

XX COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO-AMERICANA
(2012)

Coordinación
Elena Acosta Guerrero

Las Palmas de Gran Canaria, 2014

CABILDO DE GRAN CANARIA
José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez
Presidente del Cabildo de Gran Canaria

María Auxiliadora Pérez Díaz
Consejera de Presidencia, Cultura y Nuevas Tecnologías

Larry Álvarez
Coordinador General de Cultura, Patrimonio Histórico y Museos

Fernando Pérez
Director General de Cultura, Patrimonio Histórico y Museos

CASA DE COLÓN

Directora
Elena Acosta Guerrero

© Cabildo de Gran Canaria
1ª edición, 2014

Coordinación editorial: Isabel Grimaldi Peña
Departamento de Ediciones de la Consejería de Presidencia, Cultura y Nuevas
Tecnologías del Cabildo de Gran Canaria.

Diseño cubierta: Agustín Caballero
Departamento de Comunicación

Maquetación y PDF: Canarias7 Digital, S.L.

XX COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO-AMERICANA

Organización
Casa de Colón

Coordinadora y Secretaria general
Dña. Elena Acosta Guerrero. Directora de la Casa de Colón

Comité Científico

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Dr. Luis Alberto Anaya Hernández; Dra. Josefina Domínguez Mujica; Dra. María de los Reyes Hernández Socorro; Dr. Manuel Lobo Cabrera; Dr. Santiago de Luxán Meléndez; Dra. María Luisa Monteiro Quintana; Dr. Juan Manuel Santana Pérez; Dr. Miguel Suárez Bosa; Dr. Vicente Suárez Grimón; Dra. Elisa Torres Santana.

Universidad de La Laguna
Dr. Eduardo Aznar Vallejo; Dr. Alberto Darias Príncipe; Dr. Alberto Galván Tudela; Dra. Luz Marina García Herrera; Dr. Manuel Hernández González; Dra. María Eugenia Monzón Perdomo; Dr. Juan Francisco Navarro Mederos; Dña. Teresa Noreña Salto; Dr. Antonio Tejera Gaspar.

Universidad de Burgos
Dra. Emelina Martín Acosta

Universidad de Castilla la Mancha
Dr. Jorge Onrubia Pintado

CSIC. Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHH). Sevilla
Dra. Enriqueta Vila Vilar

Secretaría Técnica
Mayte Ortega Cruz; Ángeles Pérez Reyes; Dunia Ramos Colomo

LOS INTERESES PORTUGUESES EN LA RUTA CANARIO-AMERICANA DURANTE EL PERIODO DE LA UNIÓN IBÉRICA

PORTUGUESE INTERESTS IN THE ROUTE FROM THE CANARY ISLANDS TO AMERICA DURING THE PERIOD OF IBERIAN UNION

*Javier Luis Álvarez Santos**

RESUMEN

Con la incorporación de Portugal a la monarquía hispánica se abrieron nuevas rutas mercantiles en la que los productos canarios encontraron nuevos mercados para su exportación. En este floreciente derrotero, participará activamente la comunidad lusa que se establece en Canarias.

Los portugueses estuvieron interesados en penetrar en las Indias de Castilla. Conscientes del vasto mercado que se les abría con la unión, establecieron una red socioeconómica a lo largo del Atlántico, en el que Canarias se consolidará como plaza estratégica.

En este estudio analizaremos los mecanismos que desarrollaron los portugueses establecidos en el archipiélago en este entramado económico. Trataremos los productos exportados desde Canarias hacia América por los agentes lusos, así como las fórmulas mercantiles utilizadas en este tráfico. Igualmente será necesario comprender el funcionamiento de esta red que pasa por las islas. En último término, englobaremos esta ruta canario-americana en un espacio más amplio: el contexto atlántico.

PALABRAS CLAVE: América, unión ibérica, Portugal, Canarias, Atlántico.

ABSTRACT

With the incorporation of Portugal into the Spanish Monarchy, new commercial routes were opened, in which the canary products found new markets to export. In this thriving course, the Portuguese community will participate actively and will set up in Canary Islands.

The Portuguese people were interested in penetrating the India from Castile, they were aware of the vast market that would open for them with the Union, setting a socioeconomic network throughout Atlantic, in which Canary Islands will consolidate as strategic place.

In this study we will analyze the mechanisms which the Portuguese people set in the Archipelago developed in this economic structure. We will deal with exported products from Canary Islands to America by Portuguese agents as well the commercial ways used in this trade. Likewise It will be necessary understand the working of this network which go through the Islands. And finally, we will encompass this canarian-american route in a more broad space: the Atlantic context.

KEYWORDS: America, Iberian Union, Portugal, Canary Islands, Atlantic.

METODOLOGÍA

Para la realización de este estudio sobre las relaciones que desde Canarias establecen los portugueses con la América hispana hemos creído conveniente consultar distintas fuentes primarias para alcanzar una perspectiva de análisis lo más amplia posible. Por un lado, hemos realizado diversas catas en la documentación notarial.¹ En este caso, nos hemos centrado en Tenerife, la isla más poblada y con mayor proyección internacional durante esta época de la Edad Moderna. Cronológicamente, nos hemos circunscrito a los años de la unión ibérica, ya que entendemos que es el periodo en que más intensas fueron las relaciones canario-portuguesas.

El análisis de este tipo de fuentes viene dado por el hecho de que en los protocolos notariales se recogen una amplia variedad documental de carácter económico. Resulta fundamental para este estudio los contratos de fletamentos, pero también otros tipos de acuerdos como los poderes y las obligaciones.

*Doctorando, Universidad de La Laguna, Departamento de Historia. Facultad de Geografía e Historia. Campus de Guajara, s/n. 38071. La Laguna. Tenerife. España; Teléfono: +34922317718; Correo electrónico: santosjla@ull.es

También hemos consultado los registros parroquiales, más concretamente las informaciones de solterías y viudedades,² ya que estos expedientes nos permitirán observar los vínculos que se establecen entre Canarias y América desde una perspectiva más social. Como veremos, las relaciones comerciales entre uno y otro lado del Atlántico formarán parte de una tupida red mercantil, donde los lazos de parentesco serán determinantes.

ANTECEDENTES HISTORIOGRÁFICOS

Desde la incorporación del archipiélago a la Corona de Castilla, incluso antes de que fuesen dominadas las islas de realengo, sobresalen los portugueses dentro del conjunto de europeos que se establecen en Canarias, únicamente superados en número por los castellanos.³ Participaron activamente en los repartimientos de tierras y en su puesta en explotación. Del mismo modo, introdujeron y aportaron nuevos cultivos que transformarían el panorama económico de las islas, como el de la caña de azúcar, y participarán en la exportación de los caldos canarios.

Con la publicación a comienzos de la década de 1940 de los trabajos: *Portugal en las islas Canarias* y *Los portugueses en Canarias* por parte de Serra Ráfols, se iniciaban las primeras disertaciones en lo tocante a los portugueses en Canarias en lo que a la historiografía reciente del archipiélago se refiere.⁴ A estas primeras aportaciones les han seguido nuevos estudios sobre la influencia portuguesa en las islas,⁵ siendo el tema más recurrente las relaciones entre Canarias y los archipiélagos de Azores y Madeira. Los primeros trabajos de Bonnet y Suárez acerca de la expedición del conde de Lanzarote a la isla de Madeira a finales del siglo XVI serán la génesis de una dilatada tradición historiográfica canaria fascinada por comprender los vínculos que se habían establecido entre los espacios insulares atlánticos.⁶ Los investigadores canarios, Lobo Cabrera y Torres Santana, entre otros, han destacado el intercambio poblacional entre los distintos archipiélagos y las actividades comerciales complementarias que se generan entre ellas.⁷ Asimismo, han elaborado estudios insulares comparados, tanto en el contexto económico, como en el político y cultural.⁸

Las relaciones entre Brasil y Canarias tampoco han quedado exentas de ser abordadas por los historiadores. Así, del lado brasileño destacan los trabajos de Santaella Stella, algunos de los cuales han sido presentados en estos Coloquios.⁹ Del lado español, serán los de Vila Vilar los primeros que traten profusamente los contactos entre ambos espacios, considerando al archipiélago como plataforma esencial en el derrotero portugués hacia sus colonias americanas y africanas.¹⁰ En las últimas décadas, se han retomado estudios específicos sobre este tema, destacando los trabajos de Lobo Cabrera y Torres Santana, Rodríguez Yanes, Alfaro Hardisson y Viña Brito.¹¹

Asimismo, estas relaciones de Canarias con el mundo atlántico luso también han sido abordadas desde la perspectiva desde las actividades que desenvuelven una parte significativa de este contingente, los judeoconversos de origen portugués. En este sentido, Fajardo Spínola y Anaya Hernández han profundizado en el papel de los marranos asentados en el archipiélago y sus conexiones con el Atlántico portugués.¹²

FRANCISCO MORALES PADRÓN Y EL COMERCIO PORTUGUESES EN AMÉRICA

En este XX Coloquio de Historia Canario Americana, en el que homenajeamos la figura del profesor Francisco Morales Padrón, esta comunicación pretende dar continuidad a una de las cuestiones que ya planteara este insigne historiador a mediados del siglo pasado en su obra emblemática: *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*.¹³ Nos referimos a los intereses mercantiles portugueses en la América hispana y el papel de las islas Canarias en este tráfico atlántico lusitano. Este asunto, se le antojará como un factor decisivo para comprender estas relaciones comerciales canario-americanas durante buena parte de la Edad Moderna.

En la citada publicación, este historiador resalta la incursión de los portugueses en el comercio canario-americano a través de la fórmula del contrabando. A este respecto, el archipiélago presentaba unas características idóneas para burlar las imposiciones legales que, desde la Casa de la Contratación, se pretendían establecer en el monopolio americano. Con la finalidad de entrar en los puertos para los cuales no tenían licencia ni registro, era un recurso

habitual el simular algún contratiempo —averías, tormenta, persecución enemiga, falta de víveres, etc.— para introducir mercancías en Indias.

Uno de los mecanismos para eludir las trabas legales consistía en que los barcos que partían de la península registrados a Canarias, realmente tomaran rumbo a América. En este sentido, señala Morales Padrón que: “son los portugueses, sobre todo, quienes emplean esta táctica. Y al regreso se ofrecen en flete a bajos precios consiguiendo ser preferidos antes que los navíos españoles”.¹⁴

También podía ser que los marineros portugueses llegaran al archipiélago con sus embarcaciones, donde simulaban la venta del navío a los naturales y continuaban hacia las Indias como capitanes del barco. Otras veces, consistía en cargar mercancías consignadas para Canarias y, una vez en las islas, dejaban solo parte del cargamento y proseguían rumbo al Nuevo Mundo con el resto, estando prohibido exportar productos que no fueran propios del archipiélago.

Eran muchas las maneras de burlar la legislación sobre el comercio de Canarias con América. Incluso, los navíos que salían consignados del archipiélago con destino a Cabo Verde o a Brasil, podían navegar buscando los puertos indianos. Otras veces, los navíos que regresaban de Indias con destino a España llegaban a tocar los puertos portugueses con el objetivo de beneficiar parte de la carga. Del mismo modo, barcos pesqueros del Algarve, se acercaban a los navíos que volvían de América para pasar parte del cargamento.

Todo ello estaba prohibido. Sin embargo, cabe destacar, en palabras del ilustre historiador, que: “Los mismos canarios conculcaban las leyes utilizando barcos portugueses para la exportación y emigración clandestina”.¹⁵

Asimismo, plantea que los desequilibrios que se suceden en los mercados americanos vienen motivados en buena parte por el hecho de que navíos portugueses, despachados para Brasil, en lugar de llegar a los puertos brasileños, fondeaban en Buenos Aires. Desde aquí, distribuirán sus mercancías hacia Potosí y Lima, perjudicando los productos importados por las flotas y acarreados a partir del istmo de Panamá.¹⁶

Para entender esta afluencia de mercancías ilegales, muchas de ellas extranjeras en navíos portugueses a la América hispana, Morales Padrón señala que: “En los primeros años del siglo XVII salían anualmente de los puertos portugueses unos doscientos navíos repletos de efectos ingleses, holandeses y franceses, los cuales, a través de Brasil, llegaba a los mercados del Río de la Plata, Alto Perú, Lima, etc.”.¹⁷

Cronológicamente es representativo que, como ya advirtiese este investigador, este fraude tenía ya cierto peso antes de la unión ibérica. De tal modo insiste en que “En 1575 el monarca español pide que el embajador en Lisboa solicite del rey portugués la extradición, por así decir, del navío y mercader que haya arribado a las costas de su monarquía”. Pero, mientras que la unión de las dos Coronas supuso una intensificación de la actividad en una red comercial circunatlántica portuguesa preexistente, la pérdida de Portugal, Brasil, Guinea y Angola como mercados fue un duro golpe para la exportación canaria. A los puertos de estas regiones se llegó a remitir hasta cien navíos anuales, perdiéndose estas plazas para su absorción.¹⁸ Sin embargo, como veremos más adelante, la Restauración de 1640 no supuso el final de los intereses portugueses asentados en Canarias con la América hispana.

LAS RESTRICCIONES LEGALES EN EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO

Con la proclamación de Felipe II como rey de Portugal a finales del año 1580 se inicia el denominado periodo de la unión ibérica. Durante sesenta años la dinastía de los Augsburgo conducirá el devenir de los súbditos portugueses y sus valiosos recursos en beneficio de la propia monarquía hispánica. Sin embargo, el reino luso se incorpora manteniendo cierta independencia política, con su propio Consejo de Portugal y, lo que es más relevante para Canarias, serán los únicos adjudicatarios para traficar con sus territorios de ultramar.

A este respecto, del lado castellano se procuró que las tierras del Nuevo Mundo que se encontraban bajo el dominio de la corona Castilla continuasen siendo solo beneficiadas por los vasallos castellanos. Con esta premisa se articuló, en torno a Sevilla y a la Casa de la Contratación, una legislación de marcado carácter restrictivo y centralizado. Sin embargo, en

este monopolio, las islas Canarias constituyeron una excepción. Desde el reinado de Carlos V, pero sobre todo con Felipe II, se empieza a definir toda una estructura que conformará los mecanismos del comercio canario-americano que perdurarán hasta mediados del siglo XVII. Este sistema de control sobre los intereses de los isleños en las Indias, se ha fundamentado tradicionalmente sobre cinco pilares:

Naturales. Desde 1561 podían adquirir carta de naturaleza todos aquellos extranjeros domiciliados en los territorios españoles durante diez años con casa y bienes de asiento, con tal que estuviesen casados con mujeres naturales de dichos reinos que viviesen en su compañía.¹⁹ Sin embargo, existía otra vía para los extranjeros. Era la obtención de una gracia, reservada para las circunstancias donde no se reuniesen todos los requisitos legales anteriores y el monarca les podía dispensar de todos o de algunos de los requisitos no cumplidos.²⁰

Productos. Desde 1611 se limita la exportación a productos de cosecha insular, principalmente vinos.²¹

Licencias. Felipe II ordenó que los navíos que saliesen de Canarias hacia las Indias debían hacerlo en conserva de la flota y con cargamentos prefijados. Además, la concesión de dichas licencias eran periódicas.

Puertos de destino. A partir de 1573, al tiempo que se obliga a viajar junto a la flota, se comenzará a limitar los puertos de destino.²²

Jueces de Registros. A estos les correspondía no solo conocer el despacho de las embarcaciones que salían de las islas o venían a cargar a ellas de la península, sino que también tenían el deber de visitar a las portuguesas que iban a Brasil y Cabo Verde siempre que, al hacer escala en Canarias, dichos funcionarios tuviesen informes de que en estos navíos iban pasajeros sin licencia.²³

En conclusión, este contexto favorable para la economía canaria, será visto desde Sevilla con preocupación por parte de los mercaderes andaluces. Mediante las continuas quejas elevadas a través de la Casa de Contratación, se establecieron por parte de las autoridades peninsulares una serie de disposiciones que pretendieron limitar el comercio de los insulares. En el fondo, la excepcionalidad mercantil del archipiélago evidenciaba un agujero en el monopolio sevillano. Sin olvidar que, en estos momentos, el vino canario competía con los caldos andaluces con un precio más bajo y con menores costes en las transacciones.

LOS PORTUGUESES EN EL ATLÁNTICO CASTELLANO

Portugueses en Canarias

Es indudable que la población portuguesa asentada en Canarias es una de las comunidades foráneas más relevantes en cuanto al número de individuos se refiere. En proporción, los portugueses ya eran mayoritarios frente a otros extranjeros desde antes de la unión ibérica, pero acrecentarán su número gradualmente hasta alcanzar su máximo esplendor durante el primer cuarto del XVII. Este predominio es consecuencia del establecimiento de redes socioeconómicas constituidas a los márgenes del Atlántico, haciendo que sus acciones en Canarias sean notables y continuas en el tiempo. A su vez, la sociedad isleña permitirá este nivel de integración de la población portuguesa por su cercanía lingüística y cultural pero, sobre todo, para aprovechar las oportunidades de sus negocios y conexiones. No se trata, por tanto, de un contingente hermético dedicado exclusivamente al comercio exterior, sino que participan en todas las actividades productivas que se desarrollan en la isla, como agricultores, artesanos y mercaderes. También serán miembros destacados de la sociedad, emparentando con la oligarquía terrateniente y ocupando cargos públicos, con el propósito de participar en el control económico insular. Serán precisamente estos, los que organicen y conciban los intereses portugueses en la América hispana desde Canarias como plataforma estratégica.

Sin embargo, hay que resaltar que no son los únicos súbditos de la monarquía hispánica no naturales de Castilla que intervienen en el comercio americano desde el archipiélago. Tomemos como ejemplo a Jan Aventroot. Este flamenco asentado en La Palma, interesado en la producción y la exportación de la caña de azúcar y de los vinos canarios, se percató de las posibilidades del mercado indiano para su negocio. Así, fletó en 1594 un navío, que saliendo de

la dicha isla, se dirigió a San Juan de Ulúa y cuyo viaje de retorno se hizo, de igual modo, directamente a Canarias y no a Sevilla como prescribían las disposiciones de la Casa de la Contratación.²⁴ Incluso, se trasladó y residió en Indias durante algún tiempo. Aunque el acceso a América quedaba prohibido a los foráneos, Aventroot ya no lo era, por su condición de avecindado en La Palma y haber ocupado el cargo de capitán de milicias provinciales.²⁵

Portugueses en Sevilla

La proximidad geográfica, la actividad económica y la debilidad demográfica motivaron la llegada de portugueses a Sevilla, siendo esta una constante desde mediados del siglo XVI y acrecentada desde la unión de ambas Coronas en 1580. Sin duda, por la propia dinámica de la ciudad, una de las principales actividades a las que se dedicó esta comunidad fue el comercio. Muchos portugueses, al igual que sucedió en las ciudades de Canarias, ocuparon el espacio urbano sevillano. Aguado de los Reyes estima que llegaron a suponer hasta un 12% de su población y cerca de la cuarta parte en determinadas colaciones o barrios como Omnium Santorum, El Salvador o Santa Cruz.²⁶

El objetivo último de estos comerciantes portugueses en Sevilla no era otro que entrar en el tráfico con América. Para ello, a través de la naturalización, buscaban el reconocimiento por parte del consulado o gremio de mercaderes y cargadores a Indias. Sin embargo, como hemos visto, adquirir la naturalización exigía varios requisitos que no todos llegaban a cumplir.

Portugueses en América

La presencia portuguesa en la América hispana es detectable desde su descubrimiento y conquista. Sin embargo, al igual que sucedió con otros territorios de la monarquía, la diáspora portuguesa solo alcanzará cotas significativas a partir de 1580 con la unión de las Coronas de Castilla y Portugal. No obstante, este hecho no significó ningún cambio en la condición legal de extranjero que tenían los portugueses, ni para Castilla ni para las Indas. Según el ordenamiento jurídico establecido con Carlos V y reiterado con Felipe II, ningún extranjero podía entrar en las Indias sin licencia. Pero la presencia de foráneos no disminuyó con esta legislación. Por el contrario, aumentó de forma notoria, especialmente en el caso portugués. La emigración portuguesa se vio favorecida por las autoridades españolas, incluso se mostraron favorables a este respecto ya que podían obtener también beneficios de las actividades desempeñadas por parte de esta comunidad. Además, la trata de esclavos, que estaba en manos portuguesas, fue una de las vías por donde se introdujo buena parte de la inmigración ilegal a América. Asimismo, la penetración lusa en la América hispana estaba favorecida por el dominio portugués en Brasil, ya que desde allí se fomentaba el contrabando con la zona del Río de la Plata que, al mismo tiempo, pasó a ser una de las puertas de penetración de estos inmigrantes.

Por otro lado, el interés mostrado por los portugueses para pasar a Indias no fue exclusivamente por motivaciones económicas. Al igual que Canarias, en el Nuevo Mundo se estaba constituyendo una nueva sociedad aparentemente más abierta y tolerante. El propio inquisidor de Lima, Antonio Ordoñez, decía en una carta en 1600 que: “están todas estas provincias muy pobladas y llenas de gente, y a la opinión de ricas acuden de todas naciones y entran por esos puertos gran cantidad de extranjeros y portugueses, a lo que creemos, los extranjeros inficionados de los errores que hay en sus tierras, y los portugueses, que son todos judíos”.²⁷

La relevancia cuantitativa de la comunidad portuguesa en América llegó a preocupar a las autoridades castellanas. Estas, a pesar de la actitud abierta por los beneficios económicos que les reportaban, dictaron órdenes de expulsión de los extranjeros establecidos en Indias con mención específica a portugueses y conversos.²⁸

EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO Y LA RED SOCIOECONÓMICA ATLÁNTICA PORTUGUESA

Hasta este momento, hemos tratado la presencia portuguesa a ambos lados del Atlántico, tanto en América y Sevilla como en Canarias; así como el papel destacado de los portugueses en

el comercio americano. Sin embargo, creemos que es necesario explicar cómo se articula esta red socioeconómica a partir de los agentes portugueses en el archipiélago que participan en ella, para llegar a comprender la complejidad de este derrotero atlántico.

Siguiendo con el esquema planteado por Aguado de los Reyes, para analizar la red mercantil portuguesa establecida entre Sevilla-Canarias y América,²⁹ intentaremos esclarecer el papel de los portugueses asentados en las islas en es tejido atlántico. De la cata realizada en la documentación notarial, nos centraremos las cartas de fletamento otorgadas en Tenerife, ya que nos permitirá enlazar los productos, las personas y los mercados que participan en esta compleja red.

Es significativo que, de los veintiséis acuerdos de fletamento consultados para este período de la unión ibérica que hacen referencia a los negocios de portugueses desde Canarias con la América hispánica, todos salvo dos, se contratan a partir de siglo XVII. Estos, a su vez, cargan en su mayoría vinos en las islas.³⁰ Sin duda, este predominio de los caldos canarios es consecuencia de la sustitución del principal producto exportador del archipiélago. Aunque el cultivo de la vid no era desconocido para Canarias, desde finales del quinientos y, sobre todo desde comienzos del seiscientos, la comercialización de los vinos va a sustituir en los mercados internacionales a la caña de azúcar.

Estos contratos solían ser por una cantidad que podía oscilar entre las 8 y 55 pipas de vino, aunque lo más frecuente es que el flete fuese por una veintena.³¹ No obstante, también es habitual que el fletamento se haga en compañía. En este tipo de casos, el conjunto de pipas embarcadas era mayor, pudiendo llegar casi a las dos centenares. En cuanto al valor de estos fletes, es considerablemente variable, oscilando entre los 330 y los 590 reales por pipa. Sin embargo, esta fluctuación va aparejada al derrotero que tomen las embarcaciones con los caldos canarios. No todos los navíos estudiados que salían para Indias desde Canarias realizaban este recorrido sin escalas, ya que podían recalar previamente en las posesiones lusas africanas. En el caso de que los barcos viajaran directamente al Nuevo Mundo el precio medio del flete era de 393 reales por pipa. Mientras, si recalaban primeramente en Guinea o Angola, el valor podía ascender hasta un 23,5%.

Este último modelo de fletamento nos indica que, aunque la empresa mercantil tuviera como objetivo último el trato con las plazas americanas, en ocasiones los caldos canarios podían ser intercambiados previamente por esclavos en los mercados africanos para continuar posteriormente hacia las Indias. Finalmente, este beneficio obtenido por el tráfico en América, directa o indirectamente, de los vinos canarios será registrado para España desde el Nuevo Mundo.

LOS PUERTOS AMERICANOS DE DESTINO

Como hemos señalado, el acceso al mercado americano se realiza a través de distintos puertos. La documentación notarial consultada de tipo mercantil —principalmente fletes, poderes, letras y finiquitos— un 30% se refiere al continente americano con el término genérico de *Indias*, probablemente para no dar demasiada información sobre una actividad ilícita. No obstante, podemos establecer cuáles son las principales regiones con las que tratan los portugueses desde Canarias.

En este sentido, va a ser La Habana (16,6%) quien asuma el papel preponderante como puerto receptivo del comercio luso en América desde finales del siglo XVI, aumentando considerablemente durante las primeras décadas del seiscientos. Con las ordenanzas de 1591 y, sobre todo, de 1612 se obliga a la navegación en conserva con la flota a los barcos insulares, teniendo La Habana como destinos en Nueva España. En este sentido, como señala Morales Padrón, la isla de Cuba era uno de los territorios que más vinos canarios demandaba en América.³² Así lo atestigua el capitán de origen luso Luis Lorenzo, regidor y recaudador mayor de los almojarifazgos de Gran Canaria, quien afirmaba en 1620 que por muchos años había tenido correspondencia con el capitán Alonso Ferrera, regidor y receptor de penas pecuarias de la ciudad de La Habana, y le había enviado algunos cargazones de frutos de Tenerife. A su vez, él le había remitido dinero, plata y otras mercaderías y frutos de las Indias a Castilla.³³

Por tanto, los principales puertos a los que se dirigían estas expediciones eran La Habana en las Antillas, Cartagena en Tierra Firme (10%) y Veracruz en Nueva España (6,6%). Sin embargo, si analizamos las regiones en su conjunto veremos como este comercio está mucho más equilibrado. Así, las Antillas serían el principal mercado con un 38% del tráfico, pero con un volumen similar al de Nueva España con un 33,3% y un poco superior al de Tierra Firme con el 23,8%. Fuera de este ámbito estaría América del Sur, representada con menos del 5% de los intercambios.

Cantidad	Lugar	Regiones
9	Indias	Indias
5	La Habana	Antillas
4	Nueva España	Nueva España
3	Cartagena	Tierra Firme
2	Tierra Firme	Tierra Firme
2	Veracruz	Nueva España
1	Honduras	Nueva España
1	Jamaica	Antillas
1	Puerto Rico	Antillas
1	Santo Domingo	Antillas
1	Buenos Aires	América del Sur

Lugares y regiones con las que comercian los portugueses desde Tenerife.

No obstante, aunque estos sean los puertos con los que se comercia en América, este no era el fin del negocio en las Indias. Habitualmente los fletamentos de mercancías iban registrados a diversos agentes asentados en distintas plazas americanas, quienes se encargarían posteriormente de registrar estos beneficios en la flota a Sevilla.

Así, en 1618, Bernardo Brago, vecino de Sevilla, y Antonio Álvarez Suarez, vecino de Lisboa, fletaron su embarcación para cargar vinos canarios a Nueva España, previo paso por África, con la condición de que el beneficio de lo procedido debía de ser entregado en Nueva España a Andrés de Acosta y, en su ausencia a Clemente de Vázquez, y por la de ambos a Cristóbal de Bonilla, moradores en la ciudad de México. Y si iban a la ciudad de Cartagena, pagarían al capitán Jorge Fernández o a Duarte de León Márquez, y la ausencia de ambos a Jorge Gramajo, residente en la dicha ciudad. Mientras que si llegaban a La Habana, pagarían a las personas que tuviesen allí su poder.

Finalmente, si no hubiese personas autorizadas, registrarían lo procedido en barras de oro y plata en los galeones de su majestad. En ausencia de estos, los traerían a Sevilla o Lisboa en el navío que cualquiera de ellos embarcase. Todo lo cual estaría consignado a Diego y Jorge Coronel, vecinos de Lisboa, y en ausencia de estos, a Gaspar Ramallo, vecino de Sevilla.³⁴

LOS MIEMBROS DE LA RED

Como hemos señalado anteriormente, frecuentemente el contrato de los fletes se podía realizar formando una compañía. En este caso, no todos los individuos tenían que ser portugueses. Así, el capitán Tomás Pereira de Castro, de origen luso, contrató un flete para cargar vinos canarios a Tierra Firme en el año 1622 junto con Francisco Ruano de Velazco, Miguel Fernández y Diego de Argumedo, vecinos de Tenerife.³⁵ Sin embargo, que no tengan el mismo origen no es indicativo de que no participen en esta misma red comercial atlántica, como es el caso del recaudador mayor de las rentas reales, Diego de Argumedo. Tres años después de que acordasen dicho flete, el propio Tomás Pereira de Castro otorgó un poder al recaudador para que cobrase todas las partidas que a su nombre llegasen de la flota de Indias. Para tal efecto, delegará dicha potestad en uno de sus agentes en Sevilla, Juan Bautista de MENA.³⁶

Un ejemplo más claro aún del funcionamiento de la red mercantil, de predominio portugués, que se establece entre los puertos peninsulares de Lisboa y Sevilla, Canarias y América lo encontramos en la compañía constituida para cargar 180 pipas de vino desde Tenerife a

Cartagena entre el capitán Antonio Fernández Daylla, residente en la isla, Francisco de Payba, vecino de Lisboa y Diego de Payba, vecino de Sevilla.³⁷ Sobre este último, como indica Collado Villalta, se trata de un mercader portugués que, al igual que otros lusos avecindados en Sevilla, sus actividades están circunscritas al tráfico indiano “pero contribuyendo como asentistas en relación la escasa fuente de financiación de la Carrera de Indias y muy vinculados a la misma practicando, de hecho, una doble vertiente mercantil y financiera pero complementarias”.³⁸

El mismo autor reconoce la relevancia de esta tupida red de portugueses, en su mayoría marranos, establecida entre: 1) Sevilla como sede del monopolio; 2) Lisboa como complemento económico; 3) Madrid donde los grandes asentistas presionan al rey; y 4) América con los agentes ya avecindados.³⁹

Establecidos en estos cuatro puntos, la comunidad de mercaderes portugueses pudo llegar a tener cierto control sobre el comercio americano, tanto en su legislación como en la propia actividad mercantil. No obstante, Canarias también jugó un papel decisivo en este tráfico indiano en manos portuguesas como hemos venido exponiendo. Por un lado, los propios agentes lusos asentados en el archipiélago participaron directamente en el comercio americano. Por otro, como ya apuntara Vila Vilar,⁴⁰ desde los primeros momentos del funcionamiento de los asientos se permitirá la entrada de portugueses en las Indias. Algunos de ellos, haciendo escala previa en Canarias.

Es significativo que el 38,5% de los fletes consultados especifiquen que, antes de ir a Indias, el navío contratado pasará primeramente por Angola o Guinea para luego continuar su derrotero hacia el Nuevo Mundo. Es decir, un alto porcentaje de los navíos que pasan de Canarias a América realizan una primera escala en África para comerciar los vinos isleños a cambio de esclavos que venderán en las Indias y, cuyo beneficio, sería remitido en los galeones hacia España.

Por tanto, observamos que el tráfico canario-americano, para los intereses portugueses, van más allá de este derrotero unilateral, integrándose en un marco socioeconómico mucho más amplio como pudiera ser el espacio atlántico. Así lo entiende, por ejemplo, Tomás Pereira de Castro. En el año 1618, el capitán otorgó un poder a su cuñado, vecino de Lisboa, para que cobrase cualquier cantidad de oro, plata, azúcares, sedas y otras cualesquier cosas y mercadurías que le pertenecieran tanto en el reino de Portugal como en España, así como la carga que viniese a su nombre del Brasil e Indias.⁴¹

Efectivamente, en esta ruta comercial también intervienen los mercados brasileños a través del tráfico de esclavos. Ejemplo de ello es la liquidación en Tenerife por parte de Gaspar de Acuña de la venta realizada en Brasil de dos esclavos adquiridos por su sobrino residente Pernambuco para venderlos en las Indias.⁴²

De hecho, este trato circunatlántico, en el que se engloba la perspectiva mercantil portuguesa de este periodo, es probable que fuese más intenso de lo que se ha venido suponiendo hasta ahora. El caso del carpintero de ribera Baltasar de Acosta es un reflejo de esta realidad. En su información de soltería indica que es natural de Oporto, pero que marchó a la isla de Madeira a cargar vinos. De ahí partió hacia Río de Janeiro, para luego pasar a Río de la Plata y a Angola. Más tarde, pretendió ir a Cartagena pero fue apresado por un navío flamenco que lo trasladó a Zelanda y de allí a Sevilla, para regresar de nuevo a Indias. Finalmente regresó a Sevilla, y de ahí a Canarias.⁴³

Ciertamente, los portugueses miembros de esta ruta americana no solo eran los grandes mercaderes de origen luso asentados en las islas, como los hermanos Tomás y Diego Pereira o Luis y Andrés Lorenzo. Ejemplo de la capacidad de adaptación de esta comunidad es el hecho de que otros compatriotas participaron de distinta forma en esta red, como el citado carpintero, pero también un importante número de marineros con sus embarcaciones portuguesas, como señalaba Morales Padrón.

La solidez de esta compleja red atlántica terminará por constituir un entramado de relaciones que superarán el propio ámbito económico y derivarán en la consolidación de los lazos de parentesco. Así por ejemplo, Luis Lorenzo en el año 1625, se encargó del cobro de las rentas situadas en Tenerife que tenía el capitán Gaspar Alfonso de Albarnás, fallecido en México. Esta cantidad adeudada fue remitida por su hermano, Andrés Lorenzo, a los tutores y albaceas de sus hijos en América.⁴⁴

Por tanto, los vínculos que constituyen los portugueses en Canarias tiene su reflejo en las Indias en la medida que los propios insulares trafican en América, no solo en la creación de compañía para fletes de navíos, sino también para cualquier otro tipo de negocios. Igualmente, el capitán Luis Lorenzo en 1620, otorgaba poderes a dos naturales de Tenerife vecinos en el Perú para que cobrasen cualquier cantidad de oro, plata y dinero que le debía otro paisano por varias cuentas y escrituras pendientes.⁴⁵

Aunque si bien es cierto que con la llegada de Felipe II al trono portugués, coincidiendo en Canarias con el desarrollo de la economía vitivinícola de exportación y la consolidación de los intereses portugueses en el archipiélago, la Restauración en 1640 no supondrá un cambio drástico en los negocios de los agentes lusos en América. Aún en 1680, grandes mercaderes lusos vecinos de Tenerife, como los hermanos Tomás y Diego Pereira de Castro o Cristóbal de Salazar de Frías, cargan de pipas varias embarcaciones con destino a Cartagena. Sin embargo, es muy probable que el volumen ya no fuera el mismo. El comercio con Portugal y sus colonias estaba ya prohibido y, principalmente, las Actas y Leyes de Navegación inglesas cerraron las puertas a la exportación a los mercados británicos de los caldos canarios en favor de los portugueses.

CONCLUSIONES

Como hemos visto, Morales Padrón ya advertía en su obra del papel destacado de los portugueses en el comercio canario-americano. Hemos querido realizar una primera aproximación a los intereses portugueses en este mercado indiano a través de la extensa red de relaciones que establecen en el Atlántico. A nuestro entender, queda demostrado que, la intervención de los agentes lusos en el Nuevo Mundo viene motivada por el volumen sustancioso de un negocio que supera los propios límites de la América hispana. Desde la perspectiva portuguesa, el mercado americano es un complemento a otras plazas comerciales como África y Brasil. En este sentido, se articula toda una red de agentes portugueses establecidos tanto en Lisboa, como en Castilla —principalmente en Sevilla y la Corte— y América. En este entramado, las islas Canarias serán una plataforma estratégica en estos intereses atlánticos.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO DE LOS REYES, J. (2005). "El apogeo de los judíos portugueses en la Sevilla americanista", en *Cadernos de Estudos Sefarditas*, núm. 5, Lisboa: Universidade Lisboa, pp. 135-157.
- ALFARO HARDISSON, E. (2005). "Documentos sobre Brasil en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (1550-1636)", en *Revista de Historia de Canarias*, núm. 187, La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 275-315.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A. (2001). "Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo", en *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999). Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 587-608.
- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*. Santa Cruz de Tenerife: Universidad de La Laguna.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A. M. (2002). "Holanda y la Carrera de Indias. El sistema colonial español: de paradigma a modelo en entredicho", en Herrero Sánchez, M. y Crespo Solana, A. (coords.); *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (xvi-xviii)*, Vol. II, Córdoba: Universidad de Córdoba, pp. 641-674.
- BONNET Y SUÁREZ, S. F. (1949). "La expedición del conde-marqués de Lanzarote a la isla de la Madera en 1580(?)", en *El Museo Canario*, núm. 31-32, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 59-76.
- BONNET Y SUÁREZ, S. F. (1956). "Sobre la expedición del primer marqués de Lanzarote a la isla de Madera", en *Revista de Historia Canaria*, núm. 115-116, La Laguna, pp. 33-44.
- CIORANESCU, A. (1974). "Un visionario en la hoguera. La vida y las obras de Juan Bartolomé Avontroot", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 20, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 543-611.
- COLLADO VILLALTA, P. (1979). "El embargo de bienes de los portugueses en la flota de Tierra Firme de 1641 (análisis de las irregularidades normalizadas y del poder lusitano en el comercio indiano de la época)", en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 35, Escuela de Estudios Hispano-Americanos: Sevilla, pp. 169-207.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (1990). "Azores y Madeira en el archivo de la Inquisición canaria. Nuevas aportaciones", en *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal: Centro do Estudos de História do Atlântico, pp. 663-684.
- LOBO CABRERA, M. (1985). "Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madeira, Cabo Verde y Santo Tomé", en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Vol. IV, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 311-333.
- LOBO CABRERA, M. (1990). "La Historia de las islas Canarias y Madeira" en *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal: Centro do Estudos de História do Atlântico, pp. 531-546.
- LOBO CABRERA, M. y TORRES SANTANA, E. (2000). "La Palma y Brasil: relaciones comerciales, 1600-1650", en *As Ilhas e o Brasil*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 171-194.
- MILLAR CARVACHO, R. (1998). *Inquisición y sociedad en el virreinato del Perú. Estudios sobre el Tribunal de la Inquisición de Lima*, Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos xvi-xviii)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PACCA DE ALMEIDA WRIGHT, A. F. y SANTAELLA STELLA, R. (1994). "As Canarias como eixo na conexao comercial do Brasil ao Prata", en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, Vol. I, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp.289-305.
- PACCA DE ALMEIDA WRIGHT, A. F. y SANTAELLA STELLA, R. (2001). *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias.
- PERAZA DE AYALA Y RODRIGO-VALLABRIGA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos xvi, xvii y xviii*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PÉREZ VIDAL, J. (1991). *Los portugueses en Canarias. Portuguesismos*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- RODRÍGUEZ YANES, J. M. (2005). "El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos xvi y xvii", en *Revista de Historia de Canarias*, núm. 187, La Laguna: Universidad de La Laguna, pp. 205-224.
- SANTAELLA STELLA, R. (1996). "As Ilhas Canárias nos Registos do Brasil Quinhentista", en *XI Coloquio de Historia Canario-Americana (1994)*, Vol. III, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 57-76.
- SERRA RÁFOLS, E. (1940). "Portugal en las islas Canarias", en *Congresso do Mundo Português*, Vol. III, Lisboa: Lisboa Secção de Congressos, pp. 221-241.
- SERRA RÁFOLS, E. (1941). *Los portugueses en Canarias*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- SIEMENS HERNÁNDEZ, L. (1979). "La expedición a la Madeira del conde de Lanzarote desde la perspectiva de las fuentes madeirenses", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 25, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 289-305.
- TORRES SANTANA, E. (1993). "Lanzarote y Madeira durante la unión ibérica a través de la documentación notarial", en *III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal: Centro do Estudos de História do Atlântico, pp. 635-659.
- TORRES SANTANA, E. (1996). "Los azoreanos en las Canarias orientales", en *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, Vol. I, Funchal: Centro do Estudos de História do Atlântico, pp. 287-301.

- VILA VILAR, E. (1973). “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 30, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, pp. 557-599.
- VILA VILAR, E. (1978). “Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Vol. I, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 285-300.
- VIÑA BRITO, A. (2007). “Las relaciones Canarias-Brasil antes de la unión de los reinos ibéricos”, en *Politeia: história e sociedade*, vol. VII, núm.1, Brasil: Revista do Departamento de História da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, pp. 143-161.

NOTAS

- ¹ Conservada en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST).
- ² Procedentes de los fondos del Archivo Histórico Diocesano de San Cristóbal de La Laguna (AHDSCLL).
- ³ AZNAR (1983), pp. 247-252.
- ⁴ SERRA (1940), pp. 211-241 y SERRA (1941).
- ⁵ PÉREZ VIDAL (1991).
- ⁶ BONNET (1949), pp. 59-76 y BONNET (1956), pp. 33-44. A estos trabajos le seguirán sobre la misma temática los de SIEMENS (1979), pp. 289-305; pp. 393-492; TORRES (1993), pp. 635-659.
- ⁷ TORRES (1996), pp. 287-301; LOBO (1985), pp. 311-333.
- ⁸ LOBO (1990), pp. 531-546.
- ⁹ SANTAELLA (1996), pp. 57-76; PACCA DE ALMEIDA y SANTAELLA (1994), pp.289-305; PACCA DE ALMEIDA y SANTAELLA (2001).
- ¹⁰ VILA (1978), pp. 285-300; VILA (1979), pp. 557-599.
- ¹¹ LOBO y TORRES (2000), pp. 171-194; RODRÍGUEZ YANES (2005), pp. 205-224; ALFARO (2005), pp. 275-315; VIÑA (2007), pp. 143-161.
- ¹² FAJARDO (1990), pp. 663-684; ANAYA (2001), pp. 587-608.
- ¹³ MORALES (1955).
- ¹⁴ MORALES (1955), p. 280.
- ¹⁵ MORALES (1955), p. 281.
- ¹⁶ MORALES (1955), p. 287.
- ¹⁷ MORALES (1955), p. 299.
- ¹⁸ MORALES (1955), p. 190.
- ¹⁹ PERAZA (1977), p. 30.
- ²⁰ COLLADO (1979), p. 176.
- ²¹ MORALES (1955), p. 151.
- ²² MORALES (1955), p. 120.
- ²³ PERAZA (1977), p. 44.
- ²⁴ BERNAL (2002), p. 652.
- ²⁵ CIORANESCU (1974), p. 567.
- ²⁶ AGUADO (2005), p. 142.
- ²⁷ MILLAR (1998), p. 134.
- ²⁸ MILLAR (1998) p. 139.
- ²⁹ Según este autor, para analizar esta red, habría que responder a cuatro cuestiones: 1) comprobar la existencia efectiva de dicha red; 2) En caso de respuesta positiva, establecer las líneas básicas que la componían; 3) determinar las funciones de cada uno de los centros componentes de la misma; 4) y, finalmente, llegar a conocer si existieron gradaciones de importancia dentro de la red, es decir, aclarar quién actuó como centro y quiénes como periferia de la misma. AGUADO (2005), p. 138.
- ³⁰ A excepción de un navío que es fletado en 1618 para cargar esclavos negros a Nueva España. AHPST, leg. 1536, fº 345v.
- ³¹ La media se sitúa en 23 pipas. Sin embargo, la moda baja hasta las 20.
- ³² Morales Padrón advierte que en el año 1611, dentro del enfrentamiento canario-sevillano, los isleños alertaron al monarca que Santo Domingo necesitaba unas 4.000 pipas de vino; Puerto Rico 3.000; Jamaica 1.000 y La Habana 6.000. MORALES (1955), p. 184.
- ³³ AHPST, leg. 1538, fº 806.
- ³⁴ AHPST, leg. 1536, fº 416v.
- ³⁵ AHPST, leg. 1540A, fº 192.
- ³⁶ AHPST, leg. 1543, fº 158v.
- ³⁷ AHPST, leg. 1539, fº. 538.
- ³⁸ COLLADO (1979), p. 182.
- ³⁹ COLLADO (1979), p. 189.
- ⁴⁰ VILA (1973), p. 573.
- ⁴¹ AHPST, leg. 1536, fº 383v.
- ⁴² AHPST, leg. 478, fº 561v.
- ⁴³ Informaciones de solterías y viudedades, 1622. AHDSCLL, Fondo Histórico Diocesano, leg. 01.
- ⁴⁴ AHPST, leg. 2104, fº 14.
- ⁴⁵ AHPST, leg. 1539, fº 661v.