



VIAJES Y CONEXIONES EN EL ATLÁNTICO AFRICANO. CANARIAS Y CABO VERDE (1462-1640)

TRAVEL AND CONNECTIONS IN THE AFRICAN ATLANTIC. CANARY ISLANDS AND CAPE VERDE (1462-1640)

Óscar Alessandro Miranda Vélez*

Cómo citar este artículo/Citation: Miranda Vélez, O.A. (2021). Viajes y conexiones en el Atlántico africano. Canarias y Cabo Verde (1462-1640). *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2020)*, XXIV-006. <http://coloquioscanariasamerica.casadedecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10620>

Resumen: Los viajes y exploraciones de Castilla y Portugal por las costas africanas fueron fundamentales para la posterior expansión por el Atlántico. Este océano se configuró como un espacio de múltiples conexiones y negocios, donde jugaron un papel clave los archipiélagos, especialmente Canarias y Cabo Verde, que desarrollarían sus propias realidades socioeconómicas. Estas islas, serían las plataformas ideales para el despliegue de la navegación a larga distancia y para los negocios atlánticos, en los que el Atlántico africano tenía un peso importante.

Palabras clave: Atlántico, Canarias, Cabo Verde, navegación, comercio.

Abstract: The trips and explorations of Castile and Portugal along the African coasts were fundamental for the subsequent expansion across the Atlantic. This ocean was configured as a space of multiple connections and businesses, where the archipelagos, especially the Canary Islands and Cape Verde, played a key role, developing their own socio-economic realities. These islands would be the ideal platforms for the deployment of long-distance navigation and for Atlantic businesses, in which the African Atlantic had an important weight.

Keywords: Atlantic, Canary Islands, Cape Verde, navigation, trade.

LAS TRAYECTORIAS DE LA CORONA DE PORTUGAL Y CASTILLA EN EL ATLÁNTICO AFRICANO

Desde finales del siglo XIV, ambas coronas empezaron a orientar sus miras hacia el Atlántico, dando lugar a múltiples viajes de exploración hacia las costas occidentales de África. Los primeros hitos, muy importantes, fueron conseguir asentarse en los archipiélagos cercanos a estas costas. Mientras que Castilla obtenía presencia en Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera en la primera mitad del siglo XV, Portugal hacía lo propio en Azores, Madeira y Cabo Verde.

Esta «carrera» que se inicia entre ambas potencias se saldaría con una victoria portuguesa en lo que respecta al espacio africano. Las bulas *Romanus Pontifex e Inter caetera* ya reconocían a Portugal el derecho sobre los dominios desde el sur del Cabo Bojador y, pesar de las disputas con Castilla por Guinea¹, la Mina y Canarias, se confirmaría la autoridad portuguesa con la bula *Aeterni regis* y los tratados de Alcazobas-Toledo (1479-1480), Tordesillas (1494) y Sintra

* Doctorando en el Programa de Doctorado Territorio y Sociedad: Evolución histórica de un espacio tricontinental (África, América y Europa) por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: oscarmirvel1995@gmail.com

¹ AZNAR (2002).



(1509).

Castilla se quedaría con el archipiélago canario y el espacio en la costa frente a las islas, donde establecerían la factoría de Santa Cruz de la Mar Pequeña, además de sus enclaves norteafricanos (Melilla, Mazalquivir, Vélez de la Gomera). Por su parte, Portugal siguió con sus exploraciones por la costa africana, bordeando el Cabo de Buena Esperanza y llegando al Océano Índico, donde también conseguirían establecer factorías comerciales. De este modo, Portugal se consolidó en dicho espacio. La corona lusitana a través de asentamientos y/o negocios, tuvo contactos con las poblaciones de Guinea, Senegambia, São Tomé y Príncipe, y Angola entre otros..

De esta manera, la posición de Castilla en el Atlántico africano quedó bastante limitada en lo político durante buena parte del siglo XVI, aunque en lo económico la dinámica fue distinta. Su principal asentamiento fue el archipiélago canario, que se convertiría en el nexo entre Europa, África y América, siendo el punto estratégico en las navegaciones atlánticas. Francisco Morales Padrón se refería a Canarias como la puerta de salida de Europa y las Antillas como la puerta de entrada de América², aunque también podríamos considerar a Canarias y a Cabo Verde como las puertas de entrada y salida del África Atlántica.

Por tanto, resulta lógico que se hayan referido a Canarias como la puerta afortunada³, dada su importancia en las conexiones en el espacio atlántico, al igual que los otros archipiélagos, jugando un papel de oasis en el océano. Además de ocupar una posición geográfica privilegiada, en Canarias se conformó un núcleo mercantil de calibre. Una vez que se conquistaron las islas, los autóctonos supervivientes de ese proceso vieron cómo cambió su modo de vida. Florecieron amplios núcleos poblacionales y llegaron gentes de distintos lugares: Portugal, Andalucía, Cataluña, Extremadura, Flandes... Por tanto, se creó un espacio donde confluyeron distintas culturas y se dio un proceso de hibridación, especialmente en las islas de realengo: La Palma, Tenerife y Gran Canaria.

En lo que respecta a Portugal, esta potencia experimentó una expansión importante bajo el reinado de Juan III, especialmente en el plano comercial. Los lusitanos fueron capaces de extender su área de conexiones por toda las costas atlántica e índica de África, en Asia y en Brasil. Además de ampliar sus zonas de influencia y hacer negocios, también se llevaron a cabo misiones evangelizadoras en territorios como el Congo.

En este marco, Cabo Verde se presentó como un espacio clave en la navegación en las rutas portuguesas, ya fuese para viajar hacia Brasil o hacia el Índico, y para las castellanas, también para coger rumbo hacia América. En lo que respecta al poblamiento, a este archipiélago llegaron gentes del reino de Portugal, esclavos del continente africano y factores de mercaderes europeos fundamentalmente. Cabo Verde se mantuvo como principal centro de reexportación de esclavos durante la mayor parte del periodo que aquí pretendemos abarcar, sintiendo competencia por parte de São Tomé y, sobre todo, Angola ya en el siglo XVII.

Por tanto, Portugal tendría clara su orientación hacia la expansión y la exploración por el espacio atlántico e índico, aunque ello supusiese grandes costes y la pérdida de influencia en el norte de África. Así sería durante los años de Juan III y del regente Enrique, mientras que el rey Sebastián I intentó no perder esa influencia en el espacio norteafricano, lo que le costaría la vida y daría la oportunidad de que se cumpliese el antiguo deseo de los Reyes Católicos: la Unión Ibérica.

Este hito se daría bajo el reinado de Felipe II que, tras un rápido proceso de conquista, sería designado como rey de Portugal. La nueva incorporación tendría una relación horizontal, casi

² MORALES (1970).

³ SANTANA et SANTANA (2002).

de igualdad, sin que la estructura del Reino sufriese cambios significativos⁴. Para entender esta decisión, es interesante tener en cuenta la teoría del jurista, de siglo XVII, Juan de Solórzano Pereira, el cual indicaba que había dos maneras en que un territorio recién adquirido podía unirse a los otros dominios de un rey. Una de ellas era la unión «accesoria», por la cual un territorio al juntarse con otro pasaba a considerarse jurídicamente como parte integral suya, de modo que su población poseía los mismos derechos y quedaban sujetos a las mismas leyes⁵.

Para el caso de Portugal, se dio la forma de unión conocida como *aeque principaliter*, bajo la cual «los reinos constituyentes continuaban después de su unión siendo tratados como entidades distintas, de modo que conservaban sus propias leyes, fueros y privilegios»⁶. Felipe II respetó estas cuestiones y, de hecho, accedió a la creación de un Consejo de Portugal, órgano que debería convertirse en el símbolo del estatus real portugués dentro del conjunto de dominios de los Austrias. Además de ello, el rey también se comprometió a que Portugal fuese gobernado por un virrey y que este perteneciese a la familia real siempre que fuera posible⁷.

Así, quedaron todos los territorios castellanos y portugueses bajo un mismo monarca desde 1580 hasta 1640 y esto sería significativo para sus actividades en el Atlántico africano. En estos años se intensificarían las relaciones comerciales en todas sus dimensiones, así como también se proliferarían, por ejemplo, las misiones en África, donde destacamos a la figura de Pedro Páez en su misión a Etiopía⁸.

Así, de acuerdo con Elliott, en el plano económico se dio una convergencia entre los Atlánticos luso y castellano. Mientras que Castilla tomó la iniciativa en los asuntos de defensa, en las cuestiones comerciales y financieras fueron ganando predominancia los portugueses. Las fronteras nacionales e imperiales fueron especialmente porosas en las islas del Atlántico, donde los contactos entre los archipiélagos canario, azorano y madeirense habían sido continuos por largo tiempo y donde los cristianos nuevos portugueses, que se habían desplazado de Madeira a Canarias, contribuyeron así adicionalmente a la integración de las islas en un solo Atlántico⁹.

SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE CABO VERDE

Conociendo las tempranas exploraciones del Atlántico africano por parte de Portugal llegamos a mediados del siglo XV con la arribada a Cabo Verde, siendo reconocida como oficial la del genovés Antonio da Noli a las islas orientales (1460) y la de Diogo Afonso a las occidentales (1462), aunque se menciona que anteriormente podrían haber estado otros exploradores como Vicente Dias y Luís de Cadamosto¹⁰.

Inicialmente, el poblamiento fue lento, dándose sobre todo en Santiago y Fogo¹¹. En ambas islas se recurrió al trabajo de los esclavos, comprados y traídos de las costas guineanas, una mano de obra barata que se utilizaría para la explotación de la caña de azúcar, el algodón, los frutales y los viñedos. Por otro lado, en Boa Vista y Maio, la principal actividad era pastoreo

4 CARDIM (2014)

5 ELLIOTT (2010).

6 ELLIOTT (2010).

7 CARDIM (2014).

8 ALFONSO et MARTÍNEZ (2004).

9 ELLIOTT (2014).

10 CASTEL (2020).

11 VIEIRA (1992).

del ganado, propiedad de comerciantes de Santiago¹². Boa Vista fue poblada progresivamente por europeos y esclavos de las costas de Guinea, incluyendo también el cultivo del algodón y elaboración de paños que eran exportados¹³.

De este modo, en Cabo Verde se desarrollaron ciertas explotaciones con fines comerciales (azúcar, algodón, trata negrera), así como otras con fines de subsistencia como sería el pastoreo, la caza y la pesca. También fue significativa la producción derivada de las actividades ganaderas, como la carne, el queso y la leche. En la explotación de la sal fueron importantes Boa Vista, Maio y Sal, que recibe el nombre del producto. Este producto se usó fundamentalmente para la industria de salazón y exportación a la costa africana. Otro recurso de valor fue el ámbar, que apareció en las islas de S. Nicolau y Brava¹⁴.

Para sus intercambios con los europeos, ofrecían de sus producciones brezo, índigo, algodón, pieles, cueros y ganado, a cambio de ropa, comida y diversas mercancías. Entre esas producciones del archipiélago, solamente los paños de algodón tenían mayor demanda y aceptación, por lo que se incluían recurrentemente en sus tratos¹⁵.

Sin embargo, en el comercio interregional africano, los textiles, el algodón natural, la sal, el hierro, y el índigo desempeñaron un papel importante. También fueron importantes, durante bastante tiempo, ganado, concretamente caballos, vacas y cabras¹⁶. El propósito principal era explotar los productos más rentables, es decir, los cueros y el sebo. No obstante, también fue rentable la carne salada, en forma de matanza, que fue durante mucho tiempo una importante fuente de riqueza de estas islas, sirviendo para el abastecimiento de los barcos y la salida a Brasil, Madeira y Portugal. Sin duda, este fue un producto más para activar los intercambios externos de la isla, especialmente desde mediados del siglo XVI¹⁷.

En lo que respecta a los propios animales, en vida, podemos señalar que los caballos demandados en la zona de Senegambia, mientras que las vacas en las islas Bijagós y en la región de Quínara (río Buba). Las islas de Cabo Verde eran el principal proveedor de estos animales¹⁸. El caso de los caballos es especialmente interesante ya que a estos animales les costaba perpetuar en las zonas donde eran demandados, pero también se mostraban necesarios y eficaces para los desplazamientos de grandes distancias, para las guerras y como señal de alto estatus. Por ello, los Jalofos, Madingas y Fulas, gente que, en ese momento, tenía una organización política y social bien estructurada, con reyes y jefes, se interesaban por poseer estos animales¹⁹. De hecho, se estima que, en torno al siglo XVI en estos espacios, con un caballo, se podrían adquirir hasta 14 esclavos a cambio²⁰.

Atendiendo a la cuestión de la esclavitud, la importancia de Cabo Verde como enclave negrero en este periodo es incuestionable. La creciente presencia e interés de castellanos y

12 VIEIRA (1992).

13 VIEIRA (1992).

14 VIEIRA (2000).

15 CARREIRA (2000).

16 AZNAR VALLEJO ET ALII (1991). Doc 553. (10-IX-1524, Valladolid). «Comisión al gobernador o juez de residencia de Gran Canaria para que determine en la demanda presentada por Lucano Espíndola, genovés, contra ciertos vecinos de las islas que fueron a las que él tiene arrendadas en Cabo Verde, especialmente a la de Buenavista, y le robaron mucho ganado cabruno, valorado en más de cuatro mil ducados, y lo llevaron a Lanzarote y Fuerteventura, donde vendieron el sebo, corambre y carne».

17 VIEIRA (2000).

18 CARREIRA (2000).

19 CARREIRA (2000).

20 VIEIRA (2000)

portugueses por atlántico africano supuso que sus reyezuelos y jefes aumentasen la captura de esclavos para venderlos a los mercaderes europeos. Por tanto, estos hombres de negocios no se veían inmiscuidos en la captura de africanos, cuya carga se quedaba en manos de sus gobernantes. La facilidad para someter a los individuos a la condición de esclavos fue en gran parte resultado de las prolongadas guerras e incursiones en las que se vieron involucrados con frecuencia, especialmente las de mediados del siglo XVI²¹.

Santiago se posicionaba como el mercado de personas procedentes Guinea, reexpedidos desde allí a Lisboa, Amberes, Sevilla, las Indias de Castilla y otros destinos, siendo destacable que el precio medio de un negro pasó de 5.000 reales (réis) de Portugal en 1500-1505 a 25.000 reales en 1550. Especiales serían las conexiones con Lisboa y Sevilla que, sin duda, eran las capitales económicas del mundo en el siglo XVI y prueba de ello son las líneas de Tomás de Mercado a través de Domínguez Ortiz:

Tienen (los comerciantes sevillanos) contratación en todas las partes de la Christiandad, y aun en Berbería. [...] En Cabo Verde tienen el trato de negros, negocio de gran caudal y mucho interés. A todas las indias embían grandes cargazones de toda suerte de ropa, traen de allá oro, plata, perlas, grana y cueros en grandísima cantidad. Ytem para asegurar lo que cargan (son millones de valor) tienen necesidad de asegurar en Lisboa, en Burgos, en León de Francia, en Flandes, porque es tan gran cantidad la que cargan, que no bastan los de Sevilla ni de veynte Sevillas a asegurarlo. [...] Los de Italia también han de menester a los de aquí para los mismos efectos de modo que qualquier mercader caudaloso trata el día de oy en todas las partes del mundo²².

Los precios de estas personas capturadas en los puertos de destino eran distintos a los de origen, claramente influidos, por toda una serie de circunstancias: la afluencia o refracción en los mercados de venta, los retrasos mayores o menores en los viajes en las dos costas, las frecuentes epidemias²³, la imposición de escalas obligatorias, los gastos de flete y las altas tasas de derechos, tasas y cargos oficiales a los esclavos o a los barcos²⁴.

La idea clara hasta el momento es que el archipiélago caboverdiano había quedado configurado como un espacio económico de interés, conectando a través del comercio triangular con África, América y Europa, y siendo escala de camino a los territorios índicos. Cabo Verde mantendría esta posición durante el siglo XVI fundamentalmente.

Los mercaderes castellanos, desde el siglo XV, habían acudido a Cabo Verde, y sobre todo a la isla de Santiago, para obtener esclavos y otras mercancías, tanto de las islas como de la próxima costa guineana. A pesar de intentar encauzar la salida de esclavos hacia Lisboa, ello no impidió que se diesen salidas de embarcaciones cargadas también hacia Castilla de manera constante y resultando muy favorable para la economía caboverdiana en este periodo. Además de esclavos, los castellanos también llevaban consigo de Cabo Verde cueros de cabras, así como carne y sebo. Junto a ganado suelto de las islas menos habitadas, también se exportó añil vegetal a las ciudades de Sevilla y Cádiz fundamentalmente. Por su parte, Castilla llevaría hacia Cabo Verde productos muy variados: vinos, pasas, aceite, trigo, harina, higos, miel y una amplia

21 VIEIRA (2000), pp. 84-86.

22 Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos*, libro IV, cap. 3º en DOMÍNGUEZ (1981).

23 AGI, Indiferente, 422, L. 17, fol. 39vto-40vto, (04-IX-1536, Valladolid). Real Cédula a Hernando de Jerez y Juan Núñez dándoles permiso para trasladar desde Guinea e islas de Cabo Verde a Indias los 200 esclavos a pesar de las advertencias de peste en Cabo Verde y Guinea.

24 VIEIRA (2000).

variedad de mercancías manufacturadas²⁵.

También es conocido que, además de compradores de esclavos y suministradores de mercancías, los castellanos ejercían funciones de pilotos y maestros, introduciendo simientes hortícolas en Cabo Verde. Allí constituyeron la principal colonia de extranjeros durante el siglo XVI y se integraron dentro de la sociedad caboverdiana, especialmente como factores de otros mercaderes, concentrándose en la zona de Ribeira Grande (Santiago)²⁶.

Resulta novedoso que, a partir del siglo XVII, en el archipiélago caboverdiano se incluye en el plano agrícola más productos: ñame, azúcar, legumbres, calabazas, higos²⁷, etc., mientras que en sus negocios mercantiles entraban pistolas, espadas, cuchillos, pólvora, etc., junto con una amplia gama de tejidos brillantes de la industria europea, así como «ropa usada». La llamada «ropa usada» consistía en uniformes de las fuerzas armadas, ya en desuso, con galones dorados o uniformes de color, y prendas de gala de civiles, abrigos, trajes, sombreros altos, sombreros de coco, etc.²⁸

Los fraudes y contrabando en la exportación de esclavos desde mediados del siglo XVI se hicieron notorios y, por ello, se buscó reforzar los controles, especialmente en la recaudación de los derechos adeudados²⁹. El fraude según Carreira, tenía dos aspectos fundamentales: el tráfico ilegal, sin licencia real, y el tráfico autorizado de barcos de registro y en los que hacían subir más esclavos de lo permitido, y de los que ya no pagaban los derechos debidos. En este último caso también se hacían declaraciones falsas de la muerte de los esclavos durante los viajes³⁰.

Gradualmente, Cabo Verde perdería importancia en el tráfico negrero por diversos motivos, como la competencia de São Tomé y Angola, provocando que el archipiélago caboverdiano fuese perdiendo su posición como almacén de mano de obra esclava³¹. Además, otro elemento que afectó al negocio negrero de Cabo Verde fue que los barcos se saltaban la escala obligatoria en Santiago para pagar los derechos para rescatar esclavos en la costa de Guinea o para comprarlos en el archipiélago. Con la intensificación del tráfico, se constató que muchos barcos ya no cumplían con esta determinación, llevando los cargamentos directamente de la costa occidental africana a América o Europa³². En definitiva, el siglo XVII, en términos generales, supondría un decrecimiento en el tráfico de Cabo Verde, exceptuando los negocios con Canarias, por ejemplo.

SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE CANARIAS

Para el caso de Canarias, describir la realidad socioeconómica en el periodo que estudiamos requiere mucha síntesis. El archipiélago canario, desde el momento de su conquista en adelante, experimentó un proceso de hibridación social y cultural, al confluir gentes de distintos lugares y la población autóctona superviviente al proceso de conquista.

25 SANTANA en PÉREZ, FERNÁNDEZ, BELMONTE (2018).

26 SANTANA en PÉREZ, FERNÁNDEZ, BELMONTE (2018).

27 SANTANA et SANTANA (2002).

28 CARREIRA (2000).

29 CARREIRA (2000).

30 AGI, Santo Domingo, 899, L.2, fol. 186r-187r (28-VIII-1571, Madrid). Real cédula a la Audiencia de Santo Domingo para que no sea tenida en cuenta la diferencia entre el número de esclavos cargados en Cabo Verde y los llegados a aquella isla, siempre que sea por muerte y no por haber sido vendidos en otro lugar.

31 CARREIRA (2000).

32 CARREIRA (2000).

En lo que respecta a las actividades económicas del archipiélago, podemos apreciar que fueron muy variadas y con algunas diferencias entre islas, ya que no ofrecían las mismas posibilidades. Por ejemplo, cuatro de ellas presentaban unas condiciones óptimas para el cultivo de la caña: Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera.

En el negocio de este producto invirtieron muchos mercaderes extranjeros: genoveses, florentinos, flamencos, catalanes, portugueses, etc. Desde finales del siglo XV hasta mediados del siglo XVI, el «oro blanco» fue el principal producto del archipiélago canario, por lo que el cultivo de caña fue intensivo, especialmente en Gran Canaria y Tenerife³³, así como la actividad en los ingenios azucareros. Para este negocio, estarían implicados, además de los mercaderes, los trabajadores del cultivo y los trabajadores en el ingenio, siendo esclavos la mayoría en el segundo espacio. Para trabajar en los cañaverales, se requerían algunas condiciones, como no ser propietario de uno, realizar las labores personalmente o no abandonar las plantaciones más de dos días al mes, entre otras³⁴.

El otro cultivo que sería fundamental en la economía canaria fue el de la vid. Este se inició inmediatamente después de la conquista. Su producción solía aparejar la de frutales y la de hortalizas, y se solían ubicar en zonas bajas, tanto de costa como de barrancos interiores³⁵.

El cultivo se fue extendiendo y junto a las cañas, convivían parrales y huertas, que se iban expandiendo por las tierras marginales y en aquellas zonas no idóneas para las plantaciones de caña de azúcar. De esta manera, cañas y vides convivieron en armonía hasta la segunda parte del siglo XVI. A partir de ese entonces, el azúcar entró en crisis en Canarias y la vid sustituyó a la caña. Este cambio en la producción también tenía sus ventajas, pues el viñedo además de más productivo era más seguro, daba cosechas anuales, exigía menos mano de obra y no dependía tanto de la coyuntura climática. La importancia que fue adquiriendo el vino fue tal que, a fines del siglo XVI, una parte considerable de Gran Canaria estaba cubierta de vides, cuya producción era objeto de exportación, principalmente a Indias y a África³⁶.

En lo que respecta a la actividad ganadera, los pastos transitaban dehesas, baldíos y las superficies aprovechables en los montes. El ganado de labor era quien aprovechaba fundamentalmente estos espacios, por lo que en la mayoría de las dehesas estaba prohibida o restringida la entrada de ganado menor y de vacas y yeguas³⁷.

Durante los momentos previos de la incorporación de Canarias a la Corona castellana, las cabras eran uno de los principales objetivos de las cabalgadas que se efectuaban desde las islas señoriales. Tenían especial importancia en las islas orientales, es decir, Fuerteventura y Lanzarote, donde la pobreza de los pastos hacía que fuese complicada la subsistencia de otro tipo de ganado, y en los terrenos accidentados del resto del archipiélago³⁸. El aprovechamiento del ganado cabrío consistía fundamentalmente en carne, leche y queso.

Dentro del ganado también destacaron las ovejas también gozaron cuyo aprovechamiento fue para la carne, la lana, leche y quesos. También había cerdos, cuyo interés estaba en su carne y su grasa; caballos, con una utilización múltiple: monta, guerra, trabajo; vacas, para su carne; bueyes, para el trabajo agrícola y transporte; camellos; y el «mulo», apreciado por su capacidad de trabajo, especialmente de carga, y por su resistencia³⁹.

33 RIVERO (1990).

34 AZNAR (1992).

35 AZNAR (1992).

36 LOBO (1993).

37 AZNAR (1992).

38 AZNAR (1992).

39 AZNAR (1992).

Por otro lado, también estaba presente la artesanía, donde también destacaba el capital humano portugués en La Palma y Tenerife⁴⁰. Los carpinteros gozaban de una vital importancia en lo que respecta a la construcción de los ingenios de azúcar, mientras que los oleros eran clave para la fabricación de botas, pipas, barriles y cajas que podían contener vino, remieles y demás producciones muy rentables para las Islas.

Otro aspecto que destacó en la economía canaria fue la recolección y comercialización de la orchilla, muy apreciada por sus cualidades tintóreas. La recolección de este producto en las islas realengas estaba mediatizada por tratarse de una regalía de la corona. Famosas son las concesiones hechas a Gutierre de Cárdenas sobre la orchilla de Gran Canaria o el monopolio de la familia Peraza en Fuerteventura y Lanzarote. Normalmente una parte de la que se comercializaba iba destinada principalmente a Flandes, a través de manos genovesas, sobre todo.

Una actividad de especial importancia e interés es la pesca, donde nuevamente tienen el protagonismo Gran Canaria, Tenerife y La Palma⁴¹. Rumeu de Armas señalaba que, desde el siglo XV los pescadores isleños ya se aventuraban a pescar en la zona que iba desde el Cabo de Aguer a Río de Oro, aunque con cierto recelo porque estaban expuestos a los ataques por sorpresa que cometían los corsarios moros⁴². A pesar de que esta actividad no deja muchos registros escritos se pueden encontrar algunos ejemplos como el que expone Lobo Cabrera: «En 1520 se conciertan tres pescadores con un vecino de La Laguna para entregarle todo el pescado que maten, puesto en el puerto de Santa Cruz o Tegueste. Se consigna en el concierto que se recibirá el pescado salado, corriendo la sal por cuenta de los pescadores»⁴³.

Por tanto, pesca canaria se desarrollaba en dos ámbitos: propiamente en las aguas del archipiélago, que se destinaba al abastecimiento del mercado interno, y, por otro lado, en el banco canario-sahariano, que se solía conservar salando las presas y que también tenía su destino en el mercado local, así como exportaciones fuera de las Islas. El comercio de pescado salado tenía un valor considerable en la economía de las Canarias, cuya aceptación en las clases populares era grande por su baratura, fácil conservación y aporte de proteínas⁴⁴. Las entradas de pescado tanto salado como fresco quedaban gravadas por el cabildo, y los precios del producto eran estipulados por este organismo⁴⁵.

Asimismo, aunque sea más residual, la recolección de conchas en el archipiélago siguió teniendo su valor tal y como podemos apreciar en este extracto de Bernáldez:

De la cual mina de oro muy gran riqueza y honra ha procedido a los Reyes de Portugal é cada día procede mucho provecho todo su reino [...] donde los negros de todas aquellas comarcas, de su placer é gana se lo traen a vender y rescatar, por las cosas qued *e acá les llevan de cobre é laton, peltre é lopas, é otras muchas cosas hechas alhajas, que no son de mucho valor, é conchas de Canarias, que tienen os negros en muy grande estimación é precio*⁴⁶

Con ello, entraríamos en uno de los grandes elementos de la economía canaria: el comercio.

La privilegiada situación de las islas en el Atlántico permitió que estuviese presente en

40 LADERO (1974).

41 SANTANA (2010).

42 RUMEU (1977).

43 LOBO (1978).

44 SANTANA et SANTANA (2002).

45 SANTANA et SANTANA (2014).

46 BERNÁLDEZ (1870), p. 24.

las rutas comerciales que conectaban África, América y Europa. Esto fue algo que rivalizaba con el monopolio sevillano⁴⁷, donde se hallaba la Casa de la Contratación (desde 1503) y el Consulado de Cargadores a Indias (1543). Canarias contaba con la fortuna de poder realizar envíos de mercancías directamente desde las islas, con el único requisito de remitir certificación a la Casa de Contratación. El inicio de este régimen hay que situarlo en 1508, cuando se autorizó a los naturales del reino enviar las mercancías que quisieren, con tal que las registrasen ante las personas nombradas por los oficiales de la Casa de Contratación⁴⁸.

La proximidad del archipiélago a la costa africana convirtió a las islas en base de penetración hispana en la fachada atlántica de dicho continente. En esta penetración hay que distinguir entre el sector comprendido entre los cabos de Aguer y Bojador, y los que se extendían al norte y sur de estos puntos⁴⁹.

Las principales referencias sobre la tendencia a comerciar con el Cabo de Aguer, se concentran en las décadas de 1520 y 1530. Refiriéndonos a la década del 20, tenemos el ejemplo de Martín Martínez Camacho, maestre del navío *La Trinidad*, surto en el puerto de Santa Cruz se iba a dirigir a «las partes de Berbería, en el Cabo de Aguer, en la villa de Santa Cruz», y le fletó a Rodrigo Díaz, estante, «tanta parte de su navío cuanto pueda cargar y llevar 260 fanegas de cebada al Cabo de Aguer⁵⁰. En el mismo año habría más movimiento en esa dirección, ya que Francisco Fernández, maestre de la carabela *La Magdalena*, surta en el puerto de Santa Cruz, fletó al mercader Juan Méndez, estante, parte de la carabela para llevar 24 toneladas de trigo y mercaderías para el Cabo de Aguer⁵¹.

Un caso curioso es el acuerdo entre el maestre portugués Martín Lorenzo, vecino de la villa de Lagos, que declaraba haber recibido de Bartolomé Fava, mercader genovés, «110 cruzados de oro y justo peso» para emplearlo en cebada de las islas Azores y llevarlo en la carabela *Santa María de Gracia* hasta el cabo de Aguer, donde se la entregaría al mercader genovés⁵². En este caso, el cargamento no procedería de Canarias, sino de Azores. Posiblemente el acuerdo entre ambos extranjeros se firmase en Tenerife como punto intermedio entre las del archipiélago portugués y el Cabo de Aguer.

En resumen, la tendencia era el envío de trigo o cebada⁵³ a esta plaza portuguesa, teniendo muchas veces alguna intervención extranjera ya fuese como inversor o como maestre portugués, aunque también hallamos algún registro referente a algunos esclavos⁵⁴ procedentes de allí.

47 Aunque se concentra en años posteriores a los que abarcamos en el trabajo, recomendamos la lectura de Pablo E. Pérez-Mallaina Bueno, *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana* (1650-1708), Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

48 AZNAR (1992).

49 AZNAR (1992).

50 PADRÓN (1993) (doc. 983, 26-VII-1520).

51 PADRÓN (1993), pp. 439-440, (doc. 1168, 10-IX-1520).

52 PADRÓN (1993), p. 315, (doc. 743, 30-V-1520).

53 PADRÓN (1993), p. 527, (doc. 1419, 1-III-1524). «Juan Moreno, vecino de la villa de Palos, en el Condado, maestre de su navíos «San Sebastián», surto en el puerto de Santa Cruz, fleta su navío a Isabel Márquez, veneciana, para cargar 600 fanegas de cebada [...] se obliga a ir al Cabo de Aguer y entregar a Alonso de Zorita, vecino de Gran Canaria la carga [...] El maestre se obliga a llevar en su navío en este viaje a 250 fanegas de trigo de Fernando Afonso, y de Simón Rodríguez 121 fanegas de trigo y 100 de cebada, por lo que le han de pagar 600 maravedís la tonelada».

54 COELLO GÓMEZ ET ALII, (doc. 789, 11-II-1523). «Alonso de Cabrera, vecino, vende a Bernaldino Justiniano, vecino, una esclava berberisca que se llama Fátima de unos 20 años; se la vende buena, limpia de enfermedad y quitada de cualquier tacha, no la vende por borracha, ladrona ni huidora. La esclava es de las de la armada de Aguer, que sacó de la almoneda de Aguer», por un precio de 10.950 maravedís;

En este sentido, es importante tener en cuenta la abundante presencia de portugueses en Canarias, muchos de ellos llegados tras su conquista⁵⁵. Fueron distintos profesionales los que dejaron huellas de portugalidad en la sociedad canaria, con ello nos referimos a agricultores, pescadores, pedreros, zapateros, marineros⁵⁶ y mercaderes, por supuesto. Esta coyuntura favoreció la creación de redes socioeconómicas y aumentar las posibilidades de conectar con más puntos comerciales y, de este modo, los portugueses consiguieron integrarse y participar activamente en los negocios de mayor rentabilidad en Canarias: la exportación de la caña de azúcar y la producción vitivinícola⁵⁷.

El comercio con Madeira también fue importante, sus negocios alcanzaban un gran volumen debido a razones de proximidad geográfica y de relaciones familiares. Las exportaciones canarias a estas zonas eran fundamentalmente productos agrícolas y forestales (trigo, cebada, pez) y en menor grado ganaderos (queso, animales)⁵⁸.

Desde Madeira, tras la conquista realenga (Gran Canaria, La Palma y Tenerife) llegó el cultivo de la caña y de la industria azucarera, aunque a ello le sumamos la mano de obra especializada en ese campo y, ocasionalmente, el pan para abastecer a la población canaria⁵⁹. Las relaciones con Madeira fueron intensas y prolongadas en el tiempo y son notables las informaciones de aquellos viajes regulares que se hacían de una isla a otra, siendo fundamental para ello que «el hecho de unir a estas islas en sus rutas comerciales estaba en relación a que para los hombres de la época el mar era más un camino que una frontera»⁶⁰. En el flujo comercial dirigido hacia Madeira llegaron esclavos canarios, a comienzos de ese tráfico, y otros productos como carne, sebo, quesos y cabras⁶¹.

Como ejemplos de aquellos negocios, vemos que, en 1509, desde Tenerife, un mercader realizó un envío de pez a Funchal⁶², y un año después, el mismo maestre, Antonio Genovés, fletó su navío a dos mercaderes para transportar a Madeira 300 quintales de pez y 40 fanegas de trigo⁶³.

Otras de las conexiones conocidas se dieron especialmente durante el siglo XVI, cuando en Canarias mantuvieron contactos comerciales regulares con los puertos marroquíes, especialmente el de Santa Cruz de Berbería (Agadir), pero también con Safi y Fedala. Los expertos canarios en azúcar viajaron a esta zona desde mediados del siglo XVI, compartiendo sus conocimientos, colaborando en la producción de azúcar marroquí y estableciéndose en la zona⁶⁴. Del mismo modo, los canarios exportarían a Berbería productos alimenticios (trigo, cebada, miel, harina, remiel) y tejidos. Los productos obtenidos a cambio eran esclavos negros, cueros, ámbar y oro. También gracias a las cabalgadas añadían a estas obtenciones caballos,

55 PÉREZ (1968).

56 VIEIRA (1992).

57 ÁLVAREZ (2016).

58 AZNAR (1992).

59 LOBO (1982).

60 LOBO (1982).

61 LOBO (1982).

62 GONZÁLEZ MARRERO (1958), (doc. 1247.- San Cristóbal, 15-VI-1509). «Antonio, genovés, maestre de su carabela, llamada «Santo Espíritu», surta en el puerto de Santa Cruz, la flota Melchor Díaz, mercader, para cargar en ella pez y llevarla a la isla de la Madera [...] navegará hacia Funchal...».

63 GONZÁLEZ MARRERO (1958), p. 314, (doc. 1311.- San Cristóbal, 26-II-1510). «Antono, genovés, maestre de su navío, lo fleta a Juan López de la Fuente y a Luca Rego, mercaderes, estantes, para llevarles a la isla de Madera unos 300 quintales de pez y 40 fanegas de trigo...»

64 SANTANA en FALOLA, PARROTT, SANCHEZ (2019).

camellos y otros ganados, además de esclavos⁶⁵.

Los barcos canarios visitaron regularmente en África múltiples lugares: Cabo Verde, Ríos de Guinea, Sierra Leona, Magarobomba (Liberia), Elmina, São Tomé y Angola... Angola, a pesar de su distancia, desempeñó un papel que ganaba importancia en los intereses de los esclavos canarios hasta el punto de que se convirtió en el principal destino de los barcos canarios en las décadas anteriores a la independencia de Portugal⁶⁶.

Además de desplegar este amplio comercio en el Atlántico africano, Canarias también comerciaba con Europa y América⁶⁷. El archipiélago conectaba con Andalucía (Sevilla, Cádiz, Málaga), con Galicia, con toda la zona levantina y Cataluña de manera muy frecuente, además de con Portugal en sus puertos de Lisboa y Setúbal. Por supuesto, conectaba también con Italia (Génova), Francia (La Rochelle), Flandes (Amberes) e Inglaterra⁶⁸.

En lo que respecta al comercio con América, este también fue muy amplio. Debía ser frecuente y fluido ya que, como hemos indicado, Canarias era escala imprescindible en la navegación a Indias⁶⁹. Las mercancías enviadas eran alimentos (cereales, harina, vino, conservas, confituras, queso, vinos), ganado (ovejas, cabras, vacas, gallinas, camellos) y productos forestales⁷⁰. No obstante, la predominancia en los envíos del siglo XVII sería el vino, muy significativo para la economía canaria durante la Unión Ibérica, llegando sus producciones a las costas brasileñas⁷¹ y antillanas.

Este despliegue del comercio de Canarias nos lleva a compartir la afirmación de Pierre Chaunu sobre el archipiélago, al decir que «el archipiélago es la pieza fundamental de todas las comunicaciones imperiales. El rey y las instituciones están condenados a tener consideraciones con las islas»⁷².

INTERCAMBIOS ENTRE ARCHIPIÉLAGOS HASTA 1580

Dentro de este marco de múltiples viajes comerciales y conexiones en el Atlántico africano, atendemos al flujo entre Canarias y Cabo Verde. Este comercio era constante y se caracterizó por el movimiento de personas, refiriéndonos con ello no solo a mercaderes y navegantes, sino a los esclavos de África. Cabo Verde, se consolidó como el lugar a donde acudían los isleños de Canarias como mercaderes a intercambiar sus productos por esclavos y otras mercaderías. Al contrario que en otros archipiélagos como Madeira o Azores, Cabo Verde recibió emigrantes de Canarias, que iban allí como especialistas para trabajar en la caña o como factores y

65 AZNAR (1992).

66 SANTANA en FALOLA, PARROTT, SANCHEZ (2019).

67 Sobre ello tenemos los trabajos de Morales Padrón, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, 2011; *Canarias y América*, 1982; *Andalucía y América*, 1992; «Las Indias de Felipe II», *XII Coloquio de Historia Canario Americana (1998)*, pp. 858-864 entre otras. Del mismo modo, también destacamos a José Peraza de Ayala con su obra fundamental *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*.

68 Una obra que refleja esas relaciones con Europa es, por ejemplo, Manuel Lobo Cabrera, *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, 2008.

69 AHPSe, PNS, leg. 39, fol. 56vto. (13-I-1531, Sevilla). Deuda entre Juan de Ochandiano y Antón de Trana, en la que se hace referencia a un viaje desde Sevilla, pasando por Canarias y por Cabo Verde para tomar rumbo hacia las Indias.

70 AZNAR (1992).

71 PACCA, SANTAELLA (2001).

72 CHAUNU (1983).

representantes de compañías comerciales.

Desde que se iniciaba la conquista de Gran Canaria aparecían en escena comerciantes que llevaban por destino el archipiélago caboverdiano. En 1478, desde Sevilla, el rey don Fernando comunicaba al deán de «Canaria» y al gobernador Juan Rejón que «diesen 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»⁷³.

El vino fue el recurso principal del que disponían los isleños para comerciar con Cabo Verde, junto con la brea y otras mercancías muy bien valoradas en África. La orientación de este comercio tenía una base fuerte: importar esclavos negros para que trabajasen en los ingenios y otros sectores económicos. Antes de que los isleños se introdujeran en el tráfico, los mercaderes portugueses eran los que recorrían las islas ofreciendo su «mercancía humana» en los ingenios y lugares de trabajo⁷⁴. Los canarios acudirían a Cabo Verde, puesto que estas islas se convirtieron, como ya sabemos, desde muy pronto en el lugar de aprovisionamiento de esclavos de cara a la exportación. En este sentido, cabe resaltar el capital portugués que, además de introducirse en Canarias de manera notable, también fue afianzando progresivamente su posición en Sevilla gracias a su posición líder en el negocio negrero⁷⁵.

Un dato importante es que solo entre 1514 y 1516 llegan a Ribeira Grande 2.966 esclavos, de los cuales 370 fueron directamente a puertos de Castilla. Este volumen se ampliaría en las décadas siguientes a los puertos de Canarias, la Península y América⁷⁶. A lo largo de la centuria vemos diversos ejemplos: en 1523, se dio un poder otorgado que comprendía el nombramiento, por parte de un maestre de carabela, como apoderados a dos mercaderes para cobrar de tres marineros «cierta cantidad de maravedís que le debían del flete, costa del armazón y mercaderías, que hicieron el viaje a Cabo Verde»⁷⁷. En 1524, Sebastián de Cubas, vecino de Gran Canaria actuó como maestre de la carabela *Santa María del Cabo* para ir a Cabo Verde, por cuenta de los armadores Álvaro de Herrera, Fernando de Machicao y Juan de Maluenda para comprar allí carne, sebo y otras cosas y llevarlas a Gran Canaria. Así como en 1532, Bernardino de Soria fletaba la carabela *San Juan*, de la que era maestre el portugués Domingo González para ir a Cabo Verde, a cargar sal, esclavos y otras mercancías⁷⁸.

También vemos el caso del mercader Pedro de La Rabli, que fletó una carabela para llevar todas las botas de vino hasta llenar el navío; el mercader lusitano Miguel de Acosta se concertó con el maestre de navío portugués Luis Márquez para llevar desde Gran Canaria «46 pipas de vino y traer toda la mercancía de corambre, tocino, cuero, sebo y esclavos que le dieran»⁷⁹. En 1564 salía otra expedición hacia Cabo Verde para traer esclavos a Gran Canaria, de la que es maestre Luis Vázquez. En 1567, Álvaro Gómez, en la que figura con otros socios franceses y portugueses junto con Blas de Castillo (que invierte 25.000 maravedís) también invertían para otra expedición al archipiélago caboverdiano. Por su parte, vemos el ejemplo en 1568 de Juan de Bernao y Juan Sánchez de Sambrana, vecinos de Tenerife y que invertían 75.000 maravedís y Jacóme «Nuremberque», vecino de La Palma en la barca de *Santa Inés*. Juan Villega, en 1570, Benito Álvarez señor y capitán de su navío *San Juan* recibía de Ambrosio López y Diego de

73 LOBO (1982).

74 LOBO (1982).

75 FERNÁNDEZ, PÉREZ (2012).

76 SANTANA en PÉREZ, FERNÁNDEZ, BELMONTE (2018).

77 LOBO (1982).

78 SANTANA en PÉREZ, FERNÁNDEZ, BELMONTE (2018).

79 LOBO (1982).

Cubas, vecinos de Gran Canaria para llevar a Cabo Verde y traer esclavos a Gran Canaria⁸⁰.

Por tanto, vemos un flujo importante entre estos dos archipiélagos que, como vemos en algunos de los nombres en los ejemplos, se veían involucrados mercaderes extranjeros dado el interés y el rendimiento que ofrecían estos negocios.

Otro rasgo distintivo que se aprecia es que los viajes de Canarias a Cabo Verde no siempre acababan con un retorno a Canarias, sino que por el contrario algunos se realizaron con vistas a negociar en Indias o en Sevilla⁸¹. También el viaje a Cabo Verde se utilizó como coartada para practicar el contrabando, burlando los maestros de los navíos las autoridades y a los armadores. Contrataban sus navíos para dirigirse a Cabo Verde en viaje de ida y vuelta, y en vez de regresar al puerto de despacho tomaban la derrota hacia Indias. Por este motivo un vecino dio poder a varios parientes y a otros vecinos residentes en Santo Domingo y Veracruz, para que «cobraran de Francisco Reinoso, alguacil, cierta cantidad de maravedís que le había dado para que se los rescatara en Cabo Verde, y su producto traérselo a Gran Canaria; pero cambió de rumbo y se fue a Indias»⁸².

La importancia del negocio se refleja claramente en la carta del regente Maximiliano, durante su breve paso por Castilla, que se dirigía al rey de Portugal para que se pueda seguir yendo a Cabo Verde al rescate de esclavos, dado lo importante que era para la Corona llevar esclavos hacia las Indias⁸³.

En definitiva, vemos un comercio constante a lo largo del siglo XVI entre estos dos archipiélagos dentro de lo que es un circuito económico mundial en el que el Atlántico es el principal espacio de recorrido. El punto de inflexión, sin duda, fue el año 1580, cuando las dos potencias preponderantes, Portugal y la Monarquía Hispánica, quedaron bajo el mandato de Felipe II. A partir de entonces, los negocios mundiales y la trata cobraron nuevas dimensiones, tanto en Canarias como en el Nuevo Mundo, donde se habían puesto las bases para que a partir de dicha fecha los portugueses asumieran un papel importante⁸⁴. Aunque, como bien indicamos antes, este culmen al que llegan las potencias ibéricas supuso que tocasen techo y según se avanzaba en la centuria siguiente, el eje de poder e importancia económica fue desplazándose hacia el Atlántico norte, es decir, Holanda e Inglaterra.

Como indica Lobo Cabrera, 1580 significó para los mercaderes de Canarias un cambio de rumbo, por cuanto a partir de ahora debían evitar el contrabando al que estaban acostumbrados⁸⁵, y solicitar licencia para poder navegar hacia las costas de África en busca de esclavos, que importaban directamente hacia las islas o llevaban desde el continente africano hacia Indias⁸⁶.

Felipe II en ese mismo año firmaría con los *rendeiros* una serie de acuerdos de las grandes regiones de suministro de esclavos: Cabo Verde, Guinea, Santo Tomé y Angola, para que importaran mano de obra a territorios españoles⁸⁷. Empezarían a destacar los grandes asentistas como Pedro Gómez Reynel, Juan Rodríguez Coutiño, Gonzalo Vaez Coutiño, Antonio Fernández Delvás, Manuel Rodríguez Lamego, Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Méndez Sosa⁸⁸.

80 SANTANA en PÉREZ, FERNÁNDEZ, BELMONTE (2018).

81 LOBO (1982).

82 LOBO (1982).

83 AGI, Patronato, 275, fol. 48r, (23-X-1549, Cigales).

84 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

85 Con ello se refiere a las ocasiones en las que los mercaderes optaban por evitar ir a Cabo Verde y acudir directamente a rescatar esclavos a los ríos de Guinea.

86 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

87 VILA (1977).

88 VILA (2014).

INTERCAMBIOS ENTRE ISLAS HASTA 1640

El primer cambio de rumbo de la política hispana se observa en Canarias en 1586 cuando al organizarse una expedición debía partir con despacho de los contratadores y Casa da Mina de Lisboa⁸⁹ y se confirma en 1588, fecha en que el mercader flamenco, asentado en Gran Canaria, Daniel Bandama (o Vandama) da poder para que en su nombre se solicite licencia en Lisboa para sacar de los Ríos de Guinea hasta 70 esclavos negros para llevar a las Indias⁹⁰. Del mismo modo, este mismo mercader envió en diferentes ocasiones cargamentos a Cabo Verde. Según datos de Elisa Torres, un total de 139 toneladas de mercancías diversas fueron enviadas en 4 años, como la ropa, el vino, la harina y otros productos de la tierra, con la particularidad de que, en el tornaviaje en todas las expediciones, estaba acordado el transporte de negros y cueros a Gran Canaria⁹¹.

Por lo que nos cuenta la autora, su contacto en Cabo Verde está claro que era Álvaro Cuaresma, ya que apoderaba a su sobrino Alonso Trigueros para que le cobrase el producto de los envíos efectuados en la carabela *Santa Ana* y el *Buen Viaje*, destacando los vinos y las ropas en esos envíos. Como también aparece clara su relación con el comercio negrero, no solo como importador, sino por las diversas apariciones que efectuaba en los protocolos, vendiendo en el mercado de la isla de Gran Canaria⁹².

De este modo, Lobo Cabrera sostiene que, al estar Castilla y Portugal unidas, los negocios se intensificaron, siendo excepcional el año en que no se montase una expedición que tuviese por destino Cabo Verde, de modo que en los primeros 25 años del siglo XVII se organizaron desde Gran Canaria un total de 38 viajes con ese rumbo a través de los cuales se llevaban para negociar en el archipiélago caboverdiano los llamados «productos de la tierra»: vino, vinagre, harinas, algo de brea y tejidos y ropas⁹³. Del mismo modo, también se puede señalar la isla de Lanzarote como receptora de esclavos, aunque teniendo una relación comercial más intensa con Madeira⁹⁴.

En este siglo se destaca a que Santa Cruz de Tenerife servía de centro comercial a las islas de Cabo Verde, así como estas eran para Canarias la sede del comercio de esclavos. La constancia de flujo comercial de Tenerife con Cabo Verde llamó a incluso la atención del juez de registro de esta isla, quien advertía como desde allí «iban navíos a Cabo Verde con vinos a buscar esclavos y luego los vendían en las Indias, por lo cual desde 1575 por una real cédula se ordenaba que los barcos que fueran a Cabo Verde, Brasil y otras partes de Portugal fueran visitados por los jueces de registros de la Contratación»⁹⁵. No cabe duda de que Tenerife mantuvo unas relaciones comerciales importantes estables con Cabo Verde, así como con los otros territorios africanos de São Tomé y Angola⁹⁶.

En Cabo Verde, según los libros del rendimiento de la alfandega, nos encontramos con que el 85% de las embarcaciones que alcanzaban ese puerto, en los años de 1609-1610, era procedentes de Canarias, dada la intensificación de las relaciones comerciales, siendo el producto clave el vino, que posteriormente era reexportado por los residentes o vecinos de Santiago de Cabo

89 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

90 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

91 TORRES (1991).

92 TORRES (1991).

93 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

94 BRUQUETAS (1995).

95 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

96 RODRÍGUEZ (2005).

Verde para Guinea, ya que era un caldo muy apreciado entre los africanos, y a la vez salían de allí para el archipiélago canario de 2 a 3 navíos anuales⁹⁷. El aumento del tráfico con Cabo Verde llevó a las autoridades canarias y especialmente las de La Palma a instar al Consejo de Indias que no se cometiese lo dispuesto por la cédula de 1575, a la que nos referimos antes, con los navíos que salieran de La Palma para Cabo Verde, Guinea o el Brasil, «para que los jueces de registro no se entremetiesen a hacer registros a los navíos que tuvieran aquel destino, sino solamente los que se despachasen para las Indias, sin embargo la respuesta fue negativa»⁹⁸.

El flujo comercial de La Palma con Cabo Verde⁹⁹ fue bastante importante, mantuvieron unas intensas relaciones durante este periodo. Esta isla era la primera isla de Canarias con producción asegurada en el vino, tanto para abastecer a la población como para ponerlo en circulación hacia los mercados exteriores¹⁰⁰.

Desde finales del siglo XVI, muchas de las embarcaciones que partieron desde los puertos ibéricos, particularmente de Sevilla¹⁰¹, llevaban consigo mercancías que en Canarias intercambiaban por vinos, dirigiéndose rápidamente con ellos a los Ríos de Guinea y a Santiago, donde el vino era cambiado nuevamente por esclavos. Con este circuito se conformaban redes que tenían sus ramas en Canarias, en Santiago de Cabo Verde, en la costa de Guinea, en Angola y en las Indias castellanas¹⁰².

Por tanto, Canarias y La Palma también eran punto de escala frecuente de los buques lusitanos, que partían desde Lisboa, donde se concentraba el comercio para Cabo Verde y Guinea, por hallarse en aquella capital la residencia del Contratador, del que era imprescindible obtener la licencia que permitiera el comercio con África. Además, este tipo de actividad era protagonizada por algunos vecinos lisboetas, ya fuese permaneciendo en la metrópoli, donde recibían el resultado de la misma, o trasladándose hasta el puerto de Santa Cruz de La Palma donde la controlaban directamente¹⁰³.

En el comercio de este periodo, los canarios exportaron vinagre, licor, alquitrán, conservas, frutas secas, textiles, hierro y vidrio. Sin embargo, el vino dominó como la principal exportación. Entre 1610 y 1620, se estima que las islas exportaron con promedio anual de 20.000 barriles, en negocios donde estaban involucrados mercaderes portugueses desde las Canarias a Brasil, Angola y Cabo Verde, aunque las cifras debían de ser realmente menores. Refiriéndonos a casos concretos, desde Gran Canaria, en el periodo de 1600-1625 se exportaron más de 258.000 litros hacia el archipiélago de caboverdiano, mientras que desde La Palma se enviaron más de 112.000¹⁰⁴. A cambio recibían principalmente esclavos, marfil, cueros, cera, sal y ganado¹⁰⁵.

Ciertamente, es incuestionable el papel de los portugueses en este periodo¹⁰⁶ y esto es puesto de relieve en un testimonio de los jueces de la Casa de la Contratación sobre las dinámicas de los portugueses en 1616. En este sentido destacaban participar directamente en el comercio de la Carrera de Indias, desde Castilla o desde Perú; conectar las rutas de la trata negrera y la Carrera de Indias, llevando a la América española esclavos africanos y devolviendo los retornos

97 DUNCAN (1972) cit. en LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

98 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

99 LOBO, TORRES (1997).

100 LOBO, BRUQUETAS, (1996).

101 FERNÁNDEZ, PÉREZ (2019).

102 LOBO, BRUQUETAS, (1996).

103 LOBO EN BÉTHENCOURT (2001).

104 LOBO, TORRES (1997).

105 SANTANA en FALOLA, PARROTT, SANCHEZ (2019).

106 ÁLVAREZ (2016).

en plata y coloniales a través de las flotas y galeones; importar a Castilla productos asiáticos, traídos a través de la Carreira da Índia; realizar negocios financieros entre Portugal, Castilla u otros estados europeos como el Sacro Imperio; e introducirse en la estructura del pequeño comercio en cada localidad, incluyendo ciudades como Sevilla¹⁰⁷ o enclaves geoestratégicos como Canarias. Realmente estamos en un periodo donde los viajes y el comercio conectaban el globo, siendo los portugueses garantes de conexión en las rutas comerciales¹⁰⁸.

Por ello fue un problema cuando llegaron los momentos de inestabilidad y se inició el proceso de independencia, rompiendo con la Unión Ibérica. El perjuicio y las consecuencias de la rebelión portuguesa en la economía canaria, y en particular en la tinerfeña, fue muy considerable, hasta el punto de que se puede apreciar como un antes y un después de esta fecha. En efecto, no solo contribuía el comercio colonial portugués a proporcionar salida a gran parte de la cosecha de vino, sino que servía para paliar el importante déficit monetario isleño¹⁰⁹.

Los años 1640 y 1650 fueron muy inestables ya que las colonias portuguesas en África aceptaron la fidelidad de la Casa de Braganza. Los portugueses confiscaron varios barcos que navegaban desde Canarias, aunque, a pesar de ello, los barcos continuaron zarpando de las Canarias durante este tumultuoso período. Los barcos canarios aprovecharon Ríos de Guinea como un espacio de actividad especial, ya que el control portugués era bastante limitado y estaba relativamente cerca de las islas¹¹⁰, por lo que el comercio con Cabo Verde en estas décadas se redujo considerablemente, rompiendo con una dinámica que traían desde el siglo XVI.

CONCLUSIONES

Una de las conclusiones que extraemos es el claro el papel de Canarias y de Cabo Verde como nexos entre los tres continentes, de Europa, África y América a través del comercio fundamentalmente. De esta manera, ya fuese partiendo desde las Islas o como escala desde Europa, ambos archipiélagos se veían involucrados y participaban activamente en los viajes atlánticos mercantiles con los tres continentes. Es tal la importancia que, posiblemente, Castilla no podría haber tenido semejante poderío en el Atlántico de no poseer un archipiélago como el canario como plataforma clave en la navegación y como enclave de negocios importantes.

En segundo lugar, este periodo resulta fundamental en la configuración de la sociedad canaria y caboverdiana de los siglos siguientes. Por un lado, a Canarias gentes de distintos lugares de Europa (portugueses, italianos, flamencos, catalanes, burgaleses, andaluces...), confluyendo con los autóctonos de las Islas y con los esclavos berberiscos y negros que llegaban del continente africano. De esta manera, se configuró una sociedad de mestizaje, lo que supuso que se fuesen fusionando también las costumbres, ideas y, en definitiva, la cultura, configurando características propias en Canarias.

Por otro lado, Cabo Verde se pobló de portugueses y esclavos fundamentalmente, teniendo hombres de negocios de otros lugares en los momentos de apogeo mercantil. Sin embargo, la constitución de su sociedad fue más frágil y, en momentos posteriores, cuando llegaron dificultades económicas al archipiélago, muchos de sus pobladores emigraron hacia otros lugares, desestabilizando claramente el bienestar de Cabo Verde. Del mismo modo, su fuerte

107 DÍAZ EN FERNÁNDEZ, PÉREZ (2019).

108 ÁLVAREZ (2018).

109 RODRÍGUEZ (2005).

110 SANTANA en FALOLA, PARROTT, SANCHEZ (2019).

dependencia de la mano de obra esclavista y de la trata esclavista acarrearía problemas en lo económico y, sobre todo, en lo social.

Por tanto, Canarias adquirió una «identidad propia» antes que Cabo Verde, así como tuvo un modelo económico más sostenido que la colonia portuguesa.

Los intercambios entre estos archipiélagos, con el capital portugués como esencial, fueron importantes para ambos ya que, por un lado, Cabo Verde se mantuvo como un destino óptimo para conseguir esclavos durante un buen tiempo, a pesar de la competencia de otros enclaves africanos, mientras que Canarias obtenía esclavos para sus explotaciones o para trasladarlos y venderlos en América o en la Península Ibérica. No obstante, Canarias presentaba mayores posibilidades que Cabo Verde en lo comercial fundamentalmente, ya que desde el archipiélago canario se embarcaban hacia múltiples lugares mercancías de distinto tipo y también rescataban esclavos en otros lugares, mientras que las islas caboverdianas no tuvieron tantas opciones entre las que elegir. Por tanto, Cabo Verde necesitaba más de los tratos con Canarias que Canarias de los tratos con Cabo Verde.

En lo que respecta a los beneficios del comercio canario, ciertamente, implicaba que otros sectores de la economía se viesen favorecidos como podían ser los carpinteros que reparaban las naves o los propios pequeños mercaderes locales que abastecían a las mismas o proporcionaban materias a los grandes mercaderes. De hecho, la construcción y crecimiento de las ciudades en las Islas fue digno de elogio, beneficiados por esta coyuntura. Pero tampoco conviene olvidar que la mayor parte de las tierras en cultivo pertenecían a conquistadores y a mercaderes que habían invertido en la conquista, favoreciéndose del reparto de tierras, o simplemente mercaderes que habían llegado con buenas cantidades de dinero y compraron tierras a estas gentes, a lo que unimos a parte del clero que también se vio favorecido con tierras. De esta manera, los principales beneficiados fueron las élites mercantiles, políticas y religiosas, por lo que darían lugar más adelante a un sector terrateniente y aristócrata; mientras que los agricultores, carpinteros, artesanos y demás trabajadores, también se vieron ligeramente favorecidos en este contexto inicial porque era necesaria la mano de obra y les sirvió para prosperar dignamente, pero acabarían configurándose como un sector más vulnerable que el otro. Por tanto, la actividad comercial suponía una inyección para el conjunto de la sociedad, pero, a su vez, también acrecentaba las diferencias en función del oficio, ya que los beneficios no eran los mismos.

FUENTES CONSULTADAS

Siglas usadas:

- AGI: Archivo General de Indias
- AHPSe: Archivo Histórico Provincial de Sevilla

Fuentes manuscritas:

AHPSe:

- PNS, leg. 39, fol. 56vto. Deuda entre Juan de Ochandiano y Antón de Trana.

AGI:

- Indiferente General, L. 17, fol. 39vto-40vto. Real Cédula a Hernando de Jerez y Juan Núñez dándoles permiso para trasladar esclavos.
- Patronato, 275, fol. 48r. Subsistencia de la contratación de esclavos en Cabo Verde.
- Santo Domingo, 899, L.2, fol. 186r-187r. Real cédula a la Audiencia de Santo Domingo para atender una cuestión referida a los esclavos cargados en Cabo Verde.

Fuentes escritas:

- AZNAR VALLEJO, E. et alii (1991). *Documentos Canarios en el Registro General del Sello (1518-1525)*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- COELLO GÓMEZ, M.I., RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M., PARRILLA LÓPEZ, A. (1980). *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- GONZÁLEZ YANES, E., MARRERO RODRÍGUEZ, M. (1958). *Protocolos de Hernán Guerra (1508-1510)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- PADRÓN MESA, M. (1993). *Protocolos de Juan Márquez (1518-1521) II tomos*, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.

Fuentes impresas:

- BERNÁLDEZ, A. *Historia de los Reyes Católicos D. Fernando y Doña Isabel (2 tomos)*, edición impresa de 1870. <https://archive.org/details/bibliotecauniversitariadesevilla?and%5B%5D=Andr%C3%A9s+Bernaldez&sin=>

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, M., MARTÍNEZ SHAW, C. (2004). «Pedro Páez y la misión jesuítica en Etiopía en el contexto de la unión de las Coronas de España y Portugal», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Historia Moderna (t. 17)*, pp. 59-75
- ÁLVAREZ SANTOS, J.L. (2016). «Estrategias de movilidad y de integración de la comunidad lusa en Tenerife en tiempos de la Unión Ibérica», *Vegueta (16)*, pp. 387-401.
- ÁLVAREZ SANTOS, J.L. (2018). «Identidad y pacto social: los portugueses en Canarias durante la Unión Ibérica», *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras vol. 24 (1)*, pp. 139-154.
- AZNAR VALLEJO, E. (2002). «La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas», *En la España Medieval (25)*, pp. 403-423
- AZNAR VALLEJO, E. (1992). *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (coord.) (2001). *Coloquio Internacional: Canarias y el Atlántico 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- BRUQUETAS DE CASTRO, F. (1995). *La esclavitud en Lanzarote, 1618-1650*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- BRUQUETAS DE CASTRO, F., LOBO CABRERA, M. (2014). «Los comienzos de la esclavitud atlántica y el papel de Canarias», *II Centenario del Congreso de Viena, Austria*, pp. 1-21.
- CARDIM, Pedro (2014). *Portugal unido y separado. Felipe II, la unión de territorios y el*

- debate sobre la condición política del reino de Portugal*, Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid.
- CARREIRA, A. (2000). *Cabo Verde. Formação e extinção de uma sociedade escravocrata (1460-1878)*, Praia: Instituto de Promoção Cultural.
- CASTEL, A. (2020). *Cabo Verde. Historia, Identidad y Cultura*, Madrid: Los Libros de la Catarata.
- CHAUNU, P. (1983). *Sevilla y América: siglos XVII – XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1981). *Orto y ocase de Sevilla*, Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- ELLIOTT, J.H. (2010). *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid: Taurus.
- ELLIOTT, J.H. (2014). *El Atlántico español y el Atlántico luso: divergencias y convergencias*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- FALOLA, T., PARROTT, R.J., PORTER SANCHEZ D. (eds) (2019). *African Islands. Leading Edges of Empire and Globalization*, Great Britain: University of Rochester Press.
- FERNÁNDEZ CHAVES, M.F., PÉREZ GARCÍA, R.M. (2012). «La penetración económica portuguesa en la Sevilla del siglo XVI», *Espacio, Tiempo y Forma serie IV, Historia Moderna*, t. 25, pp. 199-222
- FERNÁNDEZ CHAVES, M.F., PÉREZ GARCÍA, R.M. (coords.) (2019). *Movilidad, interacciones y espacios de oportunidad entre Castilla y Portugal en la Edad Moderna*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- LADERO QUESADA, M.A. (1974). «La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 31, pp. 725-749.
- LOBO CABRERA, M. (1993). *El comercio del vino entre Gran Canarias y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1982), «Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 312-333
- LOBO CABRERA, M. (1978). «Los vecinos de Las Palmas y sus viajes a pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio», *III Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 401-428
- LOBO CABRERA, M., BRUQUETAS DE CASTRO, F. (1996). «Viajes y negocios de La Palma a Cabo Verde (1600-1650)», *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 58-75.
- LOBO CABRERA, M., TORRES SANTANA, E. (1997). «La Palma y los mercados del África negra, 1600-1640», *Anuario de Estudios Atlánticos (nº 43)*, pp. 421-465.
- MORALES PADRÓN, F. (1970). *Sevilla, Canarias y América*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- PACCA DE ALMEIDA WRIGHT, A.F. SANTAELLA STELLA, R. (2001). *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*, Canarias, Gobierno de Canarias.
- PÉREZ GARCÍA, R.M., FERNÁNDEZ CHAVES, M.F., BELMONTE POSTIGO, J.L. (coords.) (2018). *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- PÉREZ VIDAL, J. (1968). «Aportación portuguesa a la población de Canarias», *Anuario de Estudios Atlánticos (nº14)*, pp. 41-106
- RIVERO SUÁREZ, B. (1990). *El azúcar en Tenerife (1496-1550)*, La Laguna: Instituto de

Estudios Canarios.

- RODRÍGUEZ YANES, J.M. (2005). «El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos XVI y XVII», *Revista de Historia Canaria* (187) pp. 205-224.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1977), «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)», *Anuario de Estudios Atlánticos* (23), pp. 349-372.
- SANTANA PÉREZ, J.M. SANTANA PÉREZ, G. (2014), *La pesca en el banco sahariano siglos XVII y XVIII*, Madrid: Los Libros de la Catarata.
- SANTANA PÉREZ, J.M. (2014). «Pesca y ciudades canarias en el Antiguo Régimen», *XIX Coloquio de Historia Canario Americana* pp. 1051-1062
- SANTANA PÉREZ, G., SANTANA PÉREZ, J.M. (2002). *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*, Madrid: Los libros de la Catarata.
- TORRES SANTANA, E. (1991). *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- VIEIRA, A. (1992). *Portugal y las islas del Atlántico*, Madrid: Colecciones Mapfre.
- VIEIRA, A. (2000). «Las islas portuguesas en el tiempo de Filipe II. 1558-1598», en Antonio Bethencourt Massieu, «Seminario Felipe II, el Atlántico y Canarias», *XII Coloquio de Historia Canario-Americana y VIII Congreso Internacional de Historia de América*.
- VILA VILAR, E. (2014). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- VILA VILAR, E. (1977). «Las Canarias como base de aprovisionamiento de los portugueses», *II Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 284-300.