



SEÇÃO LIVRE

Espacios de frontera y construcción atlántica: Canarias y África durante la agregación portuguesa a la Monarquía Hispánica

Espaços de fronteira e construção atlântica: Canárias e África durante a agregação portuguesa à Monarquia Hispânica

Border areas and Atlantic construction: Canary Islands and Africa during the Portuguese aggregation to the Hispanic Monarchy

Javier Luis Álvarez

Santos

orcid.org/0000-0002-7845-6521

jlasantos@fcsh.unl.pt

Recebido em: 30 set. 2019.

Aprovado em: 13 set. 2021.

Publicado em: 19 ago. 2022.

Resumen: Esta investigación tiene como objetivo abordar la articulación del Atlántico durante el periodo de la agregación portuguesa a la Monarquía Hispánica a partir del estudio de las relaciones sociales y económicas entre los espacios intra-atlánticos –, las islas, con su entorno más cercano, el continente africano. Este trabajo pretende analizar la dinámica atlántica durante el periodo de la Unión Ibérica a través del estudio de las especificidades de estas islas en su entorno geográfico, político y económico, así como las redes que actúan entre ella y el continente africano. Trataremos los intereses económicos, los productos intercambiados y los agentes que participan con el objetivo de mostrar un Atlántico social y económico transfronterizo.

Palabras clave: Atlántico. Canarias. África. Frontera. Identidad.

Resumo: Esta investigação tem como objetivo analisar a articulação do Atlântico durante o período da agregação portuguesa à Monarquia Hispânica a partir do estudo das relações sociais e económicas entre os espaços intra-atlânticos, as ilhas, com seu meio mais próximo, o continente africano. Estuda a dinâmica atlântica durante o período da União Ibérica através do estudo das especificidades dessas ilhas em seu meio geográfico, político e económico, bem como as redes que participam entre elas e o continente africano. Serão analisados os interesses económicos, os produtos trocados e os agentes que participam para mostrar um Atlântico social e económico transfronteiriço.

Palavras-chave: Atlântico. Ilhas Canárias. África. Fronteira. Identidade.

Abstract: This research studies the articulation of the Atlantic during the period of the Portuguese aggregation to the Hispanic Monarchy. This paper arises from the analysis of social and economic relations between intra-Atlantic territories –the islands, with their closest neighbour, the African continent. The Atlantic dynamics during the period of the Iberian Union is analysed by the geographical, political and economic specificities of this island. The networks that act between the insulars and the African continent are also examined. Finally, economic interests, products exchanged and agents are investigated in order to show a cross-border social and economic Atlantic.

Keywords: Atlantic. Canary Islands. Africa. Border. Identity.



Metodología: la documentación notarial como fuente de estudio

Metodológicamente, este trabajo parte del estudio de la documentación notarial, tanto canaria como portuguesa². En el caso de los registros notariales insulares, hemos abordado estos registros para Tenerife –la isla más poblada y con mayor proyección internacional – para un periodo más amplio que el de la propia agregación portuguesa, entre 1575 y 1650, con el objetivo de profundizar en los antecedentes y repercusiones para las relaciones canario-africanas durante esta unión política luso-castellana³.

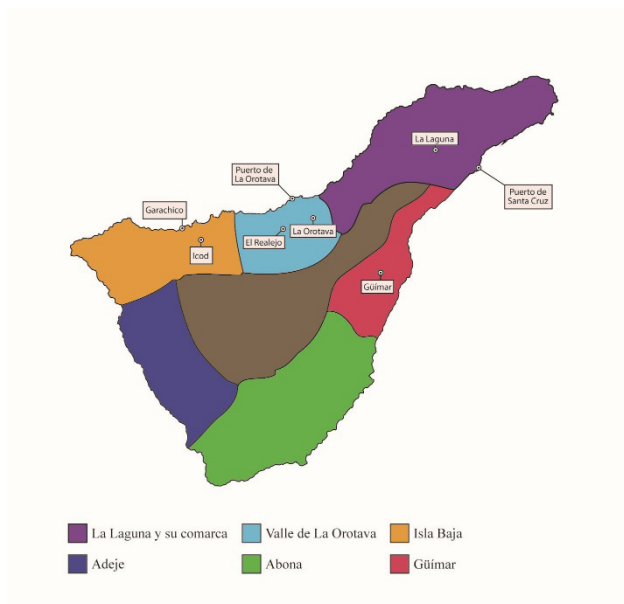
Para abordar esta cronología tan extensa, realizamos dos tipos de catas en los legajos notariales. La primera de ellas consistió en analizar la documentación de todas las escribanías de la Isla para los siguientes años específicos: 1575, 1576, 1587, 1588, 1603, 1604, 1625, 1626 y 1650.

Esta selección de años busca ser una muestra de las fluctuantes relacionales entre Tenerife y el Imperio portugués, más concretamente con África.

La segunda cata fue realizada a través de una selección de las escribanías más relevantes de la Isla para obtener una muestra representativa del periodo cronológico a estudiar. Así, procuramos ciertos escribanos que perdurasen en el tiempo con el objetivo de obtener una visión temporal consecutiva y de mayor recorrido⁴.

En cuanto a la distribución espacial de esta fuente documental, hemos tratado todas aquellas escribanías que abordamos en las diferentes catas y que coinciden con todas las existentes en Tenerife para el periodo cronológico abordado. Nos referimos a las escribanías de La Laguna, Santa Cruz, Garachico, La Orotava, Puerto de La Orotava, Icod y Los Realejos.

Figura 1 – Mapa da Isla de Tenerife dividida por regiones y con las principales poblaciones



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de la documentación portuguesa, decidimos consultar los *Cartórios notariais* conservados para la ciudad de Lisboa. Se trata de

uno de los puertos europeos, junto con el de Sevilla y Amberes, más activos durante nuestro periodo de análisis. Como urbe, cabeza del reino

² Sobre la documentación notarial aplicada al estudio de las relaciones comerciales entre Canarias y América, véase el trabajo de Agustín Guimerá Ravina (1975-1976, p. 169-188). Asimismo, acerca del empleo de las escrituras notariales para el abordaje de las relaciones entre Canarias y Portugal durante el periodo de la Unión Ibérica, véase el artículo de Elisa Torres Santana (1993).

³ Los legajos consultados se custodian en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHP SCT).

⁴ Abordamos 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.

de Portugal y centro mercantil de primer orden a escala mundial (Veríssimo, 1979, p. 280), la consulta de estos legajos reforzaría nuestra visión acerca de la organización económica del Atlántico y, sobre todo, de las redes comerciales de origen portugués que actúan estrechamente entre África y Canarias⁵. Como polo de atracción para banqueros, inversores y grandes comerciantes, sedujo a esta plaza mercantil las expectativas de negocio en el mercado canario, siempre inmerso en la órbita del comercio atlántico portugués y en particular con su vecino africano. Pero será a partir de la Unión Dinástica, gestada desde la metrópoli y la consolidación de una economía de exportación insular hacia el ultramar, cuando se produzca la agregación definitiva de las islas castellanas al entorno socioeconómico africano.

Ahondando en esta metodología, hemos consultado aquellos fondos que para nuestro período de estudio se han conservado⁶. Se trata de una documentación que aborda esencialmente asuntos de tipo económico: compraventas, letras, poderes, fletes, obligaciones, créditos, etc⁷.

Más allá de la tipología documental, se detecta en estas fuentes consultadas una tupida red mercantil que circunda las distintas orillas del Atlántico y en la 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, a barcos fletados en el Archipiélago para ir a África y a comerciantes de las islas que invierten en los rescates. También 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 Hispana–, 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 Atlántico.

Canarias y África a través de las crónicas contemporáneas

Como señala Valladares Ramírez (2013, p. 57), se conoce bien la profusión literaria con que castellanos y portugueses escribieron sobre las distintas regiones de la Monarquía en África, América y Asia, pero es menos sabido que también lo hicieron, aunque en menor medida, sobre el Imperio del "otro" durante la Unión Ibérica. Fructuoso es uno de estos pocos ejemplos de autores que tuvieron la ambición de describir el mundo ibérico que incorpora al otro lado de "la raya". Este cronista realiza un ejercicio narrativo que procura ser un compendio sobre el pasado de todas las islas. Integra los hechos de distintos espacios en un mismo relato y en un mismo discurso histórico. Su relato no distingue la frontera política de uno u otro archipiélago, sino que agrega a todas las islas constituyendo una misma unidad independiente a la realidad política⁸. Si bien no incorpora al continente africano a su narración, insiste en la existencia de una historia común ancestral desde la incorporación de los territorios macaronésicos al conocimiento europeo y que se enfatiza con la agregación de los reinos ibéricos bajo la Monarquía Hispánica.

Sin embargo, no será hasta el XVIII cuando la tradicional visión insular y local de las Islas de paso a lecturas más amplias en las que el Archipiélago será visto ante todo como un enclave

⁵ Para una visión de la administración de la ciudad de Lisboa durante el período, véase la publicación de Maria de Lurdes Martins Ribeiro da Silva (1995, p. 131-140).

⁶ Los registros notariales de la ciudad de Lisboa se encuentran disponibles para su consulta en el Archivo de la Torre do Tombo. Esta documentación también ha sufrido importantes pérdidas a lo largo del tiempo, siendo el terremoto de 1755 el que tuvo consecuencias más nefastas para estos fondos.

⁷ Para un mayor conocimiento acerca de la documentación conservada en estos fondos notariales de Lisboa, véase el trabajo de Pedro A. De Azevedo & António Baião (1989, p. 20-23).

⁸ Igual de relevante considera el citado historiador que "estos importantes estudios sobre las relaciones textuales luso-castellanas han privilegiado la dimensión peninsular en detrimento de la ultramarina. De hecho, muy poco se ha inquirido sobre las ocasiones en que lusos y castellanos se dieron a escudriñar el imperio del vecino y, en concreto, al fenómeno de haber fijado sus visiones sobre el papel" (VALLADARES, 2013, p. 57).

estratégico en el Atlántico. Ejemplo destacado del empleo de esta perspectiva más universal aplicada a la historia de las islas lo encontramos en la figura de un erudito local descendiente de portugueses, José de Viera y Clavijo (1731-1813)⁹. Este ilustrado no titubea en colocar en su obra a las Islas entre África y América, en el corazón del Atlántico. En una altura en que este océano ha dejado de ser un mar ibérico para ser un espacio abierto a todo tipo de naciones y navegantes, sitúa a Canarias en un lugar destacado dentro de estas encrucijadas atlánticas. Más aún, este autor, se adelanta a decir lo que ningún otro cronista con anterioridad se había atrevido a afirmar: "Estas islas pertenecen al África" (VIERA, 1950, Tomo I, Libro I, p. 17).¹⁰

Este historiador, que recapacita sobre el ámbito atlántico, interrelaciona y construye la historia de Canarias con el entorno en el que se desenvuelven y comunican las Islas. Con África, pero también con la América española y portuguesa. Introduce y compara los procesos de conquista y sus actores¹¹; agrega y enlaza hechos y lugares¹²; y vertebrada una historia general de la Macaronesia¹³.

Viera y Clavijo, el primer defensor de lo que podríamos llamar "atlantonacionalismo" (MARTÍNEZ, 2010, p. 150), antecede su narrativa histórica posicionando a las islas en el mapa de los dominios de la Monarquía. Estos territorios insulares que se creían alejados se convierten en su discurso en el centro geográfico y geoestratégico del Atlántico de las naciones europeas: "Desde el seno del Mar Atlántico y en medio de aquellas felices Islas que sirven de primer

meridiano y como puente a la comunicación de los dos mundos sujetos al glorioso imperio del mejor de los Reyes" (VIERA, 1950, Tomo I, Al Rey Nuestro Señor Don Carlos III, p. 3).

Más aún, Viera y Clavijo reflexiona y comprende que las islas, unidas a Europa y a América por la política del Imperio y el comercio de los hombres de negocio, también se encuentran ligadas geográficamente a África, el tercer continente que clausura el espacio circunatlántico¹⁴.

Historiografía: Canarias, África y el Atlántico

Sobre el Atlántico y los espacios intrínsecos del océano, brotaron tanto nuevas leyendas y mitos como planteamientos racionalistas que permitieron apreciar esta entidad geográfica desde diferentes perspectivas y disciplinas; siempre desde la percepción personal de quien se acerca a imaginar este espacio. Desde mediados del siglo XX, la historiografía se interesó por la reconstrucción del pasado del mundo atlántico. Este acercamiento se sustentó desde sus orígenes en la perspectiva europea de la conformación del océano como categoría de paradigma en el análisis. En esta aproximación, el tratamiento giraba en relación al conocimiento cartográfico, naval, comercial, militar, política de expansión, explotación económica, intercambio biológico e interacción cultural (SANTANA, 2014, p. 11). Sobre esta idea primigenia, el Atlántico llegó a concebirse como "el océano interior de la civilización occidental" (ARMITAGE, 2010, p. 11).

⁹ Sobre la obra de José de Viera y Clavijo, véase la publicación de Juan Manuel Santana Pérez (2017, p. 43-63).

¹⁰ Este es el título del primer capítulo del primer libro. Si bien no es el primer cronista que insiste en la geografía africana de las Islas. Aunque nunca estuvo en Canarias, Bartolomé de las Casas (1986), en su libro I introduce un extenso relato llamado "Breve relación de la destrucción de África" en el que los cinco primeros capítulos están dedicados a Canarias, el sexto a Madeira y Porto Santo y el décimo a Azores y Cabo Verde.

¹¹ "Es verdad que las famosas conquistas de Méjico y del Perú harán siempre más eco en todo el mundo que las de Canaria y Tenerife. Es verdad también que Cortés y Pizarro serán en la opinión de los hombres más héroes que Vera y Fernández de Lugo; pero ¡ah, si fuese lícito hacer un paralelo riguroso entre los guanches y los indios, entre las fuerzas de las Canarias y de las Américas, entre el impulso que animaba el brazo a unos y otros conquistadores!" (VIERA, 1950, Tomo I, Prólogo, p. 13).

¹² Viera y Clavijo se percata de las repercusiones que tuvo para el comercio canario la presencia holandesa en Brasil: "Había expirado la tregua de diez años con los holandeses, que, viéndose pujantes sobre el mar, conquistaron la bahía de Todos Santos y la ciudad de San Salvador del Brasil (1624), con cuyo revés perdían nuestras islas el comercio floreciente que tenían en aquellos puertos" (VIERA, 1950, Tomo III, Libro XII, p. 546).

¹³ En esta breve y sencilla descripción conecta Canarias, Azores y Madeira en un mismo acto: "[...] había la novedad de que don Antonio Prior de Grato, pretendiente a la corona de Portugal, resuelto a pasar de las islas Azores a Francia, intentaba saquear de camino las Canarias y la Madera" (VIERA, 1950, Tomo III, Libro XIII, p. 512).

¹⁴ "[...] pues aunque no hay duda de que los volcanes las afligieron sobremanera en siglos más remotos; con todo, se echa muy bien de ver, por su interior organización [...]; y por otras muchas circunstancias, se echa muy bien de ver, digo, que ellas son parte de una tierra primitiva y original, como la del continente de África" (VIERA, 1942, Tomo II, p. 31-32).

Frente a la historia nacional o nacionalista de los años veinte, amanece una historia transnacional. No obstante, ni África ni los africanos tenían cabida bajo esta definición de "civilización", excepto si se mencionaba el comercio de esclavos en tanto que fuese de interés para sustentar la historia de Occidente. Ciertamente, hasta tiempos bien recientes, la historiografía sobre el Atlántico se centró en estrechar los lazos entre América del Norte y Europa bajo el cuño de "civilización", dejando de lado, no sólo al continente africano, sino también a toda América Latina.

La historiografía anglosajona sobre el Atlántico ha puesto el acento en su metodología de análisis en los flujos y movimientos ligados al comercio de esclavos. Asimismo, la historiografía ibérica se ha centrado en la trata esclavista desde las antiguas colonias africanas como un proceso destacado en la articulación de espacios. A este respecto, la visión sobre África se ha vinculado más con América que con un análisis del propio continente.

Actualmente, como señala Santana Pérez, no existe un análisis integral de la costa atlántica africana. Sin embargo, sí contamos con estudios sobre el Atlántico y su relación con algunas regiones africanas (SANTANA, 2014, p. 19). Si bien África es el gran tema pendiente por integrar en la Historia Atlántica, recientemente se ha apostado por unos estudios atlánticos que vayan más allá del centralismo europeo para adentrarse en el análisis de las interacciones sociales y culturales, avanzando en las contribuciones africanas¹⁵.

Cabe señalar que, si han sido poco los trabajos que han incidido en las relaciones entre Canarias y Brasil, menos investigaciones se han llevado a cabo sobre los vínculos entre el dicho Archipiélago y el África portuguesa. Más allá de los estudios transversales que, como los de Torrão (1991, p. 237-346), conectaban ambos territorios

a partir del tráfico de esclavos, pocas referencias bibliográficas existen.

Curiosamente, el interés historiográfico sobre las relaciones entre Canarias y el África portuguesa durante la Edad Moderna es anterior incluso al de cualquier otro análisis de relaciones del Archipiélago con el mundo luso. En 1978, Da Mota presentó en el tercer coloquio de historia canario-americana una ponencia sobre las expediciones canarias a Guinea durante el siglo XVI (DA MOTA, 1980). Este trabajo, que no tuvo continuidad en el tiempo, presentaba además otra gran novedad: se mostraba por primera vez en una publicación canaria documentación portuguesa dedicada a las relaciones Canarias-África.

Habría que esperar a los inicios del siglo XXI para que la historiografía, en este caso la canaria, retomase los trabajos sobre los contactos entre el Archipiélago y el África portuguesa. En el ámbito historiográfico insular, ciertamente, destacó la labor del historiador Rumeu de Armas¹⁶. Este especialista del Atlántico tuvo una sensibilidad especial por los estudios africanos, pero además con un mérito añadido, el de ser de los primeros estudiosos que incorporó a los estudios atlánticos al continente africano. Antes incluso de que en los años sesenta del siglo XX en Estados Unidos se extendiesen los estudios acerca de la esclavitud y el comercio de esclavos (LUCENA, 2010, p. 43).

A pesar de la cercanía de Canarias a África y de los tradicionales lazos entre ambas regiones, los esfuerzos de Rumeu por unir ambas historias bajo el paraguas de la Historia Atlántica no tuvieron continuidad hasta que a comienzos del presente siglos los historiadores canarios volvieron a abordar las relaciones entre ambos espacios más allá de la percepción local¹⁷. Germán y Juan Manuel Santana Pérez, desde el Área de Historia Moderna de la Universidad de Las Palmas, han venido promoviendo un análisis histórico que

¹⁵ "Nonetheless, we believe that this work addresses only one part of a much broader problem. Few scholars have yet begun to explore the interactions between the residents of colonies indifferent European empires, Portuguese Brazil and French Saint-Domingue for example. There is an obvious need, as well, for African contributions to colonial social and cultural development to be more effectively integrated into historical consciousness. Seeing the Atlantic as a unit allows us to do all of this more effectively; it brings us closer to recreating an important part of the world as it operated in the decades and centuries after 1492" (KARRAS & MCNEILL, 1992, p. 5).

¹⁶ Sobresale entre sus obras *España y el África atlántica*, publicada en Madrid en 1956.

¹⁷ Es cierto que no es la primera vez que se aborda algunos temas de la historia canario-africana. Ha sido un asunto bien estudiado los contactos con Berbería por Anaya Hernández, así como la esclavitud en Canarias y las relaciones con Cabo Verde por Lobo Cabrera.

complementa la historia de los archipiélagos atlánticos y el continente vecino¹⁸. De este interés historiográfico surgió la publicación de *La puerta afortunada* (SANTANA & SANTANA, 2002). Desde una contextualización inédita en la historiografía insular, esta obra llega a construir una historia global desde la particularidad del análisis de un microespacio¹⁹. Se trata de una historia circunatlántica que supera los límites nacionales y las clásicas fronteras espaciales para centrarse en la coherente afinidad de vínculos entre ambas regiones – canaria y africana – en el espacio doméstico que representa el Atlántico.

En un trabajo más reciente, Juan Manuel Santana Pérez, ponía en relevancia la posición de las islas de la Macaronesia en las dinámicas atlánticas (SANTANA, 2012). En este sentido, planteó cuatro vértices en las relaciones circunatlánticas. A los tradicionales espacios comerciales europeos, americanos y africanos, este historiador incorporó a las islas atlánticas como cuarta área relacionante. Dotaba, en consecuencia, a los territorios insulares de un carácter propio y unitario²⁰.

A diferencia de otros estudios, este historiador enfatiza e integra en el análisis de las relaciones mercantiles de las islas con el continente africano, concebido éste como un espacio activo en esta sinergia atlántica. Expone Santana Pérez la existencia de múltiples rutas comerciales transoceánicas. En una de ellas, las embarcaciones que partían hacia África no se dirigían hacia América sino que recalaban en las islas. Por tanto, infiere que fueron los territorios insulares las plazas redistribuidoras de productos africanos –especialmente de esclavos– hacia América y Europa (SANTANA, 2012, p. 127).

Santana Pérez, dentro de la multiplicidad de caminos atlánticos que describe, propone un novedoso triángulo comercial formado por la América portuguesa, África y las islas. Algunas naves que salían de Brasil arribaban a territorios

africanos para, desde allí dirigirse a Canarias, por lo que a las Islas llegaban tanto productos americanos como africanos. Recalca nuevamente, a partir de la explicación de este derrotero, la naturaleza redistributiva del Archipiélago. En definitiva, esta reinterpretación del espacio interior atlántico durante la globalización europea pasa por incluir, en el análisis histórico, nuevos momentos y culturas.

En consecuencia, la presente investigación pretende visibilizar otras culturas y, con ellas, otras redes en un sistema atlántico hegemonizado por Europa. En palabras de Enrique Dussel (2002, p. 224):

The emergence of other cultures, until now depreciated and unvalued, from beyond the horizon of European modernity is thus not a miracle arising from nothingness, but rather a return by these cultures to their status as actors in the history of the world-system.

La red mercantil canario-africana

Dada la carencia de fuentes, tanto canarias como portuguesas, para analizar las redes entre el Archipiélago y el continente africano, hemos optado por iniciar la reconstrucción de dichos vínculos a partir de un estudio de caso. La figura de Juan Vega, un importante comerciante de esclavos portugués que se estableció en Tenerife, será el eje sobre el que introduciremos las relaciones entre estos dos espacios atlánticos.

Procedente de Cabo Verde, este individuo se asentó en la Isla en la década de los 80 del siglo XVI. En 1584 adquirió el ingenio azucarero del Valle de Güímar, el cual había pertenecido a los herederos de Pedro de Alarcón y comenzó a reestructurar la explotación. Diversificó la producción y reinvertió los beneficios de la hacienda tanto en la economía local como en el comercio internacional atlántico. Esta reorganización permitió a Juan de Vega conseguir sacar cierto rédito

¹⁸ Recientemente, y a partir de la apuesta por esta línea de trabajo, por primera vez se ha publicado en una revista del Archipiélago un monográfico sobre la historia del África atlántica. Nos referimos al número 14 de la revista *Vegueta* de la Universidad de Las Palmas.

¹⁹ Así lo reflejan los propios autores: "[...] los estudios sobre este continente cuentan en el Antiguo Régimen con algunos trabajos interesantes, casi siempre referidos a alguna zona concreta. Pero existe una ausencia en las investigaciones sobre la relación global de Canarias con el conjunto de África a lo largo de un periodo de tiempo prolongado" (SANTANA & SANTANA, 2002, p. 8).

²⁰ "Debido a la participación de Madeira, Canarias y Cabo Verde, este comercio tenía casi siempre cuatro vértices, es decir, que más que triangular solía ser cuadrangular" (SANTANA, 2012, p. 126).

de la producción azucarera, a pesar de estar en retroceso el cultivo del azúcar en la Isla en esta época. Así, en el año 1587 afirmaba que su hacienda producía 120 arrobas, las cuales había rematado sobre el flamenco Pedro Blanco. Sin embargo, estas arrobas aún no se habían terminado de trabajar, por lo que el portugués tuvo que hipotecar toda la producción y los esclavos que tenía en el heredamiento²¹.

Al mismo tiempo que continuaba con el cultivo de la caña de azúcar en su hacienda, otorgaba nuevas medianerías asociadas al trabajo de la viña. Por tanto, Juan de Vega era consciente del cambio económico que se estaba produciendo en la Isla y apostó por reconvertir el heredamiento y fomentar la producción vitivinícola²². No obstante, la principal actividad a la que se dedicaba este portugués era la trata de esclavos. Las escrituras estudiadas indican que éste fue el principal mercader de esclavos en la Isla durante el último cuarto del siglo XVI, efectuando el 71,5% de estos negocios que hemos documentado. Desde Cabo Verde introducía principalmente varones entre 15 y 26 años a un precio medio de 900 reales por cada individuo.

La mayor parte de los compradores eran miembros de la élite local, como el escribano Francisco de Mesa o el regidor Diego de Arguijo. Probablemente, con la importación de esclavos a Tenerife pretendió cancelar parte de las deudas que arrastraba el heredamiento. Precisamente, a Diego de Arguijo le entregó por una deuda contraída en la heredad de Güimar una esclava negra de 14 años y un hombre de 24 años por un valor de 100 doblas y 900, reales respectivamente²³.

Del mismo modo, también reinvertió los beneficios obtenidos del ingenio en el comercio internacional. Ejemplo de este entramado atlántico es el compromiso que adquirió con el mercader

Pedro de Salas para comprar en la isla de Santiago una esclava negra de 20 a 30 años y un varón de 15 a 20 años²⁴.

Es posible que las demás deudas con los propietarios y acreedores de la hacienda se liquidasen de la misma forma. Al propio hijo de Pedro de Alarcón, Francisco de Alarcón, le traspasó 2.100 ducados que tenía en una compañía para llevar esclavos de Guinea a Indias en una nao surta en el puerto de Santa Cruz²⁵, siendo esta cifra la misma por la que se había tasado la parte de la hacienda que Juan de Vega le había comprado a Francisco. No obstante, no debió de ser suficiente ya que a finales de 1588, estando el portugués en Cabo Verde, otorgó éste un poder al regidor Juan de Herrera para que interviniera en una ejecución sobre "cierta cantidad de maravedís" que le debía a Francisco de Alarcón²⁶.

Juan de Vega aprovechaba esta red entre los dos archipiélagos para establecer lazos y convertirse, de esta manera, en el apoderado de los principales hombres de la sociedad tinerfeña en territorio caboverdiano. De esta manera, recibía poderes de la élite local para actuar en este espacio insular portugués²⁷.

De igual modo, participó en el mercado atlántico castellano a partir de la correspondencia que mantenía con el puerto de Sevilla. Así, formó una compañía con un mercader y un maestro de navío vecinos de la ciudad hispalense. En este negocio, Juan de Vega se encargaba de los arreglos de la carabela, así como de cargar las pipas de vino y despachar el almojarifazgo²⁸.

Para poder desarrollar esta compleja red mercantil, era necesario haber consolidado unos vínculos sociales y familiares distribuidos en las distintas plazas atlánticas con el fin de satisfacer las demandas del circuito comercial. De este modo, su yerno Juan de Spíndola Escorcio

²¹ AHPST, leg. 1168, sin fol.

²² Valga como ejemplo el tributo que concedió a medias a Gaspar Hernández, vecino del valle de Güimar, para plantar viñas. AHPST, leg. 666, f°277.

²³ AHPST, leg. 669, f°324 y AHPST, leg. 669, f°352v.

²⁴ AHPST, leg. 1512, f°768.

²⁵ AHPST, leg. 666, f°663v.

²⁶ AHPST, leg. 1514, f°209.

²⁷ Así, Juan de Sùrega le otorgó un poder para que cobrase de Gonzalo Rodríguez, vecino de Tenerife y residente en Santiago, las ganancias que le pertenecían. AHPST, leg. 1512, f°760.

²⁸ AHPST, leg. 666, f°712v.

–asimismo vecino de Cabo Verde y estante en Tenerife – actuó en la Isla como apoderado suyo en su ausencia²⁹.

Además de fortalecer los lazos parentales, también se relacionó con otros portugueses asentados en el Archipiélago. El nexos más relevante es el que mantuvo con el comerciante portugués Pedro Afonso Mazuelos, quien le suministraba vino que luego Juan de Vega se encargaba de comercializar en el exterior.

Asimismo, coincidieron estos acuerdos mercantiles entre ambos con el período en el que Pedro Afonso ostentaba el cargo de almojarife, por lo que es probable que participasen juntos en esta red mercantil. A este respecto, Pedro Afonso fue el encargado de cobrar los derechos del almojarifazgo en el referido contrato entre los comerciantes sevillanos y Juan de Vega. Por consiguiente, estos dos individuos tenían intereses comunes y participaban del mismo entramado económico insular y atlántico³⁰.

Estos estrechos vínculos socioeconómicos entre individuos que visibilizan los lazos entre Canarias y África, se irán perdiendo según se vaya aproximando el final de la centuria. A partir de 1590 Juan de Vega y sus apoderados fueron devolviendo la propiedad a los herederos de Pedro de Alarcón. No obstante, las relaciones que construyó como señor de la hacienda perduraron en el tiempo. Así, en 1597 Fadrique de Vargas Manrique vendió sus derechos sobre el ingenio a Juan Fresneda, Tesorero de la Santa Cruzada. De esta transacción se encargó uno de los agentes del portugués, el mercader Luis Galván. Además, se estipuló en el acuerdo que Juan de Fresneda estaba obligado a presentar una fianza y para ello presentó como uno de sus fiadores a Pedro Afonso Mazuelos.

Por tanto, los lazos en Atlántico, especialmente entre el continente africano y las islas, trascienden y desbordan los intereses individuales. Estos contactos construyeron unos vínculos duraderos

basados en el constante flujo de mercancías y personas y en la transferencia de conocimientos e ideas entre ambos espacios y sociedades.

Tenerife y el comercio africano de esclavos

Hemos localizado un total de 57 contratos de compraventa de esclavos, lo que supone el comercio de 96 individuos. Estas transacciones, según se desprende de la documentación consultada, tienden hacia una evolución ascendente conforme avanza el siglo XVII. Así, este tipo de acuerdos se reparten de la siguiente forma según las catas bianuales realizadas: 1575-1576 sólo representa el 16% de estas escrituras de compraventa, mientras que para los años 1587 y 1588 este porcentaje se eleva al 25%. Finalmente, durante el bienio 1625-1626 se efectuaron más de la mitad de estos acuerdos. Esta misma tendencia progresiva se observa en el número de esclavos vendidos, mientras que entre 1575 y 1576 se comercializaron únicamente seis, entre 1625 y 1626 se traficó con 42 individuos.

A partir del número de contratos y de los esclavos vendidos podría dar la impresión de que la fórmula de la transacción fuese habitualmente por varias piezas entre el comprador y el tratante. Sin embargo, sólo cuatro del total de las escrituras se refieren a la venta de más de un esclavo, por lo que entendemos que estos acuerdos se concertaban directamente entre el vendedor y el futuro propietario, sin indicar la documentación la existencia de un comercio insular de esclavos a mayor escala que la que suponía el abastecimiento local y las adquisiciones personales.

En cuanto a los tratantes, son en su mayor parte maestros – el 40% – y mercaderes portugueses peninsulares y agentes lusos procedentes de Cabo Verde. Dentro de este colectivo, como ya hemos advertido, sobresale el comerciante Juan de Vega Albarnás durante la década de los 80 del siglo XVI. Asimismo, también participaban en

²⁹ De esta manera, en 1588 le otorgaba un poder para que actuase en su nombre en distintos negocios. AHPST, leg. 1511, fº212.

³⁰ Probablemente, Pedro Afonso Mazuelos también habría estado involucrado en el comercio esclavista, o por los menos mantenía vínculos con los miembros más destacados de este negocio. Así, en 1594 recibió un finiquito de una letra que había pasado sobre Diego Anrique, arrendador del contrato de Cabo Verde. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), 7º Cartório Notarial de Lisboa – Ofício A, Livro 1584, fº35.

esta red de comercio esclavista desde Canarias individuos de otras comunidades no castellanas. De esta manera, a comienzos del siglo XVII, los hermanos Oflaque – de origen flamenco – se convirtieron en los agentes del arrendador de los contratos de Guinea, Jácome Fixer, en Tenerife y en Gran Canaria³¹.

Este mecanismo de compraventa de esclavos podía ir asociado a fórmulas contractuales mucho más complejas, como se advierte en el siguiente ejemplo. En 1626 el capitán Jorge Báez de Acevedo, en virtud de un poder de su hermano Sebastián Báez, tratante asentado en Luanda,

[...] recibió del capitán Luis Lorenzo, alguacil mayor y regidor perpetuo de Tenerife, seis-cientos reales de contado y tres pipas de vino despachadas, que costaron novecientos cuarenta y tres reales y ocho cajones con quince quintales, y una arroba y media de brea que costaron doscientos cuarenta y seis reales, y seis docenas de cordobanes zurrados de negro y blanco que hicieron mil ochenta y siete reales,

siendo esta cantidad el resto de 9.850 reales que cobró de Luis Lorenzo el maestre Cristóbal Álvarez y el piloto Domingo Pérez, los cuales aún debía al dicho Sebastián Báez de Acevedo por 14 esclavos, mujeres y varones, que le había remitido con los dichos mareantes³². En resumidas cuentas, en esta transacción el vendedor desde Luanda utilizaba como apoderado a su hermano para cobrar en diversas mercancías parte de la venta de los esclavos que habían sido traídos con anterioridad por marineros portugueses³³.

Cronológicamente, de nuestro estudio se desprende que los esclavos procedían durante las últimas décadas del Quinientos esencialmente de Guinea y Cabo Verde, pero con la entrada de la nueva centuria – coincidiendo con un aumento

de este comercio en un 74,5% – , aquéllos van a ser sustituidos por los angoleños. Estos esclavos eran en su mayoría hombres de unos veinte años. Su coste solía ser de unos 770 reales, pero cabe destacar las variaciones en su valor según su origen, sexo y edad. Así, los procedentes de Cabo Verde tenían un precio medio de 860 reales, mientras que los de Angola eran un 16% más baratos y los indios de Brasil, aunque no eran tan solicitados, llegaban a alcanzar los 1.000 reales. A su vez, las mujeres se vendían por un precio superior al de los varones, en torno a un 20% más caro³⁴. Lo mismo ocurría por edades, ya que los veinteañeros eran un 10% más caros que aquellos que no habían cumplido lo veinte años.

Estas fluctuaciones en el precio y en el origen de los esclavos tienen su origen en factores exógenos a la Isla. En cuanto a la América portuguesa, ésta estaba requiriendo una importante cantidad de mano de obra esclava que tenía que ser suministrada para los ingenios. Además, junto a ello, la injerencia de los enemigos de la Monarquía Hispánica en Atlántico, en especial tras la ocupación holandesa de Bahía y Pernambuco, contribuyó al aumento de los precios³⁵.

Por otro lado, a comienzos del siglo XVII se produjo una reestructuración de la ruta del comercio de esclavos. Durante la centuria anterior, los navíos negreros, partiendo de orígenes dispares, habían tenido a Cabo Verde como destino obligado para hacer el registro de los esclavos. De aquí, después de haber permanecido entre uno y dos meses –el tiempo necesario para descargar las mercancías oriundas de Europa y embarcar otras provenientes de la costa de África y de las propias islas – , salían nuevamente en dirección a sus bases iniciales en la Península

³¹ En 1603, Cornieles Oflaque en nombre de Jácome Fixer, otorgaba poderes generales a su hermano Jorge Oflaque, mercader asentado en Gran Canaria. AHPST, leg. 464, sin fol. En ese mismo año, el dicho arrendador de los contratos de Cabo Verde daba poderes para isla de La Palma para que se cobrase por las mercaderías que había remitido a dicho lugar. ANTT, 1º *Cartório Notarial de Lisboa – Oficina A*, Livro 1603, fº91; ANTT, 1º *Cartório Notarial de Lisboa – Oficina A*, Livro 1603, fº132v.

³² AHPST, leg. 696, fº159v.

³³ El mismo tipo de transacción realizó el referido Jorge Báez con Antonio Díaz Moura, otro miembro destacado de la comunidad portuguesa de Tenerife. En esta ocasión, aunque no explicita el número de esclavos, sabemos que el montante ascendía a 11.949 reales que serían pagados en ocho pipas de vino. AHPST, leg. 2279, fº408.

³⁴ Estos datos contrastan con la teoría comúnmente aceptada de que los varones, por su capacidad de trabajo, debían ser más caros que las mujeres. (LOBO, 1982, p. 173).

³⁵ En 1643, el Consejo de Guerra de Portugal elevaba una consulta al rey Juan IV en relación a las medidas a tomar para fomentar el comercio de Angola, dada la importancia del envío de esclavos a los ingenios de la América portuguesa y las dificultades que se tenía para este negocio como consecuencia de la invasión holandesa. Además, en esta misma consulta, se indicaba que la dicha ocupación habría repercutido en el aumento del precio de los esclavos. Archivo Histórico Ultramarino (AHU), *Angola*, Caixa 4, nº17.

Ibérica (TORRÃO, 1991, p. 265).

Sin embargo, este circuito se vio alterado debido a que los principales comerciantes negreros estaban interesados en organizar de una manera más eficaz el abastecimiento de esclavos en la América española. Estos tratantes buscaban reducir el tiempo del viaje yendo directamente a la costa africana y así evitar posibles pérdidas en el número de esclavos cautivados. De manera similar al discurso que articulaba la administración mediata de Canarias en relación a su dependencia sobre el comercio indiano, los caboverdianos también insistieron al rey en la necesidad de mantener este circuito porque, según afirmaban, en dichas islas portuguesas no producían ni pan, ni vino, ni aceite, ni herramientas, ni paños de vestir. Estos géneros de primera necesidad eran llevados por los "mercadores de Lisboa, Setúbal, Algarve, ilha da Madeira, Açores, Canárias e Castela" (DOMINGUES, 1991, p. 134).

Numerosas fueron las quejas que elevaron las autoridades de Cabo Verde desde comienzos del Seiscientos "sobre o empobrecimento e a situação social na ilha de Santiago, uma vez que [...] os navios oriundos de Castela e das ilhas Canárias já não passavam por Santiago antes de irem à Guiné e a falta de rendimentos para o pagamento das ordinárias"³⁶.

Estas preocupaciones locales, que llegaron directa o indirectamente al conocimiento del poder central, vienen a demostrar cuán importante era comercio con el exterior para las islas del Atlántico, pero, al mismo tiempo, también nos da cuenta de la flagrante debilidad y dependencia de factores exógenos (DOMINGUES, 1991, p. 135).

Señala Torrão que la transferencia de Santiago para Cacheu del grueso del abastecimiento de los navíos negreros se consolida a partir de la segunda década del siglo XVII. A este respecto, alude a que el rey no podía perjudicar a los comerciantes establecidos en Santo Domingo ni tampoco impedir el establecimiento de rutas directas desde este puerto para la América española, pues, la

actividad de estos mercaderes en este circuito atlántico era indispensable para la mantener a la Monarquía. Tampoco el monarca pretendía, lógicamente, desagradar a los arrendadores del contrato, ya que realmente eran éstos quienes presionaban al poder central con el objetivo de fomentar el trato de Cacheu en detrimento de los de Ribeira Grande en Cabo Verde.

Afirma esta historiadora (TORRÃO, 1995, p. 112) que realmente nunca hubo una voluntad verdaderamente efectiva, por parte de las autoridades de Madrid, de solucionar los problemas de los habitantes de Cabo Verde, impidiendo estas rutas de los esclavos que se dirigían a Guinea sin pasar por Santiago con el fin de garantizarles su antiguo exclusivo comercio de "resgate" en los Ríos de Guinea. Sin embargo, tampoco se manifestó desde la Corte ninguna actitud marcadamente provocadora contra los habitantes de estas islas. Por el contrario, la Corona intentaba al mismo tiempo cautivar a los insulares demostrando su completo acuerdo y comprensión hacia las súplicas y peticiones de los habitantes de Santiago. Así, otorgó diversas provisiones reales, como la de 1617³⁷, que les eran favorables. Sin embargo, estas no tuvieron su debido efecto. El rey era consciente de este incumplimiento y lo aceptaba por razones de soberanía, para no perder el dominio de un espacio geográfico tan relevante en el Atlántico.

Canarias como base de aprovisionamiento de la red africana

Sabemos que durante el ámbito cronológico que estudiamos, las relaciones mercantiles entre Canarias y África fueron regulares y constantes. No obstante, el volumen de este negocio fue menor que el desarrollado con otros espacios circuatlánticos (SANTANA; SANTANA, 2002, p. 17).

Sin embargo, no hay que desestimar el papel de las redes mercantiles que ligaban África con Canarias dentro del sistema atlántico. Las islas

³⁶ Carta del gobernador de Cabo Verde al rey en 1616. AHU, *Cabo Verde*, Caixa 1, nº 66.

³⁷ En esta provisión real, ordenaba el rey que "todos os navios que partissem de Castela e das ilhas Canárias em direção à Guiné tinham obrigação de passar pela Ilha de Santiago, onde deveriam despachar os seus produtos, sob pena de os perderem em beneficio da Fazenda Real". AHU, *Cabo Verde*, Caixa 1, nº 88.

eran uno de los nexos que vinculaban el continente africano con el americano. De esta manera, navíos procedentes del África portuguesa recalaban en las insulas castellanas para intercambiar algunos géneros africanos, tales como pieles, por vinos canarios y, con esta nueva carga, continuaban hacia América (SANTANA, 2012, p. 127). En este sentido, hemos hecho referencia al comercio de esclavos en Tenerife, el cual nunca tuvo mayor intención que el de abastecer las necesidades internas.

Por otro lado, hace referencia Santana Pérez (2012, p. 128) a un circuito África-Canarias-América constituido de manera inversa. Algunas naves que salían de América, sobre todo del Brasil portugués, recalaban en territorios africanos, principalmente en Cabo Verde, para desde allí dirigirse a Canarias, por lo que llegaban tanto con artículos brasileños como africanos.

De esta manera, insulares – canarios y portugueses – participaron en el tráfico de esclavos que pasaba por las islas con destino al Nuevo Mundo. Desde finales del siglo XVI, y principalmente durante las primeras décadas de la siguiente centuria, numerosas embarcaciones portuguesas hacían escala en la Isla antes de continuar al continente africano y, desde allí, dirigirse a la América española. En Canarias, estas embarcaciones tomaban especialmente vinos que intercambiarían en el "resgate" de esclavos. De este modo, comerciantes asentados en Tenerife intervinieron en este comercio esclavista, incrementando el valor de los productos que llevaba el navío – en este caso el vino – con los que los marineros y agentes portugueses harían parte de la compra de los esclavos. Además, los comerciantes insulares que participaban en esta red se garantizaban igualmente un beneficio que se acrecentaba en la medida que se reinvertía la cuantía inicial – aunque esta fuera en especies – en nuevos productos en diferentes mercados. Es decir, la venta de vinos en la Isla no solía ser

un acuerdo directamente vinculado al abastecimiento del navío que se dirigía a África. Por el contrario, se acostumbraba a constituir compañías con la finalidad de aumentar el valor de este negocio inicial a través de una fórmula comercial que se basaba en el intercambio continuo de mercancías entre plazas distantes y ávidas de estos productos exóticos.

En este sentido, sirva como ejemplo, el acuerdo de 1618 entre Bernardo Brago, vecino de Sevilla, y Antonio Álvarez Suárez, vecino de Lisboa, con Antonio Fernández Dayla, portugués residente en La Laguna. Este último suministraba 27 pipas de vino a la compañía, las cuales iban por cuenta y riesgo de Diego y Jorge Coronel, vecinos de Lisboa³⁸. Una vez que llegasen Bernardo y Antonio Álvarez a Luanda, éstos debían intercambiar los caldos por esclavos, los cuales llevarían a Nueva España. Ya en América, éstos o alguno de los agentes de la red debían registrar lo procedido de la venta de los esclavos en oro y plata en los galeones de Indias o, si esto no fuera posible, tenían que enviar el beneficio consignado a Sevilla o a Lisboa a nombre de los referidos Diego y Jorge Coronel³⁹.

Un año más tarde, el propio Antonio Fernández Dayla volvía a constituir una compañía similar con Diego y Jorge Coronel, en esta ocasión para invertir 20 pipas de vino en el "resgate" de esclavos en Cacheu para, posteriormente, enviar las piezas a Nueva España. Esta vez, ante el desconocimiento del escribano de quiénes eran los mareantes portugueses que iban a llevar a cabo dicho periplo, los implicados en el acuerdo presentaron como testigos a dos lusos miembros del Regimiento de la isla Tenerife, al ya referido Tomás Pereira de Castro y a Cristóbal Salazar. Curiosamente, pocos días después de haberse cerrado este acuerdo, fueron los propios Tomás y Cristóbal quienes participaron en esta compañía, contribuyendo cada uno con 17 y 27 pipas y media respectivamente⁴⁰.

³⁸ Estos dos mercaderes, junto con su padre Héctor Coronel, tenían trato frecuente con Canarias. Años atrás, en 1619, reclamaban a Antonio Fernández, vecino de Garachico las deudas pendientes por dinero, mercancías y esclavos. ANTT, 1º Cartório Notarial de Lisboa – *Ofício A*, Livro 1616, fº63v.

³⁹ AHPST, leg. 1536, fº416v.

⁴⁰ AHPST, leg. 1537, fºs329v, 349v y 354.

Como se observa, en este negocio desde la Isla participaban destacados miembros de la élite insular. Entre éstos, los principales agentes portugueses establecidos e integrados en la sociedad local. Junto a ellos, también intervienen otros no castellanos establecidos en la Isla. Así, también en 1619, Domingo de Boulmeau, un mercader francés vecino de Tenerife, junto con Richarte Baqueman, un comerciante flamenco en Lisboa, hicieron una compañía para llevar desde Santa Cruz de Tenerife a Luanda 22 pipas y media de vino. Lo procedido de la venta de los caldos en África sería invertido en esclavos que llevarían a Indias. Por último, el montante final de este negocio sería remitido a Sevilla a Gaspar González Noguera, uno de los agentes de esta red⁴¹. Al igual que en el caso anterior, en esta compañía también participaron Cristóbal Salazar y Tomás Pereira, acrecentando la cantidad de vinos suministrados a esta empresa, con 27 y 20 pipas respectivamente⁴².

Deducimos, por tanto, que el circuito canario-africano durante este período tuvo especial incidencia, sobre todo si consideramos la implicación de este comercio en el sistema atlántico. Refiere Peraza de Ayala que en Canarias, a pesar de contar con la citada figura del juez de registro de Indias, la competencia de estas autoridades no alcanzaba a los navíos que cargaban para Brasil, Cabo Verde y Guinea, por lo cual se les prohibía hacer a estos funcionarios visitas a estas embarcaciones ya que esto correspondía a la justicia ordinaria Peraza, 1977, p. 73). Sin embargo, en la práctica fueron constantes las disputas entre el juez de Indias y el Cabildo, acusándose mutuamente de interferir en los registros de las embarcaciones que hacían este circuito⁴³.

De la misma manera, como señala Santana Pérez (2012), los lazos entre el comercio canario con América y el que se hacía con África generaron malestar en el monopolio sevillano. En 1611 el Consulado de Sevilla, favorecido por la Casa de

Contratación, solicitó que los navíos que desde Portugal acudían a Canarias con el fin de cargar para Brasil, Angola y otras partes, no tomaran registro en las Islas sino en Sevilla.

Los Pereira de Castro: un ejemplo de red mercantil transnacional

Sobre esta organización multifocal del comercio atlántico se amoldaba una tupida red mercantil transnacional que, en el caso de la establecida en Canarias, venía acompañada además de un proceso de integración social de estos foráneos con la élite insular.

A partir del estudio de la familia Pereira de Castro se visibiliza este pacto insulo-atlántico. Aunque no hemos localizado ningún documento anterior a 1617, el *Nobiliario* (FERNÁNDEZ, 2004, v. II, p. 276) refiere que el portugués Tomás Pereira habría llegado a la Isla en 1610 o 1611 para administrar los bienes del Adelantamiento de Canarias, cuya titular era la Princesa de Ásculi. El año de 1618 fue crucial para por fin consolidar su integración en la sociedad insular al tiempo que se afianzó como agente participe de una importante red mercantil⁴⁴. A comienzos de ese año contrajo matrimonio con Bárbara Carrasco de Ayala y Ocampo, hija del capitán Juan Carrasco de Ayala y Llarena, regidor perpetuo de la Isla (FERNÁNDEZ, 2004, v. II, p. 277). Además, por esa misma época se estableció también en Tenerife su hermano, Diego Pereira de Castro.

A partir de este momento, Tomás Pereira compaginó los negocios de la red internacional con los intereses económicos de la Isla, o por lo menos de parte de su oligarquía. Desde Tenerife continuó tratando con sus familiares residentes en la Corte – Simón Pereira, Payo Rodríguez de Paz y Domingos Pereira – para que pudiesen asegurar el encabezamiento de las rentas reales para el año 1620⁴⁵. Al mismo tiempo, enlazó en esta red internacional con los miembros de la

⁴¹ AHPST, leg. 1537, f°516.

⁴² AHPST, leg. 1537, f°507 y 511.

⁴³ AMLL, A-XI, 2.

⁴⁴ La estructura de esta importante red mercantil ha sido estudiada por Barros (2004).

⁴⁵ AHPST, leg.1538, f°535.

élite local, haciendo participe en sus negocios de exportación de vinos a Brasil en forma de compañía a su yerno, Juan Carrasco⁴⁶.

Las actividades mercantiles que llevó a cabo se vuelven cada vez más complejas. Comerció con la América española y con África e, incluso, a veces hizo de nexo entre estos dos territorios. En 1618 vendió a un maestre de navío que se dirigía a Nueva España cuatro esclavos negros. Pero se trataba de una falsa transacción. Aunque la sociedad insular ya lo había aceptado como "vecino", no estaba aún reconocido como natural de la Isla en otros territorios de Castilla. En ocasiones, se vio obligado a emplear ciertas argucias para poder comerciar con las Indias. En este caso, aunque la venta oficial de los esclavos había sido realizada a un navegante vecino del puerto de Santa Cruz, el riesgo, pero también los beneficios de la trata de los esclavos en América, iban registrados a su nombre en la primera flota de la Carrera de Indias que regresase a Castilla⁴⁷. Observamos, por tanto, una red transfronteriza en donde Canarias y África constituyeron dos pilares fundamentales para su articulación y que, en último término, fueron piezas fundamentales para la consolidación del mundo atlántico.

Conclusiones

Las Islas fueron uno de los vértices del espacio Atlántico y desde su posición estratégica establecieron nexos con otras regiones circundantes, entre ellas el África atlántica, 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 individuos no castellanos en Tenerife, como es el caso que hemos venido analizado.

De igual manera, en la taxonomía de las redes en las que participaba la Isla no se premia el origen de sus miembros. Más bien se organizaban de forma parental, adquiriendo sus miembros nuevas responsabilidades con la sociedad local al tiempo que mantenían sus intereses en un sistema mercantil más amplio: la economía atlántica.

Aunque la impronta portuguesa predomine en estas relaciones que se articularon con o desde Tenerife, la verdadera función de estos agentes lusos era ser el vínculo de unión entre este espacio intra-atlántico con los distintos espacios circundantes, empleando para ello sus contactos tanto en la Isla como en otras plazas.

En definitiva, en estas redes en las que se integra Tenerife 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, haciendo de este espacio una entidad policéntrica y relacionante a diferentes escalas, en diferentes ámbitos y conjugando diversos intereses. Canarias y África forjaron estrechos lazos, promovidos por la élite insular y comerciantes foráneos, que contribuyeron en a la consolidación de un Atlántico dinámico y relacionante.

Los mares marcan y los océanos aún más, modelando la impresión del insular sobre el espacio que le rodea. La cercanía a África, las tradicionales relaciones con América y la dependencia de Europa se entremezclan en una única experiencia atlántica que configuran la identidad cultural de las islas. "No estaría de más recordar aquí que el Océano recibió probablemente su nombre de las islas y no a la inversa", afirmaba el doctor Rumeu de Armas (1995, p. 9) refiriéndose a la obra de Heródoto.

Los archipiélagos son esos peones históricos cuyo valor fluctúa dependiendo del tipo de relación y del trato con el amplio espacio envolvente con el que interactúan, directa o indirectamente. Lo local – las islas –, al final, constituyen un elemento más dentro del sistema. Eso quiere decir que cualquier alteración introducida en alguna de sus partes provocará, antes o después, modificaciones adaptativas en el resto.

En el caso que nos ocupa, el Atlántico no puede ser considerado como "uma grande e imensa massa de água polvilhada de ilhas" (VIEIRA,

⁴⁶ AHPST, leg.1538, fº311.

⁴⁷ AHPST, leg.1536, fº345.

2006, p. 3), pues son dos elementos asociados e indivisibles en la tradición histórica. Las islas se comportan como los elementos de unión, como intermediarios, entre los litorales circundantes. En consecuencia, las tradicionales relaciones entre Canarias y África son una manifestación evidente de la construcción histórica del espacio atlántico común.

Referências

ÁLVAREZ SANTOS, Javier Luis. *Tenerife y la Unión Ibérica. Los portugueses en La Laguna y su comarca: 1575-1650*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2011.

ARMITAGE, David. Tres conceptos de historia atlántica. *Revista de Occidente*, Madrid, n. 281, p. 7-28, 2004.

AZEVEDO, Pedro; BAIÃO, António. Adenda. In: *Arquivo da Torre do Tombo: sua história, corpos que o compõem e organização*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989. p. 20-23.

BARROS, Amândio. *Vinhos de escala e negócios das Ilhas*. Para uma história das relações do Porto com os arquipélagos atlânticos no século XVI. Oporto: Grupo de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2004.

DA MOTA, Avelino Texeira. Viagens espanholas das Canárias à Guiné no século XVI, segundo documentos dos arquivos portugueses. In: III COLOQUIO DE HISTÓRIA CANARIO-AMERICANA, 3., 1978, Las Palmas de Gran Canaria. *Anales [...]*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1980. p. 219-249.

DOMINGUES, Ângela. Administração e instituições: Transplante, adaptação, funcionamento. In: MADEIRA SANTOS, Maria Emília; ALBUQUERQUE, Luís de (coord.). *História geral de Cabo Verde*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1991. v. I. p. 41-123.

DUSSEL, Enrique. World-System and "Trans"-Modernity. *Nepantla: Views from South*, Durham, v. 3, n. 2, p. 221-245, 2002.

FERNÁNDEZ DE BÉTHENCOURT, Francisco. *Nobiliario de Canarias*. La Laguna: J. Régulo Ed., 2004. [Trabajo original publicado entre 1952-1967].

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. Los protocolos notariales y el comercio canario-americano en la Edad Moderna. *El Museo Canario*, Las Palmas de Gran Canaria, n. 36-37, p. 169-188, 1975-1976.

KARRAS, Alan L; MCNEILL, John Robert. *Atlantic American societies*. From Columbus through abolition, 1492 to 1888. Londres: Routledge, 1992.

LAS CASAS, Bartolomé de. *Historia de las Indias*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1986. [Trabajo original publicado en 1875].

LOBO CABRERA, Manuel. *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI* (Negros, moros y moriscos). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1982.

LUCENA GIRALDO, Manuel. La Historia Atlántica y la fundación del Nuevo Mundo. *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria, n. 56, p. 39-59, 2010.

MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, Marcos. Islas míticas en relación con Canarias. Cuadernos de Filología Clásica. *Estudios griegos e indoeuropeos*, Madrid, n. 20, p. 139-158, 2010.

PERAZA DE AYALA, José. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977.

RUMEU DE ARMAS, Antonio. Presentación. *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria, n. 1, p. 7-12, 1955.

SANTANA PÉREZ, Germán. El África Atlántica: la construcción de la historia atlántica desde la aportación africana. *Vegueta*, Las Palmas de Gran Canaria, n. 14, p. 11-25, 2014.

SANTANA PÉREZ, Germán; SANTANA PÉREZ, Juan Manuel. *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Catarata, 2002.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel. Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen. *Cuadernos Americanos*, (nueva época), Ciudad de México, v. 4, n. 142, p. 113-135, 2012.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel. Viera y Clavijo: Historiador ilustrado del Atlántico. *Ouro Preto*, Ouro Preto, n. 23, p. 43-63, 2017.

SILVA, Maria de Lurdes Martins Ribeiro da. O municipio de Lisboa e a dinâmica urbana ao tempo do domínio filipino. *Mare Liberum*, Lisboa, n. 10, p. 131-140, 1995.

TORRÃO, Maria Manuel Ferraz. Actividade comercial externa de Cabo Verde: organização, funcionamento, evolução. In: MADEIRA SANTOS, Maria Emília; ALBUQUERQUE, Luís de (coord.). *História geral de Cabo Verde*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1991. v. I, p. 237-346.

TORRÃO, Maria Manuel Ferraz. Rotas comerciais, agentes económicos, meios de pagamento. In: MADEIRA SANTOS, Maria Emília; ALBUQUERQUE, Luís de (coord.). *História geral de Cabo Verde*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1991. v. II, p. 17-124.

TORRES SANTANA, Elisa. Lanzarote y Madeira durante la Unión Ibérica a través de la documentación notarial. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DA MADEIRA, 3., 1993, Funchal. *Anais [...]*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1993. p. 635-658.

VALLADARES RAMÍREZ, Rafael. Vasallos que se observan. Opinión y escritura imperial bajo la Unión de Coronas (1580-1640). In: ARAUJO BRANCO, Isabel; RODRÍGUEZ GARCÍA, Margarita Eva; LACERDA, Teresa (ed.). *Descrição do reino do Peru em particular de Lima*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2013. p. 55-68

VERÍSSIMO SERRÃO, Joaquim. *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Verbo, 1979.

VIEIRA, Alberto. *Madeira y Canarias. Rutas de ida y vuelta*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2006.

VIERA Y CLAVIJO, José. *Diccionario de historia natural de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Imprenta Valentin Sanz, 1942. [Trabajo original publicado en 1866].

VIERA Y CLAVIJO, José. *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Ed. Goya, 1950.

Javier Luis Álvarez Santos

Doutor em História pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, (NOVA FCSH), em Lisboa, Portugal; e pela Universidad de La Laguna (ULL), em La Laguna, Espanha. Investigador júnior do CHAM-Centro de Humanidades da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (NOVA FCSH, CHAM), em Lisboa, Portugal.

Dirección para correspondencia

Javier Luis Álvarez Santos
CHAM — Centro de Humanidades
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade Nova de Lisboa
Avenida de Berna, 26-C
1069-061
Lisboa, Portugal

Os textos deste artigo foram conferidos pela Poá Comunicação e submetidos para validação do autor antes da publicação.