

# LA EXPORTACIÓN DE LA BREA DESDE LA ISLA DE LA PALMA EN 1545-1570: UN PRODUCTO ESENCIAL PARA LAS RELACIONES COMERCIALES PALMERAS CON PORTUGAL E INDIAS

Luis Francisco Cumplido Mancera  
UNIVERSIDAD DE SEVILLA

## RESUMEN

En el presente estudio realizaremos un análisis de la importancia que tuvo la brea para las relaciones comerciales de La Palma con Portugal y América en las décadas centrales del siglo XVI, en la que ofreceremos una muestra de los usos que tuvo este producto, sus volúmenes comerciales y el número de navíos que cargaron este producto, principales destinos de exportación y los mercaderes con un mayor tráfico mercantil en los negocios de la pez en la isla palmera.

**Palabras claves:** brea, Portugal, Indias, La Palma.

## ABSTRACT

In this study we will do an analysis about the importance that pitch resin had in trade relations with Portugal and America in the mid-sixteenth century. We will offer a sample of the uses of this product, commercial volumes and the number of ships that carried this product, the export destinations and the main merchants interested in this business.

**Key words:** pitch resin, Portugal, America, La Palma.

## Introducción

El análisis de las relaciones comerciales en la Edad Moderna es una temática de estudio esencial para comprender la multitud de conexiones que vivió el mundo atlántico moderno desde el siglo XV y con especial interés en el siglo XVI, centuria en la que se establecieron las dos grandes rutas comerciales que cruzaban el océano Atlántico, de norte a sur y de este a oeste, asentando las bases del derrotero que conectaba a Europa con África, Asia y América respectivamente.

Bajo esta premisa se sitúa el contexto del comercio en los reinos peninsulares en general, y el archipiélago de Canarias en particular, debido al enclave fundamental que fue para la navegación del reino luso y de la corona de Castilla en los diferentes viajes que realizaron hacia sus territorios de ultramar. Así, el

objetivo de este trabajo será mostrar que un género de producción autóctona palmera como la brea fue, junto al vino, un producto vital para el tráfico mercantil de la isla de La Palma con Indias, Portugal y las islas macaronésicas en las décadas centrales del Quinientos.

La consulta de la documentación conservada en el Archivo General de Indias en la sección de Contratación referente al comercio de Canarias con América ha sido una labor primordial para el desarrollo de esta investigación. Junto a ello, la otra gran fuente de información nos la ha proporcionado la documentación notarial de La Palma, la cual hemos trabajado a través de las fuentes editadas que publicó Luis Agustín Hernández Martín titulada *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma*<sup>1</sup>, en cuya obra el dicho autor nos pone a disposición un gran repertorio de documentos resumidos o transcritos que nos proporcionan una gran fuente de datos.

Asimismo, debemos mencionar que la destrucción de la documentación generada en La Palma hasta 1553 por el ataque del pirata francés François Le Clerc provoca que el periodo cronológico de 1545-1553 cuente con una cantidad documental inferior a la del periodo inmediatamente posterior, la cual se cubre parcialmente con los registros comerciales de los años 1551 y 1552 que se encuentran en el Archivo General de Indias. Por otro lado, la información procede de un solo escribano, Domingo Pérez, pero en la isla existían diez oficios corres-

---

1. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1546-1553)*, Vol. I, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 1999; *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1554-1556)*, Vol. II, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2000; *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1557-1558)*, Vol. III, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2002; *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1559-1567)*, Vol. IV, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2005.

pondientes a protocolos notariales<sup>2</sup>, y al menos seis de ellos desde mediados del siglo XVI<sup>3</sup>, por lo que los registros comerciales de la isla serán con probabilidad superiores.

### 1. Contexto histórico: la brea en Canarias

Una vez finalizado el proceso de conquista en las Islas Canarias por parte de la corona de Castilla, se comenzaría a establecer el sistema económico de las islas para el siglo XVI. La producción agrícola de estas tierras volcánicas se centró en el desarrollo de las industrias azucareras y vitivinícolas, principales productos que se destinaron a la exportación hacia los mercados internacionales europeos, africanos y americanos. Sin embargo, estos no fueron los únicos géneros que se comercializaron y de los que se trató de obtener beneficios. Uno de estos productos «secundarios» fue la brea.

La brea, o la pez, es como se designó en Canarias al producto resinoso negro extraído del interior de los pinos canarios viejos que eran quemados en hornos por destilación, derritiéndose y saliendo del horno de manera líquida<sup>4</sup>. Este producto era conocido desde época prehistórica en las islas realengas, pues tanto a Tenerife como a La Palma acudieron para surtirse de madera y pez, entre otros artículos, desde islas como La Gomera<sup>5</sup>.

Este género estuvo presente en la actividad comercial de Gran Canaria, Tenerife, La Palma y El Hierro<sup>6</sup>, la cual tuvo diversidad de usos. La principal utilidad a la que se destinó este artículo fue para el calafateado de los barcos, así como en Gran Canaria para carenar las naves pesqueras y las dedicadas al tráfico inte-

rinsular<sup>7</sup>, aunque no fue la única, ya que también se empleó para el brea de los estanques de madera que almacenaban agua para canalizarla hacia los ingenios azucareros y para el abastecimiento público de los núcleos urbanos. Asimismo, se utilizó en farmacopea, pues en lugares como Inglaterra se usó el agua de brea de forma medicinal para las úlceras de pulmón<sup>8</sup>.

El monopolio de la brea estuvo administrado por los Concejos de las islas, cuya explotación y regulación junto a la de los bosques emanó de la legislación emitida por estos órganos concejiles, como ocurrió en islas como La Palma y Tenerife desde fechas bien tempranas, debido a que una excesiva explotación de este producto podría provocar una rápida deforestación en las respectivas islas, siendo la madera y la leña esenciales para la puesta en marcha de ingenios azucareros, como los palmeros de Argual y Tazacorte que consumieron en torno a un millar de pinos anuales. Lo lícito según regularon las ordenanzas tanto tinerfeñas como palmeras era que la extracción de brea se hiciese a partir de los pinos viejos que ya estaban caídos y no de los pinares vivos, aunque diversos autores expertos en la materia aseguran que con probabilidad el pino usado para la producción de esta resina sería de todo tipo<sup>9</sup>.

Estas instituciones isleñas fueron las que regularon la zona de obtención de este producto, el Cabildo de La Palma dio luz verde a la explotación de la brea en el noroeste de la isla, concretamente en las zonas de Garafía, Puntagorda y Tijarafe<sup>10</sup>. Fueron las zonas de producción de brea, por cuya extracción había que pagar unas rentas y tributos al Concejo palmero, lo que también nos indica el interés en que no se hiciesen grandes deforestaciones, pues este producto generó ingresos sustanciosos a la hacienda palmera junto a las talas para conseguir madera y leña<sup>11</sup>.

Además, tanto los hornos destinados a la extracción de este género como el oficio de peguero (únicos habilitados para la producción de la pez), estuvieron regulados por las normativas concejiles. Se ordenó la construcción de ocho hornos con el propósito de producir esta resina, todos ellos ubicados entre el

2. Manuel Poggio Capote, «Vetera Folia: Diez años del archivo general de La Palma (2002-2012)», *Cartas Diferentes: Revista Canaria de Patrimonio Documental*, N.º 9, 2013, p. 157.

3. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Blas Ximón, escribano de la villa de San Andrés y sus términos (1546-1573)*, Vol. 1, La Palma, Cartas Diferentes Ediciones, 2014, p. 31, nota 2.

4. Ana Viña Brito, «Usos forestales históricos: el ejemplo de la pez en la isla de La Palma (siglo XVI)», *IV Jornadas Forestales de la Macaronesia, Las Palmas de Gran Canaria, Governo do Açores*, 2006, pp. 245-246.

5. *Ibid.*, p. 239.

6. Manuel Lobo Cabrera, Germán Santana Pérez, Luisa Toledo Bravo de Laguna, «Explotación y exportación de brea en La Palma (1600-1650)», *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Vol. 2, 1998, p. 78.

7. Manuel Lobo Cabrera, *El comercio canario europeo bajo Felipe II, S/C de Tenerife*, Idea, 2008, p. 229.

8. Ana Viña Brito, «Usos forestales...», *op. cit.* pp. 254-255; Ana Viña Brito, «La pez. Su contribución a la isla de Tenerife (primera mitad del siglo XVI)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, N.º 47, 2001, p. 315.

9. *Ibid.*, «Usos forestales...», pp. 244-245.

10. *Ibid.*, p. 247.

11. *Ibid.*, pp. 242-243.

barranco de los Gallegos (en Garafía), punto más al norte donde se produjo brea, y Nuestra Señora de Candelaria (en Tijarafe), punto más al sur de esta explotación. Los encargados de supervisar la construcción de los hornos, así como el uso de estos para sacar el referido producto fueron los pegueros, que necesitaron de licencias para poder desempeñar esta labor, la cual requería de estar vecindado en la isla, ya que al estar separados tanto tiempo de los núcleos poblacionales, las autoridades pretendieron evitar los mayores fraudes e ilícitos posibles<sup>12</sup>.

La brea se transportó hacia Santa Cruz de La Palma (puerto que se dedicó a la distribución de este producto en los mercados internacionales) por vía marítima, pues la orografía interior de la ínsula palmera dificultaba el transporte terrestre al ser más engorroso. La pez salía de los puertos de Tinizara y Las Salinas (en Tijarafe), Lomada Grande y El Almud (en Garafía), y el puerto de Puntagorda<sup>13</sup>, enviándose hacia la capital palmera para comerciarse desde allí.

## 2. La exportación de brea desde La Palma entre 1545 y 1570

Durante el periodo que hemos estudiado, los datos de exportación recogidos sobre la brea han sido de 10.991 arrobas que se cargaron desde la isla de La Palma en un total de 38 salidas de navíos que llevaron a bordo este producto. Los principales destinos fueron distintos puertos americanos y portugueses los cuales detallaremos a continuación, aunque en menor medida también hubo otros hacia los que marcharon pequeñas cantidades de este producto<sup>14</sup>.

A continuación vamos a mostrar una tabla donde consignaremos de manera detallada los destinos, las cantidades exportadas hacia esos lugares y el número de navíos que partieron desde Santa Cruz:

**Tabla 1.** Exportación de la brea desde La Palma entre 1545 y 1570

N.º Salidas	Cantidad arrobas	Destinos	Porcentajes
10	2.351	Santo Domingo	21,4
6	1.778	Indias	16,15
8	1.753	San Juan de Ulúa	15,95
1	1.600	Azores	14,55
2	1.020	Lisboa	9,3
1	800	Madeira	7,3
1	560	Cádiz	5,1
2	513	Nombre de Dios	4,65
2	196	Puerto Rico	1,8
2	140	Nueva España	1,25
1	124	Cartagena de Indias	1,15
1	100	Veracruz	0,9%
1	56	Cabo Verde	0,5%
<b>Total: 38 salidas en las que se exportaron 10.991 arrobas</b>			

**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGI, Contratación, leg. 2847; AHPSe, PNS, leg. 9197; Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma*, Vol. I, Vol. II, Vol. III, Vol. IV; Ana Viña Brito, «Usos forestales históricos: el ejemplo de la pez en la isla de La Palma (siglo XVI)», p. 249.

Tenemos que explicar que el término utilizado como «Indias» es debido a que en la documentación simplemente nos indica que la embarcación se dirige con la mercancía hacia América, sin indicar de manera concreta el puerto de arribada final.

Si analizamos los datos ofrecidos, podemos ver que la mayor salida de mercado de la brea palmera fue hacia el Nuevo Mundo, pues del total de arrobas exportadas, el 63,25% marchó hacia el otro lado del océano Atlántico, las cuales fueron cargadas en el 84% del total de navíos que llevaron este artículo. Esto está justificado a través de que la brea fue un producto que acompañó por lo general a los fletamentos de vinos, siendo el género de mayor importancia tras los caldos

12. Ibid, pp. 247-248.

13. Manuel Lobo Cabrera, Germán Santana Pérez, Luisa Toledo Bravo de Laguna, «Explotación y exportación...», op. cit. pp. 83-86.

14. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, leg. 2847, s. f.; Archivo Histórico Provincial de Sevilla (en adelante AHPSe), PNS, leg. 9197, f. 239r-255r; Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. II, op. cit. docs. 856 y 883; Vol. III, docs. 1427 y 1642; Vol. IV, docs. 1792, 1823, 1997, 1998, 2093, 2124, 2272 y 2324; Ana Viña Brito, «Usos forestales...», op. cit. p. 249.

canarios<sup>15</sup> en sus comunicaciones con los puertos americanos, completando la cargazón de los barcos que hacían la Carrera de Indias como el principal producto «secundario» exportado desde la isla de La Palma<sup>16</sup>.

El principal interés de enviar la pez hacia los mercados indianos es similar al objetivo que se tiene con el resto de las mercancías que forman el fletamento, y es el interés de venderlos y lo procedido invertirlo en productos indianos, o directamente intercambiarlo por estos dichos productos que podían ser diversos. Desde los metales preciosos, principalmente plata, hasta cueros vacunos<sup>17</sup>, tintes, azúcares antillanos, entre otros. Especialmente se busca el interés en obtener plata, cuyo metal era muy necesario en Canarias por la escasez monetaria que sufría el archipiélago y la salida ilegal de esta a través de los mercaderes extranjeros<sup>18</sup>, y es lo que más se observa en los contratos de flete, buscando el intercambio por plata para llevarla a Sevilla y de allí a la isla<sup>19</sup>.

Si hacemos un enfoque más concreto en los destinos indianos, vemos que de las 6.955 arrobas exportadas a América, la zona de mayor absorción y demanda de este producto fue las Antillas Mayores, fundamentalmente las islas de La Española y el puerto de Santo Domingo, y Puerto Rico con el puerto capitalino de San Juan, que recibieron el 36,6% del total. A esta le siguen los puertos de Nueva España, cuya recepción a través del entramado portuario de Veracruz-San Juan de Ulúa, supuso el 28,65% de toda la brea llevada a América. Por último se encuentra la zona de Tierra Firme, que importó la pez a través de los puertos de Nombre de Dios y Cartagena de Indias, que percibieron el 9,15%. El resto (25,6%),

15. Luis F. Cumplido Mancera, «El comercio del vino de la isla de La Palma: Entre Portugal y América, 1545-1570», 2022, (en prensa).

16. AGI, Contratación, leg. 2847, s. f.; de un total de 34 salidas de navíos que tenemos registradas en el AGI, la brea está presente en 25 de estas, es decir, en el 73,5%, siendo el segundo producto de importancia en la cargazón, sumándose también la presencia de quesos palmeros.

17. Baltasar González, vecino de La Palma, maestre de la embarcación, cargó de Diego del Valle, vecino palmero, la cifra de 316 cueros vacunos de las Indias para llevarlos a Tenerife, consignados por Martín Cabeza, estante, para venderlos allí a diferentes vecinos tinerfeños, Luis A. Hernández Martín, Protocolos de Domingo..., Vol. III, op. cit. doc. 1540.

18. Manuel Lobo Cabrera, Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1989, pp. 10-12 y 25; Francisco Morales Padrón, El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII), Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955, pp. 284-285.

19. AGI, Contratación, leg. 2847 s. f.; AHPSe, PNS, leg. 9174, f. 476r y 490r; leg. 9182, f. 246r-247r; Luis A. Hernández Martín, Protocolos de Domingo..., Vol. III, op. cit. doc. 1427.

no tenemos especificado el destino concreto, más que el hecho de que arribaron en algún puerto de la América castellana.

Los siguientes destinos de importancia fueron Portugal y sus islas atlánticas. Estos destinos fueron el otro gran mercado de consumo de la brea palmera, cuya absorción del total exportado corresponde al 31,65% que conforma el segundo territorio que más cantidad de este artículo importó.

El gran destino fue el archipiélago de Las Azores. A pesar de que los registros comerciales en general de La Palma no nos hacen muestra de cómo fueron las relaciones comerciales con este archipiélago, los contactos dentro del negocio de la brea sí fueron más habituales, y a pesar de que únicamente encontramos un navío que marchó hacia el referido archipiélago, en ella se exportó el 46% de brea con respecto al total exportado a territorios lusos, además de ser el cuarto destino que más brea palmera demandó, adquiriendo el 14,55% del total de la brea que salió de la isla. No es de extrañar, ya que las Azores fueron un punto de escala fundamental para los navíos que hicieron la *Carreira da India* que en su regreso desde Asia paraban allí para avituallarse y reparar averías, para cuyas reparaciones navales sería necesaria la brea, así como también para las naves provenientes de Brasil, África, incluso de América en el tornaviaje a Sevilla y Cádiz, siendo así estas islas macaronésicas esenciales en las escalas de navegación transatlánticas<sup>20</sup>.

Prueba de esa reparación de navíos que utilizaría la brea es el complejo de infraestructuras construido en la isla Tercera para reparar las embarcaciones que hiciesen escala en ella<sup>21</sup>.

Asimismo, encontramos que hubo interés desde las Azores en obtener la pez, ya que se enviaron navíos desde estas hacia Canarias con el objetivo de adquirir esta resina negra<sup>22</sup>, los cuales en ocasiones iban cargados de cereales, de los que aprovecharon su estancia en puertos palmeros para la compra de grano, especialmente trigo en las épocas de desabastecimiento, que fueron bastante habituales en La Palma, aunque también se acudió a las propias Azores para hacerse de estos<sup>23</sup>.

20. Artur Teodoro de Matos, «Las relaciones de las Azores con América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII», v Coloquio de Historia Canario-Americana, Vol. I, 1985, pp. 726-727.

21. Ibid, p. 729.

22. Ibid, p. 737.

23. Sergio Hernández Suárez, «La importación de trigo en las islas de realengo: el caso de La Palma en la segunda mitad del siglo XVI», XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana, 2021, p. 9.

El siguiente destino de importancia fue la ciudad de Lisboa. Es el destino portugués que recibió mayor número de navíos cargados de brea, pues a los dos cargamentos reflejados en la tabla 1, le tenemos que sumar una embarcación que se dirigió hacia la capital lusa en el año 1558, pero de la que no podemos ofrecer datos sustanciosos, pues no nos indica la cantidad que se cargó de este género<sup>24</sup>. Por tanto, las cantidades enviadas al puerto capitalino de Portugal serían con total seguridad superiores a esas 1.020 arrobas que tenemos registradas, que dentro de las importaciones de brea hacia dicho reino, componen casi el 29,4% y conforma el principal mercado y puerto consumidor y receptor de este artículo palmero en Europa. El interés del nodo lisboeta en la pez puede venir fomentado por la necesidad de abastecimiento de este material a las flotas y armadas, con especial enfoque de nuevo en las embarcaciones que realizaban la ruta Lisboa-Goa, que al igual que importaron vino palmero para provisionar a esta<sup>25</sup>, no sería de extrañar que también usaran géneros como la pez para los mantenimientos de los barcos, al ser un derrotero bastante exigente como fue el hecho de recorrer el océano Atlántico y el Índico hasta alcanzar el referido puerto hindú.

Además, estas relaciones comerciales con Lisboa estarían vinculadas en el interés de conseguir este producto canario para la ya mencionada construcción naval, a lo que se podría sumar una reexportación por parte de mercaderes portugueses de este producto hacia otras zonas del propio reino o lindantes a este.

El siguiente más destacado es la isla de Madeira, que de las islas atlánticas portuguesas es la más cercana a La Palma, y es el tercer lugar que más brea demandó de los destinos lusos. Solo la isla madeirense importó el 7,3% de toda la brea para el puerto de Funchal, y con respecto a la enviada a Portugal, supone el 23%, lo que nos indica la gran relevancia que tuvieron las relaciones palmero-madeirenses dentro del negocio de la pez, la cual se destinó también a la fabricación de barcos en la ínsula lusa, importándose de vuelta desde ella distintas frutas, hierro, cobre, textil, etc.<sup>26</sup>

Las islas de Cabo Verde son el último destino pertenecientes a la corona portuguesa al que marchó brea desde La Palma. Fue la zona que menor actividad comercial mantuvo con la isla en lo que a este negocio se refiere, pues únicamente

se exportaron 56 arrobas. Esta fue embarcada en acompañamiento de vinos, que era el producto principal de la cargazón, que con probabilidad tendrían como objetivo la venta de estos en el puerto caboverdiano para invertir los beneficios en la compra de esclavos, cuestión que fue habitual en las relaciones comerciales entre Canarias y Cabo Verde, así como con otras islas como São Tomé, o directamente intercambiar los géneros por las piezas negreras para enviarlas hacia las Afortunadas o a Indias, en algunas ocasiones de manera ilegal<sup>27</sup>. No obstante, en Cabo Verde también se podía adquirir otras mercancías como fueron cueros caprinos, carne, sebo, o ya en fechas posteriores a las de este estudio, añil vegetal<sup>28</sup>.

Por último, encontramos a la ciudad de Cádiz. Es el único destino de la Europa continental junto a Lisboa que recibió en su puerto brea de La Palma. Si observamos y consultamos los distintos trabajos relativos al comercio canario y que ha tratado los negocios de la pez, vemos que fue habitual la no aparición de otros puertos europeos a excepción de la capital portuguesa y el puerto bajoandaluz. En el caso de La Palma, los contactos comerciales con Cádiz fueron fundamentalmente con azúcar, producto al que en esta ocasión acompañaron las 560 arrobas de brea que completarían la cargazón junto a otros géneros isleños como las 180 arrobas de orchilla y los 45 quintales de quesos<sup>29</sup>.

A pesar de que por lo general la brea fue un producto de acompañamiento, vemos que tuvo cierta importancia en su exportación desde La Palma. A Indias supuso el segundo género autóctono más enviado, eso sí, siempre en acompañamiento de vinos que eran el producto primordial<sup>30</sup>. Las conexiones a Portugal son distintas, pues al igual que sirvió como artículo de acompañamiento como en el caso de Cabo Verde y en uno de los fletes de Lisboa, en algunos casos era el producto único y principal que se exportó, lo cual se dio especialmente en el tráfico mercantil establecido con Madeira y Azores, además de en uno de los cargamentos enviados al puerto lisboeta<sup>31</sup>.

27. Germán Santana Pérez, «Comercio palmero en el tránsito del siglo XVI al XVII: Tras el signo del ataque de Drake», *Tebet*: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura, N.º 7, 2014, p. 82.

28. *Ibid.*, «Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503-1580», en, Rafael M. Pérez García, Manuel F. Fernández Chaves, José L. Belmonte Postigo (coord.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2018, p. 81.

29. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. IV, op. cit. doc. 1823.

30. AGI, Contratación, leg. 2847, s. f.

31. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. II, op. cit. docs. 856 y 883; Vol. IV, docs. 1792, 2124 y 2324.

24. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. III, op. cit. doc. 1642.

25. Ana Viña Brito, «Las relaciones Canarias-Brasil antes de la unión de los reinos ibéricos», *Politeia: Hist. e Soc.*, Vitória da Conquista, Vol. 7, N.º 1, 2007, p. 155.

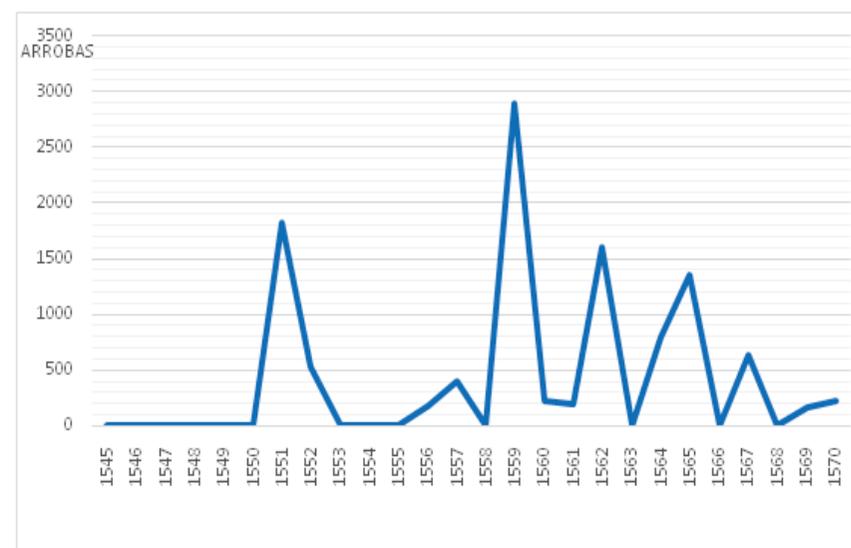
26. Manuel Lobo Cabrera, «El comercio entre Canarias y Madeira en el siglo XVI», III Coloquio Internacional de Historia de Madeira, Funchal, Centro de estudos de história do Atlântico, 1993, pp. 625-628.

A todo este entramado comercial de la pez tenemos que añadir los envíos en los que se cargó este género, pero que para nuestra inconveniencia no nos ofrece las cantidades comerciadas. Así, en 1546 encontramos que hacia Santo Domingo y Puerto Rico se dirigió una embarcación cargada con 34 pipas de vino, 40 quesos y algunas cantidades del producto resinoso. En 1558 tenemos el ya mencionado envío a Lisboa de vinos y brea de los que desconocemos la cuantía que se fletó<sup>32</sup>. En 1560 una nao llevó a Nueva España una cargazón de vinos y brea valorada en 162.850 mrs., no especificando la cantidad concreta de los productos; para finalizar, en el año 1564 se invirtieron 1.095.000 mrs. en caldos de malvasía y pez de La Palma para enviarlos hacia América, sin saber qué cantidad se exportó<sup>33</sup>.

Asimismo, todo lo referente al comercio de la brea en La Palma no estuvo solo vinculado a la exportación, sino que también hubo momentos en los que el puerto de Santa Cruz recibió ciertas cantidades de este producto desde otras islas del archipiélago canario. En este caso, en el año 1562 Diego de Ayala, vecino de La Palma, acordó traer desde la isla de El Hierro a Cristóbal Marín, residente en la ínsula palmera, una cargazón de quesos y pez por valor de 225.000 mrs. que se las pagará Cristóbal a Diego en una cédula de cambio sobre Hernando de Cubas por valor de 109.500 mrs. y los otros 75.000 mrs.<sup>34</sup> en un libramiento a Guillermo del Reno, factor de la hacienda de Tazacorte<sup>35</sup>.

Como podemos observar, hay años en los que la actividad comercial de la brea fue de gran importancia, siendo un producto que tuvo gran demanda y salida de mercado hacia el exterior, especialmente remarcamos el año 1559, el cual tuvo una gran exportación desde La Palma, sacándose casi 2.900 arrobas hacia distintos destinos.

Gráfica 1. Exportación de la brea desde La Palma en 1545-1570



**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGI, Contratación, leg. 2847; AHPSe, PNS, leg. 9197; Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma*, Vol. I, Vol. II, Vol. III, Vol. IV; Ana Viña Brito, «Usos forestales históricos: el ejemplo de la pez en la isla de La Palma (siglo XVI)», p. 249.

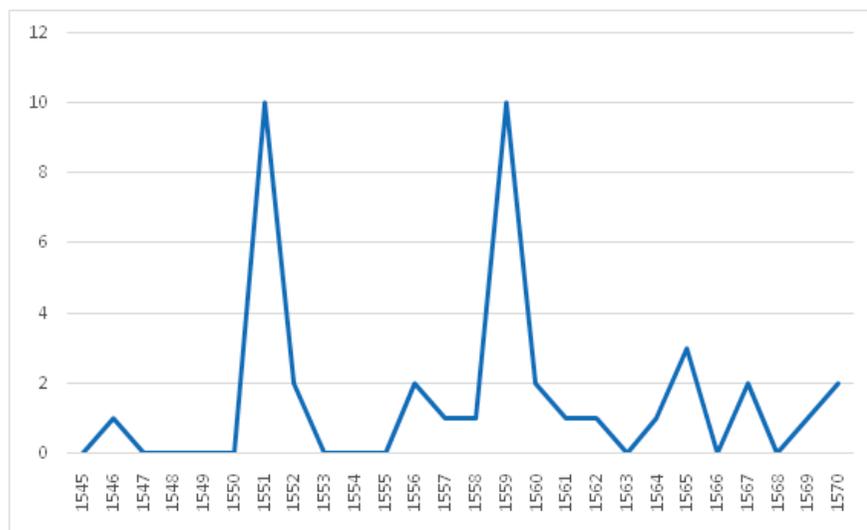
Si observamos en conjunto las gráficas 1 y 2, vemos que los años más punteros en cuanto a salidas de navío se refieren son 1551 y 1559, que además son dos de los cuatro años que más exportaciones de la pez salieron de La Palma. Nos llama la atención lo acaecido en 1562, que a pesar de ser uno de los años que menor número de embarcaciones partieron desde la isla con brea en su interior, fue el tercer año que más se exportó.

32. Ibid, Vol. I, docs. 84, 89 y 92; Vol. III, doc. 1642.

33. AHPSe, PNS, leg. 9191, f. 664r-675r; leg. 9192, f. 588v-589r.

34. No es un error, pues la inversión que se realiza en la compra de esos quesos y brea se hace en doblas canarias, mientras que la cédula de cambio emitida sobre Hernando de Cubas tiene el valor de la dobla castellana. Para más información véase Manuel Lobo Cabrera, *Monedas, pesas y medidas...*, op. cit. pp. 16-17.

35. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. IV, op. cit. doc. 2122.

**Gráfica 2.** Salidas de navíos cargados de brea desde La Palma en 1545 y 1570

**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGI, Contratación, leg. 2847; AHPSe, PNS, leg. 9197; Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma*, Vol. I, Vol. II, Vol. III, Vol. IV; Ana Viña Brito, «Usos forestales históricos: el ejemplo de la pez en la isla de La Palma (siglo XVI)», p. 249.

### 2.1. Principales mercaderes en el negocio de la brea en La Palma

En la evolución de los volúmenes comerciales que hemos ido mostrando a lo largo del trabajo fue fundamental la labor desempeñada por los principales mercaderes que tuvieron tratos de negocio dentro de la isla palmera interesados en participar en los réditos que generaba la comercialización de la brea. Nos vamos a centrar en ver con detalle quienes fueron los negociantes encargados de exportar este género desde La Palma hacia sus distintos destinos, los factores y socios de estos en los puertos importadores y los principales maestros encargados de su transporte.

En primer lugar expondremos a la comunidad de mercaderes portugueses que participaron en la exportación de la pez desde La Palma. El comerciante luso que exportó una mayor cantidad de brea fue Antonio Álvarez, vecindado en Lisboa, que únicamente aparece por la isla en 1565 para fletar hacia la capital

portuguesa 896 arrobas de este género, las cuales cargó en el navío del también portugués Gomes Prieto, maestre, que se obligó entregárselas a Antón Álvarez en el puerto lisboeta<sup>36</sup>.

El otro gran tratante que destacó en los negocios de la brea fue el lusitano Antonio Díaz, vecino de la isla de Madeira, que importó hacia esta desde La Palma 800 arrobas de la resina negra, cuyo encargado de su transporte fue el maestre Baltasar González, portugués afincado en la ínsula palmera, llevando además en el navío al mercader Manuel Hernández, compatriota de ambos dos y vecino de Lisboa que se dedicó a la exportación de vinos y quesos desde La Palma, que se dirigía hacia la propia Madeira<sup>37</sup>.

Asimismo, Baltasar González fue el encargado cargar las 1.600 arrobas que se enviaron de este artículo hacia Azores, siendo los mercaderes Juan Ramos y Juan González, de los que desconocemos su origen, ambos vecinos palmeros<sup>38</sup>. Así, vemos que el maestre portugués fue un personaje destacado dentro del negocio de la pez en La Palma.

Estas conexiones comerciales de Canarias con Portugal vienen precedidas de los fuertes lazos ya establecidos entre ambos territorios y por la presencia de una gran comunidad de portugueses en la isla, cuestión que facilitó dichos contactos, además del interés en los productos de estas tierras volcánicas adquiridos a menores precios y con gran empeño para ser invertidos en los tratos de comercio de los negocios negreros y del Brasil<sup>39</sup>, así como destinados al autoconsumo o reexportación incluso.

El siguiente grupo de mercaderes que mostraremos son los burgaleses. El más destacado fue Lesmes de Miranda, vecino de La Palma e importante mercader de ella. A pesar de que sus principales negocios se centraron en la industria azucarera, también se dedicó en menor medida a la exportación de brea. Los destinos hacia los que cargó este producto fueron Cádiz y Santo Domingo, lugares a los que envió un total de 743 arrobas<sup>40</sup>, cuyos principales receptores de los beneficios que generó con la venta de estas serían Jerónimo de Herrera en Sevilla y

36. *Ibid*, doc. 2324.

37. *Ibid*, doc. 1792.

38. *Ibid*, doc. 2124.

39. Enriqueta Vila Vilar, «Las Canarias como base de aprovisionamiento de los navíos portugueses», II Coloquio de Historia Canario-Americana, Vol. 1, 1997, pp. 285-288, 293-295 y 300.

40. 183 de estas arrobas son compartidas con Cristóbal de Espinosa, su yerno, también procedente de Burgos, con quien tenía una compañía para el trato de mercaderías con Indias.

Diego de Polanco en Cádiz, este último fue su principal socio comercial en todos los negocios de Miranda con el azúcar y ahora nuevamente con la brea<sup>41</sup>.

El otro mercader burgalés con actividad en el tráfico comercial de la pez fue Cristóbal de Espinosa, vecindado en Santa Cruz al igual que su paisano y suegro Lesmes de Miranda. Estuvo inmerso en la comercialización de la pez desde 1556, año en el que actuó como socio y factor del burgalés Diego de Polanco, vecino de Cádiz, para que cargase en su nombre 124 arrobas de brea para Lisboa consignadas a Antonio y Pedro de Porres, burgaleses afincados en ella, y a Francisco Bravo. Además, en su propio nombre Cristóbal cargó casi 200 arrobas a Indias, a lo que habría que sumar la parte que le pertenezca de las 183 arrobas que envió en compañía hecha con Lesmes de Miranda hacia América<sup>42</sup>.

Como vemos, la comunidad burgalesa estableció nexos mercantiles con mercaderes con los que compartieron naturaleza, siguiendo la línea habitual que ya tenían formada dentro de la comercialización del azúcar y el vino. El principal socio comercial fue Diego de Polanco, cuyas relaciones provenían de las conexiones azucareras entre La Palma y Cádiz en las que Miranda y Polanco fueron esenciales en el desarrollo de dicho tráfico mercantil y que continuaron en los negocios de la brea. Asimismo, las exportaciones a Portugal tuvieron como destinatarios a otros compatriotas que residían en Lisboa, viendo como la comunidad de mercaderes de Burgos intentaban mantener contactos con los suyos para obtener réditos económicos, así como entablar enlaces familiares dentro de las islas entre familias burgalesas, como el caso de Miranda y Espinosa en La Palma.

Por último hablaremos de los mercaderes sevillanos que se interesaron en exportar la pez. Principalmente aparecen en las conexiones con Indias cargando vinos, aunque en el desarrollo de sus negocios atlánticos fueron partícipes en la exportación de este género. Resaltó, por ejemplo, la sociedad mercantil formada por los hermanos Melchor y Gaspar Sánchez, ambos vecinos de Sevilla, que especialmente se dedicaron a la exportación vinos y brea, sacando de la isla casi 465 arrobas hacia los mercados indianos. Estos tuvieron como factor y socio en La Palma a Melchor de Castro, vecino de Tenerife, que actuó en nombre de los Sánchez, aunque también se dedicó el propio Castro a la exportación de manera individual, enviando a las Indias cerca de 430 arrobas<sup>43</sup>.

41. Luis A. Hernández Martín, *Protocolos de Domingo...*, Vol. IV, op. cit. docs. 1823, 2093.

42. AGI, Contratación, leg. 2847, s. f.; *Ibid*, Vol. II, doc. 856.

43. AGI, Contratación, leg. 2847 s. f.

El otro gran mercader que destacó fue el portugués Pedro Álvarez Ariscado, perteneciente a la élite comercial hispalense de la década de 1550<sup>44</sup>. Su actividad se centró en la saca de caldos palmeros hacia el Nuevo Mundo, aunque en acompañamiento también cargó 1.550 arrobas de pez. Sus principales factores en la isla fueron los portugueses Álvaro Gómez, Álvaro Díaz de Villalobos y Antonio Hernández, todos ellos vecinos de la referida isla palmera<sup>45</sup>.

### Conclusiones

La brea fue un producto de exportación esencial para establecer una destacada red mercantil desde la isla de La Palma con Portugal y América, componiendo el segundo género de importancia que se envió a dichos lugares. Los diversos usos que se le podía dar a la pez hicieron que fuese un material necesario para diversas funcionalidades relacionadas con la navegación y construcción naval, abastecimientos de aguas, medicina, etc. que fomentaron el interés por adquirirla, para cuya salida de la isla fue fundamental las comunidades de mercaderes que desarrollaron sus negocios con otros tratantes en los principales destinos a los que se cargó el referido artículo, componiendo todo esto el entramado mercantil que se conformó en torno a la brea de Canarias, y en particular de La Palma.

### Fuentes de archivo

AGI, Contratación: Leg. 2847.

AHPSe, PNS: Legs. 9174, 9182, 9191, 9192, 9197.

### Fuentes publicadas

HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis A., *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1546- 1553)*, Vol. I, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 1999.

— *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1554-1556)*, Vol. II, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2000.

— *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma, (1557-1558)*, Vol. III, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2002.

44. Enrique Otte Sander, Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica, Sevilla, Centros de Estudios Andaluces, Consejería de la presidencia, 2008, p. 99.

45. AGI, Contratación, leg. 2847 s. f.; AHPSe, PNS, leg. 9192, f. 588v-589r; leg. 9197, f. 239r-255r.

- *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1559-1567)*, Vol. IV, S/C de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, 2005.
- *Protocolos de Blas Ximón, escribano de la villa de San Andrés y sus términos (1546-1573)*, La Palma, Cartas Diferentes Ediciones, 2014.

### Bibliografía

- CUMPLIDO MANCERA, Luis F., «El comercio del vino de la isla de La Palma: Entre Portugal y América, 1545-1570», 2022, (en prensa).
- HERNÁNDEZ SUÁREZ, Sergio, «La importación de trigo en las islas de realengo: el caso de La Palma en la segunda mitad del siglo XVI», *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2021, pp. 1-12.
- LOBO CABRERA, Manuel, *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1989.
- «El comercio entre Canarias y Madeira en el siglo XVI», *III Coloquio Internacional de Historia de Madeira*, Funchal, Centro de estudos de história do Atlântico, 1993, pp. 623-634.
- ; SANTANA PÉREZ, Germán; TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, Luisa, «Explotación y exportación de brea en La Palma (1600-1650)», *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Vol. 2, 1998, pp. 77-97.
- *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, S/C de Tenerife, Idea, 2008.
- MATOS, Artur Teodoro de, «Las relaciones de las Azores con América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Vol. 1, 1985, pp. 723-745.
- MORALES PADRÓN, Francisco, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955.
- OTTE SANDER, Enrique, *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica*, Sevilla, Centros de Estudios Andaluces, Consejería de la presidencia, 2008.
- POGGIO CAPOTE, Manuel, «Vetera Folia: Diez años del archivo general de La Palma (2002-2012)», *Cartas Diferentes: Revista Canaria de Patrimonio Documental*, N.º 9, 2013, pp. 137-208.
- SANTANA PÉREZ, Germán, «Comercio palmero en el tránsito del siglo XVI al XVII: Tras el signo del ataque de Drake», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, N.º 7, 2014, pp. 73-89.
- «Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503-1580», en, Rafael M. Pérez García, Manuel F. Fernández Chaves, José L. Belmonte Postigo (coord.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2018, pp. 71-92.
- VILA VILAR, Enriqueta, «Las Canarias como base de aprovisionamiento de los navíos portugueses», *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Vol. 1, 1997, pp. 285-300.
- VIÑA BRITO, Ana, «La pez. Su contribución a la isla de Tenerife (primera mitad del siglo XVI)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, N.º 47, 2001, pp. 313-338.
- «Usos forestales históricos: el ejemplo de la pez en la isla de La Palma (siglo XVI)», *IV Jornadas Forestales de la Macaronesia*, Las Palmas de Gran Canaria, Governo do Açores, 2006, pp. 239-266.
- «Las relaciones Canarias-Brasil antes de la unión de los reinos ibéricos», *Politeia: Hist. e Soc., Vitória da Conquista*, Vol. 7, N.º 1, 2007, pp. 143-161.