



**EXPLOTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE BREA
EN LA PALMA (1600-1650) ***

**M. LOBO CABRERA
G. SANTANA PÉREZ
L. TOLEDO BRAVO DE LAGUNA**

* Este trabajo se inscribe en el proyecto n.º 93/062. «El Comercio exterior y la Burguesía palmera. Siglo XVII». Financiado por la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

La conclusión de la conquista del Archipiélago Canario propició el desarrollo de una sociedad nueva que puso en marcha el inicio de una actividad económica antes desconocida. Canarias se convierte así, a partir de esa fecha, en un mercado de materias primas y de productos semielaborados, y los mismos concurren a los mercados europeos y americanos atrayendo capitales y mercaderes de distintas nacionalidades. Algunos de los productos objeto de intercambio se obtenían de nuevas plantaciones introducidas en Canarias, como el azúcar, pero otros se conseguían gracias a la recolección o a la depredación de la masa arbórea existente en algunas islas. Entre éstos cabe citar la orchilla y la pez o brea. Esta última se obtenía en Canarias en los períodos anteriores a la conquista¹, pero su mayor producción se logra después de la misma, cuando este artículo alcanza gran demanda por los mercaderes que visitan el archipiélago, y se pónen en funcionamiento hornos para su obtención en las islas de Tenerife, Gran Canaria, La Palma y El Hierro, es decir en aquellas que contaban con pinares en su suelo, puesto que la pez se conseguía de la tea, parte interior del tronco y ramas del pino.

La brea de pino es un líquido espeso, pardo negruzco, de olor y sabor fuerte y especial, y la solicitud de este producto se debía en la época a su uso principal para calafatear barcos mezclada con estopa, sebo y aceite, aunque también su uso estaba extendido en la farmacopea. Viera y Clavijo nos la definió y explica sus propiedades de esta manera:

«Nombre que damos en nuestras islas a la pez negra y solida, que se extrae de los pinos quemados en hogueras sobre hoyos dispuestos a propósito. Este ramo de industria todavía mal perfeccionado es común en Canaria, Tenerife, Palma y Hierro, donde,



la que no se consume en la carena de los barcos de la pesca y el tráfico, se exporta en considerables partidas para España y otros países. Notoria es la fama que tomó en Inglaterra el uso medicinal del agua de brea, con especialidad para las úlceras del pulmón. A la verdad es resina detersiva, resolutive y descativa, propia para curar las mataduras de los caballos y la sarna de los carneros»².

En Gran Canaria su uso estaba generalizado en la construcción y reparación de las naves que se abrigan en sus puertos, y el resto se exportaba, en especial hacia los puertos hispanos y portugueses, que eran los que más la demandaban, aunque también se enviaban algunas cantidades hacia otros puertos europeos³, y en especial hacia América a donde se envían algunas partidas a lo largo del Quinientos⁴. En Tenerife, donde al parecer la producción fue mayor, su obtención fue motivo de legislación por las autoridades locales, al objeto de beneficiar la economía insular y de no perjudicar otras producciones⁵. En esta isla estudios recientes han demostrado la importancia de su producción en la economía insular, y de las medidas que se tomaron en cuanto a señalar una zona para su obtención⁶.

En El Hierro la brea aparece asociada a otros aprovechamientos económicos en los arrendamientos de rentas⁷. Sobre su importancia en La Palma, apenas si se ha incidido, pese a tener una producción asegurada en los siglos XVI y XVII, referida por algunos cronistas que se hacen eco de su riqueza. Así el tío del licenciado Valcárcel señala que la isla «Es abundosa de maderas, y hasese mucha pez que valdrá a los propios de la ciudad duzientos ducados cada año»⁸. En este mismo sentido se pronuncia G. Frutuoso, quien no sólo nos refiere la abundancia de este artículo sino como se obtenía, en estos términos:

«Y todo el espacio que hay entre Cueva de Agua y Punta Gorda donde está la iglesia de San Amaro, parroquia de aquél término, está lleno de gruesos y altos pinos. Allí están los hornos de pez y alquitrán, que sólo se hace en esta parte de la isla. Los pinares se extienden hacia la cumbre de la sierra y La Caldera, que cae 3 leguas al S. y a la Cruz de los Frailes 3 o 4. La pez de hace de pinos tan gordos como un tonel, que algunos años caen con el huracán, de esta manera: cortan esos troncos, que son buenos de partir, y en la tierra hay unos hornos o cuevas hondas, como tres hornos de cal, de los cuales, cuando los hacen, sacan los terrones con que luego allí en tierra llana hacen unos compartimientos, que

llaman tendales, unos junto a otro en orden así como un tablero de ajedrez, que tienen sus aberturas por donde corre la pez que viene hirviendo derretida de los hornos en que se queman los troncos de tea, primero en un horno donde solamente se derrite y se llama alquitrán; y debajo está otra cueva en quadro tan grande, que puede caber en ella todo lo que en la primera se derrite, después de bien quemada la tea, sin dejar tizón, sino una terrible llama que se levanta por encima de la pez que llaman alquitrán antes de ser por segunda vez cocida; la cual llama es como cuando se prende aceite o cera que ponen a derretir en sartén, que no se puede apagar sino apartado del fuego. Estando pues el alquitrán inflamado en el primer horno, le destapan la tobera por debajo con un instrumento de madera, y corre a la segunda cueva u horno con tal furia y tan inflamado, que ni el metal cuando hacen alguna gran campana lleva tal inflamación; y en ese segundo horno cuadrado le hacen el segundo cocimiento, en que están todo el día y una noche, hasta que ven que está ya gastada la furia y crueldad de aquella materia, que es tal antes, que si soltasen ese alquitrán por un río de agua fría iría ardiendo sin apagarse hasta consumirse del todo. Después de cocerse aquel día y noche, lo sacan por sus caños hechos en la tierra para ir a los tendales a modo de ajedrez, de una casilla a otra, con tal calor y fuerza, que nadie puede acercarse, y en breve tiempo llena todo un campo tan grande como un juego de pelota, que está cavado todo en tendales como dije, y no se saca de allí hasta el día siguiente, cuando está dispuesto para sacar los tendales. De un horno pueden salir 100 quintales de pez, según sean las cuevas y su tamaño, y a veces arden cinco o seis a las que llaman hornos. Los habitantes de Cueva de Agua llevan la pez al puerto de Fernán Gil y de allí a la ciudad»⁹.

En efecto, de acuerdo con las noticias que nos dan estos autores del siglo XVI, el cabildo palmero debió seguir la misma normativa que en Tenerife, y relegar la fabricación de hornos para la obtención de la pez a la zona oeste de la isla, desde Garafía hasta Tijarafe.

También aquí como en Tenerife este artículo producía ingresos a la hacienda concejil. Así en aquella isla se impuso el pago, a partir de 1512, de 10 maravedíes por cada quintal de pez; este ingreso se arrendaba anualmente, habiéndose obtenido en 1533 de beneficio 15.000 maravedíes¹⁰, y en 1529 los vecinos de esta isla deben 13.967 maravedíes por las tercias de la renta de la pez¹¹, obteniendo la mayor producción que se conoce en 1593, fecha en que se obtienen 28.300 quintales, se-





gún declaración de los productores¹², mientras en La Palma se estimaba que tal renta daba al cabildo un ingreso de unos 200 ducados. El que la política municipal en este asunto fuera similar es obvio, puesto que ambas islas tuvieron como munícipe a una misma cabeza, el adelantado Alonso Fernández de Lugo, que intentó regular en muchos aspectos la vida de ambas, aunque en el caso de la brea las ordenanzas palmeras guardan silencio¹³. De la misma manera, sólo se permitía obtener la pez de los pinos caídos, bien en los temporales o por otras circunstancias, pero sin embargo también se extraía de los pinos vivos, por lo cual su producción se ha considerado ruinoso para los bosques, ya que si se admite que la producción anual de Tenerife giraba alrededor de 30.000 quintales, ello significa que aproximadamente unas 150.000 toneladas de madera eran transformadas en ceniza para obtener dicha resina¹⁴.

Los que se dedicaban a esta actividad eran personas radicadas en la zona, a las cuales se les obligaba a vecindarse para dedicarse a la misma, tal como se recoge en algunos acuerdos de Cabildo de Tenerife donde se lee «...que ninguna persona no sea osado de hacer ninguna pez si no fuere vecindado o tomare vecindad»¹⁵; y eran éstos los que entregaban la producción al arrendador de la brea. Al parecer, y siguiendo el ejemplo de lo que se hacía en Tenerife, para acceder a instalar una peguería debía pedirse licencia al cabildo, que bien podía concederla por vía de data o a título de arrendamiento por una cantidad de dinero o pez¹⁶. En cuanto a los derechos que debían pagarse, estaba el de diez maravedíes por quintal, el de tres por quintal o derecho de arancel de peso, bastante más subido que en Gran Canaria, donde por una arroba se pagaba una blanca¹⁷, y luego el diezmo y el almojarifazgo. Los arrendamientos no se hacían de toda las peguerías sino por zonas, así en 1613 se arrendó por tres años la brea del término de Lomo Gordo y lugares anejos por tres años a Francisco Arias, vecino de La Palma, para que se pudiera fabricar y hacer brea en la zona hasta en cantidad de 2.000 quintales en dicho período¹⁸. En 1630 era arrendador de las peguerías de la isla el capitán Santiago Fierro de Bustamante, quien concierta la fabricación con los vecinos de las zonas donde se producen¹⁹. Además de arrendar parte de las peguerías, el cabildo tenía zonas acotadas de los propios, de donde sacaba también su parte, así en 1624 el capitán Nicolás Massieu reconoce que la justicia y regimiento había mandado se trajera la brea de los propios a los puertos de Punta Gorda y Tijarafe, para desde allí traerla a Santa Cruz, según orden que había dado al mayordomo de los propios²⁰.

Tras el arrendamiento, la recogida y la fabricación de la brea, es decir, tras el proceso productivo, se iniciaba *el proceso de comerciali-*

zación. Éste comenzaba con el transporte del producto desde el lugar de fabricación hasta los puertos emisores que generalmente se ocupaban de trasladar la brea al núcleo aglutinador del comercio, que se encontraba en Santa Cruz de La Palma, de donde partía, cuando no era utilizada para el consumo interno, hacia los mercados internacionales de América, Europa y África.

Durante el siglo XVI, *los puertos* por donde salía la brea con destino a la ciudad, para desde allí remitirla a los mercados exteriores, estaban ubicados en la zona noroeste, tales como el de Tinizara, Puntagorda, Lomada Grande, Aguatavar. Así en algún fletamento otorgado en el siglo XVI se señala que el producto se ha de tomar en los puertos de Tinizara y Puntagorda ²¹.

Los mercados que más demandaban el producto eran los portugueses, tanto de las islas de Madeira como de Azores, como del Portugal continental. Así en 1565 se llevan 224 quintales de pez en 123 torales, con destino a Lisboa ²², y en 1597 se remiten 24 toneladas de brea ²³. También Cabo Verde era una de las zonas que más demandaba este producto, pues el mismo era solicitado en la zona para el intercambio de esclavos, por su cotización ²⁴. Las Indias tampoco se quedan fuera, pues aunque todavía la importación de brea era de manera ocasional, se observan las primeras remisiones hacia aquel continente en 1569, fecha en que se envían 35 quintales a Santo Domingo ²⁵. Este tráfico de brea hacia otras zonas no pasa desapercibido a los autores contemporáneos de este comercio, así Abreu y Galindo señala, refiriéndose a La Palma, «Hácese en esta isla cantidad de pez o brea, que se lleva a Indias y a Guinea y a otras partes» ²⁶.

En el siglo XVII, la situación no ha variado notablemente. Los puertos emisores continuaban concentrados en la zona noroeste de la Isla, evidentemente cerca de los núcleos de extracción. En muchos casos no eran más que las desembocaduras de los barrancos, que eran las salidas naturales y principales vías de comunicación del interior de la isla, donde se localizaban los frondosos bosques de pinos palmeros.

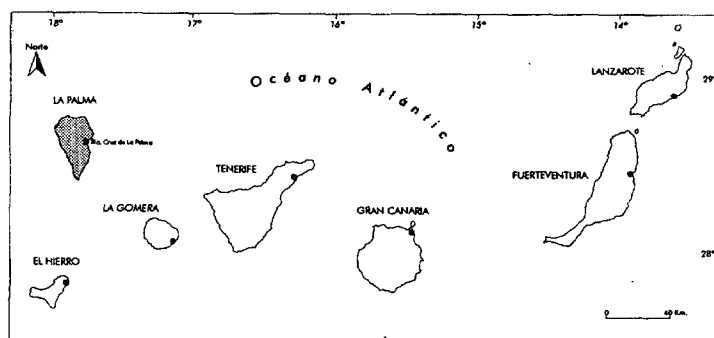
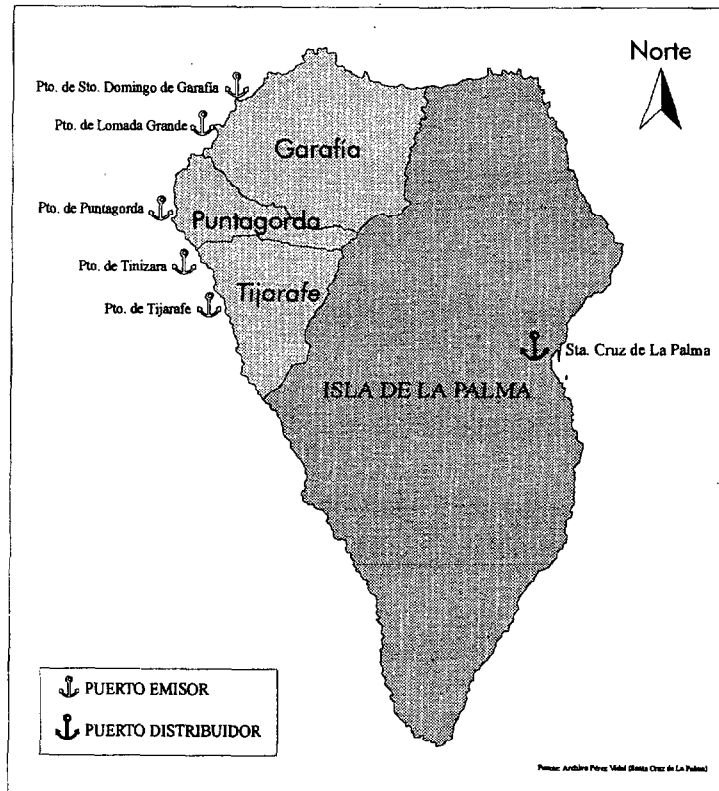
La documentación nos remite a los actuales municipios de Garaffa, Puntagorda y Tijarafe. Es decir, al noroeste de La Palma, lo cual nos sitúa, con respecto a Santa Cruz de La Palma, en el extremo opuesto. Ello explica, por tanto, que las comunicaciones de este comercio se realizaran por vía marítima, debido a la dificultad que hubiera conllevado su transporte a través de los caminos que atravesaban la intrincada orografía interior ²⁷.

Los puertos de este área no eran los más activos de la isla, lo cual estaba en relación con la capacidad económica de la zona y el número

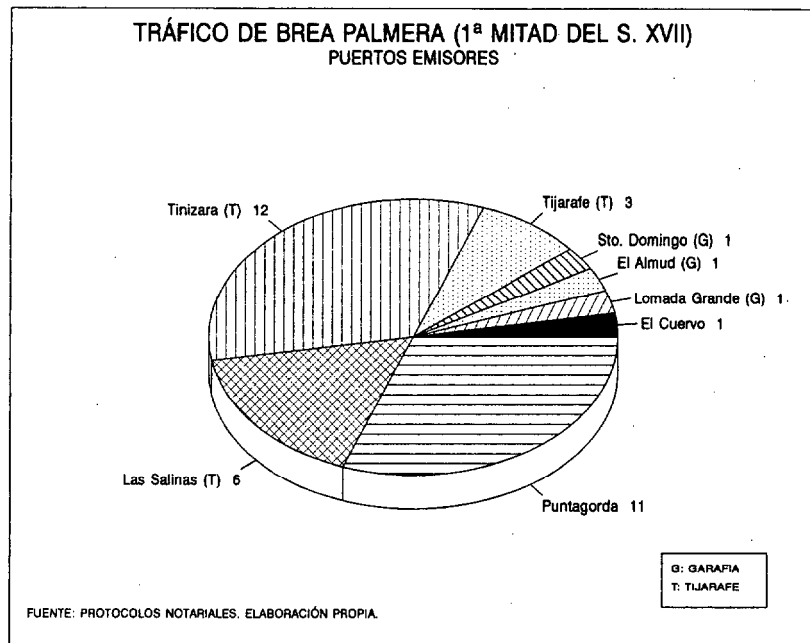




PUERTOS EMISORES DE BREA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII



ARCHIPIÉLAGO CANARIO



de habitantes de la misma, ya que hay que tener en cuenta que Garafía y Puntagorda eran, durante el siglo XVII, los territorios que contaban con menos habitantes de la Isla, y aunque Tifarafe se encontraba más poblado con respecto a los mencionados, sus cifras poblacionales no alcanzaban las de las áreas que contaban con mayor número de habitantes²⁸.

De los municipios mencionados, *Tifarafe* era el que tenía una mayor actividad en cuanto al tráfico y distribución de brea, bien a través del puerto de Tinizara, el más activo de cuantos aparecen reflejados en la documentación, bien a través del puerto de Las Salinas²⁹, o a través de otros cuyos nombres no se especifican, puesto que la documentación en muchos casos hace únicamente referencia al lugar por el cual se transportaba el producto hacia Santa Cruz de La Palma³⁰.

Otros puertos detectados son los de Lomada Grande y El Almud en Garafía, el puerto de Puntagorda y el puerto de El Cuervo, situado este último según la documentación en el Lomo Gordo, zona que no aparece reflejada en la toponimia actual. Entre los citados, la mayor actividad portuaria en el tráfico de brea corresponde a Tinizara, frente a Garafía que se sitúa en el último lugar en este ranquin.



Por tanto, el mayor tráfico de brea se correspondía con el actual municipio de Tifarafe, disminuyendo la producción y exportación de este artículo conforme nos acercamos al Este, hacia Sta. Cruz de La Palma, por lo que, al menos en este caso, no se relacionan mejores comunicaciones con capacidad de producción, como en algunos casos se ha podido insinuar ³¹.

La brea era trasladada desde los mencionados puertos emisores hacia Santa Cruz de La Palma, desde donde se redistribuía. Para esta operación acudían a dichos focos de emisión diferentes embarcaciones. El flete de una de estas naves solía rondar el medio tostón por cada quintal de brea, el cual se pagaba una vez entregada la carga en Santa Cruz de La Palma, en un tiempo concertado entre el maestro y el mercader ³². También es curioso observar como en algunos casos se recurre a asegurar la carga en el viaje por barco, desde el lugar de origen hasta las 24 horas de llegar a la capital ³³, máxime si tenemos en cuenta que el seguro no era práctica habitual en el comercio canario ³⁴ y mucho menos en el de cabotaje.

En Santa Cruz de La Palma, una parte de la brea transportada era destinada a la construcción naval en la Isla o exportada hacia otras islas con el mismo fin, como lo atestiguan los documentos de fábrica de navíos en los protocolos notariales palmeros ³⁵. El resto iba destinado en gran parte al tráfico internacional, tanto hacia Europa (en realidad hacia Portugal, pues según la documentación éste sería el único destino europeo de la brea palmera), como hacia África, las Islas Atlánticas y América, esta última la mayor destinataria.

A este respecto, señalaremos que la brea canaria, y en particular la palmera, constituía una pequeña alternativa a la comercializada desde los Países Bajos, que constituían el principal mercado mundial de brea en este momento, al igual que de otros materiales relacionados con la construcción de barcos ³⁶. Los Países Bajos eran el abastecedor natural de algunos astilleros de la Península Hispánica, lo que explicaría la ausencia casi total de exportaciones de brea desde La Palma hacia los puertos hispanos.

No siempre la capital de la isla actuaba como centro redistribuidor, sino que en algunas ocasiones, de forma minoritaria, se establecía un comercio directo entre los puertos emisores y el lugar de destino. Es el caso del viaje que hace Alonso de Vargas, mareante, vecino de La Palma, desde el puerto de Punta Gorda al de Madeira, transportando 300 quintales de brea, (si bien en esta ocasión, el navío terminó por arribar a Santa Cruz de La Palma debido a que encontraron vientos contrarios que dificultaron la navegación) ³⁷.

África constituía para La Palma el último mercado en importancia. La cantidad que refleja la documentación, es de 87.112,50 Kilos, sin embargo esta cifra sería probablemente muy superior, ya que sólo hemos encontrado referencias a estas exportaciones en cinco años de los cincuenta estudiados. El principal destino en África eran las Islas de Cabo Verde ³⁸, aunque la brea también partía hacia Guinea y Angola ³⁹. La brea ocuparía, extrapolarando los datos de algunos estudios en donde la protagonista es la isla de Gran Canaria, el segundo lugar como producto de exportación, después del vino ⁴⁰.

Por lo que respecta a *Europa*, la práctica totalidad de exportaciones se dirigían a Portugal. Para esta primera mitad de la centuria, se recogen en la documentación 97.980 Kilos. Dentro de esta zona el principal mercado lo constituía Madeira, siendo también importante como destino el puerto de Setúbal, si bien aparecen otras localidades como Oporto, la isla de Tercera, en Azores, o Lisboa ⁴¹.

Cabe resaltar, aunque ya ha sido explicada en líneas anteriores, la práctica ausencia de exportaciones a la Península Hispana. Sólomente hemos encontrado para todo este periodo un documento referente al envío de brea a Cádiz, y éste además es muy ambiguo y ni siquiera sabemos si la brea en él mencionada llegó a enviarse ⁴².

En lo referente al *continente americano*, éste era el principal mercado, siendo la cantidad de brea exportada 919.143,59 Kilos, según la documentación. Debemos remarcar que esta mercancía acompañó a los envíos de vino, junto con otro tipo de productos palmeros y de reexportación. La brea formaba también parte de los productos que integraban el tráfico triangular entre Sevilla, Canarias y América ⁴³. En América el principal mercado para la brea palmera era La Habana ⁴⁴, lo que no sólo estaría en relación con las grandísimas conexiones comerciales de estos dos puntos sino también con la importancia de esos astilleros americanos. Otros puntos de destino son los de La Florida, Puerto Rico, Veracruz, Cartagena de Indias, San Francisco de Campeche, Margarita, Santiago de León y Caracas ⁴⁵. En otros casos se hace referencia a zonas más amplias e indefinidas como Nueva España, Tierra Firme e Islas de Barlovento o Indias. Es de destacar también el envío de brea a Brasil ⁴⁶ antes de la independencia de Portugal en 1640, en concreto a Ríos de Cacheo y de Janeiro.

Además de los grandes mercados internacionales, la brea fue también protagonista del tráfico interinsular, aunque de forma ocasional y minoritaria. Así, tenemos documentado el envío de 6 quintales de brea desde La Palma a La Gomera para fabricar un navío en esa isla ⁴⁷.



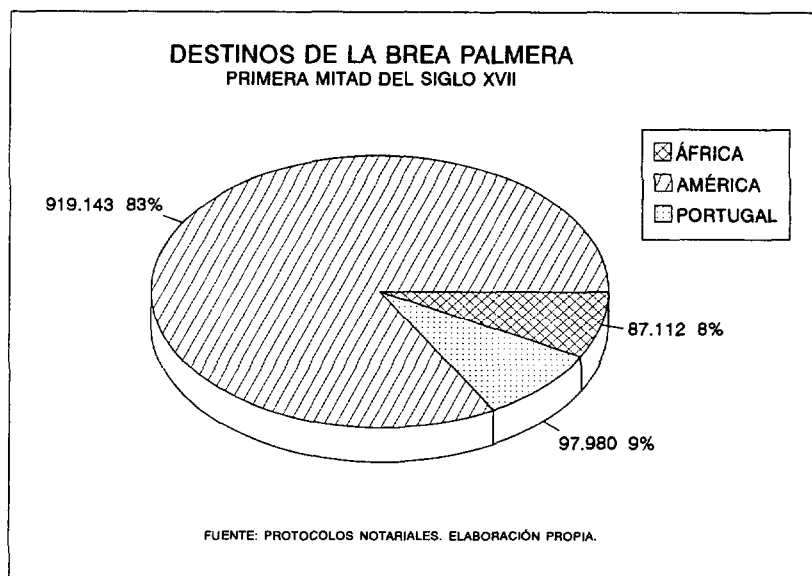
CUADRO 1

CANTIDADES DE BREA EXPORTADAS DESDE SANTA CRUZ DE LA PALMA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII

AÑOS	PORTUGAL	ÁFRICA	INDIAS
1607	6.440	36.340	5.968,5
1609			5.096,34
1610			1.380
1612			36.800
1613	18.400		
1615			9.798
1616	27.140		
1617			132.250
1618			47.955
1619			1.840
1620			108.446,3
1621			86.124,19
1622	2.760		44.309,5
1623			32.200
1625		9.200	
1626	28.014		83.674
1627		27.876	86.518,18
1629			57.500
1631			71.265,5
1632		2.196	
1633			1.518
1636	13.800		
1637	1.426	11.500	
1642			9.200
1644			25.300
<i>Totales</i>	97.980	87.112	919.143,6

Fuente: Protocolos notariales. Elaboración propia.
Unidad de peso: Kilogramos.

Con los datos disponibles es muy aventurado ofrecer cifras referentes a las exportaciones de brea palmera. Por lo que respecta a los datos referentes a los puertos emisores, si exceptuamos los 2.000 quintales que se mencionan en 1613 y los 80 cajones de 1617, la media de exportaciones contrastadas en los documentos, para los años en que existe información, es de 214,23 quintales anuales. Sin embargo esta cifra está muy por debajo de la realidad, puesto que en julio de 1613 consta como Francisco Arias, v.º de La Palma, había arrendado la brea del término de Lomo Gordo y lugares anejos por 3 años, y en ese momento Juan Francisco, v.º de Mazo, se obligó a hacer 2.000 quintales de brea⁴⁸, cifra muy superior a las exportaciones anuales que habíamos comentado anteriormente, y teniendo en cuenta además que esta fabricación no era la de todas las peguerías de La Palma, sino tan sólo la de una zona en concreto. Además, con respecto a las cifras, hemos de distinguir dos parámetros; por un lado la que tenemos localizada que sale de los puertos cercanos a los lugares de obtención con destino a Santa Cruz y por otro la que sale desde la capital palmera con destino al exterior. En este último caso la media obtenida sobre los datos recopilados en los años en que aparecen las cantidades exportadas a Portugal, África o América, es de 897,34 quintales, siendo ésta por tanto muy superior a la registrada en los puertos emisores.





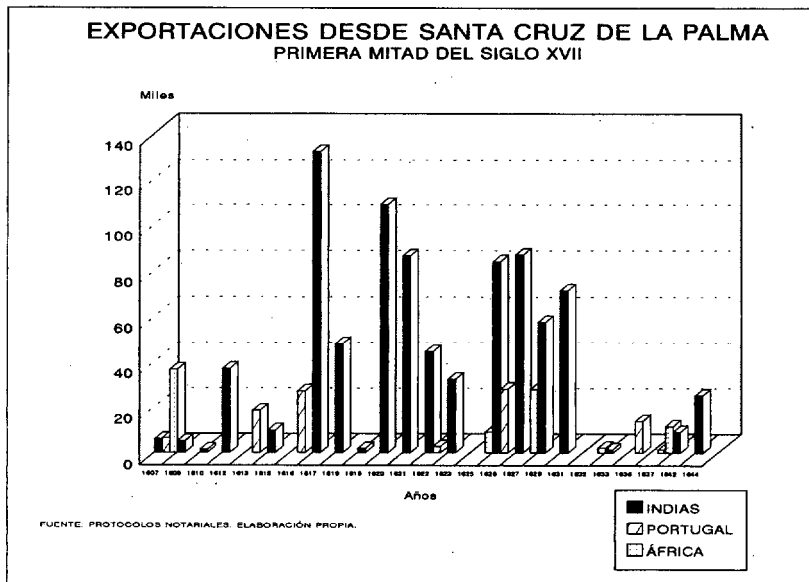
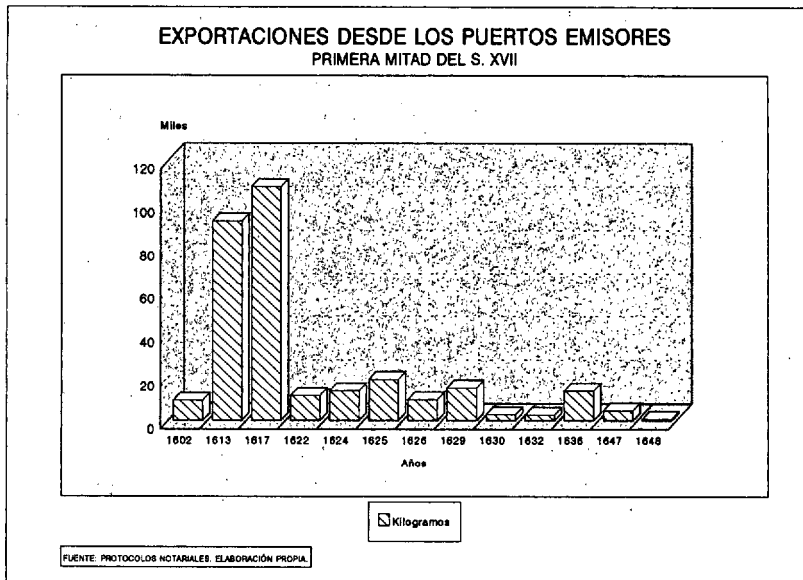
De lo que no cabe duda es de que las exportaciones debieron de ser muy importantes en cantidad, ya que para algunos mercados la brea fue el segundo artículo en importancia después del vino.

Por lo que respecta a los precios y formas de pago, durante la primera mitad del siglo XVII, los precios de la brea tendieron a la baja y posterior estancamiento, con pequeñas oscilaciones.

A principios de siglo asistimos a un descenso de los precios, que pasan de situarse en 432 maravedíes en 1602⁴⁹ a rondar los 289 maravedíes de media en 1617. A partir de esta fecha comienza a producirse un estancamiento en torno a los 288 ó 300 maravedíes, que se prolonga hasta la mitad de siglo, aunque desde los años cuarenta comienzan a darse precios bastante más bajos, llegando a reducirse hasta a 216 maravedíes por un quintal de brea⁵⁰. La moda a lo largo del siglo es de 288 maravedíes, es decir, 6 reales el quintal⁵¹. Pensamos que estos precios deben de estar por un lado en relación con la coyuntura y de otro con la producción y la oferta que se realizaba desde otras islas.

Estos precios corresponden a valores que alcanzaba la brea en los puertos emisores; sin embargo, el precio de la brea aumentaba sobre este coste inicial cuando era destinada a la exportación, y podía llegar a ser muy superior a cualquiera de los anteriormente mencionados en los mercados de destino. Así por ejemplo, en 1626 Francisco Rodríguez, piloto de la Carrera de Indias, vecino de La Palma, se obligó a pagar al capitán Alonso de Castro Vinatea, vecino de La Palma, 4.069 reales por pipas de vino que le vendió y por 20 cajones de brea con 25 quintales cada uno a precio de 18 reales el quintal, o lo que es lo mismo, 624 maravedíes. Esta cantidad se llevó en el navío «Santa Úrsula» hasta Puerto Rico⁵². El precio de la brea destinada a los mercados de Indias estaba entre 18 y 30 reales, aunque en algunas ocasiones podía superarse la superior de estas cifras⁵³. Estas diferencias en el precio de la brea según estemos refiriéndonos a la salida de los puertos emisores o al que alcanzaba en sus puntos de destino, al menos en Indias, implica un considerable margen de beneficio para los mercaderes protagonistas de este comercio, puesto que el precio final puede llegar a sextuplicar el inicial.

La forma de pago de las cantidades anteriormente mencionadas no era uniforme. La forma de intercambio más común por la compra de brea era el trueque, y eran en particular comunes las transacciones de brea por ropas y tejidos⁵⁴. De cualquier manera, no era éste el único producto que se utilizaba en el intercambio, puesto que la documentación hace también referencia a la venta de brea a cambio de cereal y, en otras ocasiones, el comercio se realiza intercambiando productos de diferente naturaleza: ropa, cereal, aceite...⁵⁵





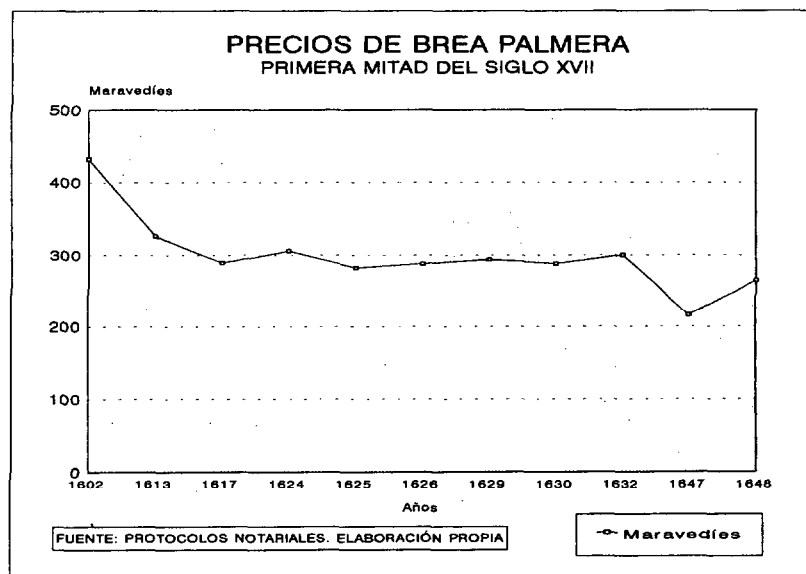
El pago al contado, aunque en menor medida, también se encontraba presente entre las fórmulas de pago empleadas⁵⁶.

En cuanto a los protagonistas de este comercio, el control del tráfico de la brea palmera se encuentra concentrado en pocas manos, como así atestigua la documentación. Estos mercaderes estaban relacionados con la administración local y con la élite y los apellidos más ilustres de la sociedad palmera⁵⁷.

De cualquier manera, al ser el arrendamiento la forma en que era explotado este tipo de comercio, el tráfico de brea se encontraba prácticamente monopolizado por el arrendador ante el cabildo, por cuyas manos pasaba prácticamente toda la brea que desde los puertos del noroeste era transportada hacia Santa Cruz para ser comercializada.

Los protagonistas del mercado del producto que nos ocupa no reducen a la brea su participación en el ámbito comercial, puesto que por norma general están relacionados con el comercio triangular de todo tipo de productos, siendo la brea un capítulo más de esta estrategia comercial en la que el vino era el producto principal.

Aunque la mayor parte de los mercaderes son vecinos de La Palma, encontramos también personajes que participan en este comercio y son oriundos del continente europeo, lo que reafirma nuestra postura acerca de que el comercio de la brea era una pieza más del mercado interna-



cional. La condición de extranjeros de algunos de estos mercaderes, hizo que el comercio se viera afectado por los acontecimientos bélicos que acontecían entre España y otras potencias ⁵⁸.

El arquetipo de mercader en este tipo de comercio es Santiago Fierro Bustamante, que actúa en la década de los veinte, en la que fue arrendador de las peguerías de La Palma ⁵⁹. Fierro Bustamante era capitán y vecino de La Palma, y regidor de ella, teniendo además el título de almorjefe, con todo lo que esto conllevaba en cuanto a intervención en la actividad comercial ⁶⁰. La documentación deja constancia de su amplia participación en el comercio de brea y de su conexión con los mercados internacionales, puesto que aparece continuamente intercambiando brea por tejidos o ropa, que evidencian su relación con los mercados europeos especializados en este tipo de productos.

Por último señalaremos que, aunque hemos hablado de concentración, ello no quiere decir que existiese exclusividad, puesto que encontramos a varios mercaderes actuando en el mismo periodo, a pesar del arrendamiento. No obstante, hay que tener en cuenta las estrechas relaciones de la burguesía palmera a niveles de parentesco, lo que refuerza la idea de concentración del negocio.





NOTAS

1. AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 425.
2. VIERA Y CLAVIJO, J. de: *Diccionario de Historia natural de las Islas Canarias*, Madrid, 1982, p. 80.
3. LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988, p. 128.
4. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*, Madrid, 1990.
5. GONZÁLEZ YANES, E.: «Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1497-1503)», *Revista de Historia*, 101, La Laguna, 1953, pp. 70-91.
6. MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, 1988, pp. 20-43. En la página 22 se indica que el Cabildo intentaba relegar las explotaciones a los lugares menos habitados de la isla (sur y oeste).
7. DÍAZ PADILLA, G. y J. M. RODRÍGUEZ YANES: *El señorío en las Canarias occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*, La Laguna, 1990, p. 411.
8. MARCO DORTA, E.: «Descripción de las Islas Canarias por virtud del mandato de Su Majestad, por un tío del Licenciado Valcárcel», *Revista de Historia*, 63, La Laguna, 1943, p. 203.
9. FRUTUOSO, G.: *Las Islas Canarias (De «saudades da terra»)*, La Laguna, 1964, p. 129.
10. AZNAR VALLEJO, E. *Op. cit.*, p. 110.
11. CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife 1494-1803*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 459.
12. LA ROSA OLIVERA, L. de: *Evolución del régimen local en las Islas Canarias*, Madrid, 1946, p. 147.
13. VIÑA BRITO, A. y E. AZNAR VALLEJO: *Las ordenanzas del concejo de La Palma*, Santa Cruz de La Palma, 1993.
14. CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, T. I, pp. 332-333.
15. GONZÁLEZ YANES, E.: *Art. cit.*, p. 79.
16. MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Op. cit.*, p. 28.
17. CULLÉN DEL CASTILLO, P.: *Libro Rojo de Gran Canaria*, revisión, ordenación e índices por Manuel Lobo Cabrera, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, p. 150.

18. A(rchivo) H(istórico) I(nsular) L(a) P(alma), Tomás González, Caja 5, Año 1613.
19. A.H.I.L.P., Francisco García Briñas, Caja 1, Año 1630.
20. A.H.I.L.P., Cristóbal de Alarcón, Caja 5, f.r. El cabildo había ordenado asimismo que para ello se fletaran navíos y se asegurara la carga al 2%, tal como hizo Massieu, desde el puerto de embarque hasta llegar a Santa Cruz de La Palma en 24 horas, y pasado dicho plazo correría el riesgo el cabildo.,
21. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, Caja n.º 3, f. 392 r. En este caso se van a cargar 300 quintales de brea para llevarla al puerto de Funchal en Madeira.
22. A.H.I.L.P., Domingo Pérez, sin catalogar, 7 de mayo de 1565.
23. A.H.I.L.P., Pedro Hernández, Caja 10, f.r.
24. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, caja n.º 2, f.r. VILA VILAR, E.: «Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses», *II Coloquio de Historia Canario-Americana*(1977), Las Palmas de Gran Canaria, 1979, T. I, 300.
25. TORRES SANTANA, M. E.: «La Palma y los mercados americanos en el Quinientos», *I Encuentro Geografía, Historia y Arte*, Santa Cruz de La Palma, 1993, p. 166.
26. ABREU Y GALINDO, Fr. J. de: *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 262.
27. HERNÁNDEZ LUIS, J. Á.: «Los condicionantes físicos como agentes articuladores de la red viaria: el caso de La Palma», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 36, Madrid-Las Palmas, 1990, pp. 335-349.
28. SÁNCHEZ HERRERO, J.: «La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del XVII (1676 a 1688)» en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 21, Madrid-Las Palmas, 1975, pp. 284-285. En 1688 Tijarafe contaba con 1.006 habitantes, Garafía con 800 y Puntagorda con 401, frente a los 3.635 habitantes de Santa Cruz.
29. Con respecto al puerto de Las Salinas, si bien aparece como un lugar especialmente activo en la documentación, no hemos podido situarlo según la toponimia actual. Posiblemente se refiera al mismo puerto de Tijarafe.
30. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 2. Año 1625, fol. 124r. Álvaro Pérez, se obligó a pagar a Santiago Fierro Bustamante 84 quintales de brea limpia en el puerto de Tijarafe y 80 quintales más en el puerto de Puntagorda, cuando vaya barco a por ella.
31. RODRÍGUEZ FARIÑA, A.: *Los caminos de La Palma*. Madrid, 1993, p. 160.
32. A.H.I.L.P., Cristóbal de Alarcón, Caja 3. Año 1622, s/f. Francisco Rodríguez, maestre del navío «*San Andrés*», v.º de La Palma, se concertó con Servan Grave, mayordomo de los propios del cabildo de La Palma, para ir trasladar 250 quintales de brea desde los puertos de Las Salinas, Puntagorda y Lomeda Grande de Santo Domingo hacia Santa Cruz de La Palma, cobrando de flete 1/2 tostón cada quintal, pagados tres días después de llegar con la brea a la capital.
33. A.H.I.L.P., Cristóbal de Alarcón, Caja 5. Año 1624, f.r.. En septiembre de 1624, el capitán Nicolás Massieu, capitán de infantería, dijo que la justicia y regimiento había mandado que se trajesen barcos a los puertos de Puntagorda y Tijarafe para recoger la brea de los propios para llevarlas a Sta. Cruz de La Palma, asegurándola al 2% hasta un plazo de 24 horas después de llegar, después del cual iría por cuenta y riesgo del Cabildo.
34. TORRES SANTANA, M. E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1991, pp. 86-87.
35. En efecto, en algunas escrituras notariales que tienen por objeto un concierto para la construcción de algún navío, la brea siempre está presente, tanto en los que se construyen en la isla de La Palma como en La Gomera, así en un contrato que se hace en Santa Cruz para construir una embarcación en La Gomera uno de los propietarios debe poner cierta cantidad de brea.



36. SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*. Sevilla, 1985, pp. 148-150.
37. A.H.I.L.P., Domingo Pérez, Caja 1, Año 1636, s/f.
38. MADEIRA SANTOS, M. E. (Coord.): *Historia Gerar de Cabo Verde*, Lisboa-Pralla, 1995, Vol. II, p. 37.
39. A.H.I.L.P. Domingo Pérez, Caja 1. Año 1637. En 1636 se cargaron para Angola 41 pipas de vino, 8 quintales y 20 libras de hierro, 1 cajón con frascos de vidrio, aguardiente, vinagre y brea, y 10 cajones de brea.
40. LOBO CABRERA, M.: «El comercio del vino entre Gran Canaria, Europa y África», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 38, Madrid-Las Palmas, 1992. p. 268.
41. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 3. Año 1626, fol. 130 r. En abril de 1626 Diego Márquez Carballo, fletó su carabela «*Ntra. Sra. del Rosario*» al capitán Santiago Fierro Bustamante para ir a Lisboa cargada de brea.
42. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 3. Año 1626, fol. 18 v. En enero de 1626, Antonio Bas Jacoso, v.º de Peruche, en Portugal, fletó la carabela «*San Antonio*» para ir de La Palma a Cádiz, llevando entre 40 y 50 quintales de brea, tras haber anulado un flete con la misma carga hacia Lisboa.
43. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 10. Año 1633, fol. 176 v. En julio de 1633 Francisco Muñiz, v.º de La Palma, dueño del navío «*San Pedro*», recibió del capitán Jacques de Briel entre otras mercaderías, 30 quintales de brea para llevar desde Santa Cruz de La Palma hasta La Habana o San Juan de Ulúa, en donde debía registrar su procedido en capitana o almiranta de galeones si era de San Juan de Ulúa, y en la capitana si era en La Habana, consignándolos en Sevilla a Nicolás Antonio o a Francisco de Conique, su yerno, vecinos de Sevilla.
44. A.H.I.L.P., Cristóbal de Alarcón, Sin catalogar, Año 1620, s/f. El capitán Domingo Corona Palavecín, regidor y vecino de La Palma, cargó en 1617 80 cajones de brea para llevar de La Palma a La Habana en el navío del que era maestre Diego Herrera. En Cuba los recibió el capitán Diego Díaz Pimienta.
45. A.H.I.L.P. Cristóbal de Alarcón, Caja 8. Año 1631, fol. 222 v.. En 1631 se llevaron a Santiago de León y Caracas 58 quintales y 1 arroba de brea en la fragata «*Ntra. Sra. de Las Mercedes*», por cuenta de Santiago Fierro Bustamante.
46. A.H.I.L.P. Andrés de Chaves, Caja 6. Año 1629. En marzo de 1629 Domingo Franco, v.º de Sesimbra, maestre de la carabela «*Ntra. Sra. del Rosario*», se obligó a llevar cantidad de brea a Brasil por cuenta del capitán Santiago Fierro Bustamante y del maese de campo Blas Simón de Silva.
47. A.H.I.L.P. Cristóbal de Alarcón, sin catalogar. Año 1620, fols. 171v-173v.
48. A.H.I.L.P., Tomás González, Caja 5. Año 1613, s/f.
49. A.H.I.L.P., Alonso Camacho, Sin catalogar. Año 1602, fol. roto. En este año 200 quintales de brea encajonados costaron 9 reales (432 maravedíes) el quintal.
50. A.H.I.L.P., Tomás González de Escobar, Caja 8. Año 1647, s/f. Gaspar Hernández, vecino de Tenizara, se obligó a dar al capitán Leonardo de Monteverde o a Agustín de Castillejo, vecinos de La Palma, 100 quintales de brea embarcadas en el puerto de Tenizara, pues se las compraron a 4,5 reales el quintal (216 maravedíes).
51. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 6. Año 1629, s/f. Gaspar Rodríguez, v.º de La Palma, se obliga a pagar a Santiago Fierro Bustamante, v.º y regidor de la Isla, 20 quintales de brea embarcada en el puerto de Tenizara, a 6 reales el quintal (288 maravedíes).
52. A.H.I.L.P., Tomás González, Caja 5 bis. Año 1626, fol. 446r-448v. El dinero tendría que ser devuelto en La Habana, desde donde sería registrado a Sevilla en reales de plata doble.



53. A.H.I.L.P. Andrés de Chaves, Caja 2. Año 1623, fol. 131 v. En agosto de este año, se envían 28 cajones de brea a Cuba, a un precio de 32 reales el quintal.

54. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 6. Año 1629, s/f. Mateos Pérez, v.º de Puntagorda, se obligó a entregar en octubre de 1629 al capitán Santiago Fierro Bustamante, 30 quintales de brea por la que ha recibido a cuenta «cierta cantidad en tejidos y ropa».

55. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 3, Año 1626, fol. 75v. Gaspar González, v.º de Tijarafe, se obligó a pagar al capitán Santiago Fierro Bustamante, 30 quintales de brea en el puerto de Tenisara, por los cuales había recibido a cuenta 140 reales en lienzo, aceite, trigo, centeno y otras cosas.

56. A.H.I.L.P., Gaspar Simón de Silva, Caja 1. Año 1617, s/f. Mateos de Riverol, v.º de Puntagorda, se obligó a pagar en febrero de 1617 a Domingo Corona Palavecín, v.º de La Palma, 140 quintales de brea a cuya cuenta había recibido 885 reales al contado.

57. La documentación refleja nombres tan relevantes para este periodo como los de Santiago Fierro Bustamante, Domingo Corona Palavecín, Mateos González Manos de Oro, Alonso de Castro Vinatea, Juan de Guisla Vendoval o Leonardo de Monteverde; hombres todos relacionados con la administración local y el comercio de otro tipo de productos.

58. LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B.: *Noticias para la historia de La Palma*. Tomo I, La Laguna-Santa Cruz de La Palma, 1987. p. 379. Uno de los mercaderes extranjeros que participaba en el comercio de la brea era el francés Serván Grave, que fue embargado en 1625 debido a la guerra entre España y Francia. Serván Grave aparece en la documentación como mayordomo de los propios del cabildo palmero en 1622; en A.H.I.L.P., Cristóbal de Alarcón, Caja 3, Año 1622, S/F.

59. A.H.I.L.P., Francisco García Briñas, Caja 1, Año 1630, s/f. Mateo Álvarez, v.º de Garafía, se obligó en enero de 1630 a pagar al capitán Santiago Fierro Bustamante, arrendador de las peguerías de La Palma, 30 quintales de brea.

60. A.H.I.L.P., Andrés de Chaves, Caja 2. Año 1625, fol. 36v. Gonzalo de Castro y Antón Gutiérrez, vecinos de Tijarafe, pagarán a Santiago Fierro Bustamante, almojarife, 80 quintales de brea a poner en el puerto de Las Salinas.

