

Redes transfronterizas en un Atlántico dinámico: la inserción de la agencia portuguesa en América española a través de Canarias (1580–1640)

Cross-Border Networks in a Dynamic Atlantic. The Insertion of the Portuguese Agency in Spanish America Through the Canary Islands (1580–1640)

*Javier Luis Álvarez Santos**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS
UNIVERSIDAD NUEVA DE LISBOA
PORTUGAL

✉ jasantos@fcsh.unl.pt

<https://orcid.org/0000-0002-7845-6521>

RESUMEN

Esta investigación parte del análisis de las especificidades de las islas Canarias en su entorno socioeconómico atlántico y del estudio de las redes portuguesas transfronterizas durante el periodo de la agregación portuguesa a la Monarquía Hispánica con el objetivo de aportar, desde una perspectiva cisatlántica, una visión innovadora de las dinámicas transnacionales atlánticas, particularmente entre los territorios americanos e insulares del Atlántico Medio. Metodológicamente, parte este estudio del análisis de fuentes primarias insulares, fundamentalmente notariales, así como de las publicaciones que han abordado la agencia portuguesa en el mundo hispánico colonial.

PALABRAS CLAVE: *islas Canarias, Portugal, Monarquía Hispánica, América, Atlántico, transfronterizo.*

* Doctor con mención internacional en Historia Moderna por la Universidad de La Laguna y la Universidad Nueva de Lisboa. Su libro más reciente es *Identidad insular y espacio atlántico. Portugal y Tenerife en tiempos de la Unión Ibérica* (Catarata, 2019). Ha impartido docencia en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en la Universidad de La Laguna, en la Universidad Nueva de Lisboa y en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es investigador junior en el CHAM – Centro de Humanidades, donde dirige el proyecto *Emigration and social inclusion in Cape Verde and Canary Islands. Historical analysis towards identity building in contact areas*, y coordina el subgrupo de investigación *História do Espaço Ibérico e iberoamericano (séc. XV-XIX)*.

ABSTRACT

This research analyses the specificities of the Canary Islands in the Atlantic socioeconomic environment and it studies the Portuguese cross-border networks during the period of the Portuguese aggregation to the Hispanic Monarchy with the aim of providing, from a cisatlantic perspective, an innovative vision of transnational Atlantic dynamics, particularly between the American and island territories of the Mid-Atlantic. Methodologically, this research uses primary sources from the Canary Islands, mainly notarial documents, as well as from publications that have examined the Portuguese agency in the Hispanic colonial world.

KEYWORDS: *Canary Islands, Portugal, Hispanic Monarchy, America, Atlantic, cross-border.*

Introducción

La correspondencia entre las distintas plazas circunatlánticas –continentales e insulares– se estructuró a través de una amalgama de redes mercantiles desplegadas en buena medida sobre la base del elemento portugués¹. Agentes de procedencia lusa dispersados por las distintas regiones atlánticas, entre ellas Canarias, dieron fluidez y dinamismo al intercambio de mercancías en paralelo a las vías oficiales del comercio castellano. Por tanto, para comprender y desentrañar la organización de este tejido mercantil debemos considerar los siguientes factores: sus miembros en ultramar y sus representantes en la Corte; los productos circulantes y los artículos demandados en cada mercado; así como la participación de mercaderes lusitanos en el negocio del contrabando y la injerencia de extranjeros a través de intermediarios portugueses.

Esta investigación integra la especificidad del objeto de estudio, los intereses portugueses asentados en la América española durante el período de la Unión Ibérica, en el marco en el que éste se circunscribe. Por un lado, dentro del gobierno de los Habsburgo, específicamente en las tentativas de dominio del imperio ultramarino; por otro, en la organización efectiva en paralelo al poder institucional central. Como resultado, y desde una perspectiva policéntrica, examinaremos las limitaciones efectivas del poder real y la articulación de los órganos periféricos de gobernanza. Por otro lado, se trata de una investigación que se encuadra en los estudios nesológicos, relacionando las particularidades de las islas en su entorno². A su vez, el objeto específico de análisis,

¹ Para nuestro estudio, seguimos el método de análisis del mundo atlántico propuesto por David Armitage (2004, pp. 7-28). En síntesis, este investigador propone tres modelos de hacer historia en relación con el Atlántico: “circunatlántica” –como historia de las circulaciones–, “transatlántica” –como historia de las comparaciones– y “cisatlántica” –como historia local en relación con el entorno.

² La nesología es una subdisciplina de las ciencias sociales que se preocupa de la isla en cuanto le interesa conocer la percepción de esta desde sus entrañas, desde la propia conciencia

la isla, debe integrarse en el ámbito cisatlántico en el que se desenvuelve y, así, ser interpretado desde el campo teórico de la Historia Atlántica.

El objeto de estudio está geográficamente bien delimitado: se trata de un territorio insular fragmentado perteneciente al archipiélago de Canarias, el cual pertenece al conjunto de islas que conforman la Macaronesia en el Atlántico Norte. Sin embargo, lo que nos interesa es conocer el dinamismo de este espacio, tanto en su articulación interna como su vertebración hacia el exterior.

El Atlántico, que había sido repartido entre Castilla y Portugal a finales del siglo XV, pasó a regirse celosamente y en su totalidad desde arriba por los Consejos de Portugal y de Indias que acompañaron a la Corte de los Felipes. Sin embargo, junto a la práctica institucional y los intereses de la política regia sobre el Atlántico, coexisten otros mecanismos de autogobierno que construyen el Imperio de modo informal. En sincronía, intervinieron en la administración en los distintos territorios de la Monarquía los órganos periféricos aprovechándose de los límites institucionales del poder real.

El cerco imperial al Océano y la territorialización del espacio atlántico es coincidente en el tiempo con el esplendor económico que se estructura en torno a las regiones que bordean esta área, en contraposición al declive que padece el eje mediterráneo. En este dinamismo circunatlántico fueron determinantes los territorios insulares intrínsecos para articular el flujo migratorio, la redistribución de mercancías y la circulación de ideas entre los diferentes pueblos volcados al Atlántico. Entendemos, por tanto, este espacio intratlántico como el nexo entre lo local y lo general.

Metodológicamente, se trata de un estudio transnacional y transversal a la Monarquía Hispánica que busca definir la articulación del Atlántico a partir de uno de sus núcleos más activos: el elemento insular. Canarias es, en este marco nesológico y atlántico, el objeto de análisis; y la agencia portuguesa, en el contexto de la consolidación del espacio atlántico, el sujeto de estudio. Por tanto, la investigación sobre la concordancia y correlación entre ambos elementos será el producto de este trabajo.

Metodología

Estas cuestiones que surgen a partir de una visión multifocal de la concomitancia entre el cosmos canario, la agencia portuguesa y el universo ibérico en el Atlántico las hemos tratado acudiendo a fuentes primarias. Esta documentación constituye una herramienta indispensable para desarrollar un estudio integral en lo social y en lo económico; así como para confrontar la interpretación que construyen la metrópoli y las islas sobre nuestro objeto de estudio.

de los insulares. En palabras de Santana Pérez (2012, p. 115), “una ciencia de las islas que tendría que ver con todo lo relacionado con ellas desde cualquier punto de vista”.

Por el tipo de información que nos aporta y la variedad de asuntos que se trata, la documentación notarial para la isla de Tenerife es uno de los pilares sobre los que se sustenta esta investigación. Escogimos Tenerife por dos cuestiones metodológicas. En primer lugar, el buen estado de conservación de la documentación para esta isla frente a otros territorios insulares del Archipiélago. En segundo lugar, por ser la isla con mayor proyección internacional durante esta época de la Edad Moderna.

Con todas las limitaciones y reservas, estas escrituras muestran la cotidianidad del individuo, su relación con el medio y la interacción con otros miembros de la sociedad. Realizamos dos tipos de catas para el periodo comprendido entre 1575 y 1650. La primera sobre una serie de años -1575,1576, 1587,1588, 1603, 1604, 1625, 1626 y 1650- con el objetivo de visualizar la evolución temporal de las relaciones de Tenerife -la isla de Canarias que tenía mayor proyección debido a su peso en el comercio internacional- con su entorno en momentos coyunturales del periodo de la consolidación del mundo atlántico. La segunda, en la que analizamos todas las escrituras de dos notarías en los dos principales núcleos de la Isla -La Laguna y Garachico- para solventar las connotaciones espaciales de la propia isla y asimismo para obtener una perspectiva cronológica amplia consecutiva. Abordamos, por la perdurabilidad temporal, las escribanías de Rodrigo de Vera Acebedo (1608-1612) y Salvador Fernández de Villarreal (1613-1644) para el caso de La Laguna y la de Salvador Pérez de Guzmán (1608-1630) para Garachico. Esta documentación notarial se encuentra custodiada en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHP SCT).

Más allá de esta tipología, se observa una tupida red mercantil que circunda las distintas orillas del Atlántico y en las que se insertan las islas Canarias, bien a través de agentes lusos asentados en ellas o bien recalando temporalmente navíos y hombres de la mar en los puertos insulares para abastecerse de otros productos. Así, son numerosas las referencias que aluden a la trata de esclavos, de barcos fletados que arriban desde África al Archipiélago para ir seguidamente a América y de comerciantes de las islas que invierten en estos negocios transatlánticos. Esta documentación da muestras de que el derrotero atlántico no es bidireccional y engloba a buena parte de las regiones que circundan el Océano, como la venta de esclavos africanos que se dirigen a Brasil -interviniendo agentes en la América española-, invirtiéndose el beneficio de este negocio en oro, plata o en otras mercancías que son reexportadas a Europa y cuyo lucro final volverá a ser empleado en productos que deambulan en el Atlántico³.

Igualmente relevante para este trabajo ha sido el estudio de los intereses de los órganos rectores para observar la praxis de los lazos de dependencia

³ En este sentido, concordamos con el planteamiento de Alencastro (2001), quien defiende -frente al clásico esquema dual metrópoli/colonia- un modelo basado en la existencia de espacios y mercados interdependientes, con múltiples y complejas jerarquías.

de esta Isla con las regiones circundantes, en confrontación a las exigencias virtuales de la Monarquía. Se trata, por ende, de interpretar una dicotomía de intereses e intenciones en el mundo Atlántico.

Debemos tener en cuenta que quienes abogan por este proteccionismo de los intereses locales frente a los requerimientos de la Corte son los miembros de una élite insular. En definitiva, son los máximos interesados en la plena integración del mercado local en la economía doméstica atlántica, legal y de contrabando.

En una sociedad de frontera, dinámica y en constante regeneración, la élite insular asegura su posición estratégica en el sistema atlántico agregando a los resortes de poder locales elementos exógenos que conecten este territorio aislado y dependiente con su entorno económico. En contramedida, los agentes foráneos se beneficiarán de la próspera economía local, tanto de sus productos como también de la internacionalización de la isla como centro de intercambios.

Los vínculos de la comunidad portuguesa en Canarias con la América española

La presencia de foráneos en la corona de Castilla y sus posesiones ultramarinas ha sido un tema recurrente en la historiografía española desde los primeros trabajos de Domínguez Ortiz. El interés que suscitó para las economías europeas la llegada de productos americanos y la apertura de este espacio recién incorporado para los negocios de los mercaderes del Viejo Mundo para colocar sus productos adquiridos de otras regiones precipitó el asentamiento en las principales plazas mercantiles de Castilla –fundamentalmente en Sevilla y Madrid– de gentes foráneas al reino que, formando parte de una tupida red mercantil, procuraron participar de este negocio que suponía el dinámico eje económico del Atlántico.

En este espacio relacionante, tendrá especial relevancia para la historiografía la interpretación jurídica del término “extranjero”, tanto en el ámbito peninsular como en el ultramar castellano. Sin embargo, más allá de la taxonomía legal nos interesa profundizar en la percepción que tienen de este individuo forastero en la sociedad en la que se asienta, los intereses de aquél en la comunidad y su capacidad de integración; así como su aportación al grupo⁴.

Para el caso de los moradores de las islas Canarias y la cohesión social en este espacio insular durante el Antiguo Régimen, el trabajo realizado por Fajardo Spínola (2009, pp. 173-198) se nos presenta como la única herramien-

⁴ A este respecto, la labor investigadora llevada a cabo por Herzog (2006, p. 291) acerca de la visión que comparte la comunidad en relación con sus propios miembros. A partir de sus estudios sobre el concepto de vecindad y naturaleza, asevera que no se puede definir a ningún miembro de una comunidad sin interpretar la coyuntura. Cita: “En Castilla, España y América, la vecindad y la naturaleza dependían de la negociación social y de un diálogo continuo entre diferentes actores, grupos locales y servidores del rey”.

ta disponible para comprender las dinámicas intrínsecas de la organización social. La complementariedad entre las Islas y los espacios circundantes es la base sobre la que pivota el proceso de estructuración social y la actitud de sus miembros, guiada por los elementos rectores de la comunidad.

Es indudable que la población portuguesa asentada en Canarias es una de las comunidades foráneas más relevantes en cuanto al número de individuos se refiere. En proporción, los portugueses ya eran mayoritarios frente a otros extranjeros desde antes de la Unión Ibérica, pero se acrecentarán gradualmente hasta alcanzar su máximo esplendor durante el primer cuarto del siglo XVII (Fajardo Spínola, 2004, pp. 310-320; Álvarez Santos, 2011). Este predominio es consecuencia del establecimiento de redes socioeconómicas constituidas a los márgenes del Atlántico, haciendo que sus acciones en Canarias sean notables y continuas en el tiempo. A su vez, la sociedad isleña permitirá este nivel de integración de la población portuguesa por su cercanía lingüística y cultural, pero sobre todo para aprovechar las oportunidades de sus negocios y conexiones. No se trata, por tanto, de un contingente hermético dedicado exclusivamente al comercio exterior, sino que participan en todas las actividades productivas que se desarrollan en la Isla, como agricultores, artesanos y mercaderes. También serán miembros destacados de la sociedad, emparentando con la oligarquía terrateniente y ocupando cargos públicos, con el propósito de participar en el control económico insular. Serán precisamente éstos, los que organicen y conciban los intereses portugueses en la América española desde Canarias como plataforma estratégica (Álvarez Santos, 2018, pp. 45-58).

Igualmente, nuestro análisis insular debe ser comparado con otros territorios castellanos de ultramar. Para el caso americano también existen muy diversos trabajos sustentados en documentación dispar. Algunos historiadores, como Drumond Braga (1995, pp. 247-253) y Serrano Mangas (1997, pp. 73-79) han analizado de manera general aspectos estadísticos acerca de la emigración portuguesa a la América española. Alude Serrano Mangas (2001, p. 19) a la información hecha por el cabildo de Santo Domingo al Rey en 1588 sobre la ingente cantidad de portugueses en Indias, “tantos en esta ciudad que son ya más que los naturales y tienen Tierra, quitando a los naturales lo que con tanta razón les es debido [...] y lo propio acontece en Caracas, Cumaná y la Margarita”. Elevado número que se mantiene hasta la segregación portuguesa. Cita el propio Serrano Mangas (2001, p. 11) que “los portugueses se hallaban presentes en todos los rincones de las Indias de Castilla. Aparecen en número considerable hasta en las guarniciones militares de las fortalezas más apartadas como las de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico”.

Cabe destacar el trabajo de Maria da Graça Mateus Ventura (2005), que constituye una de las principales fuentes para el conocimiento de la presencia portuguesa en la América española, con especial relevancia para el virreinato de Perú. De esta investigación concluyó la historiadora que los principales lugares de asentamiento en las Indias de Castilla de la comunidad lusa fueron, por este orden, Cartagena, Lima, Buenos Aires y Potosí (Correa da Cunha 2011, p. 11).

Sullón Barreto (2014), en su investigación sobre la presencia lusa en Lima, recopiló y sintetizó las dispares y heterogéneas informaciones cuantitativas para el territorio americano. Este sucinto compendio ha permitido visionar de una manera más concisa la representatividad lusa en distintos espacios de la América española.

La investigación realizada por esta historiadora sucede a otros estudios previos llevados a cabo para el virreinato de Perú. Hasta finales del siglo XX, la historiografía había empleado esencialmente la documentación aportada por la Inquisición. Ésta hacía hincapié en el origen judeoconverso de la mayor parte de estos portugueses en América⁵. La utilización en exclusividad de este tipo de fuente, siguiendo las palabras de la investigadora, habría distorsionado la realidad sobre este colectivo. La documentación inquisitorial habría investido al conjunto con la condición de cristianos nuevos. A partir del análisis sistematizado de casi dos centenares de testamentos otorgados por portugueses establecidos en la ciudad de Lima entre 1570 y 1680, Sullón Barreto matiza la condición religiosa de estos individuos. Además, su investigación aporta nuevos datos cuantitativos, más próximos a nuestro estudio, al emplear documentación de procedencia notarial.

En cuanto a la región de Buenos Aires, el estudio de la presencia portuguesa presenta un especial particularismo, al existir un registro de portugueses para el año 1643. Tras la sublevación de Portugal, el gobernador de Río de la Plata presentó un bando del virrey Mancera, ordenando que todos los lusos se presentasen para “[...] registrar y dar razón de sus nombres, apellidos, naturalezas, edades, oficios, estados, haciendas y familias, y del tiempo en que adentraron en este puerto, y con qué licencia vinieron a él [...]”. La intención de este padrón, justificaba el Gobernador, era prender las armas guardadas por los lusitanos (Ceballos 2008, p. 300-317). Este censo presenta un total de 172 portugueses para las ciudades de Buenos Aires, Santa Fe y Corrientes. Esta documentación, varias veces abordada por la historiografía⁶, ha permitido consensuar que entre el 15 % y el 25 % de la población de Buenos Aires tras la Restauración era de origen portugués.

La agencia portuguesa en el comercio canario-americano

Morales Padrón, en su obra *El comercio canario-americano* publicada en 1955, resaltaba la incursión de los portugueses en el comercio canario-americano a través de la fórmula del contrabando. A este respecto, el Archipiélago pre-

⁵ En 1976, Gonzalo de Reparaz publicó *Os portugueses no Vice-reinado do Peru (Séculos XVI e XVII)*.

⁶ Al trabajo de Lafuente Machín de 1931 le han sucedido otras publicaciones. Más recientemente Ceballos (2008, pp. 300-317) y Frías (2011) han abordado en sus estudios la presencia lusa en la región bonaerense.

sentaba unas características idóneas para burlar las imposiciones legales que desde la Casa de la Contratación pretendían establecer en el monopolio americano. A tal efecto, era un recurso habitual para introducir mercancías en Indias el simular averías, tormenta, persecución enemiga, falta de víveres, etc., con la finalidad de entrar en los puertos para los cuales no tenían licencia ni registro.

Uno de los mecanismos para eludir las trabas legales consistía en que los barcos que partían de la Península registrados a Canarias realmente tomaran rumbo a América. En este sentido, señala Morales Padrón (1995, p. 280) que “son los portugueses, sobre todo, quienes emplean esta táctica. Y al regreso se ofrecen en flete a bajos precios, consiguiendo ser preferidos antes que los navíos españoles”.

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

Eran muchas las maneras de burlar la legislación sobre el comercio de Canarias con América. Incluso, los navíos que salían consignados del Archipiélago con destino a Cabo Verde o a Brasil, navegaban en realidad hacia los puertos indios⁷. Otras veces, los navíos que regresaban de Indias con destino a España llegaban a tocar los puertos portugueses con el objetivo de beneficiar parte de la carga. Del mismo modo, barcos pesqueros del Algarve se acercaban a los navíos que volvían de América para pasar parte del cargamento.

Todo ello estaba prohibido. Sin embargo, en palabras Morales Padrón (1995, p. 281), “los mismos canarios conculcaban las leyes utilizando barcos portugueses para la exportación y emigración clandestina”. Asimismo, plantea que los desequilibrios que se suceden en los mercados americanos vienen motivados en buena parte por el hecho de que navíos portugueses, despachados para Brasil, en lugar de llegar a los puertos brasileños, fondeaban en Buenos Aires⁸. Desde aquí, distribuirán sus mercancías hacia Potosí y Lima, perjudi-

⁷ Recordemos la existencia en Canarias de la figura de los Jueces de Registros. A éstos les correspondía no sólo el conocer en el despacho de las embarcaciones que salían de las Islas o venían a cargar a ellas de la Península, sino que incluso estaban en el deber de visitar a las portuguesas que iban a Brasil y Cabo Verde, siempre que, al hacer escala en Canarias, dichos funcionarios tuviesen informes que llevaban pasajeros sin licencia (Peraza de Ayala, 1977, p. 44).

⁸ A este respecto, el rey en 1602 remitió una serie de cédulas reales que prohibían el desembarque de portugueses –entre otros no castellanos– en Buenos Aires si no tenían licencias. Asimismo, también concedía cierta libertad para comerciar con los vecinos del Brasil a través de permisos. La Corona aún prohibía el desembarque de pasajeros y el comercio de esclavos, pero permitía durante seis años que navíos propios fuesen cargados anualmente a la América portuguesa y a Guinea, así como a otras tierras vecinas de dominio castellano (Ceballos, 2013, p. 93).

cando los productos importados por las Flotas y acarreados a partir del istmo de Panamá (Morales Padrón, 1955, p. 287).

Para entender esta afluencia de mercancías ilegales a la América española, muchas de ellas en navíos portugueses, Morales Padrón (1955, p. 290) señala que “en los primeros años del siglo XVII salían anualmente de los puertos portugueses unos doscientos navíos repletos de efectos ingleses, holandeses y franceses, los cuales, a través de Brasil, llegaba a los mercados del Río de la Plata, Alto Perú, Lima, etc.”.

Cronológicamente es representativo que, como ya advirtiese este investigador, este fraude tenía ya cierto peso antes de la Unión Ibérica. De tal modo insiste en que “en 1575 el monarca español pide que el embajador en Lisboa solicite del rey portugués la extradición, por así decir, del navío y mercader que haya arribado a las costas de su monarquía”. Por el contrario, mientras que la agregación portuguesa a la Monarquía Hispánica no supuso el inicio de esta red comercial circunatlántica, sino su intensificación; la pérdida de Portugal, Brasil, Guinea y Angola como mercados fue un duro golpe para la exportación canaria. A los puertos de estas regiones se llegó a remitir hasta cien navíos anuales, perdiéndose estos mercados para su absorción (Morales Padrón, 1955, p. 190).

El comercio con América desde Canarias en la red transfronteriza portuguesa

El esquema planteado por Aguado de los Reyes (2005, p. 138) para analizar la red mercantil portuguesa establecida entre Sevilla-Canarias y América⁹ nos ha permitido abordar la agencia de los portugueses asentados en las Islas en este tejido atlántico. De la cata realizada en la documentación notarial, las cartas de fletamento otorgadas en Tenerife nos permiten enlazar los productos, las personas y los mercados que participan en esta compleja red.

Es significativo que de los 38 acuerdos de fletamento consultados para este período de la agregación portuguesa a la Monarquía Hispánica que hacen referencia a los negocios de portugueses desde Canarias con la América española, todos, salvo dos, se contratan a partir de siglo XVII. Además, cargan en su mayoría vinos en las Islas. Este predominio de fletes desde comienzos del siglo XVII coincide cronológicamente con el auge de la exportación de caldos canarios.

Estos contratos solían ser por una cantidad que podía oscilar entre las 8 y 55 pipas de vino, aunque lo más frecuente es que el flete fuese por una

⁹ Según este autor, para analizar esta red habría que responder a cuatro cuestiones: 1) comprobar la existencia efectiva de dicha red; 2) en caso de respuesta positiva, establecer las líneas básicas que la componían; 3) determinar las funciones de cada uno de los centros componentes de la misma; 4) y, finalmente, llegar a conocer si existieron gradaciones de importancia dentro de la red, es decir, aclarar quién actuó como centro y quiénes como periferia de la misma.

veintena¹⁰. No obstante, también es habitual que el fletamento se hiciera en compañía. En este tipo de casos, el conjunto de pipas embarcadas era mayor, pudiendo llegar casi a los dos centenares. En cuanto al valor de la carga, es considerablemente variable, oscilando entre los 330 y los 590 reales por pipa. Sin embargo, esta fluctuación dependía del derrotero que tomaran las embarcaciones con los caldos canarios. No todos los navíos estudiados que salían para Indias desde Canarias realizaban este recorrido sin escalas, ya que, como hemos señalado, podían recalar previamente en los territorios lusos africanos. En el caso de que los barcos viajaran directamente a Indias el precio medio del flete era de 393 reales por pipa. Mientras que, si arribaban previamente en Guinea o Angola, el valor podía ascender hasta un 23,5 %¹¹.

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

De Canarias a América: el destino

En la documentación notarial consultada de tipo mercantil -principalmente fletes, poderes, letras y finiquitos- un 30 % se refiere al continente americano con el término genérico de “Indias”. No obstante, podemos establecer cuáles son las principales regiones con las que trataban los portugueses desde Canarias.

En este sentido, La Habana (16,6 %) asume el papel preponderante como puerto receptivo del comercio luso en América desde finales del siglo XVI, aumentando considerablemente durante las primeras décadas del siglo XVII. Con las ordenanzas de 1591 y, sobre todo, de 1612 se obligaba a la navegación en conserva con la Flota a los barcos insulares, teniendo La Habana como destino en Nueva España. Como señala Morales Padrón, la isla de Cuba era uno de los territorios que más vinos canarios demandaba en América¹². Luis Lorenzo, luso-descendiente, comerciante y regidor de la isla de Tenerife se

¹⁰ La media se sitúa en 23 pipas. Sin embargo, la moda baja hasta las 20.

¹¹ Ejemplo de este tipo de acuerdo es el que suscribe el maestro Francisco Ribero, vecino de Lisboa, para fletar su navío surto en la isla de La Gomera a Luis Lorenzo, luso-descendiente y residente en Tenerife. En este acuerdo se estipulaba que en la embarcación se cargarían ocho pipas de vino, a precio cada una de 590 reales, para ser intercambiadas por esclavos en Cacheu, los cuales serían llevados a Nueva España. Finalmente, el montante de este negocio iría consignado a Luis Lorenzo o a un agente suyo en Sevilla. (AHP SCT, leg. 378, f^o14).

¹² Morales Padrón (1955, p. 184) advierte que, en el año 1611, dentro del enfrentamiento canario-sevillano, los isleños alertaron al monarca que Santo Domingo necesitaba unas 4.000 pipas de vino; Puerto Rico 3.000; Jamaica 1.000 y La Habana 6.000.

estableció entre 1603-1604 en La Habana como agente de esta red. Allí recibió, en nombre de su padre y su cuñado, las pipas de vino que le habían remitido desde Tenerife (AHPST, leg. 2082, f°732.). Aunque su estancia fue corta, los lazos que estableció en Indias fueron fundamentales para los negocios posteriores de su familia. Tiempo después, en 1620, afirmaba que desde hacía muchos años había tenido correspondencia con el capitán Alonso Ferrera, regidor y receptor de penas pecuarias de la ciudad de La Habana, a quien le había enviado algunas cargazonas de frutos desde Tenerife. A su vez, Alonso le había remitido dinero, plata y otras mercaderías y frutos de las Indias a Castilla (AHPST, leg. 1538, f°806.).

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

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

Así, en 1618, Bernardo Brago, vecino de Sevilla, y Antonio Álvarez Suarez, vecino de Lisboa, fletaron su embarcación para cargar vinos canarios a Nueva España, previo paso por África, con la condición de que el beneficio de lo procedido debía ser entregado en Nueva España a Andrés de Acosta y, en su ausencia, a Clemente de Vázquez, y por la de ambos, a Cristóbal de Bonilla, moradores en la ciudad de México. En caso de que fueran a la ciudad de Cartagena, pagarían al capitán Jorge Fernández o a Duarte de León Márquez, y en la ausencia de ambos, a Jorge Gramajo, residente en la dicha ciudad. Mientras que, si llegaban a La Habana, pagarían a las personas que tuviesen allí su poder. Finalmente, si no hubiese personas autorizadas, registrarían lo procedido en barras de oro y plata en la Flota de Indias. En ausencia de éstos, los traerían a Sevilla o Lisboa en el navío que cualquiera de ellos embarcase. Todo lo cual estaría consignado a Diego y Jorge Coronel, vecinos de Lisboa, y en ausencia de éstos, a Gaspar Ramallo, vecino de Sevilla (AHPST, leg. 1536, f°416v.).

Los miembros de la red

Frecuentemente el contrato de los fletes se podía realizar formando una compañía. En este caso, no todos los componentes tenían que ser oriundos de Portugal. Así, el capitán Tomás Pereira de Castro, de origen luso y asentado

en Tenerife, contrató un flete para cargar vinos canarios a Tierra Firme en el año 1622 junto con Francisco Ruano de Velazco, Miguel Fernández y Diego de Argumedo, vecinos de Tenerife (AHPST, leg. 1540, f°192.). Sin embargo, que no tuviesen el mismo origen, como ya hemos demostrado, no es indicativo de que no participasen en esta misma red comercial atlántica. Este es el caso de Diego de Argumedo, recaudador mayor de las rentas reales. Tres años después de que acordasen el flete anteriormente referido, el propio Tomás Pereira de Castro otorgaba un poder al recaudador para que cobrase todas las partidas que a su nombre llegasen de la Flota de Indias. Para tal efecto, delegó dicho poder en uno de sus agentes en Sevilla, Juan Bautista de Mena (AHPST, leg. 1543, f°158v.).

Un ejemplo más claro de esta red mercantil, de predominio portugués, que se establece entre los puertos peninsulares de Lisboa y Sevilla, Canarias y América lo encontramos en la compañía constituida para cargar 180 pipas de vino desde Tenerife a Cartagena entre el capitán Antonio Fernández Dayla, residente en la Isla, Francisco de Payba, vecino de Lisboa y Diego de Payba, vecino de Sevilla (AHPST, leg. 1539, f°. 538.). Sobre este último, como indica Collado Villalta (1979, p. 182), se trataba de un mercader portugués, cuyas actividades, al igual que otros lusos avecindados en Sevilla, están circunscritas al tráfico indiano “pero contribuyendo como asentistas en relación la escasa fuente de financiación de la Carrera de Indias y muy vinculados a la misma practicando, de hecho, una doble vertiente mercantil y financiera pero complementarias”.

El mismo autor (Collado Villalta, 1979, p. 189) reconocía la relevancia de esta tupida red de portugueses, en su mayoría marranos, establecida entre: Sevilla como sede del monopolio; Lisboa como complemento económico; Madrid donde los grandes asentistas presionan al rey; y América con los agentes ya avecindados.

Establecidos en estos cuatro puntos, la comunidad de mercaderes portugueses pudo llegar a tener cierto control sobre el comercio americano, tanto en su legislación como en la propia actividad mercantil. No obstante, Canarias también jugó un papel decisivo en este tráfico indiano en manos portuguesas como hemos venido exponiendo. Por un lado, los propios agentes lusos asentados en el Archipiélago participaron directamente en el comercio americano. Por otro, como ya apuntara Vila Vilar (1973, p. 573), desde los primeros momentos del funcionamiento de los asientos se permitió la entrada de portugueses en las Indias. Algunos de ellos, haciendo escala previa en Canarias.

Por otro lado, no podemos desligar esta red del circuito africano. Es significativo que el 38,5 % de los fletes consultados especifiquen que, antes de ir a Indias, el navío contratado pasará primeramente por Angola o Guinea para luego continuar su derrotero hacia el Nuevo Mundo. Es decir, un alto porcentaje de los navíos que pasan de Canarias a América realizaban una primera escala en África para comerciar los vinos isleños a cambio de esclavos que vendían luego en Indias y, cuyo beneficio, sería remitido en los galeones hacia España.

Por tanto, observamos que el tráfico canario-americano, desde los intereses portugueses, va más allá de este derrotero unilateral, integrándose en un sistema mercantil mucho más amplio como pudiera ser el espacio atlántico. Así lo debió entender Tomás Pereira de Castro. En el año 1618, este portugués otorgó un poder a su cuñado, vecino de Lisboa, para que cobrase cualquier cantidad de oro, plata, azúcares, sedas y otras cualesquier cosas y mercaderías que le pertenecían tanto en el reino de Portugal como en España, así como la carga que viniesen a su nombre del Brasil e Indias (AHP SCT, leg. 1536, f°383v.).

Como vemos, en esta ruta comercial también intervienen los mercados brasileños a través del tráfico de esclavos. Ejemplo de ello es la liquidación en Tenerife por parte de Gaspar de Acuña de la venta realizada en Brasil de dos esclavos adquiridos por su sobrino, residente en Pernambuco, para venderlos en las Indias (AHP SCT, leg. 478, f°561v.).

Este trato circunatlántico desde Canarias es probable que fuese más intenso de lo que se ha venido suponiendo hasta ahora y que haya que interpretar este circuito canario-americano desde otras perspectivas que integren los diversos subsistemas que alimentan a este gran comercio americano. El caso del carpintero de ribera Baltasar de Acosta es un reflejo de esta realidad. En su información de Soltería indicaba que era natural de Oporto, pero que marchó a la isla de Madeira a cargar vinos. De ahí partió hacia Río de Janeiro, para luego pasar a Río de la Plata y a Angola. Más tarde, pretendió ir a Cartagena, pero fue apresado por un navío flamenco que lo trasladó a Zelanda y de allí a Sevilla, para regresar de nuevo a Indias. Finalmente regresó a la ciudad hispalense, y de ahí a Canarias¹³.

Efectivamente, los portugueses miembros de esta ruta americana no sólo eran los grandes mercaderes de origen luso asentados en la Isla como los hermanos Tomás y Diego Pereira o Luis y Andrés Lorenzo. Un ejemplo de la simbiosis llevada a cabo entre esta comunidad y la sociedad insular es el hecho de que otros compatriotas participasen de distinta forma en esta red, como el citado carpintero, pero también un importante número de marineros con sus embarcaciones portuguesas, como señalaba Morales Padrón.

Además, los vínculos que construyeron los portugueses en Canarias se trasplantaron a Indias en la medida en que los propios insulares trataban con América, no sólo a través de la creación de compañías para fletar navíos, sino también para mantener cualquier otro tipo de contactos. De esta manera, en 1620, el capitán Luis Lorenzo otorgaba poderes a dos naturales de Tenerife, vecinos en el Perú, para que cobrasen cualquier cantidad de oro, plata y dinero que le debía otro paisano por varias cuentas y escrituras pendientes (AHP SCT, leg. 1539, f°661v.).

Por último, la Restauración en 1640 no supuso un cambio tan brusco en los negocios de los agentes lusos asentados en Tenerife con la América española, como sucedió con los mercados portugueses. Aún en 1680, mercaderes de

¹³ AHDSCLL, *Fondo Histórico Diocesano*, Informaciones de Solterías y Viudedades, 1622, leg. 1.

origen luso, como los hermanos Tomás y Diego Pereira de Castro o Cristóbal Salazar de Frías, cargaron de pipas varias embarcaciones con destino a Cartagena. Sin embargo, es muy probable que el volumen en el negocio ya no fuera el mismo que en épocas pasadas. El comercio con Portugal y sus colonias estaba ya prohibido y, principalmente, las Actas y Leyes de Navegación inglesas cerraron las puertas a la exportación a los mercados británicos de los caldos canarios en favor de los portugueses.

Conclusiones

A partir del estudio de la interacción del territorio insular con el entorno portugués desde una perspectiva transfronteriza y relacionante, inferimos que este entramado de relaciones en el Atlántico era mucho más vasto y complejo de lo que creíamos. Por un lado, diferentes agentes portugueses en Tenerife intervinieron simultáneamente en distintos circuitos, siendo estos individuos el nexo entre las diversas redes. Por otro lado, también múltiples subcircuitos se entrecruzaron, formando un gran sistema atlántico. Este sistema de relaciones, más que bipolar era multipolar y transfronterizo.

En este contexto, Canarias fue uno de los vértices del espacio atlántico y, desde su posición privilegiada, establecieron nexos con otras regiones circundantes, lo que permitió integrar una economía local en los grandes circuitos atlánticos. Esta relación cisatlántica entre el espacio insular y su entorno favoreció el establecimiento de agentes no castellanos a las Islas para tratar con América, como fue el caso de nuestro sujeto de estudio.

Aunque la impronta portuguesa predomine en estas relaciones que se articularon con o desde Canarias, la verdadera función de estos agentes lusos era ser el vínculo de unión entre este espacio intratlántico con los distintos espacios circundantes, empleando para ello sus contactos tanto en las Islas como en otras plazas. En definitiva, en estas redes en las que se integra el Archipiélago se yuxtaponen intereses insulares y portugueses, haciendo de las necesidades ajenas las suyas propias. Este análisis a nivel local es el reflejo de la complejidad y cantidad de relaciones, circuitos y contactos que se construyeron y entrelazaron en el Atlántico.

Referencias

Fuentes primarias

Documentación notarial custodiada en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHP SCT), las escribanías de Rodrigo de Vera Acebedo (1608-1612) y Salvador Fernández de Villarreal (1613-1644) para el caso de La Laguna y la de Salvador Pérez de Guzmán (1608-1630) para Garachico.

Archivo Histórico Diocesano de San Cristóbal de La Laguna (AHDSCLL), *Fondo Histórico Diocesano*, Informaciones de Solterías y Viudedades, 1622, leg. 1

Redes transfronterizas en un Atlántico dinámico: la inserción de la agencia portuguesa en América española a través de Canarias (1580–1640)

Javier Luis Álvarez Santos

Fuentes bibliográficas

Aguado De Los Reyes, J. (2005). Lisboa, Sevilla, Amberes, eje financiero y comercial en el sistema atlántico (primera mitad del siglo XVII). En C. Martínez Shaw y J. M. Oliva Melgar (Eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)* (pp.101-125). Madrid: Marcial Pons.

Alencastro, L. F. (2001) *O Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras.

Álvarez Santos, J. L. (2011). *Tenerife y la Unión Ibérica. Los portugueses en La Laguna y su comarca: 1575-1650*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.

Álvarez Santos, J. L. (2018). El pacto como estrategia de consolidación de un espacio atlántico: los portugueses y los órganos rectores de Tenerife durante la Unión Ibérica (1580-1640). *Revista de Historia Canaria*, no. 200, pp. 45-58.

Armitage, D. (2004). Tres conceptos de historia atlántica. *Revista de Occidente*, no. 281, pp. 7-28.

Ceballos, R. (2008). Extralegalidade e autotransformação no porto: A presença portuguesa na Buenos Aires colonial (século XVII). *Revista Territórios e Fronteiras*, no. 2, pp. 300-317.

Ceballos, R. (2013). Os portugueses do Prata: Tratos, contratos e privilégios locais (1580-1670). *História, histórias*, vol. I, no. 1, pp. 88-112.

Correa Da Cunha, G. (2011). *Os cristãos-novos portugueses e o comércio de escravos no porto de Buenos Aires (c.1595-1640)*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Collado Villalta, P. (1979). El embargo de bienes de los portugueses en la flota de Tierra Firme de 1641 (análisis de las irregularidades normalizadas y del poder lusitano en el comercio indiano de la época). *Anuario de Estudios Americanos*, no. 35, pp. 169-207.

Drumond Braga, I. (1995). Os portugueses e a América espanhola no século XVII: alguns aspectos. *Mare Liberum*, no. 10, pp. 247-253.

Fajardo Spínola, F. (2004). Portugueses en Canarias en el siglo XVII. Una relación de 1626. En *XV Coloquio de Historia Canario-Americana (2002)* (pp. 310-320). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.

Fajardo Spínola, F. (2009). Inmigración e integración en Canarias en la Edad Moderna. En J. A. Galván Tudela (Coord.), *Migraciones e integración cultural* (pp. 173-198). Las Palmas de Gran Canaria: Academia Canaria de la Historia.

Frías, S. (2011). *Portugueses en Buenos Aires. Mito y realidad (1600-1699)*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.

Herzog, T. 2006. *Vecinos y extranjeros. Hacerse español en la Edad Moderna*. Madrid: Alianza Editorial.

Mateus Ventura, M. G. A. (2005). *Portugueses no Peru ao Tempo da União Ibérica: mobilidade, cumplicidades e vivências*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda.

Morales Padrón, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

Peraza de Ayala, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

Artículos y ensayos

Santana Pérez, J. M. (2012). Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen. *Cuadernos Americanos. Nueva Época*, vol. IV, no. 142, pp. 113-135.

Serrano Mangas, F. (1997). La presencia portuguesa en la América española en la época de los Habsburgos (siglos XVI-XVII). En M. G. A. Mateus Ventura (Coord.), *A União Ibérica e o Mundo Atlântico* (pp. 73-79). Lisboa: Colibri.

Serrano Mangas, F. (2001). *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*. Badajoz: Diputación de Badajoz.

Sullón Barreto, G. (2014). *Vasallos y extranjeros. Portugueses en la Lima virreinal, 1570-1680*. Madrid: Universidad Complutense.

Vila Vilar, E. (1973). Los asientos portugueses y el contrabando de negros. *Anuario de Estudios Americanos*, no. 30, pp. 557-599.