aquel en el que dominaba mucha madera y poco hierro. Los tipos de naves que van y vienen de un puerto a otro eran los mismos que hacían las travesías en el Atlántico.

Son corrientes las carabelas y los navíos, de fabricación portuguesa y pequeño tonelaje, nunca mayor de 100 toneladas. También se utilizan las barcas, propias para pequeños recorridos, de cabotaje, que tanto se utilizaban en las relaciones interinsulares como en los viajes a la costa africana.

3. PEREZ VIDAL, J.: *Aportación...*, *Art. cit.*, p. 100.

Los maestros y tripulación suelen ser de origen portugués en su mayor parte; destacan los avecindados en Madera, seguidos por los vecinos de Lagos, de Lisboa, de las islas de Abajo; en algún caso tanto el navío como su tripulación son de procedencia canaria, y más en concreto de Tenerife y La Palma.

## 2. PUERTOS

Los puntos de contacto entre ambas islas eran unos pequeños puertos o surgideros ocasionales. En Gran Canaria la actividad la desarrollaban los puertos de las Isletas, en Las Palmas, y de Melenara en Telde. El primero era el receptor de cereales y el segundo el exportador de vino.

En Azores la escala se hacía en el puerto de San Jorge en la Punta Delgada, y en otros de las islas de Abajo que no se especifican.

En Madera la actividad se centraba en los de Funchal y Santa Cruz, y en Cabo Verde destaca el de Ribera Grande.

## 3. CONTACTOS ENTRE GRAN CANARIAS Y AZORES

Es sabido que Azores contribuyó al poblamiento canario, aunque su porcentaje fue escaso y su llegada tardía. Gaspar Fructuoso, natural de Azores, nos comenta el paso de gentes de aquel archipiélago hacia Canarias, en especial de la isla de San Miguel, para tomarlas como puente y escala hacia las Indias castellanas y hacia Brasil<sup>4</sup>.

Hacia 1520 comenzamos a encontrarnos en los protocolos notariales con portugueses avecindados en Azores, que realizan viajes entre las islas. En concreto en 1523 uno fleta su carabela a un mercader catalán para traer de Tenerife a Gran Canaria trigo y cebada<sup>5</sup>.

En la segunda mitad del siglo XVI y en Gran Canaria tenemos la prueba que nos confirma la relación comercial entre ambos archipiélagos. La iniciativa parte de un vecino de la Isla, de origen catalán, Francisco Méndez,

4. FRUCTUOSO, G.: *Saudades da terra IV*, Ponta Delgada, 1922, pp. 150, 164 y 200.

5. COELLO GOMEZ, M.I. y otros: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 1.076. El vecino de Azores es Francisco Fernández, dueño de la carabela *Santa Bárbara*, y la fleta a Antón Fonte para llevar en dos viajes todo el trigo, cebada y otras cosas que cupieran en la nave.

escribano público y regidor, pero dedicado a las actividades mercantiles. Comercia con Francia, Flandes, la Península y las islas. Fleta una nao en nombre de su hermano, Luis Méndez, para cargar en los puertos de Melanara y las Isletas 50 ó 55 botas de vino y 60 quintales de breo. Junto con la mercancía irá Luis Méndez con su mozo y hato. La primera escala será en San Jorge, donde se descargará el conjunto de la mercancía o parte de ella, y de allí partirá al resto de las islas donde se acabará de desalojar el barco. Esta es la primera parte del contrato. En la segunda se explica que con el beneficio del producto se comprará trigo, corambre u otra mercadería para traer a la Isla o La Palma<sup>6</sup>. No es extraño que desde Canarias se enviara a buscar trigo a Azores, bien a comprarlo o trocarlo, ya que este archipiélago se convirtió desde fines del siglo XV y principios del XVI en el área triguera de Portugal, suplantando fundamentalmente a Madera<sup>7</sup>.

Este fletamente permite relacionar una serie de cuestiones. El maestro de la nao y el transporte es portugués; los contratadores son comerciantes asentados en las islas desde la conquista, que incluyen entre sus redes a Azores, con objeto de proveerse de panes a cambio de los caldos isleños y la brea, productos cotizados en Africa. Permite esto cuestionar que, tal vez, estos productos eran apetecidos por los azoreanos para luego intercambiarlos por esclavos en las posesiones lusitanas, o como elementos de abasto y de necesidad artesanal para la población.

De destacar es también la asociación familiar propia de Francisco Méndez, pues tenía otro hermano destacado en Francia al cual le enviaba mercancías. Es lógico que confiara en gente de su propia sangre para dar más continuidad a las operaciones, pues ve en el parentesco el medio idóneo para extender los tratos<sup>8</sup>.

En definitiva queremos destacar que los cambios con Azores no se conocen muy bien aún cuando se tengan datos de envíos de trigo, vino y otras mercaderías a la isla Tercera<sup>9</sup>.

6. A(rchivo), H(istórico), P(rovincial) de L(as) P(almas), García Ortiz, n° 852, f. 236 v.

7. SERRAO, J.: *Le ble des îles atlantiques: Madere et Açores aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, «Annales ESC», IX, 3, 1954, pp. 337-41.

8. LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, I, Valladolid, 1979, p. 139.

9. CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, T. II., S/C. de Tenerife, 1977, p. 21.

#### 4. CONTACTOS ENTRE GRAN CANARIA Y MADERA

El archipiélago madeirense permite hablar de unas relaciones mucho más intensas y duraderas que las establecidas con Azores. Nos informan de ellas los viajes regulares que se hacían de una isla a otra. Las noticias sobre la comunicación y comercio entre ambos archipiélagos arrancan desde antes de la conquista de las Canarias realengas. Conocemos estos contactos por un salvoconducto que los Reyes Católicos dan a un mercader portugués para que pueda entrar en Castilla con mercaderías de Madera y Canarias<sup>10</sup>. En 1483, al tiempo en que se concluía la conquista de Gran Canaria, los navíos sevillanos se dirigían por igual a Gran Canaria y a Madera para comerciar<sup>11</sup>.

El hecho de unir a estas islas en sus rutas comerciales está en relación a que para los hombres de la época el mar era más un camino que una frontera. Así, por este sendero llegan a Madera esclavos canarios y otros productos, como carne, sebo y quesos<sup>12</sup>, lo mismo que ganado<sup>13</sup>.

Este préstamo dio como resultado que desde Madera llegara a Canarias la base de la futura economía: el azúcar. Además la influencia que ejerció la cercanía de Madera en las islas fue notable. En 1504, en un acuerdo del Cabildo de Tenerife, se dispone «que los enforros sean fechos como los haze Jorge Vaez, enforrados, puerta e todo lo que se requiere, como se faze en la ysla de Madera»<sup>14</sup>.

Las referencias hacia estas islas lusitanas, para comprobar comportamientos, nos indican lo cercano de las relaciones entre ambos archipiélagos, pues en 1513 se ordena a los escribanos de Gran Canaria que envíen al Consejo el proceso instruido contra un portugués, maestro de la carabela *Pies de plata*, acusado de llevar a bordo un malhechor, por cuyo acto se le remató la nave. Esta medida se tomó ante la tesis de que los habitantes de la isla de la Madera tomaran resoluciones semejantes<sup>15</sup>.

10. AZNAR VALLEJO, E.: *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981, doc. 16. 30 de noviembre de 1477.

11. *Idem*, doc. 91. 20 de octubre de 1483. Por esta fecha partía de Sevilla un navío cargado de mercancías valoradas en 420.000 maravedís.

12. SIEMENS, L. y BARRETO, L.: *Los esclavos aborígenes canarios en la isla de la Madera (1455-1505)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 20, Madrid-Las Palmas, 1974, p. 115.

13. *Idem*, p. 117.

14. SERRA RAFOLS, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, I, (1497-1507)*, La Laguna, 1949, n° 504.

15. AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, doc. 958.

Este acercamiento se debía a la proximidad de Canarias y a las escasas posibilidades económicas que el archipiélago maderense podía ofrecer por encontrarse ya bastante poblado, lo mismo que a las facilidades que ofrecía Canarias para el comercio con los territorios africanos e indios<sup>16</sup>.

Corroboramos lo dicho por la familiaridad con que los vecinos de ambas islas viajaban<sup>17</sup>, y por la presencia de maderenses en Canarias desde muy temprano. En 1508 un natural de Madera otorga testamento en Tenerife, y en él nos habla de sus bienes y familia en Funchal y en la villa de Punta del Sol<sup>18</sup>.

#### 4.1. TRATOS COMERCIALES

Éstos se inician desde Tenerife, y la documentación más antigua se sitúa en torno a 1509. Ese año un mercader realiza el primer envío, que conocemos, de pez a Funchal<sup>19</sup>; al año siguiente el mismo maestre de la carabela, Antonio, genovés, la fleta a dos mercaderes para llevar a Madera 300 quintales de pez y 40 fanegas de trigo<sup>20</sup>.

Si en los primeros momentos la materia exportada es la brea, ésta va quedando atrás, al ser desplazada por los cereales, al margen de los envíos de ganado, en especial puercos, que en 1511 se cargan con ese destino<sup>21</sup>. Los excedentes de trigo y cebada de Canarias tienen en el siglo XVI varios destinos entre ellos los puertos portugueses continentales e isleños; Madera suele devolverlo luego en períodos de escasez. La producción de cereales en el primer tercio del quinientos constituía un serio problema en Portugal, por su variabilidad: unas veces abundante y otras insuficiente, en relación al consumo<sup>22</sup>. Es por ello por lo que uno de los esfuerzos de los lusitanos al

16. PEREZ VIDAL, J.: *Esbozo...*, Art. cit., p. 376.

17. MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Protocolo del escribano Juan Ruiz de Berlanga. La Laguna 1507-1508*, La Laguna, 1974, doc. 94.

18. *Idem*, doc. 207.

19. GONZALEZ YANES, E., y MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510*, La Laguna, 1958, doc. 1.247. El mercader que fleta la carabela es Melchor Díaz, y otorga la escritura el 15 de junio de 1509.

20. *Idem*, doc. 1.311. Los dos mercaderes que fletan la nave son Juan López de la Fuente y Luca Rego y se obligan a ir con la carga a Madera junto con dos mozos.

21. CLAVIJO HERNANDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 1.148. El 3 de julio de 1511 Alonso de Pedraza fleta el navío de Pantaleón Afonso para ir a los puertos de Vigo y Bayona con carga de cereales, pero antes hará escala en Madera, donde estará 4 días.

22. PEREZ VIDAL, J.: *Aportación...*, Art. cit., p. 61.

colonizar Madera fue convertirla en una gran productora de trigo, labor que tuvo comienzos prometedores hasta que vino a menos<sup>23</sup>. Así nos lo confirma Serrao cuando dice que alrededor de 1475 finalizó el ciclo del trigo en Madera, al ser liquidado por el azúcar<sup>24</sup>.

Esta evolución de la producción cerealera maderera la recoge Torriani, cuando afirma

«En cada año se recogen treinta mil fanegas venecianas de trigo, poco más o menos. Sus campos solían rendir sesenta por uno; pero al presente se ha reducido a treinta y cuarenta por uno, porque los terrenos se van agotando cada día más.»<sup>25</sup>.

En 1520 se nota el déficit de granos en Madera al fletarse un barco en Tenerife con destino a aquel archipiélago, para llevar trigo y pasajeros a Funchal<sup>26</sup>.

El mayor índice de exportación se recoge en el período 1522-1525; en estos años se asiste a una crisis frumentaria en el oeste peninsular y lógicamente en aquellas islas atlánticas. Efectivamente en estas fechas parten de Tenerife varios barcos cargados de cereales con dirección a Madera. En 1523 un mercader carga 400 quintales de pez y 130 fanegas de trigo con ese objeto<sup>27</sup>; en el mismo año un gallego, conocedor posiblemente de las crisis lusitanas, carga en otro navío 500 fanegas de cebada con el mismo destino<sup>28</sup>. Al año siguiente Juan Pérez de Merando, estante en Tenerife, es deudor a un vecino de cierta cantidad de maravedíes por trigo, que pagaría en la isla de la Madera. Conocemos la cantidad del cereal por una hipoteca que realiza: 200 fanegas de trigo<sup>29</sup>. En agosto de ese año un portugués, vecino de Gran Canaria, fleta la carabela de Artua Báez, para llevar a la citada isla 600 fanegas de trigo y las más que cupieran, al puerto que estuviese sano, puesto que al parecer la isla estaba azotada por la pestilencia<sup>30</sup>. Este suceso indica y

23. FREITAS FERRAZ, M.L.: *O açúcar e sua importância na economia madeirense*, «Geographica», 30, Lisboa, 1972, pp. 76-89.

24. SERRAO, J.: *Art. cit.*, pp. 337-41.

25. TORRIANI, L.: *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1959, p. 264.

26. LOBO, M.: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1520-1521)*, S/C. de Tenerife, 1979, doc. 340.

27. COELLO GOMEZ, M.I. y otros: *Op. cit.*, doc. 835.

28. *Idem*, doc. 962.

29. *Idem*, doc. 1.341.

30. *Idem*, doc. 1.674.



corroborar la necesidad de cereal, pues en espacio de dos años se envían a Madera más de 1.000 fanegas.

De otras islas, como Lanzarote y Fuerteventura, también se exporta cereal con el mismo fin<sup>31</sup>.

Gran Canaria mantiene una actitud diferente en cuanto a sus relaciones comerciales y contactos con Madera, pues tenía su mismo problema: era deficitaria en cereales. No obstante su puerto es testigo del trasiego de barcos con destino a aquel archipiélago. Así por ejemplo, en 1526 dos portugueses fletan un navío a un vecino de Las Palmas y a un genovés para ir a Lanzarote a cargar ganado, quesos y otras mercaderías con destino a los puertos de Funchal y Santa Cruz<sup>32</sup>. No debe extrañar la exportación de ganado, pues desde muy temprano, finales del siglo XV, sabemos que aportaron cabras a Madera<sup>33</sup>.

Fue también Gran Canaria el punto de enlace entre el Nuevo Mundo y la isla lusitana. En 1568 un vecino, Antonio de Campos, daba poder a un vecino de Madera para que cobrara del depositario general de aquella isla, 30 cueros vacunos procedentes de la isla de San Juan de Puerto Rico<sup>34</sup>.

Los maderenses residentes en Las Palmas y otros puntos de la Isla reclaman sus deudas y bienes, nombrando apoderados a vecinos de Funchal y de Agua de Miel<sup>35</sup>.

La estancia de maestros y marineros en las caletas canarias hace posible que barcos de origen maderense se vendan en Gran Canaria, a donde acuden por el conocimiento que tenían de la necesidad de transporte marino en la Isla. Los navíos o parte de ellos, puestos en venta, han sido construidos o comprados en la isla portuguesa. En 1571 un vecino de Funchal vende a dos mercaderes sevillanos, que tenían por objeto ir a Cabo Verde, un navío redondo por 450 ducados<sup>36</sup>. Años más tarde, 1573, un flamenco tenía en compañía del señor de las islas de Lanzarote y Fuerteventura, una barca grande, de doce botas de porte, comprada a un vecino de Madera<sup>37</sup>.

31. TORRIANI, L.: *Op. cit.*, p. 46. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la historia general de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1967, T.I., p. 808.

32. A.H.P.L.P., *Cristóbal de San Clemente*, n° 736, f. 522 r.

33. SIEMENS, L. y BARRETO, L.: *Art. cit.*

34. A.H.P.L.P., Antonio Loízeno, n° 810, s.f., f. 87 r.

35. A.H.P.L.P., Tomás Marín, n° 3.122, f.r.; Antonio Lorenzo, n° 811, f. 186 r.

36. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 811, fs. 183 r y 293 r. El vendedor es vecino de Funchal pero natural de Azores. Para hacer esta venta realiza dos escrituras; en una de ellas sólo vende la tercera parte del navío, y ya en la segunda hace venta total.

37. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 142 r. Se la vende al mismo señor don Gonzalo de Saavedra por 25 ducados.

El problema de los cereales fue continuo en el archipiélago de Madera en la segunda mitad del siglo XVI, aún cuando en determinadas épocas gozó de excedente que devolvió a Canarias. En 1552 se dirigían a Gran Canaria, en navíos, distintas cantidades de trigo y cebada para varios consignatarios, desde Lanzarote. El mal tiempo hizo que los barcos perdieran su derrota y aportaran a Madera, donde fue depositado y vendido. Las autoridades isleñas reclaman el cereal, entre ellos el doctor Gómez de Salazar y el licenciado Agustín de Zurbarán, oidores de la Audiencia, junto con el inquisidor Luis de Padilla y el notario del Santo Oficio, Juan de Vega<sup>38</sup>. En los años 1572-1576 ocurre algo similar. El primer año se piden los maravedís procedidos del trigo, que a la Madera aportó por mal tiempo, que desde Lanzarote se dirigía a Gran Canaria; el cereal fue tomado y vendido en Santa Cruz, y su producto depositado en un mercader<sup>39</sup>. En 1576 sucede algo similar, pues ese año, debido a la crisis carencial que sufría Gran Canaria, se importó trigo de Castilla. Sin embargo el cereal junto con tres fardos de ropa se descargó en Madera, y se despositó en manos de un vecino, aclarándosele el costo y el 17% de ganancia. Aquél lo puso en circulación obteniendo en la transacción 124.109 maravedís<sup>40</sup>.

Frente a lo comentado, Gran Canaria recibió en compensación en años críticos, el pan que le hacía falta para alimentar a su población. En 1573 necesitada de pan envió por él a La Madera. Para ello se realizó una suscripción popular. El encargado de la compra era el regidor Hernán Peraza, quién declara que la ciudad y el concejo le habían nombrado para desplazarse a Madera a comprar trigo, con destino al pósito de la Isla, por la extrema necesidad de pan. Fue quien hizo las diligencias para conseguir el dinero puesto que ni el cabildo ni el pósito contaba con numerario. Recaudó de los vecinos 9.197 reales, cerca de medio millón de maravedís<sup>41</sup>. Fletó para tal me-

38. LOBO CABRERA, M.: *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552)*, Las Palmas, 1980, docs. 168, 169.

39. A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, n° 855, f. 12 r. Quienes reclaman los maravedís son Margarita Martínez, viuda de Baltasar de Armas, y sus hijos: el licenciado José de Armas, fiscal del S.O., el licenciado Bernardino de Armas, Leonor de Armas y Gaspar de Armas. El trigo le había enviado desde Lanzarote el beneficiado de aquella isla Gaspar de Armas.

40. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 777, f. 334 r.

41. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 776, f. 250 r. y 249 r. Los vecinos que aportaron el dinero fueron: el deán don Juan de Villalta con 1.700 reales; el chantre don Luis Corral con 2.083; el regidor Hernán Peraza con 1.000; Juan Ortiz con 416; Antonio Folguera, portugués, con 250; Aparicio Negrín con 50; Antonio Díaz, portugués, con 100; Macías, lanero, con 50; Salvador Pérez, zapatero, con 200; Juan González de Triana con 250; Juan Pérez, mercader,

nester una barca de porte de 1.000 fanegas de trigo, condicionando al maestro que si no traía la totalidad del aforamiento le descontaría por rata<sup>42</sup>.

La Madera contribuyó también con sus exportaciones a crear en Gran Canaria una industria de calzado, pues aunque la Isla poseía tenerías no contaba con zumaque suficiente para curtir los cueros. Por ello los zapateros, bien dan poder o entregan dinero, para comprarlo. En 1569 dos artesanos reclaman, por separado, 1.000 arrobas que vendrían en sacas<sup>43</sup>, y 27 cuartos de lo mismo<sup>44</sup>.

Visto el negocio que podía resultar de la importación de este producto los vecinos y mercaderes se aprestan a imitar a los zapateros. En 1570 un comerciante de origen sevillano, Diego Hernández, se concierta con un araez de barca para ir a los puertos de Funchal y Santa Cruz a cargar todo el zumaque que se le diere por parte del mercader maderense Antonio Alvarez de Apupa, y de allí partir hacia las Isletas<sup>45</sup>. A partir de la intervención de los comerciantes, los zapateros abandonan la práctica comercial y acuden a ellos. Un flamenco, de gran pericia y movimiento en operaciones mercantiles, Cornelio de Manaquer, envía a un agente a Madera. Este era paisano suyo, Juan Belteque, y se encarga de enviarle el zumaque. Por ello un zapatero, vecino de Telde, acude a comprarle a Manaquer 60 arrobas de zumaque de Madera<sup>46</sup>.

Por los mismos años, 1571, se formaliza una compañía de carácter fijo con un solo objeto. Dos vecinos de Gran Canaria, Antón Solís y Juan de Cebrejas, se conciertan para comerciar con Madera. Cada uno pone 200 doblas —1.000 maravedís— para invertir en 600 arrobas de zumaque, que se debían vender en Gran Canaria al mayor provecho. Vendidas partirían costas y beneficios. Concluida esta primera operación, uno de los socios volvería a Madera con 300 doblas para emplearlas en zumaque y en lo que le pareciera; el otro iría con la misma cantidad a La Palma para comprar lo mismo; al final se repartirían costos y ganancias<sup>47</sup>.

con 100; Diego Franquiz con 312; Gómez González con 800; Tomás de Guzmán con 300; Juan Pérez, herrero, con 500; Tomás Box con 200; Baltasar Díaz con 130; Miguel de Arencibia, mayordomo del concejo, con 625; Antón García con 100; Diego López, cerero, con 104; Adán González, zapatero, con 48; Leonel Alvarez con 300 y Alonso Hernández de Talavera con 104.

42. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 812, f. 12 r. El flete de la barca ascendió a 90 doblas.

43. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 827, f. 564 r.

44. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 810, f. 81 r.

45. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 811, f. r.

46. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 428 r.

47. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n° 783, f. 567 r.

Otras veces la compañía se celebra entre vecinos de Madera<sup>48</sup>, o entre un vecino de Gran Canaria y otro de aquella isla. En ésta, el tiempo para comerciar era tres años, en los cuales la firma podía renovarse o desaparecer. Los socios celebraron escritura en 1572 con el propósito de traer zumaque y otras cosas de Madera, y en 1574 la deshacen y liquidan, repartiéndose el principal y ganancias<sup>49</sup>.

Las sociedades comentadas tienen las siguientes características: el objeto principal es la importación de zumaque, al margen de que se engloben otros productos. Los componentes no pasaban de dos, y el tiempo estipulado para el contrato está cercano a los dos o tres años. La aportación del capital es por igual, es decir al 50%, y el reparto de beneficios en función de él y del trabajo aportado por ambas partes; éste se repartiría: cada uno se destacaba en un puerto isleño, y al final de la jornada se repartían los beneficios.

Los fletamentos y los viajes tienen a veces objetivos distintos. No es sólo el comercio lo que une por mar a Gran Canaria y a Madera, sino también la ida y vuelta de pasajeros. Para ello es una persona la que contrata el barco, encargándose a su vez de buscar el resto del pasaje. En 1572 Mateo Deniz, vecino de La Madera, fleta una barca para ir a Funchal, con su persona y caja, más 15 pasajeros; cada uno pagaría por su pasaje 500 maravedís<sup>50</sup>.

Años más tarde se realiza un contrato similar aunque el destino no sea Madera, pero sí el lugar de escala durante 10 días, en un viaje a Lagos. El maestro de la carabela es un maderense, y los pasajeros: el capitán Juan de Benavides, gobernador que había sido de Gran Canaria, y el regidor Bernardino de San Juan; el primero llevaría consigo 8 personas, 7 cajas y un gallinero, y el segundo, su hijo, 4 criados y 2 cajas de vestidos; pagarían respectivamente al maestro 30 y 20 ducados<sup>51</sup>.

Los datos analizados nos dan pie para enumerar algunas consideraciones: los contactos mantenidos entre Madera y Gran Canaria en el siglo XVI se pueden clasificar en poblacionales, emigración-inmigración, y comerciales, importación-exportación, haciéndose continuos préstamos al pasar de receptora a exportadora o viceversa.

48. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 94 r.

49. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 172 r. En este caso los socios de la compañía son dos vecinos, uno de Gran Canaria y otro de La Madera, Adán González y Tomás López. Liquidaron la cuenta y López alcanzó a González en 100 reales de principal y ganancias que metió, los cuales ha recibido.

50. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 82 r.

51. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 777, f. 138 r.

## 5. CONTACTOS ENTRE GRAN CANARIA Y CABO VERDE

Las relaciones mantenidas entre Gran Canaria y Cabo Verde son completamente diferentes a las comentadas para Azores y Madera. En éstas el objetivo estaba en función de un comercio de abastecimiento, mientras que en Cabo Verde priva el comercio a gran escala. Otra diferencia está en relación a que en aquéllas eran las propias autoridades y el vecindario los que se ocupaban y preocupaban de las importaciones y exportaciones, mientras que en éstas irrumpen otros profesionales del comercio: los mercaderes extranjeros.

El comercio de Cabo Verde no es excluyente de Gran Canaria, sino del resto de las islas e incluso de la Península que toma a las Canarias como escala en sus viajes hacia el sur.

Desde que se inicia la conquista de Gran Canaria aparecen en escena mercaderes que llevan por destino el archipiélago africano. En 1478 y desde Sevilla el rey don Fernando comunica al deán de Canaria y al gobernador Juan Rejón que den seguro a Pedro de Montoya, factor de dos vecinos de Burgos, para que pudiera permanecer en Cabo Verde y traer mercaderías a los reinos peninsulares, a pesar de la guerra con Portugal<sup>52</sup>.

Este viaje iniciado en el último tercio del XV tiene su continuidad en el siglo XVI, aun cuando se acentúen en la segunda mitad del siglo. No obstante en el primer tercio del XVI también se pertrechan navíos con ese destino. Nos informa un poder otorgado en 1523, en el que un maestre de carbela nombra apoderados a dos mercaderes para que cobren de tres marineros cierta cantidad de maravedís que le debían del flete, costa del armazón y mercaderías, que hicieron en el viaje a Cabo Verde<sup>53</sup>.

Desde la Península también pasan por las islas naves rumbo a Cabo Verde, como una propiedad de los Espinosa, familia originaria de Medina de Rioseco asentada en Sevilla, que iba cargada de ropas<sup>54</sup>.

El comercio mantenido desde Gran Canaria como de Tenerife es a base de vinos; este tráfico tuvo que ser frecuente para llamar la atención del Juez

52. AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, doc. 30.

53. COELLO GOMEZ, M.I. y otros: *Op. cit.*, doc. 1.180.

54. BRICH, W.D.G.: *Catalogue of a collection of original manuscripts formerly belonging to the holi office of the inquisition in the Canary Islands...*, Edinburgh and London, 1903, T.I., p. 56.

de Indias, que pretendió someter este tráfico al mismo gravamen que pesaba sobre el comercio de Indias<sup>55</sup>.

Este tráfico de vinos pudo haber sido intenso y de hecho ha llamado la atención de los historiadores; E. Vila mantiene que la cuantía y el volumen de este tráfico fue indudablemente el más importante que mantuvieron los isleños durante casi un siglo<sup>56</sup>; no obstante nos parece un poco exagerada la afirmación, y estamos más en la línea de Mauro cuando dice y sostiene, sin llegar a conclusiones de volumen, que la llegada de los vinos de Canarias a Cabo Verde parece que fue numerosa, al menos antes de 1640, sin que se pueda hablar de competencia<sup>57</sup>.

El vino fue la principal granjería que tuvieron los isleños para comerciar con Cabo Verde, junto con la brea y otras mercaderías cotizadas en África. La orientación de este comercio tenía una base fuerte: importar esclavos negros para emplearlos en los ingenios y otros sectores económicos. Antes de que los isleños se decidieran a intervenir en el tráfico los mercaderes portugueses eran los que recorrían las islas ofreciendo su humana mercancía en los ingenios y lugares de trabajo<sup>58</sup>. Los isleños acudirán a Cabo Verde, puesto que estas islas se convirtieron bien pronto en el lugar de aprovisionamiento de esclavos de cara a la exportación<sup>59</sup>.

Los primeros viajes tienen por objeto el comercio y no el rescate de negros. En 1524 varios armadores entregan a un piloto y maestre 120 doblas para que les compre carne, sebo y otras cosas<sup>60</sup>. Al año siguiente, otro vecino reconoce tener cargada en la carabela de Francisco Lerca cierta mercadería para negociarla en la isla de Santiago, que va a cargo de un sobrino suyo, pero por ser joven se teme que no sepa hacer el negocio y da poder a un genovés, para que si su sobrino no supiera hacer la negociación o muriera, tome la carga y la emplee como mejor convenga al negocio y trato<sup>61</sup>.

55. CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, T. II, p. 21.

56. VILA VILAR, E.: *Las Islas Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, t. I., pp. 285-300.

57. MAURO F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle 1570-1670*, París, 1960, p. 357.

58. RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, 1947, T. I., p. 350.

59. TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Viagens espanholas das Canarias a Guiné no seculo XVI, segundo documentos dos arquivos portugueses*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, II T., pp. 219-250.

60. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n° 736, f. lr.

61. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n° 736, f. 262 r. El vecino es Luis de Villalobos y el maestre de la carabela Juan Trabuco.

En 1532 se conoce el recorrido que un mercader hace de isla en isla para comprar sal, mercaderías y esclavos; el itinerario es, por este orden, isla de Mayo, Santiago y San Nicolás<sup>62</sup>.

Años más tarde se realiza otro viaje, tal como nos lo revela el testamento de un vecino de color loro, Bastián Martín<sup>63</sup>.

En los años 1553 y 1559 conocemos dos nuevas expediciones, en las que se embarcan bizcochos, harinas y vinos<sup>64</sup>.

A partir de estos momentos y desde la década de los 60 hasta 1600 el tráfico se intensifica, y es el vino el principal vehículo de este comercio. En estos años se realizan unos 32 viajes, de los cuales el 50% aproximadamente se concentran en la década de los años sesenta. De ellos la mitad tienen como misión el rescate de esclavos, mientras que el resto se hacen con objeto de intercambiar vino y harina por oro, sebo, corambre y tocinos.

Estos viajes y armazones que desde Gran Canaria se hacen a Cabo Verde no se realizan nunca de la misma manera, depende de la organización del comercio y de los intereses y participación de los socios. Lo más corriente es la compañía de cargazón individual o colectiva, aunque también existen los encomenderos.

### 5.1. COMPAÑÍAS

El procedimiento más usual en el comercio con Cabo Verde consiste en la participación individual del cargador, aunque si la ocasión se le presenta no la deshecha para asociarse con otros compañeros.

Lo más corriente es que el mercader flete un navío o carabela para llevar a Cabo Verde vino u otras mercaderías con ciertas condiciones: cargar en cierto tiempo, 12 días; llevar libre de flete otras mercaderías, como por ejemplo alguna cantidad de brea; pagar el flete en el puerto de destino en determinado plazo; volver al puerto de despacho con o sin mercancía, comprada o cambiada en Cabo Verde por los productos isleños. En estos casos, en el navío va el cargador solo o una persona en su nombre. Los contratantes

62. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n° 740, f. 561 r. Vid. LOBO CABRERA, M.: *Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, pp. 75-98.

63. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n° 750, f. 227 r. El motivo de la otorgación del testamento es por estar de partida para las islas de Cabo Verde.

64. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 772, f. 772 r., y Adriano de Padilla, n° 762, f. 436 r. Conocemos estas expediciones por un testamento y un poder.

suelen ser portugueses, mercaderes extranjeros e incluso canónigos de la catedral.

El mercader Pedro de La Rabli fletó una carabela para llevar todas las botas de vino que hiciera el navío<sup>65</sup>; el mercader lusitano Miguel de Acosta se concertó con el maestre de navío portugués Luis Márquez para llevar 46 pipas de vino y traer toda la mercancía de corambre, tocino, cuero, sebo y esclavos que le dieran<sup>66</sup>. El canónigo Juan Carrillo hace lo propio con el portugués Melchor Báez para llevar a la isla de Santiago vino, harina y bizcocho; en este caso va por él una persona a realizar la transacción<sup>67</sup>.

Otras veces se cuenta con factores en aquellas islas, a quienes los maestros de navío se obligan a entregar la mercancía, según se consigna en los registros de embarque<sup>68</sup>.

Estos fletamentos se contratan por todo el cupo del barco o por toneladas de carga; cuando sucede lo primero el flete oscila en torno a los 120 ducados; si es por toneladas de 5 a 6 ducados cada una. En los viajes de vuelta el flete se cobraba por tonelada cuando se trataba de mercancía, y si eran esclavos a 4,5 ducados por pieza, con la obligación, por parte del maestre, de darle agua y fuego durante el viaje<sup>69</sup>.

A veces dos cargadores se ponen de común acuerdo para fletar un navío, pero cada uno paga de acuerdo a la carga embarcada. Así en 1565 dos mercaderes, Francisco de la Coba y Vicente Romano, fletan la carabela del portugués Vicente López. El primero se obliga a llevar de 35 a 40 pipas de vino y el segundo 10 pipas más una tonelada de ropa raenuda. El maestre se obliga a llevarles la mercancía y a esperarlos en Santiago cierto tiempo; en este tiempo pueden decidir si quieren cargar el navío para La Madera, y queriendo han de dar mercancía con un volumen no inferior a 50 toneladas<sup>70</sup>.

Las compañías se suelen realizar entre dos o más socios, y son de carácter eventual, pues no duran más que el tiempo de la transacción.

Estas operaciones comerciales suele realizarlas el mercader de tres for-

65. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 807, f. 253 v.

66. A.H.P.L.P., García Ortiz, n° 852, f. 262 r.

67. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 825, f. 146 r.

68. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 826, f. r. En este caso Ventura Pluma, con licencia de Bernardino Canino de Veintemilla, señor del navío, lo fleta a Agustín García Lozano, para llevarle a Santiago de Cabo Verde de 17 a 20 toneladas en pipas de vino, y allí entregarlas a la persona que le ordenara, quien le pagará el flete. Si esta persona le diera carga la traerá a Gran Canaria, y entregará a Lozano.

69. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 820, f. 227 r.

70. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 819, f. 8 r.



mas diferentes: personalmente, tal como hemos visto, por medio de socios o empleando agentes. Lo corriente en este tipo de negocios es el traslado personal del mercader con la mercancía o la asociación con otro compañero, aun cuando existen compañías de mayor participación y envergadura.

Las compañías más simples y corrientes suelen estar formadas por dos socios; uno es el inversor y otro es el que realiza el trabajo y viaja con la mercancía. Para ello ambas partes se conciertan de común acuerdo. En 1565 dos vecinos, Juan González y Antón de Solís realizan escritura. González da a Solís 21 botas de vino, cargadas en el navío de un portugués, y 12 quintales de bizcocho, para que lo beneficie y venda o trueque por otras mercaderías de esclavos o corambre según las instrucciones que lleva, al mayor provecho; la procedido ha de cargarlo con destino a las islas de Tenerife y La Palma, donde lo entregará a agentes suyos o lo venderá a excepción de los esclavos que han de venir a Gran Canaria. Del total se sacará el principal, 131.280 maravedís, y costos, y las ganancias se repartirán entre ellos: González se quedará con los  $\frac{2}{3}$  y Solís, por su trabajo y solicitud, percibirá el  $\frac{1}{3}$  restante<sup>71</sup>.

En estos casos, por miedo a perder la mercancía si le ocurriera algo al socio, se da poder a alguna persona de las que va en el navío, casi siempre al maestre<sup>72</sup>. En este ejemplo concreto, como parte de las mercancías trocadas en Cabo Verde han de ir a venderse a puertos distintos al de despacho, se da poder a familiares y agentes residentes en ellos<sup>73</sup>.

Compañía similar se hace con otros productos, como la pez, materia demandada y cotizada en Africa. 25 quintales entrega un genovés calafate a un maestre de navío para que se la venda y beneficie en Cabo Verde, pagándole por su trabajo un tercio de la ganancia<sup>74</sup>.

En estas operaciones el reparto de beneficios está en función del capital y del trabajo aportado por cada una de las parte; aquí se tiene en cuenta la solicitud de la parte que va a vender la mercancía, tanto como si tratara de un socio capitalista, dado que lo esencial no era sólo el dinero, sino como explica Tomás de Mercado «el ingenio e industria con que se negocia»<sup>75</sup>.

71. A.H.P.L.P., García Ortiz, n° 852, f. 98 r.

72. A.H.P.L.P., García Ortiz, n° 852, f. 104 r. Tres días después de haber realizado la escritura de concierto Juan González da poder al maestre de la carabela, Alvaro Pérez, portugués, para que si a Solís le sucediese algo, pueda tomar los vinos, bizcochos y demás a su cargo, y reciba lo procedido de ellos.

73. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 819, f. 195 r.

74. A.H.P.L.P., Luis Felipe, n° 854, f. 98 r.

75. MERCADO, F.T. del: *Summa de tratos y contratos*, Sevilla, 1571, p. 40 v.

Otras compañías suelen estar compuestas por más de dos socios. En 1567 ocho compañeros se conciertan para negociar en Cabo Verde, y aportan un capital de 371.800 maravedís<sup>76</sup>; al año siguiente algunos de los anteriores vuelven a participar en unión de un número mayor de socios, en total 11, e invierten un mayor capital. Los socios son: dos regidores de Tenerife, Lope de Azoca y Juan de Valverde; seis franceses, un flamenco, un catalán y varios vecinos, algunos de ellos marinero y maestre de navío. Uno de los partícipes, Juan Bolenge, capitán de navío, pone la saetía «*Santana*», más cierta cantidad de maravedís, y los demás invierten su capital en paños, estaño, trigo, brea, aceite, pólvora, cierta artillería y otros menudos. Como la compañía se realiza entre gentes vecindadas en Tenerife y Gran Canaria, se obligan a hacer declaración en ambos puertos, para luego unificar la cuenta de la armazón. Las declaraciones tienen por objeto explicitar lo que cada uno había invertido, y admitir a los compañeros que habían puesto más cantidad de maravedís de lo usual, para que cada uno heredara en las ganancias conforme al capital. Según la cuenta, la inversión se repartía así:

<i>Inversor</i>	<i>Capital en maravedís</i>
— Lope de Azoca	146.584
— Juan de Lambaru	69.916
— Juan de Chovete	201.378
— Román Caletote	253.779
— Juan Codina	19.200
— Tomás Rasel	63.900
— Francisco Provenzal	205.492
— Diego Casaflete	9.588
— Rodrigo Hernández	32.500
— Juan Estala	50.000
— Juan Bolenge	105.600
Total	1.157.937

Según esta cuenta resulta lo invertido 1.157.937, pero ellos en un apunte consignan 1.348.910 maravedís<sup>77</sup>. La diferencia se puede explicar

76. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales de el siglo XVI*, Las Palmas, 1982, p. 112-113.

77. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 821, fs. 144 r., 167 r.

por el mal estado del documento que impide leer parte de lo escrito, o porque se consigna el navío como integrante de lo invertido, que es lo que se suele hacer en estas operaciones. Esta inversión tiene sólo el propósito de ir a Cabo Verde a traer esclavos.

El interés de las autoridades y de los mercaderes en aliarse para formar este tipo de sociedades estriba en el rendimiento que ofrecen, pues teniendo como base compañías similares, pero de capital inferior, hemos logrado deducir que el beneficio tenía un margen del 200 al 250%<sup>78</sup>.

La participación, como se puede observar, es variada, porque en definitiva sobre este particular no existían reglas fijas, aun cuando los socios participaran o al 50%, o por terceras y cuartas partes.

El reparto de beneficios, sacado el principal, costos y derechos, estaba en función de la inversión, del trabajo aportado por cada socio, y en ocasiones del transporte, puesto por uno de los compañeros.

## 5.2. ENCOMENDEROS

Este es otro de los sistemas utilizado en el comercio con Cabo Verde. El encomendero es un hombre de negocios que al mismo tiempo que trabaja y negocia lo suyo, cumple encomiendas diversas por las que cobra una comisión<sup>79</sup>.

En estos casos no se invierte mucha cantidad de maravedís, sino que se le hace entrega a esta persona de dinero o mercaderías para comprar esclavos, uno o dos a lo sumo. Así por ejemplo Beltrán de Savalaga confesaba en 1565 que había entregado al mercader y escribano público Luis Hernández Rasco, fallecido en Cabo Verde, 2 pipas de vino, una de harina, 3 piezas de jarca menuda y 2 quintales de estopa para que allí se le vendiese y aprovechase y con lo obtenido, sacados costos y ganancia, le comprase un esclavo y el resto del numerario en contado se lo entregara en la Isla<sup>80</sup>.

Otro recibía para el mismo fin 50 libras de estaño labrado en platos y escudillas, para rescatar oro, esclavos u otras cosas<sup>81</sup>.

Este procedimiento no fue frecuente, salvo en los casos de rescate de piezas de esclavos; con ello se evitaba esquivar el encarecimiento que los negros alcanzaban en mercado.

78. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, p. 113.

79. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 146.

80. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 825, f. 824 r.

81. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 826, f. r.

### 5.3. OTRAS RUTAS

El viaje realizado desde Gran Canaria a Cabo Verde no significaba que al retornar tuviera que tocar la Isla, sino que por el contrario algunos se realizaron con miras a negociar en Indias o en Sevilla. Esto sucedía cuando los navíos se pertrechaban en Canarias con objeto de intercambiar los productos, principalmente caldos isleños, en Cabo Verde, y lo obtenido negociarlo en otros puertos. Así, en ocasiones, Gran Canaria se convirtió sólo en puerto de escala, en la ruta de Indias, para introducir esclavos en el Nuevo continente. Algunas expediciones conquistadoras al pasar por Gran Canaria, conciertan en Las Palmas a parte de su hueste y a los navíos que les faltan, para ir a Cabo Verde a rescatar esclavos con licencia real<sup>82</sup>.

También el viaje a Cabo Verde se utilizó como pretexto para practicar el contrabando, engañando los maestros de los navíos no sólo a las autoridades sino a los propios armadores. Contrataban sus barcos para ir a Cabo Verde en viaje de ida y vuelta, y en vez de regresar al puerto de despacho tomaban la derrota hacia Indias. Por esta causa un vecino dio poder a varios parientes y a otros vecinos residentes en Santo Domingo y Vera Cruz, para que cobraran de Francisco Reinoso, alguacil que había sido de la Isla, cierta cantidad de maravedís que le había dado para que se los rescatara en Cabo Verde, y su producto traérselo a Gran Canaria; sin embargo cambió de rumbo y se fue a Indias<sup>83</sup>.

Por esta razón los jueces de Indias recelaban de este tráfico, y pedían fianzas a los vecinos que iban a Cabo Verde, de que no pasarían a Indias<sup>84</sup>.

Sevilla era el otro destino que se tomaba desde Cabo Verde, aun cuando la compañía o viaje se realizara desde Gran Canaria. Por este medio lo que se pretendía era colocar la mercancía y los esclavos en la ciudad andaluza, y su beneficio emplearlo en productos necesarios en las islas<sup>85</sup>.

82. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, p. 107.

83. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 827, f. 378 r.

84. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 811, f. 392 v. En 1571 el vecino Melchor de Castro sale por fiador de Alvaro Méndez, cirujano, que va a Cabo Verde en el navío de Vicente Báez, y se obliga bajo pena de 200.000 maravedís que aquel volverá a la Isla o a España, sin pasar a Indias.

85. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 821, f. 49 r.; Lorenzo de Palenzuela, n° 832, f. r.

## 6. CONTACTOS ENTRE GRAN CANARIA Y SANTO TOMÉ

La presencia de esclavos negros, procedentes de la isla del golfo de Guinea, en el mercado grancanario, nos habla del contacto mantenido entre ambas zonas. Entre 1576-1590 son puestos en venta en Las Palmas 9 esclavos negros, bozales alguno de ellos, originarios de Santo Tomé. Sin embargo en este tráfico poco o nada tuvieron que ver los canarios, sino que estaba controlado por los portugueses, vecinos de Lisboa y Lagos, capitanes de navío<sup>86</sup>, y en algún caso por el propio canónigo de Santo Tomé<sup>87</sup>.

No obstante algún viaje sí que se terminó de organizar en Gran Canaria, aun cuando los tripulantes fueran de origen andaluz, lusitano y gallego. En una ocasión, 1571, la nao *La Trinidad* se terminó de pertrechar en el puerto de Las Isletas, con el dinero que un vecino de Sevilla prestó a la tripulación y armadores, con obligación éstos de entregar el capital en Santo Tomé en un plazo de tres meses<sup>88</sup>.

## 7. CONCLUSIONES

Analizados los datos con los que hemos elaborado este trabajo, podemos deducir algunas cuestiones. Las relaciones comerciales y humanas mantenidas entre Gran Canaria y las islas atlánticas portuguesas en el siglo XVI, se desarrollan en dos campos completamente diferentes.

Las islas situadas al norte del archipiélago canario, es decir, Madera y Azores, mantienen con Gran Canaria un comportamiento bastante distinto, al observado en las islas del sur. Entre Gran Canaria y aquellas islas lusitanas existió un contacto humano y comercial a nivel de productos de consumo, aun cuando se realicen compañías abocadas a la importación de zumaque para lanzar la industria marroquina. Por lo tanto, más que de comercio, en líneas generales hay que hablar de ayuda mutua, puesto que si La Madera importó cereales de Canarias luego los devolvió en época de crisis.

86. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 777, fs. 368 r. y 629 r.; Alonso de San Juan, n° 811, f. 36 r.; Luis de Loreto, n° 874, s.f.; Teodoro Calderfina, n° 897, f. 31 r.; Pedro Fernández de Chaves, n° 901, f. 79 r., 120 r. y 121 r.

87. A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n° 811, f. 13 r.

88. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 822, f. 140 r.

El tráfico hacia Cabo Verde precisa mayor atención, puesto que es una vía comercial importante. El rescate de esclavos permite colocar en Cabo Verde, desde muy pronto, los excedentes de vino canario y pez, con objeto de abastecer a Gran Canaria de esclavos para poner en marcha su economía y convertirla en un mercado esclavista de primer orden.

Las compañías, el capital invertido y el volumen de vinos conocido, que se exporta a aquél archipiélago, nos informan de este tráfico. Se organizan sociedades, con intervención canaria y extranjera, donde el capital asciende a veces a varios millones de maravedís. El volumen del tonelaje del vino pasa del ciento, unas 245 pipas, sin contar aquellas cantidades en donde no se especifica claramente el total; junto al vino destaca la pez, materia cotizada en la costa africana, la harina, el bizcocho y la quincallería.