

EL APOGEO DE LAS RELACIONES CANARIO-BRASILEÑAS EN EL PERIODO FILIPINO

THE HEIGHT OF THE CANARY-BRAZILIAN RELATIONSHIPS IN THE PHILIPPINE PERIOD

Javier Luis Álvarez Santos

RESUMEN

Desde el reinado de Felipe II, y especialmente después de la unión de las Coronas de Castilla y Portugal (1580-1640), se intensificaron los contactos y las relaciones comerciales entre las distintas plazas hispánicas en el Atlántico. Como consecuencia de este tráfico oceánico debió existir una ruta marítima entre Portugal y Brasil que utilizaba los puertos canarios como plataforma previa al mercado americano.

Partiendo de este enfoque, hemos centrado este trabajo en profundizar en el funcionamiento de este sistema mercantil a partir de las fórmulas comerciales por las que se rige, así como en el estudio de los agentes asentados en Canarias que participan en este negocio y cuyos intereses se engloban dentro de una red socioeconómica de mayores dimensiones. Asimismo abordaremos las “nefastas” consecuencias que supusieron para la economía canaria la fractura con Portugal y sus posesiones, concretamente con el territorio brasileño.

ABSTRACT

From the reign of Philip II, and especially after the union of the crowns of Castile and Portugal (1580-1640), an increase in contacts and trade relations between the different Hispanic squares in the Atlantic. As a result of this oceanic traffic should exist a maritime route between Portugal and Brazil that it used the ports from the Canary Islands as a previous platform to the american market.

With this focus, we have focused this study to gain insight into the functioning of the market system from commercial formulas for governing as well as on the agents involved in the Canary Islands settled in this business and whose interests included within a larger socio-economic network. Also address the “dire” consequences that they supposed for the economy from the Canary Islands the fracture with Portugal and its possessions, specifically with the Brazilian territory.

Javier Luis Álvarez Santos: Becario de Investigación, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna. Campus de Guajara, s/n., La Laguna, 38071, 922317790, santos-jl@ull.es.

PALABRAS CLAVE: unión ibérica, historia atlántica, fletamentos, créditos, mercaderes, puertos, extranjeros, Brasil.

KEYWORDS: iberian union, atlantic history, affreightments, credits, merchants, ports, foreigners, Brazil,

INTRODUCCIÓN

Para la historiografía ibérica ha sido un tema recurrente el estudio relativo a la unión de los distintos reinos peninsulares bajo el mando de un mismo monarca durante el periodo de la unión ibérica. En este sentido, especial interés ha suscitado tanto los aspectos políticos que se desarrollaron tras las Cortes de Tomar y la incorporación de Portugal a la administración castellana¹, así como los fundamentos sociales de la revolución portuguesa que concluyó con la Restauración².

Igualmente, se han realizado estudios sobre la presencia española en los territorios portugueses de ultramar durante el reinado de los Felipes. En cuanto al tema que nos compete, Brasil no ha sido una excepción. Del lado lusófono se ha destacado la influencia administrativa y religiosa en este vasto territorio³. Por el contrario, los historiadores españoles han insistido en la ocupación holandesa en esta parte del Imperio⁴.

En cuanto a las relaciones canario-brasileñas, estas deben entenderse dentro de un contexto más amplio. La inmejorable situación geoestratégica de las islas facilitará el desarrollo de vínculos con las posesiones portuguesas en el Atlántico, en un grado de complementariedad con las islas macaronésicas portuguesas; y como escala y base de aprovisionamiento de los navíos hacia África y el Brasil. Es en este entorno donde se han elaborado las principales aportaciones para este tema. Así, del lado brasileño destacan los trabajos de Santaella Stella, alguno de los cuales han sido presentados en estos coloquios⁵. En ellos, ha pretendido incorporar el territorio brasileño a los estudios globales referentes a este periodo de unión monárquica, enfatizando los intereses castellanos en el continente americano. Pero sin duda, será la obra *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*⁶ la que aborde en un contexto general y con mayor profusión las relaciones entre ambos espacios.

Por otro lado, desde mediados del siglo XX ha estado presente en la historiografía canaria el estudio de las relaciones canario-portuguesas, especialmente en los trabajos de Serra Ráfols y Pérez Vidal⁷. Pero serán los de Vila Vilar los primeros que traten profusamente los contactos entre Brasil y Canarias, considerando al archipiélago como plataforma esencial en el derrotero portugués hacia sus colonias americanas y africanas⁸. En las últimas décadas, se han retomado estudios específicos sobre este tema. Así, Lobo

Cabrera y Torres Santana han abordado las relaciones comerciales entre La Palma y Brasil, Rodríguez Yanes ha tratado los intereses del Cabildo tinerfeño en el comercio brasileño, mientras que Alfaro Hardisson nos legó una recopilación de documentos sobre el Brasil en Canarias. Más recientemente Viña Brito ha abordado los contactos entre ambos territorios antes de 1580⁹.

No obstante, como se desprende de este repaso historiográfico, los estudios sobre las relaciones canario-brasileñas se han centrado en determinadas cuestiones. Es decir, hasta el momento estos trabajos se han detenido en momentos coyunturales, en determinadas islas o en el empleo de cierta documentación.

No es nuestro objetivo realizar aquí un estudio completo, donde se integrasen las investigaciones realizadas a uno y otro lado del Atlántico, analizando las fuentes localizadas en distintos archivos canarios, peninsulares y brasileños. Este trabajo pretende abordar una parte de la historia de las relaciones socioeconómicas entre Canarias y Brasil que entendemos que aún no ha sido lo suficientemente tratada, esencialmente los vínculos entre Tenerife y Brasil; ya que es esta isla la más poblada y con mayor proyección internacional.

METODOLOGÍA

Para realizar este estudio se han analizado tres tipos distintos de documentos según su origen. Por un lado, hemos tratado documentación eclesiástica¹⁰, principalmente las informaciones de solterías y viudedades para gran parte del siglo XVII¹¹ para las islas de realengo, ya que en estos expedientes se detalla la procedencia del individuo que realiza la solicitud, así como el itinerario efectuado hasta recalar en Canarias, e igualmente referencias personales de los testigos que se presentan. Del mismo modo, hemos procedido con la documentación inquisitorial. Especial relevancia ha tenido para este trabajo el censo de portugueses de 1626 realizado por el Santo Oficio. Este tenía como objetivo identificar a los portugueses que se habían establecido desde hacía poco tiempo en el territorio, debido a la reciente emigración de los oriundos de Portugal hacia Castilla. En él se mencionan a distintos portugueses que tratan con Brasil en estos años, así como familiares de estos que se encuentran en el territorio americano¹².

Por último, hemos tratado los protocolos notariales, en concreto los referidos a la isla de Tenerife. Como señala Guimerá Ravina, a través de este tipo de documentación es factible conocer algunos elementos del crédito¹³. Sin ninguna duda, esta fuente ha sido la que más información nos ha aportado para tratar las relaciones económicas entre la isla y Brasil. Sin embargo, debido a la ingente cantidad de legajos conservados, hemos optado por realizar diversas catas para distintos años durante el periodo que abarca la unión¹⁴. Asimismo, nos hemos centrado en los escribanos que actúan en los

principales núcleos de población de la isla, a la vez que disponen de puertos para interactuar con el comercio exterior. Esto es: Garachico, La Laguna y La Orotava con sus puertos respectivos de Santa Cruz y Puerto de la Cruz.

EL CONTEXTO ATLÁNTICO

Para poder entender las relaciones socioeconómicas entre Canarias y Brasil, primero debemos profundizar en el entorno en el que se desarrollan estos intercambios. Desde finales del siglo XVI, pero sobre todo durante la primera mitad del Seiscientos, el archipiélago se convertirá en una plaza comercial de primer orden. En este sentido, se ha defendido un comercio triangular entre Canarias, América y África. Sin embargo, este sistema debe explicarse como un mecanismo de complementariedad económica atlántica. Es decir, en un primer término, algunas islas del archipiélago tuvieron que abastecer de cereales a las islas exportadoras de vino, a la vez que era necesaria la importación de productos de primera necesidad de Azores y Madeira.

Otro factor determinante junto a este mecanismo de reciprocidad entre las islas macaronésicas, es su situación geoestratégica en el Atlántico. Las corrientes y vientos delinearón el trazado de los viajes hacia el Nuevo Mundo, haciendo indispensable la escala en Canarias en el derrotero hacia las Indias —y por tanto, último puerto para abastecer a los navíos— mientras que Azores hacía lo propio en el tornaviaje.

Al mismo tiempo, estos dos factores de complementariedad de cultivos y localización estratégica integrarán al archipiélago en un sistema mercantil atlántico cuyo núcleo se encuentra en los vínculos interinsulares. Como indican Vieira y Guimerá Ravina, “a medida que un sistema portuario es contemplado dentro de otro de entidad mayor, este pasa a convertirse, de forma automática, en subsistema del anterior, conservando siempre los elementos que lo definen. Así, por ejemplo, el puerto de La Luz se integra en distintos sistemas portuarios de forma ascendentes: Gran Canaria, Canarias, los archipiélagos, “la Carrera de Indias”, el sistema portuario imperial español, el sistema portuario atlántico, etc.”¹⁵.

En este sentido, las relaciones canario-brasileñas pueden entenderse como un subsistema dentro de los intereses mercantilistas europeos en el Nuevo Mundo. Pero a su vez, se integran en otros subsistemas más amplios. Así, en un siguiente peldaño se llegaría al sistema triangular entre los emplazamientos costeros de los tres continentes, ampliándose y ramificándose en un nivel superior hacia el interior de estos territorios. Nos referimos, por ejemplo, a que las exportaciones canarias que llegan a los puertos brasileños pueden ser derivadas hacia el Río de la Plata o que el azúcar brasileño intercambiado

por vinos canarios llegue a ser vendido en Flandes a cambio de cereales del Báltico.

LOS INTERESES CANARIOS EN EL MERCADO BRASIL

Se ha señalado frecuentemente que el comienzo de los contactos entre Canarias y Brasil se originó durante el período de la “unión de los reinos ibéricos”, no obstante estas relaciones preexistían de forma “no oficial”¹⁶. Y es que la situación geográfica de Brasil, más ventajosa que las Indias, desató el interés de Castilla incluso antes de la unión con Portugal, ya que su incorporación posibilitaba detener el contrabando entre las colonias luso-españolas¹⁷.

La trascendencia del tráfico entre Canarias y Brasil se puede deducir desde mediados del siglo XVI, a través de la presencia de mercaderes extranjeros en navíos portugueses que arriban en las islas o parten de ellas hacia América. De esta forma se exige en 1569 el registro de las embarcaciones que se dirigen a Cabo Verde y Brasil a través de una Real Cédula dirigida al juez de Indias de La Palma, ya que en ellos “iban frailes y otras personas sin licencia regia”¹⁸. Orden que será reiterada por el monarca en sucesivas ocasiones como consecuencia de las continuas infracciones de esta disposición y de las peticiones elevadas desde Canarias, lo que señala el volumen del tráfico mercantil hacia estos territorios¹⁹.

En este sentido, la economía canaria durante este periodo debe entenderse desde un ámbito paralelo a la crisis general europea, ya que las actividades comerciales que desarrollan desde las islas se centran en el contexto atlántico, con una red mercantil intensa y diversificada. La producción del vino acabó con el carácter complementario de la economía isleña respecto a su metrópoli y los comerciantes de este caldo asentados en Canarias —entre ellos los portugueses— se valieron de esta coyuntura para potenciar la demanda en los mercados tanto europeos como coloniales.

Estas circunstancias derivarán al recelo de los comerciantes sevillanos, en voz de la Casa de Contratación, y a la imposición de medidas restrictivas por parte de las autoridades peninsulares. La excepcionalidad mercantil de Canarias supondrá una brecha en el monopolio, a la par que competía con los caldos andaluces con unos menores precios y costes en la transacción. Por estas fechas, el Consulado de Sevilla presionará para que no se consienta el registro para Brasil desde el archipiélago. Así, en 1582 los andaluces advertirán que el aprovechamiento de este derrotero favorecía el fraude y contravenía al propio monopolio, pues los navíos despachados de esta manera modificaban su ruta para dirigirse desde las islas hacia el Caribe²⁰. Una vez más las islas expresaron sus desavenencias, alegando la vejación y molestia

que ocasionaba a los maestros que sólo tomaban en las islas alguna poca cantidad de vino y brea.

Nuevamente, en 1601 se prohibió que el gobernador y el Cabildo se entrometiesen en tales asuntos, como hacían habitualmente, y se les impidió que interviniesen en la visita de los barcos procedentes de Brasil y Cabo Verde. En el mismo año se insistirá otra vez mediante otra Real Cédula para que los navíos despachados a las colonias portuguesas trajeran registro de retorno para evitar que torcieran su derrota a Indias²¹.

La importancia de este comercio en la coyuntura internacional se percibe en 1607, momento en el que el juez de registros de Tenerife llega a consultar si debe consentir la demanda de los vecinos de Tenerife de cargar mercaderías de los barcos franceses, ingleses y holandeses al Brasil cuyos envíos no deberían llevar registros porque las autoridades portuarias brasileñas no los exigían.

De la misma manera, el juez Alonso de Ciancas advertía que, de los 2000 ducados que según el arrendamiento de 1618 dejaba los almojarifazgos, el mayor aprovechamiento eran de los navíos de Brasil “porque los de Francia y Flandes son mucho menos en número y los de las Indias, además de ser pocos, sólo pagan un dos y medio por ciento, mientras que los de Brasil pagan el seis por ciento”²².

Sin embargo, la ocupación holandesa a finales de la década de los treinta será el comienzo del declive de la exportación de caldos canarios a este territorio americano. Como indica Rodríguez Yanes, este episodio será uno de los asuntos más debatidos en el Cabildo lagunero, algunos de cuyos regidores presentan la situación con tintes dramáticos, a sabiendas de la incapacidad del mercado indiano para absorber el abundante vidueño. Así, recordaba en agosto de 1638 el maestro de campo Cristóbal de Frías Salazar las restricciones impuestas por la Corona a la exportación isleña a Indias, a consecuencia de las cuales se estaba sufriendo una considerable apretura económica²³.

LOS MECANISMOS DEL COMERCIO CANARIO-BRASILEÑO

Como se ha podido observar, las relaciones canario-brasileñas están forjadas sobre vínculos mercantiles. Por lo tanto, para entender la génesis de estos contactos hemos analizado los diversos tipos de contratos por los que se articula este entramado comercial²⁴.

En este sentido, el acuerdo que mayor número de veces aparece en los protocolos notariales en relación al mercado brasileño son los fletamentos. Y es que para el archipiélago, por su condición marítima y su posición estratégica entre América, África y Europa, este modelo contractual constituyó un medio esencial para la exportación e importación de productos.

Para nuestro periodo de estudio, los barcos portugueses que recalán en Canarias para continuar su travesía hacia Brasil provienen casi en su totalidad de las provincias de Estremadura (54,5%) y Douro Litoral (36,36%)²⁵. Concretamente, los principales puertos de salida en el centro de Portugal son los de Lisboa (36,36%) y Setúbal (18,18%), mientras que en el norte sobresale Matosinhos (27,27%) y en menor medida Oporto y Viana.

No obstante, los puertos portugueses a los que regresaban tras el periplo canario-brasileño no tenían por qué coincidir con los de salida. A este respecto, se percibe una tendencia centralizadora hacia las plazas de Lisboa (55,5%) y Viana (45,5%)²⁶. A su vez, esta polarización está motivada por factores distintos según el puerto. Aunque en los dos destinos se produzca el desembarco de mercancías, en los documentos referidos a Viana se incide en el despacho de los azúcares procedentes de Brasil. Conviene señalar el incremento de las actividades de Viana con el territorio americano durante el dominio español. Además, la presencia constante de maestros de navíos originarios de este puerto en Canarias apunta la alta participación de los hombres del mar del norte de Portugal en el tráfico del vino canario enviado a Brasil. La marina de Viana, habiéndose iniciado en el comercio del azúcar con Funchal, se ejerció y creó intereses alrededor de este producto. Pero cuando decayó la producción azucarera local, este tráfico se volvió hacia Brasil donde los precios más bajos y la abundancia del producto estimulaban las transacciones²⁷.

Por su parte, cuando el final del trayecto es Lisboa, se resalta en este tipo de contratos cómo deben repartirse las ganancias entre los beneficiarios del flete, incluido el armador. En este sentido, la ciudad es una de las principales plazas mercantiles de Europa, donde mercaderes y prestamistas trafican con las mercancías que arriban a su puerto. Serán precisamente estos, comerciantes asentados en este lugar, los que actúen como agentes o de los fletes contratados en Canarias. Así, en un flete pactado en 1626 entre el dueño de navío portugués y el regidor de Tenerife Luis Lorenzo, se estipula que una vez descargado y vendido el azúcar procedente de Brasil en Lisboa, el consignatario ha de sacar los costes por los fletes, seguros y otros gastos; quedándose este con dos tercios de las ganancias y el señor de la embarcación con el tercio restante²⁸.

En este sentido, suele ser habitual que los fletamentos que terminan en Lisboa vayan “por cuenta y riesgo” de un mercader vecino de esta ciudad. Por el contrario, las descargas en Viana normalmente van a cargo del comerciante asentado en Canarias que ha contratado el flete. Este hecho manifiesta una vez más el papel relevante de la capital portuguesa como plaza mercantil, conectando dos rutas comerciales a partir del tráfico azucarero. Por un lado, la ruta atlántica que vincula con las islas Canarias y las costas brasile-

ñas. Y por otro lado, el itinerario europeo por el cual se redistribuye y se comercializa estepreciado producto.

Respecto a los géneros embarcados en Canarias con destino a Brasil, como no podría ser de otra forma, el vino es el principal producto con el que se trata. De esta manera, el caldo canario va a ser cargado en todos los navíos fletados que hemos analizado. Junto a este, sólo en algunos casos se indicará el embarque de brea sin precisar la cantidad que se ha acordado, usando expresiones tan ambiguas como: “y luego todo lo demás que se pueda cargar”²⁹.

Pero lo que nos interesa resaltar es que la cantidad de vino fletado a Brasil oscilaba entre las 10 y 40 pipas, siendo predominante los contratos por una veintena. No obstante, en ocasiones el número de estas partidas podía ser inferior o sobrepasar estas medidas. De este modo, hemos constatado fletes bastantes dispares, en el que se embarcan desde dos pipas y media hasta más de dos centenares.

No es de extrañar estas cantidades tan elevadas de vino embarcado, ya que nos estamos refiriendo al número de pipas estipuladas en cada contrato de fletamento. Es decir, la carga indicada en estos acuerdos no es la mercancía total embarcada en cada navío. Es usual que el maestre o dueño del barco realice varios fletes hasta colmar el porte de la embarcación. Por tanto, si sumamos las pipas estipuladas en todos los conciertos referidos a un determinado navío, la cantidad de este producto embarcado se eleva a una cifra que fluctúa entre las 40 y 80, siendo esta última la moda.

En cuanto al precio del flete, este puede variar según las condiciones estipuladas en el contrato. Un método usual es que se indique el precio a pagar por tonelada, al que habría que añadir el impuesto por avería. Hemos detectado una ligera variación según el puerto de destino. De este modo, si el navío se dirige a Pernambuco el cargador pagaría 90 reales por tonelada, a lo que habría que añadir otros 10 reales en concepto de avería. Sin embargo, si se dirige a Bahía de Todos los Santos, el flete asciende a 125 reales por tonelada y la avería a 12,5 reales. Es decir, un 38,8% y 25% más respectivamente.

Además, en este tipo de acuerdos, se dispone en qué productos se han de intercambiar las pipas de vino que transportan a Brasil. Igualmente, se concreta el precio del flete desde América a Europa, así como el puerto para su descarga. En este sentido, si los caldos canarios van a ser el principal producto exportador hacia el Nuevo Mundo, desde Brasil se importa exclusivamente azúcar.

Es menos frecuente en la documentación que se precise el precio por esta nueva carga, siendo habitual que se indique que todo el beneficio procedido de la venta de vinos se invierta en azúcar. No obstante, a través de las referencias que hemos localizado, se infiere una tendencia hacia un precio medio

por flete de 250 reales la tonelada. Esto es, el doble que por la misma cantidad de caldos canarios.

Otro modelo contractual de fletamento es aquel en el que únicamente se establece la cuantía final por toda la carga, tanto por los suministros de vinos en Canarias como por el embarque de azúcares desde América. En este tipo de acuerdo, el fletador percibe entre 600 y 800 reales por tonelada de vino embarcado, variando la cuantía según el destino de la mercancía, siendo más barato traficar con Bahía que con Río de Janeiro. Esta diferencia en el montante frente al modelo anterior estaría motivada por el hecho de que en el precio estaría incluido no sólo el transporte desde Canarias a las costas brasileñas, sino también el desembarco y despacho de los vinos; así como la carga y transporte de las arrobas de azúcar a Portugal. A este valor, habría que añadir otros gastos derivados de las cargas impositivas. Así, se deduce del acuerdo entre Juan Caldera, señor de un navío portugués surto en Garachico con destino a Bahía, y Cristóbal de Salazar. Este último cargaría 30 pipas de vino a 29 ducados cada una, “que con los demás costos montaron 10.628 reales”³⁰. Por lo tanto, el gravamen impuesto corresponde a un diezmo del valor total del flete.

En otras ocasiones, los propios maestros y dueños de los navíos participan en este negocio. Aunque el contrato se realice bajo la fórmula del fletamento, a veces el acuerdo se comporta como una compañía. Esto es, a cambio del envío de los caldos a Brasil y su intercambio por azúcares, así como por el posterior traslado con la carga hasta Portugal, los transportistas obtendrán una parte de los beneficios emanados de estas operaciones, generalmente un tercio. Con esta actuación, los mercaderes se aseguran la máxima rentabilidad en este negocio, ya que los navegantes también estarán interesados en que las transacciones en América sean lo más provechosas posibles.

Efectivamente, otro de los mecanismos que se desarrollaron en torno al comercio canario-brasileño fue la creación de compañías. A este respecto, Santaella Stella ha expuesto que con la expansión del mercado brasileño y del movimiento mercantil en dirección a la Plata, se organizaron compañías canarias de comercio del vino local. Ejemplo de eso es la formada en Garachico en 1601. Tal compañía, válida por seis años, y con capital inicial de doce mil ducados, fue registrada a nombre de Ventura de Frías Salazar, Cristóbal de Salazar Frías y Pedro Lobo³¹.

En otras ocasiones, los tinerfeños compran navíos lusos, bien una parte o toda la embarcación. Así, Cristóbal Álvarez, vecino de Oporto y estante en Tenerife, vendió la octava parte de una carabela al regidor Melchor López Prieto por valor de 1800 reales. Dicha cantidad fue pagada “en dinero de contado y en tantas pipas de vino encascadas y despachadas de todos los costos para Brasil”³².

A través de los contratos de fletamento hemos desarrollado los mecanismos estrictamente económicos por los que se rige el comercio canario-brasileño. A partir de este tipo de documentación hemos comprobado con qué mercancías se trafican, tanto las que se transportan de las islas al Brasil como por las que se intercambian y envían a Portugal. Del mismo modo, se ha podido apreciar la cantidad y el valor real de los productos comercializados, así como los beneficios que podrían obtenerse de este negocio.

No obstante, para comprender de manera global este sistema comercial debemos profundizar en la red mercantil a la que pertenece. Es decir, conocer los vínculos e intereses entre los comerciantes —asentados tanto en Canarias como en Portugal y Brasil— que participan en este mercado. A este respecto, las cartas de crédito nos aportan información relevante para desentrañar el tejido socioeconómico que tratamos. Este documento parte con el objetivo siguiente: mercaderes residentes en Portugal envían esta misiva a comerciantes de Canarias con la orden de embarcar vinos para Brasil. A su vez, este acuerdo puede complicarse e involucrar a terceras personas, librándose el coste de las mercancías sobre otro individuo. Un ejemplo de esta articulación lo encontramos en una carta de un maestre de navío surto en Santa Cruz, en la que señala que por cuanto varios mercaderes residentes en Lisboa —y por cuya orden viaja la embarcación— le dieron una carta de crédito sobre Pedro Huesterlin, vecino de Tenerife, para que cargase veinte pipas de vino para llevarlos a Brasil. El coste se libró sobre un comerciante de Sevilla y el dicho crédito lo abonó Juan Gosquer, mercader de Lisboa. En virtud de este crédito, el regidor Gaspar Yáñez Delgado le vendió ochenta de las pipas solicitadas por un valor total de 1600 ducados y dio letra de cambio sobre el citado mercader andaluz³³.

Igualmente relevante son los poderes otorgados por mercaderes y miembros de la élite local para el cobro de deudas a liquidar en Brasil. A este respecto, los comerciantes asentados en Canarias aprovechan la estancia de navíos portugueses con destino a esta región de América para ordenar a través de los maestros la percepción de deudas pendientes, generalmente en relación con alguna partida de vinos anteriormente enviada a tierras brasileñas y cuyos beneficios aún no han sido remitidos. Así, Juan Villón, mercader asentado en La Laguna, otorgó un poder al dueño de un navío portugués surto en Santa Cruz con destino a Bahía de Todos los Santos para que liquidase de Juan López Rivero, estante en este puerto, la cantidad de 1075 reales. Los cuales debía por el valor de tres pipas de vino a 280 reales cada una, más un recargo en torno al 25%.

LOS COMERCIANTES

Una vez tratado los aspectos formales del comercio entre Canarias y Brasil, debemos resaltar quiénes eran los comerciantes encargados de vertebrar este mercado desde el archipiélago. En cuanto a la nacionalidad se refiere, la comunidad portuguesa asentada en las islas va a ser quien participe en mayor medida en esta ruta atlántica. En este sentido, el 45% de los comerciantes que tratan con Brasil tienen un origen luso³⁴. Seguidamente, participan con un 33% los propios insulares y un 25% corresponde a otros grupos extranjeros que asimismo intervienen en esta actividad.

El predominio portugués debe entenderse dentro de una estrategia mayor. Esto es, el comercio canario-brasileño está integrado en un sistema atlántico en el que intervienen mercancías y personas de Europa, África y América. Pero para que este dispositivo fluya debe existir una red social bien establecida, en las que se establezcan lazos de dependencia entre individuos asentados en las principales plazas internacionales. Más aún durante el periodo de la unión ibérica, momento en que la diáspora portuguesa se extiende con más ahínco fuera de su propio país. Estableciéndose estos desde Flandes hasta la América española, pasando por Canarias. Por tanto, el archipiélago se convertirá en un territorio determinante para el desarrollo de este eje comercial.

Desde que se gesta la unión en 1580 aumentará considerablemente el número de portugueses que se asentará en las islas, por lo menos hasta mediados del siglo XVII. Estos lusos se integrarán en la sociedad que les acoge, a la vez que mantendrán contactos con miembros de su comunidad en el extranjero. Esta dualidad en el mecanismo de arraigo se observa en el hecho de que miembros de este colectivo llegan a formar parte de la oligarquía insular y a ocupar cargos públicos, sin perder los vínculos con otros compatriotas en el exterior ni dejarán de participar en este entramado mercantil, en el que se incluye el comercio con Brasil.

Dentro de este grupo de portugueses miembros de la élite tinerfeña y que participan en este negocio podemos mencionar a los regidores Luis y Andrés Lorenzo, el capitán Tomás Perera de Castro o al almojarife Gaspar Gómez de Acuña. Pero también intervienen mercaderes lusos vecinos de la isla, como Manuel González de Oliveira, Diego López de Vergara o Antonio Díaz Moura³⁵. No obstante, todos participan de la misma manera. Estos individuos serán los encargados de enviar las mercancías a Brasil desde Canarias, pero siendo sus agentes en Portugal los encargados de percibir los beneficios de estas transacciones. Esta ruta comercial formará una red parental, en la que miembros de la propia familia serán los consignatarios en las distintas plazas. De este modo, el hermano del citado Manuel Gómez de Oliveira será su administrador en Oporto. En el caso de que estos representantes no sean estrictamente parientes, se advierte unos vínculos continuos y

duraderos en el tiempo que indican una percepción del concepto familia más amplio. Así, serán agentes habituales de los hermanos Perera de Castro los mercaderes Cristóbal Rodríguez en Oporto y Diego Rodríguez en Lisboa.

Igualmente ocurre en el territorio brasileño. Conocido es el caso del regidor Cristóbal de Salazar y su hermano Ventura. Pero encontramos otros ejemplos como el sobrino de Gaspar Gómez de Acuña, que se asienta en Pernambuco. Estos miembros de la familia se encargarán de asegurar el correcto funcionamiento del negocio en unas tierras tan lejanas y tan provechas creando un nuevo vínculo desde Brasil. Además, la relevancia de este comercio se detecta en el hecho de que parientes de estos comerciantes viajan con el flete a los puertos brasileños³⁶.

Por su parte, los canarios que comercializan con este territorio americano destacan por ser en su mayoría miembros de la oligarquía que ostentan cargos públicos, principalmente regidores. Un paradigma es Diego de Argumedo, recaudador mayor de las rentas de Canarias, el cual es partícipe de esta red socioeconómica en tanto que trata con influyentes portugueses en Canarias, como Luis Lorenzo o Tomás Perera de Castro. Pero sobre todo porque gestiona una parte significativa del comercio canario con Portugal y sus colonias. Así, indicará a su agente en Lisboa, Adrián de Anguten, que cobre en su nombre lo que se le debiere “en todo Portugal y Brasil”, como letras, azúcares, etc.³⁷.

En cuanto a los otros grupos extranjeros, hemos localizado diversas comunidades que intervienen en el comercio canario-brasileño, como genoveses, franceses o ingleses. Pero serán los flamencos los que tengan un papel preponderante. Estos, desde finales del siglo XV venían interviniendo en la cultura azucarera de Madeira y Canarias, ampliaron sus negocios en Brasil.

Es sabido que desde Flandes se transporta textiles a Canarias y que en estos años se exporta hacia dicho país parte de la producción vinícola. En Tenerife, uno de los flamencos más solicitados en este comercio, actuando a veces como prestamista del Cabildo, fue Pedro Huesterlin —junto con Nicolás de Bute o Pedro Blanco. A su vez estaba ligado al emergente comercio brasileño, como surtidor de azúcar a Europa. Huesterlin cargará vinos a Bahía de Todos los Santos en nombre de dos flamencos asentados en Lisboa desde 1585 a 1589. Precisamente en 1588 Juan Inglés, maestre de la nao llamada Santa María de Burgo, surta en el puerto de Santa Cruz y preparada para hacer viaje con licencia real a Brasil, afirmó que por orden de Julián del Court, Juan de Boys y Francisco Lorenzo de Porto, mercaderes residentes en Lisboa, le dieron una carta de crédito sobre Pedro Huesterlin para que le diese carga de vinos para llevarlos a Brasil. Asimismo, fueron testigos los comerciantes flamencos Pedro Blanco y Pascual Leardín³⁸.

1640: ¿EL FINAL DE LAS RELACIONES?

Es cierto que, si bien en el primer cuarto del Seiscientos se produce el cenit de la exportación del vino, a continuación se despliegan una serie de medidas en torno a mediados de siglo —en paralelo con la fractura con Portugal— que va a fomentar la producción portuguesa en detrimento de la canaria y frenará la exportación de estos caldos a Brasil. Desde un nuevo gravamen del 26% a la llegada a su destino fijado en 1630 por el Consejo de Portugal, la creación de la Compañía brasileña y la prohibición del tráfico a Indias en 1649 hasta las Actas y Leyes de navegación inglesas entre 1651 y 1663.

No obstante, al analizar otras fuentes distintas a las propiamente mercantiles, como las informaciones de solterías y viudedades, se deduce que tal fractura no fue tan tajante, por lo menos en cuanto a las relaciones sociales se refiere. Durante todo el siglo XVII —concretamente entre 1622 y 1697— se realizan en Canarias doce solicitudes en relación a portugueses que en algún momento de sus vidas habían recalado en Brasil, tramitándose la mitad de los expedientes a partir de 1640. Si bien es verdad que en algunos se precisa que la estancia se produce en tiempos de la unión, según avancen los años, esta particularidad va a ir desapareciendo. En fechas tan próximas como la de 1661 se elabora ya el primer informe en el que el solicitante, de dieciocho años, indica a este respecto “que con doce años se fue a Brasil”, por lo que su travesía comenzó años después de la Restauración³⁹.

Por lo tanto, se concluye que si bien hay un distanciamiento en las relaciones mercantiles entre ambos territorios, no sucede lo mismo en los flujos socioeconómicos. Es decir, lo que acontece es un reajuste de intereses en el espacio atlántico, en el que Brasil y Canarias seguirán siendo escalas imprescindibles e interconectadas en este sistema marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFARO HARDISSON, Emilio: “Documentos sobre Brasil en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (1550-1636)”, en *Revista de Historia de Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, núm. 187, 2005, pp. 275-315.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando Jesús: *Portugal en la monarquía hispánica (1580-1640), Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal católico*, Madrid: Universidad Complutense, 1987.
- CARDIM, Pedro: “Los portugueses frente a la monarquía hispánica”, en *La monarquía de las naciones: patria, nación y naturaleza en la monarquía de España*, Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2004, pp. 355-384.
- CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros, 1977.
- FAJARDO SPÍNOLA, Francisco: “Portugueses en Canarias en el siglo xvii. Una relación de 1626”, en *XV Coloquio de Historia Canario-Americana (2002)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2004, pp. 310-320.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín: “La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612)”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1978, pp. 261-282.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y VIEIRA, Alberto: “El sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico ibérico”, en *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Coloquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, t. I, 1996, pp. 203-232.
- LOBO CABRERA, Manuel y TORRES SANTANA, Elisa: “La Palma y Brasil: Relaciones comerciales, 1600-1650”, en *As Ilhas e o Brasil*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2000, pp. 171-194.
- LUXÁN MENÉNDEZ, Santiago de: *La revolución de 1640 en Portugal, sus fundamentos sociales y sus caracteres nacionales: El Consejo de Portugal, 1580-1640*, Madrid: Universidad Complutense, 1988.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Cedulario de Canarias*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1970.
- PACCA DE ALMEIDA WRIGHT, Antonia Fernanda y SANTAELLA STELLA, Roseli: “As Canarias como eixo na conexao comercial do Brasil ao Prata”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1994, pp. 289-305.
- *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias, 2001.
- PÉREZ VIDAL, José: “Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su contenido”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, núm. 14, 1968, pp. 41-106.
- RODRÍGUEZ YANES, José Miguel: “El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos xvi y xvii”, en *Revista de Historia de Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, núm. 187, 2005, pp. 205-224.
- VALLADARES RAMÍREZ, Rafael: *Felipe IV y la Restauración de Portugal*, Málaga: Algazara, 1994.
- “Brasil: de la unión de Coronas a la crisis de Sacramento (1580-1680)”, en *Acuarela de Brasil, 500 años después: Seis ensayos sobre la realidad histórica y económica brasileña: II Coloquio Internacional de Historia de América, Salamanca 10-12 de noviembre de 1999*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2000, pp. 23-36.

- “Las dos guerras de Pernambuco: la armada del conde da Torre y la crisis del Portugal hispánico (1638-1641)”, en *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2006, pp. 33-66.
- VILA VILAR, Enriqueta: “Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1978, pp. 285-300.
- “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, t. XXX, 1979, pp. 557-599.
- VIÑA BRITO, Ana: “Las relaciones Canarias-Brasil antes de la unión de los Reinos ibéricos”, en *Politeia: história e sociedade*, Brasil: Revista do Departamento de História da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, vol. VII, núm.1, 2007, pp. 143-161.
- SANTAELLA STELLA, Roseli: “As Ilhas Canárias nos Registos do Brasil Quinhentista”, en *XI Coloquio de Historia Canario-Americana (1994)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. III, 1996, pp. 57-76.
- “Integração do Brasil no comercio das ilhas atlânticas durante a união peninsular”, en *Actas da História das Ilhas Atlânticas (Arte, Comércio, Demografia, Literatura)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, vol. I, 1997, pp. 303-319.
- SANTOS, Ricardo Evaristo dos: *El Brasil filipino: 60 años de presencia española en Brasil (1580-1640)*, Madrid: Mapfre, 1993.
- SERRA RÁFOLS, Elías: *Los portugueses en Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, 1941.

NOTAS

- ¹ Fernando Jesús Bouza Álvarez: *Portugal en la monarquía hispánica (1580-1640), Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal católico*, Madrid: Universidad Complutense, 1987.
- ² Santiago de Luxán Menéndez: *La revolución de 1640 en Portugal, sus fundamentos sociales y sus caracteres nacionales: El Consejo de Portugal, 1580-1640*, Madrid: Universidad Complutense, 1988; Rafael Valladares Ramírez: *Felipe IV y la Restauración de Portugal*, Málaga: Algazara, 1994; Pedro Cardim: “Los portugueses frente a la monarquía hispánica”, en *La monarquía de las naciones: patria, nación y naturaleza en la monarquía de España*, Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2004, pp. 355-384.
- ³ Ricardo Evaristo dos Santos: *El Brasil filipino: 60 años de presencia española en Brasil (1580-1640)*, Madrid: Mapfre, 1993.
- ⁴ Rafael Valladares Ramírez: “Brasil: de la unión de Coronas a la crisis de Sacramento (1580-1680)”, en *Acuarela de Brasil, 500 años después: Seis ensayos sobre la realidad histórica y económica brasileña: II Coloquio Internacional de Historia de América, Salamanca 10-12 de noviembre de 1999*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2000, pp. 23-36; Rafael Valladares Ramírez: “Las dos guerras de Pernambuco: La armada del conde da Torre y la crisis del Portugal hispánico (1638-1641)”, en *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2006, pp. 33-66.
- ⁵ Roseli Santaella Stella: “As Ilhas Canárias nos Registos do Brasil Quinhentista”, en *XI Coloquio de Historia Canario-Americana (1994)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. III, 1996, pp. 57-76; Roseli Santaella Stella: “Integração do Brasil no comercio das ilhas atlânticas durante a união peninsular”, *Actas da História das Ilhas Atlânticas (Arte, Comércio, Demografia, Literatura)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, vol. I, 1997, pp. 303-319; Antonia Fernanda Pacca de Almeida Wright y Roseli Santaella Stella: “As Canarias como eixo na conexão comercial do Brasil ao Prata”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1994, pp. 289-305.
- ⁶ Antonia Fernanda Pacca de Almeida Wright y Roseli Santaella Stella: *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias, 2001.
- ⁷ Elías Serra Ráfols: *Los portugueses en Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, 1941; José Pérez Vidal: “Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su contenido”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, núm. 14, 1968, pp. 41-106.
- ⁸ Enriqueta Vila Vilar: “Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1978, pp. 285-300; Enriqueta Vila Vilar: “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, t. XXX, 1979, pp. 557-599.
- ⁹ Manuel Lobo Cabrera y Elisa Torres Santana: “La Palma y Brasil: relaciones comerciales, 1600-1650”, *As Ilhas e o Brasil*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2000, pp. 171-194; Rodríguez Yanez, José Miguel: “El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos XVI y XVII”, en *Revista de Historia de Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, n. 187, 2005, pp. 205-224; Emilio Alfaro Hardisson: “Documentos sobre Brasil en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (1550-1636)”, en *Revista de Historia de Canarias*, La Laguna: Universidad de La Laguna, n. 187, 2005, pp. 275-315; Ana Viña Brito: “Las

- relaciones Canarias-Brasil antes de la unión de los Reinos ibéricos”, en *Politeia: história e sociedade*, Brasil: Revista do Departamento de História da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, vol. VII, núm.1, 2007, pp. 143-161.
- ¹⁰ Procedentes de los fondos del Archivo Histórico Diocesano de La Laguna y del Archivo Histórico Diocesano del Obispado de Canarias.
- ¹¹ Las fechas en que se comienzan a tramitar son algo tardías, siendo la primera del año 1612.
- ¹² Francisco Fajardo Spínola: “Portugueses en Canarias en el siglo XVII. Una relación de 1626”, en *XV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2002), Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2004, pp. 310-320.
- ¹³ Agustín Guimerá Ravina: “La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612)”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, t. I, 1978, p. 264.
- ¹⁴ Concretamente, 1587-1588, 1603-1604 y 1625-1626. La elección de estos últimos, estuvo condicionada por ciertos sucesos históricos que pudieron haber matizado nuestras aportaciones.
- ¹⁵ Agustín Guimerá Ravina y Alberto Vieira: “El sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico ibérico”, en *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Coloquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, t. I, 1996, p. 207.
- ¹⁶ Ana Viña Brito: Op. cit., p. 144.
- ¹⁷ Santaella Stella, Roseli: “Felipe II y Brasil”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (1998)-VIII Congreso de la Asociación Española de Americanistas, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2000, p. 869.
- ¹⁸ Morales Padrón, Francisco: *Cedulario de Canarias*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispánico-americanos, 1970, p. 102.
- ¹⁹ Ana Viña Brito: Op. cit., p. 149.
- ²⁰ José Miguel Rodríguez Yanes: Op. cit., pp. 205-206.
- ²¹ Alejandro Cioranescu: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros, t. II, 1977, p. 462; Lobo Cabrera, Manuel y Torres Santana, Elisa: Op. cit., p. 173.
- ²² Enriqueta Vila Vilar: “Las Canarias como base de aprovisionamiento... Op. cit., pp. 286-287.
- ²³ José Miguel Rodríguez Yanez: Op. cit., p. 220.
- ²⁴ A este respecto, la documentación notarial es la más prolífera en cuanto a cuestiones mercantiles se refiere.
- ²⁵ De un total de once escrituras localizadas.
- ²⁶ En nueve registros sobre fletamentos se menciona el puerto de destino.
- ²⁷ Antonia Fernanda Pacca de Almeida Wright y Roseli Santaella Stella: *Canarias y Brasil en la ruta atlántica...* Op. cit., p. 229.
- ²⁸ AHPST, leg. 2279, fº 792.
- ²⁹ AHPST, leg. 1172, fº 100.
- ³⁰ AHPST, leg. 2279, fº 793v.
- ³¹ Antonia Fernanda Pacca de Almeida Wright y Roseli Santaella Stella: *Canarias y Brasil en la ruta atlántica...* Op. cit., p. 203. El primero aportó seis mil ducados, el segundo cinco mil y el tercero contribuyó con el millar restante.
- ³² AHPST, leg. 2105, fº 366v.
- ³³ AHPST, leg. 670, fº 324.
- ³⁴ De una muestra de veinticuatro individuos, once son portugueses.

- ³⁵ El censo inquisitorial de 1626 indica que, al igual que otros comerciantes, Antonio Díaz Moura “tiene una tienda de lienzo y mercaderías y recibe mercaderías de Portugal y carga vinos para el Brasil”. AMC, Inq., LXV-6.
- ³⁶ En el contrato de fletamento que realiza Diego López de Vergara a Brasil, en el que se incluye el regreso a Viana, se especifica que en este viaje tiene que ir su hermano Jerónimo. AHPST, leg. 271, fº 463.
- ³⁷ AHPST, leg. 2104, fº 80.
- ³⁸ AHPST, leg. 670, fº 324.
- ³⁹ Informaciones de solterías y viudedades, 1661. AHDSCLL, Fondo Histórico Diocesano, leg. 01.