

LA PALMA Y LOS MERCADOS
DEL ÁFRICA NEGRA
1600-1640

POR

MANUEL LOBO CABRERA

y

ELISA TORRES SANTANA

La proximidad del archipiélago canario al continente africano propició que desde el primer momento, una vez que los nuevos pobladores se asentaron en las islas, se iniciara una actividad sin precedentes en las aguas y tierras cercanas, pues a la pesca se une el tráfico y el negocio, amén de la búsqueda de imponer un seguro de defensa. De este modo se desarrollará durante siglos un activo tráfico humano y un incesante trato mercantil entre ambas orillas.

En una primera fase el objetivo estuvo marcado por la pesca, combinada con las cabalgadas en la vecina costa africana, siguiendo el ideal de la reconquista que se había mantenido durante siglos para luchar contra el infiel y esclavizarlo, con el objetivo de conseguir su conversión al cristianismo. A este ideal cristiano se unió bien pronto el objetivo mercantil en aras a hacer lucrativo este tráfico. Berbería se convirtió así en el blanco de los isleños, que desde el siglo xv se estableció como una zona aneja a las islas y en una tierra de promisión donde hacer negocios. Para ello se organizaban cabalgadas, operación que permitía que al grito de guerra se desembarca-

ra en la costa y se cogiera todo lo que se encontrara en el camino, hombres, animales, y otro botín cualquiera que los expedicionarios pudieran hallar en los aduares de los moros, consumado todo esto en muy poco tiempo. Como resultado de este primer acto se organizaban los rescates, ahora en son de paz pero también en suelo africano, para intercambiar a las presas más importantes por otros artículos e incluso por esclavos negros¹. Sin embargo, pese a lo lucrativo de tales operaciones, los esclavos moros no eran los más idóneos para el trabajo que demandaba la nueva industria implantada en las islas tras la conquista, entre otras cosas por su carácter indómito, por lo cual se pusieron los ojos en la zona de Cabo Verde y Guinea, donde se podían conseguir esclavos negros, más aptos para el trabajo que conllevaban las operaciones que se llevaban a cabo en los ingenios azucareros. Sin embargo, esta zona entraba dentro de la influencia de la corona portuguesa, tal como se le había reconocido por los distintos tratados pactados entre Castilla y Portugal, por lo cual los isleños tropezaron con la oposición lusitana.

En un primer momento se acudía a comprar los esclavos al archipiélago de Cabo Verde, que se había convertido en una factoría esclavista de primer orden en el Atlántico, o simplemente a los mercaderes portugueses que recorrían con su humana mercancía las distintas islas del archipiélago, aunque también hay que indicar que con Cabo Verde se mantuvo un intenso comercio fraudulento que se legalizaba solamente en caso de necesidad. Sin embargo, los canarios, ávidos de ganancia, pusieron sus ojos en el origen mismo de la cantera humana, y se atrevieron a organizar expediciones para, a cambio de quincallería y otros artículos como el vino y la brea, ir directamente a rescatar esclavos, con el objetivo de obtener mayor beneficio al exportarlos desde allí con destino a América, pero automáticamente fueron denunciados por el rey de Portugal, quien merced a las gestiones diplomáticas que realizó ante la corte española consiguió que en 1564 Felipe II nom-

¹ Sobre el particular, vid. RUMEU DE ARMAS, A., *España en el África Atlántica*, Madrid, y LOBO CABRERA, M., *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Santa Cruz de Tenerife, 1982.

brara un juez pesquisador con residencia en Canarias para todo lo tocante a los viajes a Guinea y costa de Magarabomba, prohibiendo así este comercio fraudulento². A partir de aquí los isleños siguen practicando esta actividad mercantil, pero después de la mentada fecha solicitan licencia y pagan los derechos correspondientes a la hacienda portuguesa. Lo lucrativo de la trata hizo que tal actividad no se abandonara, pues los esclavos obtenidos eran colocados en las islas, vendidos en los mercados europeos o exportados hacia el continente americano, donde obtenían mayor rendimiento, así que una vez que los territorios portugueses pasan a depender del rey de España, en la persona de Felipe II, la zona de actuación de los canarios se amplía desde Guinea hasta Angola, enviando expediciones en dirección hasta aquella zona, que se mantienen hasta al menos 1640, fecha en que los territorios portugueses declaran su independencia, y se entra en una fase bélica que hace que todo este tráfico se vaya al traste. Así fue hasta 1640, y en colaboración con los mercaderes y marinos portugueses la intervención de Canarias en la trata fue importante. De tal modo que las ciudades de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma fueron centros de iniciativas mercantiles de este tipo, a la vez que mercados internacionales de esclavos. A partir de la interrupción de la trata (1640-1651), y en asientos posteriores, Canarias deja ya de tener importancia en este ramo, ni siquiera por el paso de los navíos por sus costas. Por otra parte, también se ha demostrado que durante el asiento de Grillo-Lomelín (1663-1674) desaparece definitivamente el complejo portuario Sevilla-Lisboa-Canarias como estación obligada entre la Península y la costa atlántica de África en el tráfico esclavista³.

Las islas, sin embargo, no participan por igual en todo este intenso tráfico que se mantiene con la costa africana desde el siglo XV; así, mientras para los negocios y expediciones con

² LOBO CABRERA, M., «Viajes canarios a Guinea», *In memoriam Vice-Almirante A. Teixeira da Morta*, Lisboa, 1989, t. II, pp. 129-153; CIORANESCU, A., *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, pp. 33-39.

³ VEGA FRANCO, M., *El tráfico de esclavos con América*, Sevilla, 1984.

Berbería son más proclives las islas más orientales con la participación de hombres y autoridades, aunque también participan, pero en menor intensidad, los de Tenerife y La Palma, en los tratos con el África negra la actividad se centra en las Canarias realengas, en realidad porque tenían algunos de los artículos que se demandaban en las costas del continente, principalmente vino y brea. De este modo, los cosecheros de Gran Canaria, Tenerife y La Palma no sólo colocaban así parte de sus cosechas, sino que además con el rendimiento obtenido por la venta o trueque de los caldos participaban indirectamente en la trata.

Esta situación se comprueba cotejando la documentación portuguesa relativa a los navíos canarios que se dirigían a la costa de África, a los cuales se les obligaba primero a ir a Santiago de Cabo Verde, según un albalá real de 1609⁴; en efecto, ese mismo año entraban en aquel archipiélago cuatro navíos procedentes de Canarias cargados de vinos y brea, y en 1610 llegaban diez nuevas embarcaciones⁵. Aunque en los registros de entrada se indicaba que los navíos procedían de Canarias, en muchas ocasiones los mismos hacían escala en las islas en su ruta desde la Península Ibérica, convirtiendo al archipiélago en un punto casi obligatorio de escala para aquellos navíos, al tener que cargar allí el vino con el que se pretendía negociar en África.

1. LA PALMA Y ÁFRICA: COMIENZOS DE UN COMERCIO

La Palma no quedó fuera de este circuito, sino todo lo contrario, pues tanto directa como indirectamente sus habitantes traficaron con África, bien enviando sus productos con gentes de las islas que hacían viajes de ida y vuelta, como habilitando sus puertos como base de operaciones para aquellos navíos que procedentes de los puertos portugueses y andaluces se dirigían al continente africano y necesitaban el vino isleño

⁴ MADEIRA SANTOS, M. E., *Historia Geral de Cabo Verde*, Lisboa-Praia, 1995, t. II, p. 34.

⁵ *Ídem*, pp. 40-41.

para hacer sus negocios. Muchos de estos navíos tenían en su itinerario una travesía más larga, pues una vez cambiaban el vino por esclavos, éstos eran llevados a los puertos brasileños y antillanos. A todo esto ayudó la abundancia y calidad de los vinos palmeros, que desde muy pronto ganaron en cantidad, aprecio y calidad. Gracias a los mismos mantuvo intensas relaciones con las islas de Cabo Verde y Santo Tomé, pero especialmente con las costas de Guinea y con Angola.

Las relaciones de La Palma con Cabo Verde y Santo Tomé se inician desde la primera mitad del siglo XVI, período de importante tráfico con aquella zona, primero porque le permitía surtir de mano de obra esclava, tal como se comprueba a través de las partidas bautismales que se registran en Santa Cruz de La Palma, a partir de 1564, y segundo porque algunos miembros del consistorio isleño señalan, entre ellos el regidor don Juan de Alarcón, que los vinos que iban a Brasil, Cabo Verde, Guinea y Angola eran la principal granjería que tenía la isla de La Palma, porque era su única salida⁶. Los negocios de La Palma con Cabo Verde se remontan al siglo XVI, y más en concreto a partir de 1530, aunque la mayor información que tenemos corresponde a la fecha posterior al año 1553, en que la isla fue asaltada por los franceses e incendiados sus archivos. En los protocolos posteriores a esa fecha se comprueba la abundancia de noticias relativas a tal trato, en donde castellanos y extranjeros de distintos puntos de Europa fletan naves con destino a aquel archipiélago, con el objetivo principal de conseguir esclavos, aunque también se traían otros artículos como sebo y sal principalmente, así en 1557 se constaba el fletamento de un navío que se carga con vino para llevar a Cabo Verde. En años posteriores, y en la primera mitad del siglo XVII, el tráfico con aquella zona continúa tal como hemos estudiado en otro lugar⁷.

⁶ VILA VILAR, E., «Las Islas Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses», *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas, 1978, t. I, p. 286.

⁷ LOBO CABRERA, M., y F. BRUQUETAS DE CASTRO, «Viajes y negocios de La Palma a Cabo Verde (1600-1650)», *XII Coloquio de Historia Canario-Americana* (1996), Las Palmas de Gran Canaria.

Los negocios con Santo Tomé comienzan también en ese mismo siglo xvi, en colaboración con maestros y tripulaciones portuguesas que ayudan a evadir el control de las autoridades lusitanas; así, en 1554 un portugués vecino de Távila fleta su carabela a Juan de Monteverde, para que pueda cargar y llevar para Santo Tomé 27 toneladas de vino, que le entregaría en aquella isla previo el pago del flete correspondiente⁸.

El tráfico con Guinea, al menos desde La Palma y en relación a esa centuria, se comienza a organizar a partir de finales del siglo xvi, en que esta zona desbanca ya a las islas de Cabo Verde, tan transitadas otrora, mientras que el comercio con Angola se concentra en la primera mitad del siglo xvii. El vino palmero seguía siendo el objetivo de tales negocios, pues en la costa de Guinea era muy aceptado por los reyezuelos, de tal manera que el algodón de Cabo Verde, el hierro de Europa y el vino de Canarias se convirtieron en los principales artículos de trueque por esclavos en aquella costa. Estos caldos determinaron que desde finales del xvi e inicios del xvii la creación de un circuito de vital importancia, que transformó al archipiélago canario en un punto casi obligado de escala para los navíos procedentes de la Península Ibérica, no quedando La Palma al margen de dicho circuito. En efecto, ya en 1598 encontramos la constitución de una compañía entre mercaderes, uno de los cuales es vecino de Lisboa, con la aportación de 7.500 reales de capital para llevarlos a Guinea, invertidos en artículos de quincallería y tejidos, muy al uso portugués, más 2.500 reales en vino, y a cambio de ello rescatar todos los esclavos que pudieran y traerlos a la isla de La Palma⁹. Estos viajes directos a Guinea hicieron protestar a las autoridades y vecinos de Cabo Verde, que veían cómo se les escapaba el negocio, por lo cual el rey acordó mediante una provisión dictada en 1609 que los navíos de Castilla y de Canarias que fuesen a hacer rescates a la costa de Guinea de-

⁸ AHILP, Domingo Pérez, caja núm. 4, f. 847r.

⁹ AHILP, Tomás González, caja núm. 7, f. r. Al final de la compañía, que está organizada para un solo viaje, partirán el beneficio y ganancia a medias, porque mientras uno pone capital otro pone dinero y trabajo al viajar con la mercancía a Guinea.

bían ir primero a despachar a Santiago de Cabo Verde, donde declararían los registros y licencias que llevasen para tales tratos¹⁰. Sin embargo, tal normativa no se cumplió, pues todavía en 1619 los vecinos alegaban que mientras a aquellas islas no llegaba ningún navío habían visto que varios se dirigían directamente a Guinea.

2. VIAJES EN EL SIGLO XVII

En este período, al menos en lo que media desde el comienzo del siglo hasta 1640, fecha de la independencia portuguesa, los negocios que se organizan en La Palma para el trato con Guinea y Angola aumentan. La zona de Guinea es genéricamente muy amplia, y tal como se reseña en la documentación es difícil conocer los sitios exactos donde se van a conseguir los esclavos; sin embargo, los navíos que partían de la isla iban preferentemente, según se señala en las distintas escrituras, a los Ríos Grandes de Guinea, o Ríos de Guinea, refiriéndose a la zona del río Gambia, río Grande o río de Santo Domingo, lugares donde los negros colocaban sus chozas dentro de una pequeña área, y donde los armadores rescataban con los reyezuelos de las almadías de negros, conocido también como zona de Cacheu¹¹, aunque Valentín Fernández la diferenciaba de la zona anterior; así, dice «Em fronte deste esteyro deste ryo de Sam Domingos contra a banda do sul esta hua terra que se chama Catscheo e tem rey sobre sy...»¹². El hecho de que esta zona de África gozara de cierta preferencia por los isleños y españoles en general, que perseguían enviar esclavos de esta zona a Indias bien directa-

¹⁰ MADEIRA SANTOS, M. E., *op. cit.*, t. II, p. 50.

¹¹ MONOD, Th.; TEIXEIRA DA MORA, A., y R. MAUNY, *Description de la côte occidentale d'Afrique (Senegal au Cap. de Monte, Archipels) par Valentín Fernandes (1506-1510)*, Bissau, 1951, pp. 162-169. Según estos autores, Cacheu es el río Cacheu actual, cuyo nombre inicial fue Santo Domingo, y así se mantuvo hasta el siglo XIX.

¹² *Códice Valentim Fernandes*, Lisboa, 1997, ed. de J. PEREIRA DA COSTA, p. 96.

mente o a través de La Palma, se debía a que los esclavos de Guinea eran preferidos frente a los de otras zonas por su laboriosidad, alegría y adaptabilidad ¹³.

Los viajes a esta zona se realizan entre 1607 y 1640, aunque la mayor proporción se concentran en la década de los años diez y de los veinte. El tráfico con Guinea, por tanto, no podemos decir que fuera intenso ni duradero; no obstante, la concentración de los viajes realizados en pocos años permite hablar de cierta intensidad.

Sin embargo, da la sensación que la mayor parte de los negocios se realizan directamente en Santa Cruz de La Palma, ciudad donde se fletan los navíos y se realizan las operaciones de crédito para invertir en las pipas de vino necesarias para los intercambios en la costa africana, en colaboración con los portugueses, pues gran parte de este tráfico se organizó a base de una cooperación luso-canaria que siguió siendo estrecha durante algunos años, tal como acontecía en otras islas del archipiélago ¹⁴. Además, durante algunos años residió en La Palma un delegado del contador mayor de Cabo Verde y Ríos de Guinea, lo que facilitaba que muchos navíos procedentes de Lisboa recalasen en la isla para solicitar licencia. En efecto, en 1612 el alférez general y regidor de la isla, Francisco Valle, por poder que tenía de Juan Soero, caballero hidalgo de su majestad y arrendador del contrato de Cabo Verde y Ríos de Guinea, otorgaba licencia para sacar esclavos de la costa y Ríos de Guinea, entre ellas la que dio al maestre de carabela Francisco Gómez, vecino de Lisboa, y a Gaspar Carnero, natural de Santaren ¹⁵.

Desde La Palma los navíos se dirigen a Guinea, donde rescatan y vuelven con la mercancía, o por el contrario desde aquella zona parten con destino a Sevilla y Portugal o al con-

¹³ BOWSER, F., *El esclavo africano en el Perú colonial, 1524-1650*, México, 1977, p. 62.

¹⁴ CIORANESCU, A., *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, p. 38.

¹⁵ AHILP, Simón de Echaide, caja núm. 3, ff. 121r y 122r. Gaspar Carnero actúa en nombre de Duarte López y Juan Méndez, moradores en Guinea.

tinente americano, tanto a Brasil como a las Indias castellanas. Otras veces no sabemos la fecha en que el viaje se realizó, sino sólo la de retorno, ya que en la documentación se indica que el navío acaba de regresar de Guinea con carga de esclavos, que se pone inmediatamente a la venta, y por ello se realizan los pagos y transacciones pendientes de cuando se organizó la expedición.

Los viajes a Guinea se acercan a la veintena, con una mayor concentración en los años que median entre 1612 y 1629. A partir de esa fecha Guinea pierde importancia a favor de Angola, que se convierte en la principal fuente suministradora de esclavos con destino a Indias. Estos viajes en muchos casos partían desde la Península, tocaban en La Palma y antes de dirigirse a Guinea pasaban por Cabo Verde, aunque no era lo habitual; de hecho, de los contabilizados en Santa Cruz de La Palma sólo uno pasa por Cabo Verde.

CUADRO I
VIAJES ENTRE LA PALMA Y GUINEA

<i>Año</i>	<i>Armador/capitán</i>	<i>Navíos</i>	<i>Destinos</i>
1607	Diego de Brito	—	Guinea/Nueva España
1608	Lázaro Hernández	«San Blas»	Guinea/La Palma
1612	—	—	Río Caylo
1612	Gaspar Carnero	«San Francisco»	Guinea
1612	Francisco Gómez	«San Pedro»	Guinea/Cacheu
1613	Pedro Hernández	«San Francisco»	Guinea/La Palma
1613	Antonio de... ..	«El Arcángel San Gabriel»	Arguín
1614	Felipe Rodríguez	«San Pedro»	Guinea
1616	Antonio Rodríguez	«El Espíritu Santo» ...	Cacheu/La Palma
1618	—	—	Ríos de Guinea/Cacheu
1624	Antonio Fernández	«San Antonio»	Ríos de Guinea
1625	Diego Martínez	«San Antonio»	Guinea/La Palma
1625	Pascual Acosta	«San Antonio»	Ríos de Guinea/Cacheu
1627	Pedro Fernández	—	Guinea/La Palma
1627	Esteban Pérez	«San Antonio»	Cabo Verde/Guinea
1627	Antonio Fernández	«Santiago»	Ríos de Guinea
1629	Pedro de Vera	«Nuestra Señora de la Candelaria»	Guinea/La Palma
1640	Pedro Fernández	«Nuestra Señora de la Concepción»	Ríos de Cacheu/La Palma
TOTAL		18	

Observamos cómo el tráfico entre la isla de La Palma y la zona de Guinea alcanza un total de 18 expediciones articuladas en los dos sentidos. Es decir, diez, el 55,5 por 100 del tráfico, tiene su origen en la isla palmera y se dirigen hacia diversos puntos del área africana: Río Caylo, Cacheu y Guinea propiamente dicha, lo cual implica un tráfico de ida y vuelta, puesto que las embarcaciones al partir del puerto isleño cargarían las mercancías insulares, los productos de la tierra, como es el caso del vino¹⁶, así como otros productos que sin ser propiamente isleños circulaban por las Islas Canarias y eran reexpedidos a los puertos africanos: tejidos, medias, etc.¹⁷.

De esas diez expediciones, una de ellas implica un salto posterior a las Indias, concretamente a la Nueva España¹⁸, con lo cual en esta ocasión la isla palmera será sólo una escala. Este documento nos muestra un contrato de marinería que nos va revelando un itinerario muy interesante, puesto que el acuerdo tiene su origen en Sevilla, pasando por La Palma y Ríos de Guinea, para luego acabar en el puerto de San Juan (Nueva España). Ello nos está indicando la intermediación palmera en el comercio triangular: Europa, África y América.

En sentido contrario nos encontramos siete expediciones, un 38,8 por 100, que parten de los diferentes puntos: Guinea, los Ríos, Cacheu, y su destino final es la isla palmera¹⁹.

Sólo en una ocasión «El Arcángel San Gabriel» sale para el Castillo de Arguín con la intención de llevar una serie de mercancías para su venta, previo paso por la isla de La Go-

¹⁶ AHILP, Simón de Echaide, caja 3, ff. 124v-125r. El navío «San Francisco» lleva a los Ríos de Cacheu dos pipas de vino consignadas al piloto de la embarcación, Gaspar González.

¹⁷ AHILP, Tomás González, caja 8, s. f.

¹⁸ AHILP, Pedro de Lugo, caja 1, s. f. El condestable y marinero Diego Pérez se concierta con el capitán Diego de Brito y Lugo para servirle como marinero desde Sevilla a La Palma y desde ahí a los Ríos de Guinea y Nueva España al puerto de San Juan.

¹⁹ AHILP, Tomás González, caja 5, s. f. Es el navío «San Francisco», cuyo capitán y maestro, Pedro Hernández de Avero, confiesa provenir de los Ríos de Guinea.

mera, donde cargará pájaros canarios y orchilla²⁰. Nos llama la atención en esta expedición, además de su destino, las mercancías que transporta, que no son las habituales en el comercio canario-africano.

Si nos detenemos en el tráfico entre La Palma y Guinea, vemos cómo se da una correlación entre los navíos que van y los que proceden de los puertos africanos, diez y ocho, lo cual podría inducirnos a pensar que son prácticamente las mismas embarcaciones que realizan un trayecto de ida y vuelta. Sin embargo, no es así, pues tras un repaso al cuadro anterior comprobamos que los nombres de las embarcaciones varían, pues los que van se denominan de la siguiente manera:

CUADRO II
RELACIÓN DE LOS NOMBRES DE LAS EMBARCACIONES
QUE REALIZAN EL TRÁFICO ENTRE LA PALMA Y GUINEA

1612	«San Francisco»
1612	«San Pedro»
1614	«San Pedro»
1624	«San Antonio»
1625	«San Antonio»
1627	«San Antonio»
1627	«Santiago»

NOTA: Las expediciones de las que no conocemos el nombre de la embarcación no figuran en la relación.

Es más, cuando se produce una coincidencia en el nombre, comprobamos entonces que se mueven en años diferentes, y que sus capitanes y maestros no son los mismos, lo cual nos induce a pensar que no son las mismas embarcaciones, a pesar de poseer el mismo nombre. No tiene por otra parte mayor sentido que dada la proximidad de Canarias con el continente africano y la facilidad con que se aprovisionaban de la mercancía humana: los esclavos, los barcos... tardaron un año en realizar el circuito completo.

Fenómeno similar se produce a la hora de analizar los nombres de los navíos que se mueven en sentido contrario:

²⁰ AHILP, Andrés de Armas, caja 5, s. f. Son cuatro socios los que se necesitan para realizar este negocio.

CUADRO III
RELACIÓN DE LOS NOMBRES DE LAS EMBARCACIONES QUE REALIZAN
EL TRÁFICO ENTRE LOS RÍOS DE GUINEA Y LA PALMA

1608	«San Blas»
1613	«San Francisco»
1616	«El Espíritu Santo»
1625	«San Antonio»
1629	«Nuestra Señora de la Candelaria»
1640	«Nuestra Señora de la Concepción»

Es más, en este caso no se da una sola repetición de nombres, con lo cual se confirma que son navíos totalmente diferentes, dato que se corrobora aún más comprobando los nombres de sus capitanes y maestros. Ello nos induce a pensar que son expediciones que tienen unas escalas u orígenes que desconocemos y no figuran en la documentación, pues no tiene ningún sentido pensar que una expedición se preparaba desde Guinea para La Palma exclusivamente y no se aprovechaba el viaje de ida, a no ser que su punto de partida no estuviese en el archipiélago canario. O el caso contrario, un navío que va desde La Palma a Guinea, Los Ríos o Cacheu y no aprovechase el tornaviaje, lo cual desde el punto de vista comercial resulta difícil de entender.

Pensamos por tanto que nuestros datos nos están informando sólo de una pequeña parte de lo que suponía el tráfico real, solamente aquella que por diversas circunstancias quedaba reflejada en los protocolos notariales.

Esta circunstancia implicaría además las irregularidades del tráfico, pues si lo aglutinamos por decenios nos encontramos con que:

CUADRO IV
SENTIDO LA PALMA-GUINEA

1600-1609	1	11,1 %
1610-1619	6 *	55,5 %
1620-1629	4	44,4 %
1630-1639	0	
1640	0	
TOTAL	11	

* Está contabilizada en esta década la expedición a Arguín.

CUADRO V
SENTIDO GUINEA-LA PALMA

1600-1609	1	14,2 %
1610-1619	2	28,5 %
1620-1629	3	42,8 %
1630-1639	0	—
1640	1	14,2 %
TOTAL	7	

Así, vemos que el tráfico de ida está preferentemente localizado en la década 1610-1619, que junto con la siguiente acarrea el 99,9 por 100 del total. A partir de estas décadas Guinea pierde importancia a favor de Angola, que se convierte en la principal fuente suministradora de esclavos con destino a Indias.

En la situación inversa sucede exactamente lo mismo, aunque con una pequeña variación; primero, la década de 1620-1629, y luego, la anterior, 1610-1619, con un 71,3 por 100 del total. Cifra que por otra parte viene a significar prácticamente el 99,9 por 100 del tráfico La Palma-Guinea, dado que en este caso el menor número de expediciones registradas provoca una distorsión a la hora de establecer el porcentaje.

En definitiva:

CUADRO VI

	<i>La Palma-Guinea</i>	<i>Guinea-La Palma</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
1610-1619	6	2	8	53,3
1620-1629	4	3	7	46,6
TOTAL			15	

Las dos décadas centrales controlan el 99 por 100 del tráfico entre La Palma y ese área africana. Sólo una expedición a principios de siglo y otra en la década de los cuarenta escapa a ese cómputo.

La otra zona a donde se dirigen las expediciones que pasan o se organizan en La Palma es Angola, región que se convierte en el siglo xvii en punto de suministro de la mayor parte de los esclavos que se remiten a las islas atlánticas y a

América. Esta zona conquistada en el último cuarto del siglo XVI se convirtió en colonia portuguesa con plaza fortificada, San Pablo de Loanda, y se definía como la zona comprendida entre los ríos Dande y Longa, extendiéndose varios centenares de kilómetros hacia el interior. Su importancia como zona proveedora de esclavos con destino a América comienza aproximadamente a partir de 1580. Sin embargo, desde La Palma la primera referencia corresponde a 1600, fecha en que un vecino de la isla, Gaspar Vendaval Cervellón, otorga poder para que cobren en las islas de Puerto Rico, Santo Domingo o Cuba, cantidad de esclavos que el otorgante llevó de Angola²¹.

A partir de esta fecha los viajes se suceden con un mayor apogeo en las décadas de los veinte y los treinta, en que varias embarcaciones recalcan en el puerto principal de la isla, bien en el viaje de ida como en el de vuelta. En el primer caso, el organizar la operación en la isla tenía como ventaja el que en el mercado se encontraban dos de los principales productos que se reclamaban en aquella parte de África: el vino y la brea, por los cuales se cambiaban esclavos que luego se llevaban a las costas americanas, especialmente al Caribe y a Tierra Firme. En otros casos, los navíos, capitaneados por portugueses, traen de retorno al puerto principal de la isla esclavos procedentes de aquella zona, que son vendidos en el mercado local.

En efecto, en la década de los veinte se observa un crecimiento de esclavos adultos que son puestos en venta en la capital de la isla y por ende bautizados en la iglesia principal; así, frente a los 63 esclavos adultos bautizados en el período que va de 1611 a 1620 se suceden 113 en la década que va de 1621 a 1630, para a partir de esa fecha comenzar a decaer vertiginosamente²², en correspondencia con la pérdida de aquella zona por parte de la corona española.

²¹ AHILP, Pedro Hernández, caja núm. 15, s. f.

²² LOBO CABRERA, M., y P. QUINTANA ANDRÉS, *Población marginal en Santa Cruz de La Palma, 1564-1700*, Madrid, 1997, p. 78.

CUADRO VII
VIAJES ENTRE LA PALMA Y ANGOLA

<i>Año</i>	<i>Armador/capitán</i>	<i>Navíos</i>	<i>Destinos</i>
1600	—	—	La Palma/Angola/Indias
1607	Diego de Brito	«Nuestra Señora de la Ca- beza»	La Palma/Angola/Indias
1610	—	—	Angola
1610	Andrés Solís	«Nuestra Señora de la Vic- toria»	La Palma/Angola/Indias
1611	Gómez Prieto	«Nuestra Señora de la Con- cepción»	La Palma/Angola/Indias
1616	—	—	La Palma/Angola/Indias
1618	Juan de Paraya	—	La Palma/Angola
1618	—	—	La Palma/Angola
1620	Gómez Prieto	«La Concepción»	La Palma/Angola/Indias
1621	—	—	La Palma/Angola/Brasil
1623	Antonio Herrera	«San Antonio»	Angola/La Palma
1624	Domingo Méndez	«Nuestra Señora del Ro- sario»	La Palma/Angola/Indias
1624	Domingo Rodríguez	«Nuestra Señora del Des- tiero»	Angola/La Palma
1625	—	—	La Palma/Angola/Indias
1632	Miguel Cuello	«Nuestra Señora del Buen Viaje»	La Palma/Angola/Indias
1632	Luis Fernández	—	La Palma/Angola/Indias
1632	Héctor Lobo	«San Diego»	Angola/La Palma
1632	Manuel Suárez	«San Francisco Javier»	Angola/La Palma
1633	Miguel Guedes	«Nuestra Señora del Buen Viaje»	La Palma/Angola/Indias
1633	Názaro de Pardo	—	La Palma/Angola
1636	Dgo. Mateo Araña	—	La Palma/Angola
1640	Gerónimo Correa	«Nuestra Señora de Can- delaria»	Angola/Cuba/La Palma
	TOTAL	22	

Se registran en este período un total de 22 expediciones en ambos sentidos entre La Palma y Angola. Desde la isla palmera se contabilizaron 17, un 77,2 por 100 del total, y sólo cinco en sentido contrario, un 22,7 por 100. Por lo tanto, registramos en esta ocasión una mayor implicación de la isla palmera, puesto que el hecho de que las expediciones salgan de su puerto principal y se dirijan al continente africano significa que: capitales, hombres y mercancías palmeras o isleñas van

a llegar directamente a Angola²³. En contrapartida, esos navíos aportan esclavos a los mercados insulares²⁴.

Llama la atención en el caso de Angola la mayor presencia de los mercados americanos, puesto que de las 17 expediciones que salen de La Palma con ese destino, éste será transitorio, puesto que el destino final será las Indias, en 12 ocasiones, por lo tanto el 70,5 por 100 de los casos, con lo cual se refuerza la tendencia que observaban los viajes guineanos, la presencia palmera en el comercio esclavista mundial.

En lo que respecta a los viajes que salían de Angola para La Palma que aparecen referenciados en la documentación insular, se da la circunstancia que en uno de ellos, el que tiene lugar en 1640, el itinerario es el inverso: Angola, Cuba y finalmente La Palma²⁵.

Hemos de destacar cómo en el caso del tráfico con Angola la correlación entre los navíos que iban y regresaban queda rota, pues frente a 17 expediciones registradas desde la isla palmera sólo encontramos cinco que manifiestan el sentido contrario.

Se apunta, pues, a nuestro juicio una mayor intervención palmera en los circuitos internacionales, en lo que respecta a la relación con Angola, no sólo por la procedencia de estos navíos que llegan a La Palma, como en el caso anterior desde los puertos portugueses, sino por el último destino de los mismos en los puertos americanos.

Sólo en dos ocasiones va a coincidir el nombre de las embarcaciones registradas; en uno de ellos, «Nuestra Señora de la Concepción», el maestre es el mismo y aunque la distancia en que se producen los registros, 1611 y 1620, es elevada, nueve años, todo parece indicar que es la misma nave. Inclu-

²³ AHILP, Tomás González, caja 5, f. roto. Es un navío que procedente de Lisboa llega a La Palma y carga 60 pipas de vino con ese destino. Su capitán y maestre es Juan de Paraya, natural de Laredo.

²⁴ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 5, f. roto. Domingo Monsanto, natural de Portugal, es el dueño y maestre del navío «Nuestra Señora del Destierro».

²⁵ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 12, s. f. Un portugués vecino de Villadoconde, Pedro de Melindrián, es el que realiza el derrotero, partiendo con toda probabilidad de Portugal.

so el itinerario que manifiesta en las dos ocasiones es también el mismo.

En otro caso, «Nuestra Señora del Buen Viaje», coincide el nombre de la nave, pero no el de los capitanes: Miguel Cuello el del primero y Miguel Guedes en el segundo; sin embargo, todo parece indicar que es el mismo individuo, un portugués que en un caso utiliza un apellido y en otro, otro.

Si nos atenemos a la concentración del tráfico por decenios, nos encontramos con que el panorama es el siguiente:

CUADRO VIII
SENTIDO LA PALMA-ANGOLA

1600-1609.....	2	11,7 %
1610-1619.....	6	35,2 %
1620-1629.....	4	23,5 %
1630-1639.....	5	29,4 %
1640.....	—	—
TOTAL.....	17	

La década 1610-1619 es la de mayor concentración, como en el caso de Guinea, mientras que en segundo lugar se sitúa la de 1630-1639, a diferencia en esta ocasión del caso guineado. Es a partir de estos momentos cuando Angola releva claramente al mercado guineado. Ambas décadas polarizan el 55,7 por 100 del total.

CUADRO IX
SENTIDO ANGOLA-LA PALMA

1660-1609.....	—	—
1610-1619.....	—	—
1620-1629.....	2	40,0 %
1630-1639.....	2	40,0 %
1640.....	1	20,0 %
TOTAL.....	5	

Se produce, pues, una variación, ya que se incluye la década 1630-1639, que comparte el liderato con la anterior. Ambas suponen el 80 por 100 del total.

Si establecemos una comparación de conjunto, el panorama es el siguiente:

CUADRO X
CUADRO COMPARATIVO

	<i>La Palma-Guinea-Angola</i>		<i>Guinea-Angola-La Palma</i>	
1600-1609	3	10,3 %	1	8,3 %
1610-1619	12	41,3 %	2	16,6 %
1620-1629	8	27,5 %	5	41,6 %
1630-1639	5	17,4 %	2	16,6 %
1640	1	3,4 %	2	16,6 %
TOTAL	29		12	

Se mantiene la tendencia de un mayor número de contactos con salida desde La Palma, en ambos casos con destino a Guinea y sus inmediaciones y con destino a Angola. Cosa por otra parte perfectamente lógica, pues al estar situado el punto de partida en La Palma es ahí donde se registra la operación. En el sentido contrario sólo aparecen noticias indirectas.

En conclusión, observamos cómo la época de mayor auge de los contactos de La Palma con los mercados esclavistas guineanos se sitúa entre 1610-1629, con un 68,8 por 100 del total en el tráfico de ida y con un 57,2 por 100 en el de vuelta. El principio de siglo es testimonial y la década de los treinta sólo adquiere importancia en el caso de La Palma-Angola, lo cual implica no obstante mayor negocio para los palmeros que participaban, pues los navíos van directamente y no pasan por Cabo Verde, evitando pagar los derechos.

Los nombres de los navíos que realizan el tráfico entre La Palma y los mercados africanos mantienen la tónica habitual, ya que son todos ellos nombres de santos; sin embargo, no deja de llamarnos la atención un dato curioso, como lo es el hecho de que los navíos que se dirigen a Guinea y los Ríos poseen nombres del santoral masculino, con la excepción de dos embarcaciones: «Nuestra Señora de la Candelaria» y «Nuestra Señora de la Concepción». Mientras que por el contrario los que se dirigen a Angola pertenecen al santoral femenino con tres excepciones: «San Antonio», «San Diego» y

«San Francisco Javier». Es por lo tanto un rasgo definitorio, que aunque no posea mayor importancia se suma a otros, como lo es la diferenciación por décadas del tráfico y la utilización o no de Cabo Verde como parada obligatoria antes de llegar a Guinea o a Angola; son aspectos que nos ayudan a introducir matizaciones en la relación palmera con uno y otro mercado.

La isla de Santo Tomé aparece representada en el comercio de La Palma con África, si bien de una forma simbólica, ya que sólo lo hace en tres ocasiones, todas ellas en la década de los treinta. Ello nos induce a pensar que su inclusión en la relación con la isla palmera obedece a la intensificación de los contactos con Angola, pues Santo Tomé se incluye en la ruta hacia la misma, realizando el mismo papel que juega Cabo Verde con referencia al comercio guineano.

Los rasgos de su comercio son similares a los de Guinea y Angola, pues de ella proceden los esclavos, caso de María, de nueve años, de nación Angola, que llega a La Palma, donde es vendida ²⁶.

También el producto que se envía es el vino, aunque en este caso no sea palmero, sino que provenga de Tenerife ²⁷, posiblemente porque en esos momentos La Palma no tuviese abundancia del mismo. Por medio de estos documentos se comprueba asimismo cómo Santo Tomé, en esta ocasión, no es más que un punto de intermediación en el comercio trasatlántico. Pues la embarcación sale de La Palma con el vino, se dirige a Santo Tomé, donde cargará esclavos, y finalizará su singladura en Cartagena de Indias, a donde llevara los esclavos, pero también es posible que arriben otras mercancías, caso del vino u otras que van cargadas en la nave, con lo cual el negocio es redondo.

No siempre resultará La Palma un puerto clave en el comercio con África y América, sino que ese mismo papel lo

²⁶ AHILP, Andrés de Chaves, caja 9, s. f. El corregidor Pedro de Campos la adquiere por 400 reales de plata nuevos.

²⁷ AHILP, Andrés de Chaves, caja 9, s. f. Las tres pipas y media de vino de las que corre el riesgo Enrique Isán, primero hasta Santo Tomé y luego de lo que allí se cargarse hasta Cartagena de Indias.

puede desempeñar con respecto a Europa. Es lo que demuestra el «San Rafael», de 110 toneladas, a cargo de Baltasar López, vecino de Lisboa, que lo recibió en Dunquerque para ir a la isla africana a cargar azúcares. Después de pasar por La Palma y encontrarse con que no tenía «fletamento ni carga alguna», se traslada a Tenerife para cargar, y desde allí partir para Santo Tomé²⁸. Así pues, Santo Tomé no sólo abastecerá de esclavos, sino también de azúcares, pues tras la implantación de ingenios en la isla africana este comercio alcanzará su auge, principios del siglo xvii.

Son pocos los datos que podemos aportar de esta isla, pero lo suficientemente significativos para ilustrar la presencia y constancia de la isla palmera y por ende del archipiélago canario en el comercio triangular que ya se estaba gestando entre Europa, África y América.

Finalmente, algunos navíos se dirigen todavía en este período a nutrirse de esclavos a Santo Tomé, isla que absorbía los esclavos de los reinos que poblaban la región del Níger, pero su importancia como centro de distribución de esclavos fue corta. La conexión de las islas Canarias y en especial de La Palma con esta otra isla del Atlántico no es sólo para traer esclavos, sino también para importar azúcar, pues después de la implantación de ingenios el comercio de este artículo alcanzó auge al comenzar el siglo xvii²⁹. Así, en la década de los treinta sabemos de la presencia en el puerto de Santa Cruz de La Palma de al menos dos navíos que tienen previsto partir para Santo Tomé, uno de ellos a cargar azúcares³⁰, pasando antes por Tenerife³¹.

En otras ocasiones sabemos de la relación de La Palma con

²⁸ AHILP, Andrés de Chaves, caja 11, s. f. Enrique Isán y Pedro del Valle son los vecinos de Tenerife que se conciertan con él.

²⁹ VILA VILAR, E., *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977, p. 145.

³⁰ AHILP, Andrés de Chaves, caja núm. 11, s. f. 23 de abril de 1634. El que tiene a su cargo el navío es un portugués, vecino de Lisboa.

³¹ AHILP, Andrés de Chaves, caja núm. 9, 2.ª, s. f. Este navío desde Santo Tomé tomaría la derrota hacia Cartagena de Indias.

Santo Tomé por la venta de esclavos procedentes de aquella isla en el mercado de Santa Cruz ³².

3. LAS MERCANCÍAS DE INTERCAMBIO

El comercio entre La Palma y las zonas africanas: Guinea y Angola en el siglo xvii, no es más que una prolongación del que desde fechas muy tempranas mantiene el archipiélago canario con Cabo Verde ³³. Ya desde el siglo xvi se inician los contactos en busca de la mercancía más demandada desde Canarias: el esclavo negro ³⁴, para su utilización en el Archipiélago, pero también para su reexpedición a otros mercados: americanos, europeos y peninsulares ³⁵. A cambio, las islas Canarias, en particular Gran Canaria, Tenerife y La Palma, abastecían a Cabo Verde de aquellos otros productos que allí escaseaban: vino, vinagre, harina, brea, tejidos, los llamados «productos de la tierra» canarios ³⁶. Además de los esclavos se introducían desde África: oro, cueros, sebos y tocinos ³⁷.

En la fecha que estudiamos cuando analizamos los productos de intercambio con Guinea y Angola, observamos que se produce un gran paralelismo, lo cual resulta lógico, pues los mercados del África negra no estaban en disposición de ofrecer otros productos.

³² AHILP, Andrés de Chaves, caja núm. 9, 1.^a, s. f. En este caso aunque la esclava que se vende ha sido traída de Santo Tomé su origen es Angola.

³³ LOBO CABRERA, M., «Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madeira, Cabo Verde y Santo Tomé», *Coloquio Internacional de Historia Marítima*, Las Palmas, 1982, t. IV, pp. 311-333.

³⁴ LOBO CABRERA, M., *La esclavitud en las Canarias orientales (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, pp. 104-113.

³⁵ TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1992, pp. 184-185.

³⁶ TORRES SANTANA, E., «El comercio de Gran Canaria con Cabo Verde a principios del siglo xvii», *II Coloquio de Historia Internacional de Madeira*, Funchal, 1989, p. 772.

³⁷ LOBO CABRERA, M., y BRUQUETAS DE CASTRO, F., «Viajes y negocios de La Palma a Cabo Verde (1600-1650)», presentado al *XII Coloquio de Historia Canario-Americana*. En prensa.

Mientras que estaban necesitados de una serie de productos y objetos que no producían, en especial los europeos, fundamentalmente portugueses, establecidos allí. Así pues, los navíos parten de Canarias cargados de vino y de otras mercancías, como lo son los tejidos sofisticados³⁸.

La importancia de Cabo Verde en relación con los Ríos de Guinea y zonas limítrofes se manifiesta en la intermediación de los vecinos cabverdianos, como es el caso del canónigo presbítero de Santiago de Cabo Verde Juan de Guardama, al que nos acabamos de referir en la cita anterior, que es el encargado de transportar los ricos tejidos que acabamos de citar a los Ríos de Guinea. Intermediación y escala en Cabo Verde que resulta bastante frecuente sobre todo en lo que se refiere al tráfico canario-guineano. Dicha vinculación estaría impuesta por la cercanía del archipiélago cabverdiano a los territorios de Río Gambia, Río Grande y Río de Santo Domingo, así como por la presión de las autoridades de Cabo Verde para controlar dicho tráfico y participar de los beneficios del mismo.

Donde no se aprecia esa vinculación es en la relación entre la isla palmera con Angola, pues ni en una sola ocasión, tanto en el tráfico de ida o de vuelta, encontramos una mención expresa a Cabo Verde; es más, hasta los personajes que protagonizan este comercio son diferentes. Quizás ello se deba a la lejanía del territorio angoleño de la zona de influencia cabverdiana.

3.1. *Productos de exportación*

Vamos a mantener la distinción entre ambos mercados, el guineano y el angoleño, en lo que se refiere al intercambio de

³⁸ AHILP, Tomás González, caja 8, folio roto. El capitán Sebastián Martínez del Valle envía por manos de Juan de Guardama, clérigo presbítero y canónigo de Santiago de Cabo Verde, además de una cantidad de pipas de vino, un vestido de perpetuán leonado, un jubón de tela de plata leonado, medias de seda de color nácar, ligas de tafetán leonado con puntillas de plata. Un vestido todo guarnecido con molinillos de plata y botones de lo mismo... y una serie de vestimentas y abalorios de similar categoría.

mercancías y los montos que éstas alcanzan, independientemente de que cuando lo consideremos oportuno realicemos una cuantificación conjunta.

La relación entre La Palma y Guinea no difiere básicamente de los esquemas ya establecidos, pues desde la isla palmera partirán los «productos de la tierra», con especial relevancia del vino. De todas las expediciones registradas en la isla palmera con ese destino sólo una no declara expresamente llevar vino, sino que se dice que la nao «San Antonio» está cargada con diversas mercancías³⁹.

La suma de las cantidades transportadas por las diferentes embarcaciones da un total de 292 pipas de vino, lo cual significa un total de 140.160 litros y 32 peruleras, siguiendo las medidas propuestas por Lobo Cabrera⁴⁰. Es una cifra enormemente significativa, si tenemos en cuenta la irregularidad del tráfico y la comparamos con la exportación de caldos de otras islas, caso de Gran Canaria, por ahora la más estudiada, a diferentes mercados.

CUADRO XI
RELACIÓN DE LA EXPORTACIÓN DE VINOS
DESDE GRAN CANARIA Y LA PALMA

	<i>Gran Canaria (1600-1625)</i>	<i>La Palma (1600-1640)</i>
Costa Tierra Firme	173.980 l. *	—
España	45.650 l. *	—
Lisboa	176.472 l. *	—
Cabo Verde	258.240 l. *	—
Guinea	—	140.160 l. ⁴¹

³⁹ AHILP, Baltasar Rodríguez Febles, caja 1, f. 14r-v. El maestro Esteban Pérez, vecindado en La Palma, y el dueño de la mercancía, el capitán Alonso González, francés, vecino en Cacheu.

⁴⁰ LOBO CABRERA, M., *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, Las Palmas, 1989, p. 281.

⁴¹ Los datos sobre exportación de vinos desde Gran Canaria están extraídos de *El comercio de las Canarias orientales en tiempos de Felipe III*, a excepción de los guineanos, que proceden de los protocolos notariales.

Desconocemos la cuantía de la exportación palmera a otros mercados, pero si comparamos con Gran Canaria, de donde hemos tomado diferentes mercados, uno americano, dos europeos y uno africano, observamos que la cifra de exportación palmera a Guinea es bastante considerable teniendo en cuenta que sólo contabilizamos diez expediciones. Aspecto también muy interesante es comprobar la fluctuación del precio del vino, lo cual nos está ilustrando sobre la escasez que se puede estar produciendo en el mercado.

En primer lugar comprobamos cómo se ha producido un alza del precio del vino en comparación con los datos que poseemos para los primeros veinticinco años del siglo, pues en esas fechas el precio máximo alcanza los 220 reales en 1603 y el mínimo 160 en el año 1621⁴². Sin embargo, en lo que respecta al comercio con Guinea, nos encontramos con que en el año 1625 el precio de la pipa de vino está en 208 reales⁴³.

Dos años más tarde el vino ha alcanzado la cotización más alta de todo el período analizado, 500 reales la pipa⁴⁴. Pensamos que en este caso el factor que ha encarecido el caldo es su posible escasez, ya que en dicha operación intervienen un vecino de Tenerife, el capitán Luis Lorenzo, vendedor del vino.

En fechas más tardías, el precio del vino cae, pero sin embargo se mantiene en un listón bastante alto, 346,5 reales la pipa⁴⁵, muy por encima de lo que era habitual en los pri-

⁴² TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias orientales...*, *op. cit.*, p. 281.

⁴³ AHILP, Andrés de Chaves, caja 2, s. f. El maestro de la carabela «San Antonio», Pascual de Acosta, vecindado en Santiago de Cabo Verde, se obliga a pagar al almojarife palmero Santiago Fierro Bustamante cuatro pipas de vino a 208 reales cada una.

⁴⁴ AHILP, Andrés de Chaves, caja 4, f. roto. El maestro de la nao «Santiago», Luis Afonso, morador de Lisboa, por medio de un crédito de Antonio Méndez, también vecindado en Lisboa y de origen francés, sobre Luis Lorenzo, vecino de Tenerife, recibió cuatro pipas de vino a 500 reales cada una.

⁴⁵ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 12, s. f. El capitán Pedro Fernández de Lugo, vecindado en Lisboa, vende la mitad de la fragata «Nuestra Señora de la Concepción», y la mitad de la mercancía embarcada, 41 pipas de vino, a 31 ducados y medio la pipa.

meros años del siglo, donde el precio máximo alcanzado fue de 240 reales en 1613 ⁴⁶.

Las razones de los altos precios de los caldos que se enviaban a Guinea pueden estribar en la coyuntura del mercado del momento, dependiente de la abundancia o escasez del mismo, y también de la demanda que establece el propio mercado guineano.

En lo que respecta al mercado angoleño, la cifra de exportación alcanza 386 pipas de vino, lo cual supone 185.280 litros; por lo tanto, resulta un incremento en relación con el guineano de 45.120 litros. Resulta asimismo superior a la registrada en el período 1600-1650 con Cabo Verde, que alcanzó la cifra de 112.320 litros desde La Palma ⁴⁷.

Es por otra parte una cifra superior a la de los mercados reseñados en el cuadro anterior, con la excepción de Cabo Verde. Si realizamos una comparación de conjunto de la exportación al mercado africano de Guinea y Angola, suponen 325.440 litros de vino los exportados por la isla de La Palma, cifra que resulta sensiblemente superior a lo exportado desde Gran Canaria a Costa de Tierra Firme, a España y a Lisboa, como indicábamos en el cuadro anterior; y muy cercana a la exportación al Virreinato de Nueva España, 382.718 litros, e inferior a la de la exportación desde Gran Canaria al Caribe, 460.408 litros ⁴⁸.

El día que poseamos las cifras de exportación palmera y tinerfeña a esos mismos mercados, estaremos en condiciones de precisar con exactitud la exportación de caldos isleños y por ende de acercarnos a su producción.

Al igual que en el caso guineano, se da la circunstancia de que no todo el vino que se exportaba desde La Palma tenía ese mismo origen. En los casos que era preciso se acudía al mercado regional, tinerfeño en esta ocasión, para completar el

⁴⁶ TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias orientales...*, op. cit., p. 281.

⁴⁷ LOBO CABRERA, M., y BRUQUETAS DE CASTRO, F., «Viajes y negocios desde La Palma a Cabo Verde», art. en prensa.

⁴⁸ TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias orientales...*, op. cit., pp. 246, 251, 257, 260, 257.

cargamento de los navíos, lo cual se demuestra por la intervención del capitán Luis Lorenzo de Tenerife ⁴⁹, que es el apoderado a su vez de dos vecinos de Lisboa, Francisco Méndez de Brito y su hermano Diego, que son los capitalistas de la operación. Este Luis Lorenzo es el mismo personaje que interviene en una operación similar con la Guinea que reseñábamos con anterioridad.

Hemos de decir asimismo que la cantidad de 185.280 litros exportados a Angola subiría sensiblemente si pudiésemos precisar, por una parte, aquellos datos que nos hablan de exportación de vino, pero no nos indica cuánto ⁵⁰; y por otra, el monto de todas aquellas operaciones que sin duda se realizaron y no pasaron por el escribano.

Variación asimismo con respecto a la exportación palmera de vinos a Guinea, y el caso angoleño, es la gran oscilación de precio que experimentan los caldos. En los primeros años del período, en 1607 y 1619, la pipa de vino está a 528 reales y 517 respectivamente ⁵¹. Unos años más tarde ha adquirido un precio más normal, con relación a Guinea y al mercado grancanario que antes citábamos, 247,5 reales ⁵²; al final del período estudiado el precio se sitúa a la baja en 1632, 173 reales cada pipa ⁵³; al año siguiente vuelve a elevarse, alcanzando la cota más alta del período, 539 reales la pipa de vino ⁵⁴. Además de la lógica ley del mercado, alguna otra razón tiene que haber para explicar estos precios tan elevados,

⁴⁹ AHILP, Andrés de Chaves, caja 2, f. 204v. Las 45 pipas de vino iban embarcadas en la nao «Nuestra Señora del Rosario».

⁵⁰ AHILP, Simón de Echaide, caja 5, s. f. El «Nuestra Señora de la Concepción» parte para Angola cargado de pipas de vino y luego se dirigirá a las Indias con carga de negros.

⁵¹ AHILP, Simón de Echaide, caja 2, s. f.; Simón de Echaide, caja 1, s. f. Son 100 pipas de vino a ese precio las que se transportan en el «Nuestra Señora de la Cabeza» y 20 pipas a 47 ducados las que transporta el «Nuestra Señora de la Victoria».

⁵² AHILP, Tomás González, caja 8, f. roto. Son 52 pipas a 22 ducados y medio cada una.

⁵³ AHILP, Andrés de Chaves, caja 9, s. f. Son 25 pipas a 173 reales.

⁵⁴ AHILP, Juan de Sotomayor, caja 2, s. f. Son 35 pipas de 49 ducados que van en el «Nuestra Señora del Buen Viaje».

sobre todo si se tiene en cuenta que el precio medio que hemos podido establecer alcanza los 364 reales por pipa. Pensamos que en dicha cotización podía influir la lejanía e incertidumbre del mercado angoleño, pero que por esta misma circunstancia debía de ser un mercado de altos beneficios, tanto para los productores isleños que se beneficiaban directamente de esta alta cotización como para los mercaderes. Si además pensamos que éste era el viaje de ida, y que el tornaviaje suponía una cargazón de esclavos, el negocio podría resultar redondo. De hecho, se ha comprobado cómo en uno de los eslabones del comercio de La Palma con el África negra, es decir, con Cabo Verde, los beneficios que se podían obtener oscilaban entre el 200 y el 250 por 100⁵⁵. Finalmente, si sumamos la cifra de exportación de vinos de La Palma a los mercados del África negra: Cabo Verde⁵⁶, Guinea y Angola, nos da la no despreciable suma de 437.760 litros de vino en el período que comprende nuestro trabajo.

El aguardiente sería el segundo producto en importancia de la exportación palmera hacia los mercados africanos; se sitúa a gran distancia del vino y da la sensación de que es un producto complementario en el cargamento de las embarcaciones. Para Guinea hemos contabilizado 13 pipas, lo cual supone 6.240 litros, y para Angola 120 litros, por lo tanto más residual aún. En total, 6.360, que tampoco presentan una gran oscilación en su precio, pues la cotización más elevada se sitúa en 500 reales la pipa en 1627⁵⁷, y la más elevada en 517 reales en 1640⁵⁸. Así pues, trece años más tarde sólo ha subido 13 reales la pipa. La poca incidencia de este producto en el intercambio palmero con el África negra sea posiblemente lo que está determinando su escasa cotización.

⁵⁵ LOBO CABRERA, M., *La esclavitud en las Canarias orientales en el siglo...*, *op. cit.*, pp. 104-113.

⁵⁶ LOBO CABRERA, M., y BRUQUETAS DE CASTRO, F., «Viajes y negocios de La Palma con Cabo Verde...». En prensa.

⁵⁷ AHILP, Andrés de Chaves, caja 4, s. f. Son cuatro pipas de aguardiente a 500 reales cada una las que se embarcan.

⁵⁸ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 12, s. f. Se cargará una pipa de aguardiente en 517 reales, junto con otras variadas mercancías.

El vinagre, derivado del vino, no llega a alcanzar, ni por asomo, los niveles de exportación de los productos anteriores. A Guinea detectamos una pipa y a Angola un cuarto de pipa; en total, unos 600 litros, de los que además no se reseña ni su precio.

Más importante resultó la brea, producto obtenido en la isla palmera a raíz de la conquista, y que desde esas mismas fechas se está exportando a África, a los mercados de Cabo Verde, Guinea y Angola⁵⁹.

Nos señalan Lobo Cabrera, Santana Pérez y Toledo Bravo de Laguna que entre 1600 y 1650 exporta la isla canaria 87.112,50 kilos⁶⁰, cantidad con toda seguridad sensiblemente inferior a la real, puesto que sólo se han encontrado datos de cinco expediciones. De esa cifra, 140 kilos corresponden a la exportación a Guinea⁶¹ y 634 kilos, producto de la suma de varios envíos, a Angola. Se deduce, pues, que el resto era la cantidad enviada a Cabo Verde. Sólo en una ocasión nos aparece el precio del quintal de brea, 26 reales⁶², por lo tanto resulta bastante complicado establecer hipótesis. Ahora bien, hemos de señalar que tanto en lo que respecta a la brea como a los otros productos que hemos ido analizando son precios de venta a mercader en la plaza palmera; desconocemos la cotización que luego alcanzaban los mismos en el mercado africano.

Las conservas y frutos secos integrantes asimismo del grupo de «productos de la tierra» se enviaban también a África. A Guinea se envían 140 cajetas que en el caso de ser de tres libras⁶³ resultan aproximadamente 193 kilos, con un valor

⁵⁹ LOBO CABRERA, M.; SANTANA PÉREZ, G., y TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, L., «Explotación y exportación de brea en La Palma». En prensa.

⁶⁰ Ídem.

⁶¹ AHILP, Andrés de Chaves, caja 4, s. f. Además de la brea va en el «Santiago» 191 pipas y media de vino, seis de aguardiente y otros productos.

⁶² AHILP, Simón de Echaide, caja 1, s. f. Además de la brea van 20 pipas de vino a 47 ducados cada una en el «Nuestra Señora de la Victoria».

⁶³ LOBO CABRERA, M., *Monedas, pesas y medidas...*, op. cit., p. 60.

cada una de 200 reales, con lo que suponen 28.000 reales; al mismo mercado se envían 441 f. de almendras a 20 reales cada una ⁶⁴, alcanzando por lo tanto 8.820 reales. En total, es una suma que en reales importa 36.820, cifra poco significativa, que nos está indicando una exportación puramente residual, o de relleno en la capacidad de carga de los navíos.

Productos asimismo insulares son la sal, de la que no registramos sino un solo envío a los Ríos de Guinea ⁶⁵ y la madera al mismo mercado, en una cantidad de cinco docenas el tablado, que van en el navío «Santiago», al que ya nos hemos referido con 191 pipas y media de vino y seis de aguardiente.

Otros productos que parten de La Palma pero cuyo origen no es insular es el papel, que en cantidad de 21 resmas, o sea, 10.500 pliegos, se envía junto con la brea, conservas y almendras en el «Nuestra Señora de la Concepción» ⁶⁶.

Hemos encontrado datos acerca de la exportación de hierro a los Ríos de Guinea ⁶⁷, un total de 823 varas, medida de la que no hemos podido establecer su equivalencia en peso. Dicha mercancía procedía bien de las plazas del norte de la Península, o del norte de Europa ⁶⁸, en este caso de Alemania.

Con destino a Angola salieron ocho quintales y 20 libras de hierro, que junto con un cajón de frascos de vidrio y otras mercancías de la tierra, como el vino, vinagre, brea y aguardiente, se embarcaron por el licenciado Blas Simón de Silva, consultor del Santo Oficio, y el capitán y regidor Juan de Monteverde, todos ellos vecinos de La Palma.

Finalmente, los tejidos que encontramos registrados para los Ríos de Guinea y Cacheo no son los bastos tejidos insulares, sino que son ropas refinadas y abalorios a juego, los que

⁶⁴ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 12, s. f. Este cargamento va en «Nuestra Señora de la Concepción».

⁶⁵ Es la misma expedición que señalábamos en el caso anterior.

⁶⁶ Ver nota 64.

⁶⁷ AHILP, Andrés de Chaves, caja 4, ff. 243v-236r. Se especifica que el hierro procede de Alemania y es enviado por un vecino de Tenerife, Luis Lorenzo, regidor y alguacil mayor, con destino al río de Santo Domingo.

⁶⁸ TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias...*, *op. cit.*, p. 205.

se envían por cuenta del capitán Sebastián Martínez del Valle ⁶⁹.

3.2. *Mercancías de importación*

En el comercio de importación de la isla de La Palma con los mercados del África negra no se aprecia la variedad, que no cantidad, de productos que se movían en la dirección contraria. Una sola mercancía monopoliza la relación entre ambas latitudes: el esclavo negro.

Desde Canarias, de La Palma, partían las embarcaciones cargadas de mercancías insulares, o extranjeras, como hemos referido en el apartado anterior, con el compromiso de venderlas y adquirir esclavos, tanto en la zona de los Ríos de Guinea como en Angola, que luego revertían al archipiélago, o seguían otros derroteros, como eran los puertos indianos.

Dada la similitud entre el comportamiento del mercado guineano y del angoleño, no vamos a establecer una diferenciación, aunque sí lo vamos a hacer con respecto a las operaciones en las cuales el destino final era La Palma y aquellas otras en que no lo era.

Sólo en una ocasión hemos detectado que la mercancía procedente de Angola no fuese el esclavo, sino 65 cueros al pelo ⁷⁰. Es más, es un negocio que no parece estrictamente palmero, sino en el que participan andaluces, uno de ellos Pedro Rodríguez, natural de Córdoba, que era el propietario de la mercancía. Solicita además que el dinero de los cueros se emplee en trigo o cebada y se lleve a Sevilla, a la orden de Juan Fernández San Pedro.

No podemos establecer una cantidad, ni siquiera aproximada, de la cuantía de esclavos que procedentes de Guinea o de Angola arribaron a La Palma, pues en varias ocasiones los

⁶⁹ AHILP, Tomás González, caja 8, f. roto.

⁷⁰ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 1, s. f. Un vecino de Sevilla apodera a otro para que pueda cobrar de un palmero lo procedido de 65 cueros al pelo, que había traído a La Palma en 1661. Esto sucedía cinco años después, en 1616.

documentos que se refieren al cierre de operaciones mercantiles contratadas anteriormente sólo mencionan el arribo al puerto principal de La Palma «cargados de negros», pero sin especificar cuántos. Es el caso del poder que otorga un vecino lisboeta, Manuel Suárez, dueño del «San Francisco», para que Pedro de Sotomayor Topete, palmero, pueda cobrar de otro portugués 750 reales de resto de la cuenta del flete y derechos de esclavos que trajo de Angola ⁷¹.

En ocasiones sí se refleja una cantidad de esclavos, 22 piezas en este ejemplo, pero seguimos sin saber si es una parte o el todo del cargamento ⁷².

También sucedía que los palmeros, o residentes en La Palma, cierran ante el escribano la adquisición de un esclavo. Así lo hace el licenciado Juan Ferragudo, residente en Gran Canaria, que compra al capitán Pedro Hernández de Averó, maestro del «San Francisco», un esclavo negro bozal de nación mandinga, de dieciocho años, por 1.000 reales ⁷³.

No siempre los esclavos que llegan a La Palma van a quedarse en ella, sino que van de camino hacia otros mercados peninsulares. Así se desprende de la licencia que otorga a Pascual de Acosta, dueño de la nao «San Antonio», a las autoridades de la isla para vender cuatro piezas de las 61 que lleva embarcadas para Sevilla ⁷⁴.

En total hemos contabilizado 30 piezas entradas desde Guinea y Angola en La Palma en la fecha estudiada, cifra que nos parece absolutamente insignificante, pero que en todo caso está refrendando la idea de que La Palma está participando en el negocio de la trata, pero no tanto para importar

⁷¹ AHILP, Andrés de Chaves, caja 9, s. f. Además se trata de ajustar los registros, fletes y derechos de los esclavos.

⁷² AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 5, s. f. Ajuste de flete entre Francisco Maquis Pérez, que viene como pasajero en el «Nuestra Señora del Destierro», y el maestro y dueño del mismo, Domingo Rodríguez Monsanto, portugués, sobre el transporte y derechos a la Corona de Portugal de los 22 esclavos traídos de La Palma.

⁷³ AHILP, Tomás González, caja 5, s. f.

⁷⁴ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 5, s. f. Diego Márquez, un piloto portugués, los comprará: tres hombres y una mujer, abonando además los preceptivos derechos de almojarifazgo.

negros, sino como para colocar sus productos, vino y brea, cambiar el procedido por esclavos y luego transportarlos a otros mercados donde sea un negocio más seguro. Ello concuerda con lo señalado por Lobo Cabrera y Quintana Andrés cuando nos hablan de una decadencia en la presencia de esclavos en las pilas bautismales palmeras a partir de 1630⁷⁵.

La participación palmera en la trata de negros para Indias sí se aprecia muy claramente en la documentación notarial, pues los vecinos de la isla acuden a registrar operaciones en las que ellos invierten sus bienes, como Diego de Brito y Lugo y su hermano Francisco, capitán y maestre respectivamente del «Nuestra Señora de la Cabeza», que deben 4.800 ducados, o sea, 52.800 reales, a los capitanes Juan de Valle y Francisco Díaz Pimienta, empleados en 100 pipas de vino a 48 ducados cada una. Han de llevarlas a la Veracruz previo paso por Angola, donde harán la cargazón de esclavos⁷⁶.

Sin embargo, en la trata la participación portuguesa era la más importante, sin ningún género de duda; participación que se concretaba en la propiedad, maestraje o capitania de las embarcaciones⁷⁷, así como en los capitales que provienen de Portugal en forma de crédito para adquirir los vinos que llevan las naves a los mercados negreros⁷⁸. Son también portugueses los que tienen el poder de otorgar licencias para entrar en los Ríos y cuando les interesa apoderan en Indias a vecinos de la Palma, como el coronel Gabriel del Valle, alférez general, regidor y alguacil mayor de la Santa Inquisición⁷⁹.

⁷⁵ LOBO CABRERA, M., y QUINTANA ANDRÉS, P., *Población marginal en Santa Cruz de La Palma, 1564-1700*, Madrid, 1997, p. 78.

⁷⁶ AHILP, Simón de Echaide, caja 2, s. f. El riesgo lo corre Juan del Valle y Francisco Díaz Pimienta.

⁷⁷ AHILP, Martín Pérez Mederos, caja 1, ff. 615v-617r. El capitán y maestre del navío portugués «San Francisco» se prepara en La Palma para viajar a Guinea y desde allí a la ciudad de Cartagena de Indias.

⁷⁸ AHILP, Juan de Sotomayor, caja 1, s. f. Miguel Cuello, capitán del «Nuestra Señora del Buen Viaje», compra vino por 3.049 reales en virtud de un crédito que tiene de dos mercaderes avecindados en Lisboa: Luis de Lin y Gaspar de Jacques.

⁷⁹ AHILP, Simón de Echaide, caja 3, f. 122r-v.

El destino de los negros africanos eran los puertos de Veracruz y Cartagena de Indias, excepto en una ocasión en que será Brasil, aunque por otras circunstancias, engaño de por medio, en que de las 20 piezas de esclavos angoleños concertados sólo sobrevivieron ocho, pues los habían vendido enfermos ⁸⁰.

Sevilla constituye el otro punto de la relación de La Palma con la trata de negros. Ya en su momento aseverábamos que constituía el motor financiero del comercio canario ⁸¹ y en particular de La Palma. Se refrenda esta hipótesis al comprobar la continua intervención de mercaderes sevillanos en los negocios palmeros ⁸².

No hemos podido cuantificar el número de piezas de esclavos enviados por medio de estas operaciones a los mercados indianos, pero sí hemos podido constatar la continuidad de las mismas a lo largo de todo el período analizado.

4. NEGOCIOS Y HOMBRES

Las fórmulas para analizar el intercambio mercantil entre La Palma y los mercados del África negra no difieren sustancialmente de las utilizadas con otros mercados y desde otras islas, tal como ha sido ampliamente estudiado ⁸³.

La compañía era el instrumento mercantil que permitía efectuar un negocio a dos socios o más, con un reparto de las

⁸⁰ AHILP, Tomás González, caja 13, ff. 389r-391r. El que obtiene la licencia es el lisboeta Francisco Gómez, maestre de la carabela «San Pedro». Los hechos se cuentan en el testamento de Sebastián Rodríguez Acosta, que había actuado por Gaspar Álvarez, portugués.

⁸¹ TORRES SANTANA, E., «Sevilla, motor financiero del comercio canario, 1600-1625», *Andalucía Moderna*, t. II, Córdoba, 1995, pp. 461-471.

⁸² AHILP, Tomás González, caja 5, f. 497r. Se especifica que si no hay navío para regresar a La Palma desde los Ríos de Guinea se envíe el capital a Sevilla, consignados a los mercaderes Rui Pérez, Antonio de Villapando o a Juan de Salnedo.

⁸³ LOBO CABRERA, M., *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1989. TORRES SANTANA, E., *El comercio de las Canarias orientales...*, *op. cit.*

inversiones y de las ganancias, que podían adquirir las más variadas fórmulas. Así, por ejemplo, la que se establece para transportar a los Ríos de Guinea 823 varas de hierro de Alemania. Se trata de transportarlas y entregar la mitad en el Río de Santo Domingo, en Cayao, al capitán Francisco Sofre Perera, portugués, hidalgo de la Casa de Su Majestad y capitán mayor en los dichos Ríos, por cuya cuenta van. El resto va por cuenta y riesgo del capitán Francisco Díaz Méndez Brito, de Lisboa, en conformidad con una escritura de compañía que habían hecho en Lisboa él y el capitán Luis Lorenzo, avecindado en Tenerife, que es el personaje que entrega el hierro al dueño de la nao «Santiago», otro lisboeta, Antonio Fernández Sánchez.

El otorgante, el capitán Landín, va interesado en la mitad del hierro y recibirá un quintal, del que aún no han acordado el precio, aunque se obliga a pagar un 60 por 100 más del principal que costaren las 411,5 varas en la ciudad de Cartagena de Indias. Las otras 411,5 varas van por cuenta y riesgo de Francisco Sodre. El flete de las 823 varas de hierro alcanzan los 500 reales de plata, que paga Luis Lorenzo⁸⁴.

Es por lo tanto una compañía establecida en Lisboa entre varios individuos que tienen una conexión insular, el capitán Luis Lorenzo, que posee la mercancía y paga los fletes de la misma. El dueño de la embarcación la traslada y participa también en la venta de la misma.

Mucho más clarificadora es la compañía entre Juan Banens Aguardiente, mercader, y Bartolomé Andrés, ambos estantes en La Palma. Banens pone 5.000 reales de plata nuevos invertidos en lienzo, Holanda, paño, basinica y otras cosas, y Bartolomé Andrés 2.500 reales en vino, todo ello cargado en el «San Francisco», cuyo capitán y maestre es Francisco Machado, también estante. El navío irá a Guinea, a donde se trasladará Bartolomé Andrés a vender la mercancía y a cambio cargar todo lo que pudiera, esclavos u otras cosas. Bartolomé Andrés mandará en el navío lo que obtenga, que vendrá a riesgo de la compañía. Repartirán beneficio y ganancia, llevando

⁸⁴ AHILP, Andrés de Chaves, caja 4, ff. 234v-263r.

tanto el uno como el otro en la venta y en el empleo⁸⁵. Aunque la escritura de compañía se produce en 1598, es un ejemplo claro de cómo funcionaba este tipo de acuerdo. Son dos socios, uno pone más capital, 5.000 reales, y otro sólo 2.500, pero éste se desplazará a realizar el negocio corriendo más riesgo personal y realizando el trabajo. Los beneficios y gastos van por mitad.

Aunque no hemos encontrado contratos de encomiendas propiamente dichos, sí hemos detectado documentos que nos hablan del cierre de estas operaciones, en las cuales un capitalista, Gabriel del Valle, alférez mayor, regidor y alguacil mayor de la Inquisición de La Palma, apodera a otro, Manuel Pinto de Olivera, escribano de la factoría de Río Caylo, y al capitán Diego Taborda Leiton, residentes en ese lugar, para que cobren en su nombre a Antonio Domínguez y Simón Antonio todo lo que se le deba por las mercancías que les había entregado⁸⁶.

Es frecuente que estos acuerdos mercantiles se prolongasen en el tiempo y después de muchos años no hubiesen fenecido, de tal manera que las viudas de estos mercaderes se viesen obligadas a finalizarlas. Lucía Díaz Pimienta, viuda de Gabriel del Valle, en 1625, o sea, trece años después, aparece apoderando a otro mercader, Pedro de Acosta, para poder cobrar de Francisco Gómez, en Lisboa, lo que éste le debía a su marido por 34.089 mrs. y dos cuartos, que le había entregado para emplearlos en la Guinea y Cartagena de Indias⁸⁷.

La conexión indiana en el negocio de la trata está asimismo presente a la hora de finalizar los acuerdos comerciales, de tal forma que los palmeros se ven obligados a apoderar a otros individuos para que en América, en este caso en San Juan de Puerto Rico, cobren las cantidades adeudadas⁸⁸. En

⁸⁵ AHILP, Tomás González, caja 7, f. roto.

⁸⁶ AHILP, Simón de Echaide, caja 3, s. f. Las prendas a cobrar eran: maravedíes, esclavos y mercaderías que se le debieran.

⁸⁷ AHILP, Simón de Echaide, caja 7, f. 23v-24r.

⁸⁸ AHILP, Pedro Hernández, caja 15, s. f. El otorgante es Gaspar Vendaval de Cervellón, que había enviado pipas de vino a Angola para emplearlas en negros con destino a Puerto Rico.

este caso el negocio no debía de ser muy bueno, puesto que la embarcación con el vino y la brea naufragó y los negros, marcados con «W» en pecho y brazos, huyeron al monte cuando los corsarios ingleses atacaron la isla.

Las operaciones africano-indianas implican por otra parte que el dinero que se obtiene de ellas sean los cotizados pesos de a ocho mejicanos, que regresan como remesas a la isla palmera⁸⁹, en este caso la no despreciable cantidad de 350 pesos de a ocho.

Este tipo de transacciones, además de los derechos habituales de averías, almojarifazgo, etc., implican también la participación de las autoridades centrales, Casa de Contratación, que pleitea con los palmeros para no perder su parte en el negocio⁹⁰.

La implicación de La Palma en el negocio de la trata de esclavos mundial lógicamente suponía la utilización de otros medios de pago más sofisticados como era el crédito a gran escala. De ahí que muchas de las operaciones realizadas supongan inversiones de individuos de otras naciones, en especial portugueses, que invierten grandes sumas de dinero en la financiación del mismo. Así, el capitán Felipe Rodríguez, maestro y señor del «San Pedro», va a recibir de Gabriel del Valle, ya mencionado anteriormente, 28.185 reales de un crédito del capitán Francisco Gómez Sardina, vecindado en Lisboa, y del capitán Gaspar López, natural de Sepúlveda, un crédito de 8.800 reales y otros 400 ducados del mismo; todo este dinero era para invertirlo en mercancías con destino a la costa de Guinea⁹¹.

Son por lo tanto portugueses los que invierten su dinero a través del que suponemos factor suyo en la isla de La Palma,

⁸⁹ AHILP, Tomás González, caja 15, ff. 207r-209r. La mujer de Diego González, Isabel Pérez, trata de recuperar el dinero de su marido fallecido en Angola, que está en poder del capitán Alonso Ferrera en La Habana.

⁹⁰ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 17, f. 11r. Es una requisitoria de los jueces reales contra los hermanos Diego de Brito y Lugo y Francisco para cobrar unos dineros pertenecientes a un negocio que ambos tuvieron y de los que la Casa de Contratación era acreedora.

⁹¹ AHILP, Tomás González, caja 5, ff. 495r-496r.

el capitán y regidor y alguacil mayor de la Inquisición: Gabriel del Valle.

No siempre serán súbditos portugueses, sino que mercaderes originarios de otras latitudes, caso de los flamencos: Luis Timón, Luis de Bien y Gaspar Jacques, avecindados en Lisboa, que entregarán el crédito necesario para cargar 30 pipas de vino en La Palma en el «Nuestra Señora del Buen Viaje» y llevarlas a San Pablo de Luanda y después con el cargamento de negros dirigirse al puerto de la Nueva Veracruz⁹². El crédito otorgado por los flamencos se materializa en una serie de letras de cambio por las cuales los acreedores harán efectivo el pago de las cantidades de vino empleadas.

Llama la atención la incursión de los flamencos en este negocio, lo cual les estaba prohibido, pero enmascarando su participación con la utilización de vecinos de La Palma y efectuando la operación desde Lisboa. La conexión financiera de Canarias, en este caso de La Palma, con los grandes mercados internacionales se efectúa a través de Lisboa y Sevilla, como ya planteábamos en un trabajo anterior⁹³, y que a medida que avanzamos en nuestras investigaciones no hace más que corroborarse.

La letra de cambio era asimismo un instrumento habitual en este tipo de operaciones y de la misma manera que en el caso anterior los libradores, dadores y tomadores suelen tener ascendencia portuguesa⁹⁴. La participación de los vecinos palmeros en la utilización de las letras de cambio también resulta frecuente.

En el caso que vamos a relatar, los dadores eran portugueses, el tomador también, pero los acreedores eran palmeros:

⁹² AHILP, Juan de Sotomayor, caja 2, s. f. Los palmeros implicados son don Pedro de Sotomayor Topete y don Ventura de Frías Salazar, el capitán Diego de Guisla, regidor, y don Bartolomé Pinto.

⁹³ TORRES SANTANA, E., «Sevilla, motor financiero del comercio...», art. cit., pp. 463 y ss.

⁹⁴ AHILP, Cristóbal de Alarcón, caja 5, s. f. El capitán Antonio Fernández Landín es el librador; el dador, Francisco de Brito, de Lisboa, y el tomador, Antonio de Estévez, también lisboeta. La operación que genera la emisión de la letra de cambio es para viajar a los Ríos de Guinea.

el maestre de Campo Pedro de Solórzano y Topete y don Ventura de Frías y Salazar, caballero de la Orden de Calatrava. La operación era para llevar a los puertos de Angola cantidad de pipas de vino⁹⁵. Además de los cambios y recambios que sufrían las letras, este comercio a gran escala, en el que participaban individuos de varias naciones, implicaba asimismo la utilización de moneda extranjera y todo lo que ello suponía⁹⁶.

El riesgo era la fórmula utilizada para asegurar el traslado de la mercancía; no es muy frecuente, pues sólo lo hemos detectado en dos ocasiones. Es sabido que la generalización de este instrumento de seguro se producirá en Canarias más tardíamente⁹⁷. Nos aparece vinculado en las dos ocasiones en que se registra con el traslado de esclavos a Indias, después de haber efectuado la descarga de las mercancías palmeras en Angola. En el primero de los casos, la embarcación se dirigirá a Nueva España⁹⁸; y en el segundo de los casos se adopta el nombre genérico de Indias.

Una operación que no es estrictamente mercantil, pero sin la cual no era posible la realización de la actividad mercantil, al menos en lo que a las Islas Canarias se refiere, dada su condición archipelágica, es el fletamento. Por medio de este contrato, cargador y dueño o maestre de navío establecen un acuerdo para transportar las mercancías y establecer las condiciones de pago por las mismas⁹⁹.

⁹⁵ AHILP, Juan de Sotomayor, caja 1, s. f. El navío en el cual iba el vino era el «Nuestra Señora del Buen Viaje».

⁹⁶ AHILP, Simón de Echaide, caja 5, s. f. El capitán Gabriel del Valle fleta un navío para ir a Angola primero y de allí a las Indias. El flete será de 6.000 reis y de 500 reis la avería.

⁹⁷ TORRES SANTANA, E., «El riesgo en el comercio canario-americano», *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, p. 83.

⁹⁸ AHILP, Simón de Echaide, caja 2, s. f. El riesgo lo corre Cornelius Ruyter hasta llegados a Veracruz pasadas 24 horas y pagará en 40 días.

Andrés de Chaves, caja 2, s. f. Sebastián de Olivera y Juan de Argumedo de Lisboa corren el riesgo hasta llegar a Indias.

⁹⁹ AHILP, Simón de Echaide, caja 5, s. f. De nuevo el capitán Gabriel del Valle manifiesta haber llegado a un acuerdo con el maestre de la «Concepción», Gómez Prieto, para transportar unas mercancías a Angola, y desde allí con negros irán a Cartagena de Indias.

El hecho de que La Palma en este comercio triangular fuese un puerto de escala y no el principal lugar desde donde partían las mercancías da lugar a que no hayamos encontrado demasiados contratos de este tipo.

El empleo de las diferentes fórmulas para realizar operaciones mercantiles es el que va a permitir la articulación del comercio entre La Palma y los mercados negreros del África Occidental.

Una serie de requisitos son necesarios para poder efectuar la actividad mercantil, además de los ya reseñados: navíos, capitales, etc., la actividad humana resulta imprescindible. La burguesía mercantil isleña se ha estudiado para otras islas del archipiélago, en particular para Gran Canaria ¹⁰⁰; sin embargo, continúa pendiente, primero un estudio pormenorizado por islas y luego un análisis regional.

La Palma es un objetivo a corto plazo, y este trabajo es una aproximación al tema, puesto que está en nuestra línea de investigación avanzar en ese sentido.

Desde el mismo momento en que se ponía en marcha la actividad mercantil, cuando se contratan los navíos para transportar las mercancías, intervenía el elemento humano, no sólo como contratadores, sino como conductores de las embarcaciones. En los cuadros I y VII hemos efectuado una relación de personajes que ocupan los cargos de capitanes, maestros y dueños de las embarcaciones, y hemos podido observar asimismo cómo se produce una alternancia entre individuos de origen portugués, cuando son extranjeros, aunque no hay que olvidar que en el período que analizamos Portugal está bajo la Corona castellana, y los palmeros o residentes en La Palma ¹⁰¹. Individuos como Diego Brito, palmero, se repetirá continuamente y no sólo como capitán de navío, sino también

¹⁰⁰ TORRES SANTANA, E., *La burguesía mercantil de las Canarias orientales, 1600-1625*, Las Palmas, 1992.

¹⁰¹ No vamos a reseñar a partir de ahora la cita documental donde se encuentra cada uno de los individuos que vamos a tratar, pues se haría enormemente prolijo, dándose además la circunstancia que está continuamente referenciada en las citas que hemos ido desarrollando en el texto, pues se repiten continuamente.

como cargador, o el portugués Gaspar Carnero, que va también como maestro y apoderado de otros portugueses en variados negocios. Gómez Prieto será otro de los capitanes portugueses que sobresalga en el intercambio con Angola.

Los personajes palmeros que destacan continuamente como armadores de expediciones mercantiles, tanto con destino a los puertos del África Negra como con extensión posterior a América, se repiten asimismo continuamente. Además de los hermanos Diego de Brito y Lugo y Francisco de Lugo y Brito, que son dueños de embarcaciones pero también activos comerciantes, nos aparece continuamente la figura del coronel Gabriel del Valle, alférez general, regidor y alguacil mayor de la Inquisición, al cual hemos aludido reiteradamente en este trabajo. Es uno de los personajes más activos del comercio insular, como cargador y como cohesionado y posible factor de mercaderes portugueses y sevillanos. Las conexiones son múltiples e importantes.

Otros personajes singulares en el comercio palmero son el maestro de Campo Pedro de Solórzano y Topete y don Ventura de Frías Salazar, caballero profeso de la Orden de Calatrava, que se implican continuamente en el negocio de la trata.

Todos estos individuos figuran involucrados de manera continua en las actividades mercantiles; sin embargo, no se denominarán nunca mercaderes, a pesar de que su actividad sobrepase con mucho la de un profesional de los intercambios. Sin embargo, Mateos González, regidor y alguacil mayor de La Palma, con el sobrenombre de «Manos de Oro», posiblemente porque todo lo que tocaba lo convertía en ese metal precioso, participa de la doble condición de regidor y mercader. Es de los más importantes de la isla palmera con imbricaciones en todos los mercados: europeos, africanos y americanos. Su trayectoria vital y profesional resulta tan atrayente que podría ser el protagonista de una novela. El capitán Díaz Pimienta es también un mercader notable.

En cuanto a la nómina de los portugueses, además de los ya mencionados como capitanes y maestros, cabe destacar a los que mueven los hilos de los capitales desde Lisboa: los

hermanos Francisco Méndez de Brito y Diego, que continuamente invierten su dinero en negocios africanos que pasan por La Palma, o al capitán Francisco Gómez Sardina.

Lusitanos también son los individuos que se significan en África Negra, tal es el caso de Juan Soero Caballero, hidalgo de Su Majestad y contador mayor de Cabo Verde y Ríos de Guinea, o de Manuel Pinto de Olivera, escribano de la factoría de Río Caylo, y el capitán Diego Taborda Listón, vecino asimismo de los Ríos; todos ellos aparecen implicados en negocios con La Palma.

Los mercaderes de otro origen, sea flamenco como Gaspar Jacques, Luis de Bien y Luis Timón, o franceses como Jacques de Briel, también tienen cabida en el intercambio palmero con África Negra, si bien en la mayoría de los casos operan desde la propia Lisboa y utilizan factores en la isla, sobre todo cuando el negocio tiene trascendencia americana.

Los sevillanos tampoco son ajenos a la actividad mercantil palmera, caso de Rui Pérez y Antonio de Villapando, mercaderes muy conectados con los créditos para el comercio de las Islas Canarias.

Otros vecinos de Canarias, en particular de Gran Canaria y Tenerife, tienen cabida también en los negocios palmeros, fundamentalmente cuando la isla no está capacitada para proveer las demandas de «productos de la tierra» de los mercaderes y navíos que la frecuentan. El capitán tinerfeño Luis Lorenzo es sin duda el personaje más singularizado.

A medida que avanzamos en nuestra investigación comprobamos cómo La Palma cumple con amplitud todos los requisitos necesarios para ejercer una floreciente actividad mercantil: infraestructura, medios materiales, capitales y finalmente un personal cualificado insular o foráneo que se encarga de canalizar todos los recursos necesarios.

5. OTRAS INCIDENCIAS

En la actividad mercantil, además de las cuestiones reseñadas, la navegación y el transporte traían consigo una serie

de circunstancias tangenciales que aunque no sean propiamente mercantiles, sí merecen ser mencionadas, puesto que formaban parte de ese mundo.

En primer lugar destacamos la preparación de la empresa que llevaba consigo conseguir la embarcación y dotarla de todos los elementos necesarios para que se pudiese realizar. Esta operación podía durar varios meses, como le sucede al «Nuestra Señora de la Cabeza», que empieza a armarse en agosto de 1607, con el contrato entre Diego González, cirujano y barbero, y Diego de Brito y Lugo, capitán y maestre¹⁰², que prepara una expedición para Angola y luego para Nueva España. Éste se obliga a ir como tal en la embarcación, sirviendo como cirujano a todos los marineros hasta Angola. Allí atenderá a toda la gente de mar, esclavos, oficiales, y se encargará de comprobar que todas las «piezas» que entrasen en el navío fueren lavadas y las que estuviesen enfermas apartadas, sangrarlas y curarlas, jaropando y purgando como sea conveniente. Se encargará de esta tarea hasta cuarenta días después de llegados a San Juan de Ulúa y si luego allí el capitán Diego de Brito y Lugo decide ir a la ciudad de Méjico, irá, dándole caballo y costas, sin pagarle nada más de lo concertado.

A cambio se le pagará una soldada de marinero al día más diez ducados; no se le cobrará flete, y se le dará la costa de la comida desde que embarcaran hasta llegar. Se le otorgará asimismo el tratamiento de los oficiales y se le entregará un esclavo, libre de pipa y caldera, o sea, que debe mantenerlo por su cuenta.

Las precauciones que se tomaban para cuidar la carga de esclavos no eran gratuitas, puesto que la mortandad en el traslado podía ser elevada; además, el engaño formaba parte también de la actividad mercantil. Es lo que le pasa a Sebastián Rodríguez Acosta, que compró veinte esclavos, los cuales des-

¹⁰² AHILP, Pedro de Lugo, caja 1, s. f. Si, por el contrario, el cirujano no cumple sus funciones adecuadamente, se podrá contratar a otra persona para que haga el oficio y se le pueda ejecutar si no cumple su parte.

pués de embarcados para Brasil les salieron unos bultos y se murieron doce ¹⁰³.

De la misma embarcación tenemos el contrato de marinera de Juan Antonio Mauro, que por ejercer su oficio percibirá 120 ducados de plata castellanos en la Nueva España ¹⁰⁴, y del contra maestre Vicente Rivero, avecindado en la isla palmera ¹⁰⁵. Éste percibirá un salario más elevado, 250 ducados, veinte días después de llegar a San Juan de Ulúa.

Otros riesgos corrían los expedicionarios, el primero y más cierto era el de naufragio, que podía producirse por un accidente fortuito, o por desconocimiento del litoral, lo cual producía un choque de nefastas consecuencias. Es lo que parece sucederle a la nao de Gaspar de Vendeval y Cervellón, «Nuestra Señora de los Remedios», que chocó con los cayos en Indias ¹⁰⁶; o la presencia de un temporal, que además de hacer peligrar la embarcación, y por lo tanto la expedición mercantil, alteraba el transcurso de la derrota, obligándoles a refugiarse en el puerto más cercano ¹⁰⁷.

La muerte, por tanto, estaba siempre presente entre los que se aventuraban en empresas de esta tipología, y esto le podía suceder en tierra firme a los insulares que se habían trasladado al continente africano, por lo que es frecuente encontrar a sus esposas y herederos tratando de solucionar los asuntos pendientes ¹⁰⁸, como en el transcurso de la derrota; así le sucedió a Rodrigo Díaz Madera, tripulante de la nao «San Blas», que falleció en el mar de viaje para la Gui-

¹⁰³ AHILP, Tomás González, caja 13, ff. 389r-391v. Se los compró a Gaspar Álvarez y se sintió engañado por él.

¹⁰⁴ AHILP, Pedro de Lugo, caja 1, s. f. Se le dará de comer y beber todo el tiempo que dure el viaje.

¹⁰⁵ AHILP, Pedro de Lugo, caja 1, s. f. El maestre de la nao es Francisco de Brito y Lugo, hermano del capitán.

¹⁰⁶ AHILP, Pedro Hernández, caja 15, s. f. Apodera a dos palmeros para que puedan cobrar lo procedido de las mercancías que llevaba.

¹⁰⁷ AHILP, Juan Sánchez, caja 1, s. f. El capitán Sebastián Guerra, de la isla de La Española, llegó a La Palma huyendo de un temporal.

¹⁰⁸ AHILP, Simón de Echaide, caja 5, s. f. Es el caso de Beatriz Rodríguez de Acosta, viuda del capitán Francisco Díaz Pimienta.

nea ¹⁰⁹. Da la impresión de que dicho fallecimiento se produce por muerte natural, que no es el caso del pleito entre Miguel Pérez y Amaro Fariña por un negro que pertenecía al primero y que se ahogó en el viaje a los Ríos de Guinea ¹¹⁰.

CONSIDERACIONES FINALES

A la vista del análisis realizado de la documentación de los protocolos notariales de Santa Cruz de La Palma, se comprueba cómo la isla de La Palma y en particular Santa Cruz, como capital y puerto principal, se convierte en un punto clave para todo tipo de negocios. Entre éstos destaca el que tiene que ver con los tratos que desde el siglo XVI se mantiene con las posesiones lusitanas en el África Negra.

El incremento de las actividades que La Palma mantiene con dicha zona tiene su razón de ser en la importancia creciente de la trata. Cuatro puntos o zonas son las que van a mantener esos lazos comerciales, unos insulares: Cabo Verde y Santo Tomé, y dos continentales: Ríos de Guinea y Angola, que acaban por desbancar en el rol de la trata a aquéllos. No obstante, la mayor atención se va a establecer sobre Angola, en especial en lo que respecta al comercio triangular y esclavista con las Indias, donde La Palma se va a convertir en una pieza vital en todo el engranaje, tanto como escala técnica como lugar de créditos, de negocios y en especial como plaza donde se obtienen las preciadas mercancías: vino y derivados, además de brea y otros géneros, para intercambiar en África.

Sin embargo, no todo el período goza de la misma importancia, pues los negocios y las actividades mercantiles se concentran en dos décadas que abarcan desde aproximadamente 1610 a 1629. En estos años se opera el mayor tráfico, la ma-

¹⁰⁹ AHILP, Gaspar Simón, caja 7, s. f. Efectuó testamento y nombró albacea a Lázaro Hernández, capitán del navío, y a Antón de Espinosa, regidor.

¹¹⁰ AHILP, Tomás González, caja 5, s. f. Se acuerda que Amaro le entregue un negro de cinco palmos del Río de Cacheo.

por venta y la atracción de los actores del comercio. Éste se realiza con un abanico de mercancías demandadas en el continente africano donde sobresale como líder indiscutible el vino, a pesar de tener una oscilación importante en los precios a causa de la demanda tanto para Europa como América y África. A cambio, un solo artículo acapara la atención de los negociantes: los esclavos, demandados en Canarias y otras islas atlánticas y en especial en las Indias, tanto castellanas como portuguesas.

La importancia de este tráfico no sólo se mide por el ritmo de entradas y salidas de embarcaciones, sino sobre todo por el tipo de operaciones que se llevan a cabo, que en el fondo son las habituales que se realizan en otros puertos y mercados, y por la participación de gentes de variada condición y origen, en especial los españoles y portugueses, que hacen presa en el comercio luso-canario y por otros extranjeros que se sienten atraídos por los altos beneficios de dicho comercio.