

VIAJES Y NEGOCIOS DE LA PALMA  
A CABO VERDE (1600-1650) \*

MANUEL LOBO CABRERA  
FERNANDO BRUQUETAS DE CASTRO

---

\* Este trabajo se inscribe en el proyecto n.º 93/062. «El Comercio exterior y la Burguesía palmera. Siglo XVII». Financiado por la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

La actividad mercantil fue una de las primeras que se consolidó en el archipiélago canario, y la misma permitió el contacto de las islas con las zonas cercanas a su entorno, costa de África e islas portuguesas, y otros puntos más alejados como Europa, primero, y el continente americano después. La base de estas relaciones se mantiene gracias a los productos implantados en Canarias y a la demanda que de los mismos se hacía desde los distintos mercados. Uno de éstos y que no ha pasado desapercibido para los historiadores es el africano, aunque no se ha incidido suficientemente sobre el mismo, en especial con las zonas de Cabo Verde y Guinea.

El mercado negro era monopolio portugués, sobre todo a partir de 1445 en que Dinis Díaz pasó el Cabo Verde y llega a la «tierra de los guineus», que será el principal foco de la exportación para el mercado de esclavos<sup>1</sup>. Pero desde que en 1466 los habitantes de Cabo Verde obtienen privilegio para rescatar en la costa de Guinea<sup>2</sup> esta factoría desplaza a las otras, convirtiéndose en la más importante del siglo XVI<sup>3</sup>. Será aquí, a donde los canarios acudan a rescatar legalmente trayendo consigo gran cantidad de esclavos negros.

Las relaciones comerciales de Canarias con Cabo Verde se circunscriben preferentemente a los siglos XVI y XVII, aunque ya desde el siglo XV tengamos algunas referencias. En aquellos siglos y al menos hasta la independencia de Portugal y debido al cambio operado en el sistema de asientos, existió un tráfico eminentemente esclavista que operaba en dos sentidos: Canarias-Cabo Verde y Canarias-Cabo Verde-Indias, aunque la ruta, a veces, se iniciaba en Sevilla y Lisboa. Así se constata incluso en la documentación propia de Cabo Verde, pues ya en 1514 en los registros de salida de aquel archipiélago se consigna la salida de mercancías, tales como cueros, y esclavos, para Canarias<sup>4</sup>.

Este comercio, que generaba viajes y negocios, se practicaba preferentemente desde las islas centrales, productoras de los artículos que se demandaban en aquel archipiélago, aunque también hay referencias a otras islas, en concreto a Lanzarote y a La Gomera, así a comienzos del Quinientos llega a esta isla un grupo de esclavos que introdujo un portugués procedentes de Cabo Verde<sup>5</sup>. Por tanto es la demanda de esclavos la base de estas operaciones comerciales, que se mantienen con cierta insistencia desde Gran Canaria, Tenerife y La Palma. El conocimiento del mismo se reduce hasta ahora casi exclusivamente a Gran Canaria, pues sabemos de la importancia del mismo en el siglo XVI y en el primer cuarto del XVII. En el Quinientos sabemos del mantenimiento de esta actividad en Gran Canaria, gracias a la realización de 14 expediciones que tenían por objeto intercambiar las mercancías isleñas, preferentemente vinos y brea, por esclavos, oro, cueros, sebo y tocino, en algunos casos. Las mismas se montaban, a veces, en torno a compañías de cierta envergadura con inversiones que oscilaban entre los 300.000 y el 1.000.000 de maravedís, con un rendimiento asombroso, ya que podían obtenerse unos beneficios, con un amplio margen de flexibilidad, entre el 200 y el 250%<sup>6</sup>. En el siglo XVII, al estar las coronas de Castilla y Portugal unidas, los negocios se intensifican, raro es el año en que no se monta una expedición que tenga por destino Cabo Verde, así en los primeros 25 años del siglo se organizan un total de 38 viajes con aquel destino a través de los cuales se llevan para negociar en el archipiélago caboverdiano los llamados «productos de la tierra», como vino, vinagre, harinas, algo de brea y tejidos y ropas, alcanzado el vino un total de 234 pipas, sin contar otras cantidades que van englobadas en el total del tonelaje de carga. Los negocios aquí se realizaban a través de los cargadores, en su mayoría isleños, y encomenderos, que tanto viajaban con la mercancía como la ponían en circulación en el mercado africano. Las operaciones comerciales utilizadas aquí son similares a las que se realizaban en el siglo XVI, entre las cuales destaca la compañía<sup>7</sup>.

El conocimiento y seguimiento de este tráfico se tiene gracias a los protocolos notariales, tal como propusiera E. Vila, por las dificultades que encierra otro tipo de documentación<sup>8</sup>. De la importancia del mismo desde la isla de Tenerife hay referencias tempranas a expediciones con aquel origen con el objetivo de rescatar a cambio de distintas mercaderías esclavos necesarios para las haciendas azucareras y otros menesteres. Así en la década de los 20 del XVI aparece la primera referencia que la relaciona con Cabo Verde, y en la década de los 40 ya encontramos dos fletamentos con destino a Cabo Verde para llevar vinos y otras cosas para a cambio traer esclavos<sup>9</sup>. En la segunda mitad

del siglo, parten también del puerto tinerfeño con el mismo destino distintas embarcaciones, fletadas por isleños, con mercancías de cierto valor, en una ocasión por un montante de 147.876 maravedís, para a cambio de ellas traer esclavos. La importancia de estos contactos ha sido resaltada por algún autor, quien señala que Santa Cruz de Tenerife servía de centro comercial a las islas de Cabo Verde, así como ellas eran para Canarias el mercado central del comercio de esclavos <sup>10</sup>.

La constancia de este tráfico de Tenerife con Cabo Verde, aunque no haya sido estudiado sistemáticamente, llama incluso la atención del juez de registro de aquella isla, quién advierte como desde allí iban navíos a Cabo Verde con vinos a buscar esclavos y luego los vendían en las Indias, por lo cual en 1575 por una real cédula se ordenaba que los barcos que fueran a Cabo Verde, Brasil y otras partes de Portugal fueran visitados por los jueces de registros de la Contratación <sup>11</sup>.

#### LA PALMA Y CABO VERDE

Sobre las relaciones de La Palma con esta parte de África no tenemos referencia alguna hasta ahora, a pesar de ser una gran productora de vinos y brea, elementos básicos de este tráfico, uno de los más importantes que mantuvieron los isleños durante el siglo XVI, según algún autor <sup>12</sup>, aunque la afirmación sea quizá un tanto exagerada. El que el vino sea el motor de los negocios africanos, está en relación con la producción de la citada isla y con la demanda que de él se hacía desde las islas africanas. La Palma es la primera isla de Canarias que tiene una producción asegurada, tanto para abastecer a la población como para ponerlo en circulación hacia los mercados exteriores. La isla alcanzó el autoabastecimiento desde época temprana, pues en 1524 se le concede licencia para exportar un tercio de su cosecha <sup>13</sup>, y en 1583, una zona de la isla, Las Breñas, producía alrededor de 12.000 pipas anuales <sup>14</sup>. Por otra parte el que el vino sea el objeto de este comercio, se debía a que este artículo era normalmente utilizado en los rescates efectuados con las poblaciones africanas no musulmanas, pues era un presente muy apreciado por los reyezuelos locales. Así, el algodón de Cabo Verde, el hierro de Europa y el vino de Canarias eran tres medios posibles y complementario para obtener los tan deseados esclavos de la costa de Guinea <sup>15</sup>. El rescate con esta mercancía, determinó, a partir de finales del siglo XVI e inicio del XVII, el establecimiento de un circuito interinsular, y transformó al archipiélago canario en un punto cuasi obligatorio de escala para los navíos procedentes de la Península Ibérica. A partir

de finales del siglo XVI, muchas de las embarcaciones salidas de los puertos ibéricos, particularmente de Sevilla llevaban a bordo mercancías que en Canarias trocaban por vinos, dirigiéndose enseguida con ellos a los Ríos de Guinea, y puntualmente a Santiago, donde el vino era cambiado por esclavos<sup>16</sup>. Con este circuito se formaban redes que tenían sus ramas en Canarias, en Santiago de Cabo Verde, en la costa de Guinea, en Angola y en las Indias castellanias.

El movimiento portuario y la expedición de vinos hacia dicho mercado debió ser bastante frecuente por llamar la atención del juez de Indias. La suspicacia de este funcionario, está sustentada por la información de otros autores contemporáneos, entre ellos Mauro, quien sostiene sin llegar a precisar cifras, que la llegada de vinos a Cabo Verde, parece que fue numerosa, al menos en la etapa anterior a 1640<sup>17</sup>. En efecto, aunque el presente trabajo tiene por estudio la primera mitad del siglo XVII, ya desde el siglo XVI aparecen referencias relativas a este tráfico, donde se confirma lo ya apuntado. En especial a partir de 1530, y sobre todo a mediados del siglo, tanto ingleses como castellanos que habitaban en las islas Canarias, con el pretexto de ir a Cabo Verde se introducían ilegalmente a rescatar en la costa de Guinea, escapando así al control que se hacía desde Santiago de Cabo Verde<sup>18</sup>. Los datos que posemos se remontan a la segunda mitad del siglo, puesto que los registros anteriores desaparecieron merced al incendio que sufrió la capital de la isla en 1553 a manos del pirata «Pie de Palo».

De la documentación manejada se intuye que ya el comercio desde La Palma con Cabo Verde estaba organizado y era corriente el fletar navíos con aquel destino, para a cambio del vino traer esclavos y otras mercancías que se vendían con cierta facilidad en La Palma y en otras islas del archipiélago. Los negocios se realizaban tanto por personas que trabajaban en solitario como formando compañías para tal fin. En estas operaciones intervienen vecinos de las islas, pero sobre todo mercaderes portugueses que actúan por su cuenta como también por orden de comerciantes radicados en Lisboa.

En algunos de estos casos el viaje es con retorno, para traer esclavos y mercancías a La Palma, donde se reparte el beneficio, y en otros casos se realiza un viaje de ida sin especificarse cual es el destino final. Esto sucede cuando los navíos proceden de Lisboa, compran vinos en La Palma, y en vez de dirigirse a Cabo Verde toman por derrota la zona de Río Grande, en Guinea, desde donde serían transportados directamente a Cartagena, para allí venderlos<sup>19</sup>. En el primer supuesto es cuando media una compañía, como la formada por un vecino de Puerto Rico y otro de la isla, quienes invierten por un lado 183 doblas en el

transporte y 241 doblas en el vino, 24 pipas. Con el caldo iba uno de los socios, para contratarlo y venderlo al mejor provecho, y regresar, donde sacados los costos, repartirían los beneficios<sup>20</sup>. En estos casos es también usual apoderar a alguien que vaya en el barco, para que en el caso de que suceda algo, poder cobrar las mercancías objeto del negocio, tal como hace un vecino en 1594, en que no sólo da poder para cobrar lo invertido, sino también la parte que tienen en el navío<sup>21</sup>.

Un viaje donde el que concierta el flete es mercader portugués, se realiza para llevar a la isla de Santiago, al puerto de Praia, 10 toneladas de vino y otras mercaderías<sup>22</sup>. En 1557, un maestre portugués hace una operación semejante con un paisano suyo, para llevar a Cabo Verde 16 pipas de vino y dos cuartos, con la obligación de entrega en el puerto de Ribera Grande, en la isla de Santiago, a la usanza de allí, a un factor residente en aquella isla, quien posiblemente sería el encargado de llevar el vino a la costa de Guinea para trocarlo por esclavos<sup>23</sup>.

En otros casos, un portugués actúa como intermediario de otro lusitano, radicado en La Palma, y a la vez que negocia sus productos hace lo propio con lo que aquél le entrega, en este caso 8 pipas de vino, llevando de ganancia por su solicitud la mitad de lo obtenido<sup>24</sup>.

En otras ocasiones el sistema que se sigue es bastante diferente a los ejemplos anteriores. Aquí es operación propia del comercio a menudeo, en donde un tripulante que va en un navío con destino a Cabo Verde, recibe el encargo de algún vecino de traerle una o varias piezas de esclavos a cambio de algunas mercancías que previamente el había entregado. Así un mareante vecino de Terceira, reconoce en 1561, que por estar de viaje a Cabo Verde, había recibido de un matrimonio ciertas mercancías para de lo procedido traer una pieza de esclavo, varón o hembra, de hasta 20 años<sup>25</sup>.

También La Palma se convierte en este período en un lugar donde se libran créditos remitidos desde Lisboa o Sevilla, o donde se acaban de pertrechar las embarcaciones mediante préstamos que se hacen de un interés, así a finales del siglo un maestre de navío recibe de un estante en la isla 500 reales de plata para poder despachar su navío, que tiene por destino Cabo Verde<sup>26</sup>.

## VIAJES Y NEGOCIOS EN EL SIGLO XVII

En el siglo XVII, y en especial hasta 1640, fecha en que se interrumpe dicha actividad a causa del conflicto que se suscita por la independencia de Portugal, los viajes desde Canarias a Cabo Verde se intensifican;

tal como se demuestra por la fuentes. Así en Gran Canaria hay un aumento del número de expediciones con respecto a la centuria anterior<sup>27</sup>, y en Cabo Verde según los libros del rendimiento de la alfandega nos encontramos con que el 85% de las embarcaciones que entraban en dicho puerto, en los años 1609 y 1610, procedían de Canarias, por la intensificación de las relaciones comerciales, en especial sustentadas a base de vino, que luego era reexportado por los moradores de Santiago de Cabo Verde para Guinea, ya que era una bebida muy apreciada entre los africanos<sup>28</sup>, y a la vez salían de allí para el archipiélago canario de 2 a 3 navíos anuales. El aumento del tráfico con Cabo Verde había inducido a las autoridades de La Palma a solicitar al Consejo de Indias que no se guardase lo dispuesto por la cédula de 1575 con los navíos que salieran de la dicha isla para Cabo Verde, Guinea o el Brasil, para que los jueces de registro no se entremetiesen a hacer registros a los navíos que tuvieran aquel destino, sino solamente los que se despachasen para las Indias, sin embargo la respuesta fue negativa<sup>29</sup>.

Otra de las razones que van a permitir el mayor tránsito de navíos por Canarias con destino al archipiélago africano se debe a que por las diversas circunstancias por las que atraviesa la monarquía española obligan a abrir esta ruta incluso a los rebeldes holandeses, considerados los enemigos tradicionales de Castilla. Los acuerdos a los que llegan holandeses y españoles en el reinado de Felipe III iban encaminados a pacificar los Países Bajos a cambio de permitir el libre comercio de los sublevados por el Atlántico y las Indias Orientales.

Sin embargo, ya en 1605, es evidente para el Consejo de Portugal que tal comercio es perjudicial para los intereses lusitanos; sobre todo y, en concreto, por la competencia que hacen los rebeldes en las islas de Cabo Verde, donde se instala una colonia importante de holandeses. Por ello solicitan expresamente que el rey impida el comercio de los rebeldes en el Archipiélago<sup>30</sup>. El Consejo de Estado estudió la consulta enviada al Rey por el Consejo de Portugal, sobre la propuesta de impedir a los rebeldes el comercio en las islas de Cabo Verde, y se mostró conforme con lo solicitado, añadiendo que para que la armada del Consulado lograra el efecto que pretendía y volviera a tiempo de recoger las naos de la India y traerlas a Lisboa, convenía que Su Majestad mandase que las que iban desde la Península, en compañía de la flota hasta aquellas Islas, salieran con prontitud para que diera tiempo a todo<sup>31</sup>.

En este contexto es donde hay que incluir las relaciones mercantiles del Archipiélago Canario con el de Cabo Verde. Las cuales fueron libres, salvo la inspección del juez de registros, hasta el año 1630, en

que los canarios se ven obligados a solicitar licencia a Portugal para comerciar con Brasil, Angola, Guinea y Cabo Verde<sup>32</sup>. Sin embargo, en 1632 Canarias pide al monarca volver al estado anterior, pero éste dilata su respuesta, aunque mandó al Consejo de Portugal que diera razón de lo que había pasado y pasaba con el libre comercio de los canarios. Además, el Consejo de Estado también se interesó por el tema preguntando al de Portugal si habría inconveniente en conceder permiso a los canarios para que comerciaran libremente<sup>33</sup>.

También el mayor aumento de la presencia de navíos cuyo destino era Cabo Verde, se debe a que a partir de 1609, a petición de las autoridades y moradores de Cabo Verde, se intentaba prohibir que los navíos fueran directamente a rescatar a Guinea. En efecto por un albalá real de 1609, se decreta

...daquí em diante nao vao navios alguns das ditas partes de Castela e Canarias em direitura per via alguma aos Rios de Guiné e querendo ir a eles iram primeiro despachar à dita ilha do Cabo Verde<sup>34</sup>,

donde declararían los registros y licencias que llevarsen, por lo cual los navíos que encontramos avituallándose para ir a Cabo Verde, tienen muchas veces por destino último las costa de Guinea.

La información que tenemos, a través de los protocolos notariales de La Palma, confirma la salida de distintos navíos con destino hacia aquel archipiélago, aunque pensamos que no recoge toda la intensidad del tráfico que debió mantenerse con el mismo; por ejemplo, en 1609 se recoge la entrada de cuatro navíos en Santiago de Cabo Verde y en 1610 siete procedentes de Canarias, cargados preferentemente de vino y brea<sup>35</sup>, de los cuales tan sólo uno el llamado el «Buen Jesús» procede de Gran Canaria, en donde se fletó en noviembre de 1610<sup>36</sup>, de lo cual se deduce que el resto debió partir de los puertos de Tenerife y La Palma. Asimismo en 1615 consta que entraron en Cabo Verde 4 navíos<sup>37</sup>.

Las características generales de este comercio habrá que buscarlas precisamente en los protagonistas de estas relaciones, la especificidad de la actividad que desarrollan y en el modo de operar en él.

## PROTAGONISTAS DEL COMERCIO

Los personajes que van a protagonizar el comercio entre La Palma y Cabo Verde no puede decirse que reúnan características semejantes



entre sí, aunque todos tienen en común la realización de la actividad comercial como un hecho habitual y cotidiano. El paralelismo con los que protagonizan el comercio de otras islas del Archipiélago es evidente en casi todos los aspectos y circunstancias. Incluso aquellos cuyas profesiones no tienen nada que ver, en primera instancia, con la actividad mercantil, como pudieran ser los miembros de instituciones de gobierno de La Palma, también acuden al comercio con Cabo Verde, si bien casi siempre a través de intermediarios (como sucede en Gran Canaria). En cuanto al origen de estos comerciantes priman los portugueses y canarios debido, sobre todo, a las circunstancias de hermanamiento<sup>38</sup> y complementariedad de ambos archipiélagos<sup>39</sup>.

#### A) PORTUGUESES

Desde Santa Cruz, capital de la isla de La Palma, los tratantes portugueses afincados en Cabo Verde, tanto en escalas técnicas de sus buques como en estancias prolongadas, efectuaban transacciones comerciales de todo tipo. Aprovechaban la ocasión para arreglar asuntos legales, dejar apoderados de sus negocios en tierra, que con frecuencia tenían su mismo origen lusitano, como puede deducirse de su filiación<sup>40</sup> y, de este modo, aseguraban que el tráfico marítimo continuase con una actividad que se remontaba un siglo atrás, aunque sea una relación que, en profundidad, aún está por estudiar<sup>41</sup>.

La Palma era punto de escala frecuente de los buques que partían de los puertos peninsulares lusitanos, sobre todo de Lisboa<sup>42</sup>, donde se concentraba el comercio para las islas de Cabo Verde y Guinea, por hallarse en aquella capital la residencia del Contratador, del que era imprescindible obtener la licencia que permitiera el comercio con África<sup>43</sup>. Además, este tipo de actividad es protagonizada por algunos vecinos lisboetas, bien permaneciendo en la metrópoli, donde reciben el resultado de la misma<sup>44</sup>, o trasladándose hasta el puerto de Santa Cruz de La Palma, donde la controlan directamente<sup>45</sup>.

Las relaciones entre La Palma y Cabo Verde no son exclusivamente lineales y/o recíprocas, sino que forman parte de la intrincada red comercial que se tejió entre las distintas islas del Atlántico<sup>46</sup>. El ejemplo de Salvador Domingues Pinto, maestre de la carabela «Nuestra Señora de la Natividad y San Bartolomé», es bastante ilustrativo, ya que la fletaba a Juan María Boisón, residente en La Palma, para ir desde esta isla a la de Cabo Verde y de vuelta a La Palma o a Madeira<sup>47</sup>, por lo que vemos que este sistema continuaba funcionando en esta época y des-

de esta Isla. Los portugueses aprovechaban el permiso obtenido en Lisboa y traficaban con el resto de las islas del Atlántico, lo que beneficiaba en parte a aquellos canarios y españoles que fletan sus barcos. Pero lo que es un beneficio en cuanto a disponer de barcos con frecuencia puede convertirse en perjuicio al encarecer los costos del flete. Por ello, también canarios y españoles solicitan, aunque en menor medida y mientras lo exigió la legislación, las licencias de la contratación lisboeta.

Los barcos portugueses solían hacer la ruta de Cabo Verde desde Lisboa u otros puertos de la Península, tocando en Madeira, Canarias (con preferencia en las islas de La Palma, Tenerife y Gran Canaria), para posteriormente alcanzar Cabo Verde, donde podían saltar a las factorías de la costa africana. La derrota de regreso se hacía desde Cabo Verde a Canarias, Madeira y finalmente hacia la Península, pudiendo sufrir tanto en el camino de ida como de vuelta algún temporal que los desviara hacia América<sup>48</sup>; aunque no es frecuente, la tormenta también podía servir de excusa para comerciar el vino canario en América, que era uno de los productos limitados al comercio canario<sup>49</sup>.

Aunque, en general, también Cabo Verde servía como punto redistribuidor de las mercancías obtenidas en Canarias.

## B) CASTELLANOS

Como se dijo en el apartado anterior, los castellanos utilizan la ruta portuguesa y sus barcos; pero también navegan en sus propias naves, con licencia o sin ella, participando del negocio rentable del comercio entre los archipiélagos atlánticos. El origen andaluz de los navíos que hacen esta ruta hay que inscribirlo en el área próxima a Portugal. Los marineros de Huelva, en concreto de Ayamonte, estaban familiarizados con este tráfico desde tiempo atrás y durante el XVII lo mantienen vigente<sup>50</sup>.

## C) CANARIOS

Los canarios que participan de este comercio tanto son mercaderes, como maestros y cargadores. Algo que también podría decirse del resto de los colectivos. Sin embargo, con respecto a los mercaderes de la isla de La Palma, de condición económica elevada, no sólo van a participar de los beneficios del comercio canario-caboverdiano como meros intermediarios; sino que de manera directa se implican en el mismo apor-

tando sus propios barcos<sup>51</sup>. Además, como una característica genérica de esta élite<sup>52</sup>, introducen a sus familiares como un medio de control del comercio que efectúan. Este es el caso de Diego Maciel<sup>53</sup>, dueño de la carabela «Nuestra Señora la Madre de Dios y San Esteban», cuyo maestro era Juan Maciel, su primo<sup>54</sup>. Actuando de este modo se consigue un mayor control sobre toda la actividad comercial a la par que el beneficio de la misma no se disgrega, y queda sujeto al núcleo familiar, lo que permite su cohesión, progreso y, en última instancia, el ascenso social.

Junto a los mercaderes netos, aquellos que circunscriben su actividad al comercio, se encuentran otros elementos que acuden al mismo de modo circunstancial o bien compaginaban distintas actividades, éste es el caso de algunos miembros del Cabildo palmero<sup>55</sup>, u otros personajes que formaban parte de los grupos de poder<sup>56</sup>. Es el caso del alférez Gabriel del Valle, aunque éste actúa en el comercio caboverdiano a través de los portugueses<sup>57</sup>, y no directamente como los anteriores; también el capitán Miguel González Morón, alguacil mayor de La Palma, desdobra su actividad profesional con la intención de obtener pingües beneficios<sup>58</sup>. En este sentido, el comportamiento de las élites de poder de La Palma es idéntico al de sus iguales de Gran Canaria en la misma época<sup>59</sup>. Coincidencia que se da en varios aspectos: en cuanto a origen foráneo y profesión, además de con respecto al ejercicio de la actividad política local y comercial<sup>60</sup>.

## OPERACIONES MERCANTILES

Antes de introducimos en los tipos de operaciones mercantiles que primaron en el comercio palmero-caboverdiano, es conveniente aclarar que existen múltiples fórmulas comerciales que posibilitan el intercambio. El comercio podía llevarlo a cabo una compañía, en sus diferentes variables, en función de su ámbito, fuese éste el capital o las mercancías<sup>61</sup>; y los contratos también admitían una serie de variaciones, que iban desde el fletamento de personas o mercancías, hasta la participación a porcentaje en el traslado y/o compraventa de las mismas. Por lo tanto, es difícil discernir muchas veces ante qué tipo de operación nos encontramos, pues muchas de ellas alternan y compaginan unas, otras o ambas.

La compañía comercial era una sociedad formada con el fin de obtener beneficios del tráfico, compra y venta de mercancías. Operación que se realizaba a través de la inversión de capital<sup>62</sup>. Los tipos de operacio-

nes existentes en el comercio entre La Palma y Cabo Verde abarcan casi todo el conjunto de posibilidades que puede dar el intercambio.

Una de las fórmulas utilizada es aquella que sólo compromete al transporte de una mercancía y a su venta, llegado al puerto de destino, siempre por cuenta y riesgo del propietario<sup>63</sup>. Es el caso de Antonio Gaspar, vecino de La Palma, que llevaba a su cargo 22 pipas de vino y 30 cajones de brea y otros 40 quintales de lo mismo, para vender en Cabo Verde y Guinea<sup>64</sup>.

Otra manera de establecer una relación de negocios era la de solicitar préstamos para comprar mercancías en el puerto de partida y vender en el punto de destino, a cambio de pagar un pequeño porcentaje. Así lo efectúa el propietario del navío «Nuestra Señora del Buen Viaje», que se compromete a llevar la mercancía hasta Cabo Verde, donde entregará el capital más el 5% de las ganancias después de la venta. El compromiso estipulaba que pagaría todo a los ocho días de haber llegado a Cabo Verde, por lo que vemos que no importaba mucho el género que se comerciara (ya que no se especifica en el contrato) para obtener beneficios; pues solía estar asegurada la venta en sólo una semana<sup>65</sup>. Aunque no siempre sucede así, dependiendo de la cantidad y el tipo de mercancía transportado para obtener la paga, pues otros tardan en cobrar hasta treinta y cinco días<sup>66</sup>. Cuando el proceso era más complicado, al intervenir apoderados, crédito y letras de cambio, el tiempo se alargaba. Sin embargo, muchos consignatarios reducen la demora en los contratos de forma artificial, con el fin de obtener premura de los transportistas y diligencia en sus apoderados. Por ello les obligan a entregar mercancías en Cabo Verde por letras de cambio para abonar en Lisboa a 30 días vista, con lo que se daba una urgencia en los trámites que difícilmente se podría cumplir. Hay que tener en cuenta que estos contratos se hacen en La Palma antes de que los barcos partan hacia Cabo Verde<sup>67</sup>.

El contrato entre un propietario de una nave, la cual pone a disposición de un cargador, mercader o comerciante, a cambio de cobrar una cantidad por el flete, es el tipo de operación más extendido en el comercio de las islas atlánticas<sup>68</sup>. Tal y como corroboran los distintos fletamentos que se realizan en La Palma con estas características<sup>69</sup>.

Sin embargo, dentro de este tipo de contratos también existen diferencias, pues no siempre se fleta toda la capacidad de un barco, como es el caso que vimos antes de Salvador Domínguez Pinto, que fletaba su carabela a Juan María Boisón a cambio de 112 reales por cada tonelada que cargare para Cabo Verde, y desde allí traería a La Palma o Madeira todos los esclavos que Juan Rodríguez le diera y pudiera car-

gar<sup>70</sup>. Además de que también podía traer pasajeros a la vuelta pagando el flete de ellos<sup>71</sup>. Otra forma de fletar era contratando sólo un cargamento, aunque no abarcara el volumen total de carga del navío; por lo que cabía la posibilidad de que un barco llevara diferentes fletes de distintos cargadores. En estas circunstancias estarían algunas de las operaciones vistas anteriormente. Así lo hace el dueño de la carabela «Nuestra Señora de la Madre de Dios y San Esteban», que la fleta al licenciado don Pedro Campos y al capitán Juan de Guisla; aunque no se especifica si están asociados en compañía o cargan individualmente<sup>72</sup>. Del mismo modo fue el contrato realizado entre Roque Hernández, maestre de la nao «Nuestra Señora de Candelaria», que la fleta a Antonio Gaspar para recibir en ella 40 toneladas de vino y las mercaderías que quisiese cargar<sup>73</sup>, obligándose a entregarlas a las personas que fuesen consignadas y a no vender la carabela hasta cumplir su contrato.

Pero no siempre se cumplen los contratos, por diferentes razones, en ese caso era de recibo la denuncia ante las autoridades competentes, bien en La Palma, Cabo Verde, o Lisboa, como lo hizo el alférez Gabriel de Valle ante el gobernador de Guinea<sup>74</sup>. Por ello se hacía necesario que los consignatarios apoderaran a algún individuo o más (en su ausencia y como precaución), que acompañara el flete y la nave hasta el puerto de destino<sup>75</sup>. Esta era una manera de control, pero también podía apoderarse a alguien para que efectuase la compra-venta, pagase los fletes y averías, entrase en contacto con terceros, etc. Además de que podía existir una última persona en destino a modo de factor que recibiera, bien la mercancía, bien el producto de la misma, con el compromiso expreso de remitirlo al cargador de origen, a terceros en otras ciudades a través de letras de cambio, o bien, de invertir el mismo en otros productos, fletando nuevos cargamentos de vuelta o aprovechando el de origen. En algunos casos se hacía necesario que consignatarios y factores otorgaran su poder a otra persona, que hacía de intermediario entre ambos, garantizando o avalando un embarque o relaciones mercantiles más continuas<sup>76</sup>.

## MERCANCÍAS

El comercio que se desarrolla entre las islas de La Palma y Cabo Verde, como hemos dicho con anterioridad, es recíproco y de redistribución a otras áreas del Atlántico. Desde La Palma hacia Cabo Verde se transporta vino, brea y mercadería general sin especificar. Debido a la escasez de las fuentes nos es imposible establecer tablas que permi-

tan un recuento, ni siquiera aproximado, de lo que pudo ser el montante del contingente mercantil y del trasiego comercial y naval entre ambos archipiélagos. Sin embargo, podemos tratar de acercarnos al mismo, a través de la contextualización del fenómeno comercial, inscribiendo a éste en un espectro mayor, como es la producción y economía palmera en la primera mitad del siglo XVII; poniendo en relación este factor con un aspecto más amplio del mismo, como es la economía de Canarias, entonces veremos que desde La Palma se exporta en mayor cantidad el vino, seguido de otros productos como la brea y mercadería en general. Esta última estaría formada por productos artesanales de elaboración insular y otros de procedencia europea que se redistribuyen desde Santa Cruz de La Palma.

A cambio de este comercio la isla de La Palma recibe de Cabo Verde, en primer lugar esclavos, pues casi todos los barcos que parten hacia aquellas islas procuran cargar toda la mercancía humana que pueden; siendo el intercambio de esclavos por vino, brea<sup>77</sup> o dinero. El otro producto que se importa desde Cabo Verde son los cueros vacunos al pelo<sup>78</sup>.

También existe un transporte de personas entre uno y otro archipiélago, cuya condición es la de meros pasajeros; probablemente comerciantes o mercaderes que van a efectuar sus negocios o regresan de los mismos. Algunos de los cuales no tienen nada que ver con los fletes y cargas que despacha el barco en ese viaje<sup>79</sup>.

## NOTAS

1. PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, p. 154
2. *Historia General de Cabo Verde*, corpo documental, Lisboa, 1988, vol. I, doc. 4: 12 de junho de 1466: Carta regia concedendo aos moradores da Ilha de Santiago de Cabo Verde autorização para comerciarem na costa da Guiné, con excepção da zona de Arguim.
3. VILA VILAR, E.: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977, pp. 144-145
4. *Historia General de Cabo Verde*, corpo documental, Lisboa, 1990, vol. II, pp. 244, 284, 285
5. DÍAZ PADILLA, G. y RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *El señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*, S/C. de Tenerife, 1990, p. 316
6. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, S/C. de Tenerife, 1982, pp. 104-113, y *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, «Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)-Coloquio Internacional de Historia Marítima», Las Palmas, 1982, T. IV, pp. 311-333.
7. TORRES SANTANA, M. E.: *El comercio de Gran Canaria con Cabo Verde a principios del siglo XVII*, «Actas do II Colóquio Internacional de Historia da Madeira», Funchal, 1989, pp. 761-778.
8. VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas de Gran Canaria, 1979, vol. I, p. 300.
9. PADRÓN MESA, M.: *La esclavitud en Tenerife durante el reinado de Carlos I (1517-1556)*, Tesis doctoral inédita, Universidad de La Laguna, 1994, pp. 80-82.
10. CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803*, S/C. de Tenerife, 1977-1979, T. II, p. 22.
11. VILA VILAR, E.: *Art. cit.*, p. 289.
12. *Idem*.
13. AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 322.
14. CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de açúcar, hispanista y hereje*, La Laguna, 1963, p. 118.

15. MADEIRA SANTOS, M. E. (coord.): *Historia Geral de Cabo Verde*, Lisboa-Praia, 1995, vol. II, 100.
16. *Idem*, pp. 99-100.
17. MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au xvii<sup>e</sup> siècle 1570-1670*, París, 1960, p. 357.
18. MADEIRA SANTOS, M. E. (coord): *Op. cit.*, vol. II, p. 76.
19. MADEIRA SANTOS, M. E.: *Op. cit.*, p. 87.
20. A.H.I.L.P., Domingo Pérez, caja 4, f.r. Año 1554.
21. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, caja 2, f.r. Año 1594. Un vecino de La Palma, da poder a una persona que va en el barco, para que en su nombre pueda cobrar 20 pipas de vino, 50 cajones de brea, una pieza de ruán, 1 de butano, 1 de holanda, 20 pares de zapatos, 1 pieza de paño colorado, 4 costales de bizcocho blanco, y además la mitad del navío «Nuestra Señora del Buen Viaje», de camino para Cabo Verde, para que pueda cambiar o vender las mercancías que van a bordo.
22. A.H.I.L.P., Domingo Pérez, caja 3, f.r. Año 1556. El maestro se obliga a darle 4 días de demora para la descarga y entregar la mercancía a quien fue consignada, y si los consignatarios le diesen mercancía se obligaba a traerla.
23. A.H.I.L.P., Domingo Pérez, sin catalogar, f. 182r. Un día antes de otorgarse la escritura, el 15 de febrero de 1557, dos mercaderes se comprometían a correr el riesgo sobre 13 pipas de vino, que iban aforadas en 150 ducados, desde La palma a Santiago de Cabo Verde, por razón de 6 ducados que por el seguro les había pagado un vecino de Lisboa. El seguro se había hecho a la usanza de Sevilla: Domingo Pérez, sin catalogar, f. 181v.
24. A.H.I.L.P., Pedro Belmonte, caja 2, f.r. El primero se compromete a llevar la carga a la isla de Santiago, para donde está de viaje.
25. A.H.I.L.P., Pedro Belmonte, caja 2, f.r. El mareante recibe vara y media y una sesma de paño negro y 6 libras de estaño labrado, y si después de vendido el valor no le da para comprar el esclavo, se compromete a poner la diferencia de su bolsillo, con tal que a la vuelta se lo paguen con más lo que hiciese en gasto y costo hasta ponerlo en la isla.
26. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, caja 3, f.r. El maestro se obliga a darle de ganancia sobre la citada cantidad el 5% sobre el navío, a los 8 días de haber llegado a Cabo Verde. Para ello obliga su persona y vinos.
27. TORRES SANTANA, M. E.: *Art. cit.*
28. MADEIRA SANTOS, M. E.: *Op. cit.*, vol. II, p. 37.
29. VILA VILAR, E.: *Art. cit.*, pp. 290-291.
30. Archivo General de Simancas: Estado, leg. 2024, 37.
31. *Idem*. Sin embargo, el Rey, como era costumbre, sólo contestó que quedaba advertido de esto.
32. Archivo General de Simancas: Guerra Antigua, 1051. Memorial en el que solicita al Rey, entre otras, que se sirva que se despache cédula por el Consejo de Portugal para que las Islas Canarias puedan tratar y contratar libremente en el Brasil, Guinea, Angola y Cabo Verde.
33. A.G.S.: G.A. 1051.
34. MADEIRA SANTOS, M. E.: *Op. cit.*, p. 34.
35. *Idem*, pp. 40-41.
36. TORRES SANTANA, M. E.: *Art. cit.*, p. 777.
37. MADEIRA SANTOS, M. E.: *Op. cit.*, vol II, p. 48.
38. Utilizamos este término para definir las múltiples relaciones que existieron a lo largo de la historia entre ambos archipiélagos. Sobre todo en lo que se refiere a la



conformación de la sociedad canaria, del que el aporte lusitano es el más importante y sin el cual no puede entenderse.

39. La complementariedad económica de los distintos archipiélagos atlánticos ha sido puesta de relieve por los estudios de Alberto Vieira, Elisa Torres y Manuel Lobo.

VIEIRA, A.: *O comercio inter-insular nos séculos xv e xvi, Madeira, Açores e Canárias*, Madeira, 1987.

TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991, y *Art. cit.*

LOBO CABRERA, M.: *La historia de las Islas: Canarias y Madeira*, «II Coloquio Internacional de História da Madeira», Funchal, 1989, pp. 531-546.

LOBO CABRERA, M., y TORRES SANTANA, E.: *Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII*, «Separata do Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira», vol. XLI (1983).

40. A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 16, s.f. Año 1602. Miguel Acevedo, estante en La Palma, y Acevedo Sedeño, tratante en Cabo Verde y estante en la isla de La Palma, conjuntamente otorgan su poder general a Gregorio Salgado, vecino de esta Isla, para que les represente en todos sus pleitos y negocios.

41. VILA VILAR, E.: *Art. cit.*

42. A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f. Año 1634. Simón de Echaide, caja 3, f. 218 r.-219 r., Año 1613; Simón de Echaide, caja 2, s.f., Año 1607.

43. A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 3, s.f. Años 1612 y 1613.

44. A.H.I.L.P.: Juan de Sotomayor, caja 1, s.f. Año 1635. Los fletes de la carabela «Nuestra Señora La Madre de Dios y San Esteban», en ruta desde La Palma a Cabo Verde, iban con la condición de que las ganancias que obtuvieran se pudieran entregar a personas abonadas; que pudieran dar letras de cambio a favor del otorgante y que se pudiesen abonar en personas de Lisboa a treinta días vista.

45. A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 21, s.f. Año 1638. En este caso es Cristóbal Simón, vecino de Lisboa, quien se encontraba en La Palma al frente de una carabela que llevaba el mismo destino caboverdiano, donde vende al capitán Juan de Cerón un esclavo negro de 13 años, llamado Domingo. A cambio Cristóbal Simón recibió cuatro pipas de vino, que se apresuró a cargar en su carabela.

46. Nos referimos al comercio de complementariedad.

47. A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f., Año 1634

48. TORRES SANTANA, E.: *El comercio grancanario...*, *Art. cit.* p. 763.

49. A.G.S., Guerra Antigua, leg. 1051.

MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario de Canarias*, Sevilla-Las Palmas, 1970, T. II; LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y los contactos...*, *Art. cit.*

50. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, caja 3, s.f., Año 1603. El maestre del navío «Nuestra Señora del Buen Viaje», surto en el puerto de La Palma, natural de Ayamonte, recibió 500 reales de plata para despacharse a las islas de Cabo Verde. Recibiría el cinco por ciento de las ganancias en aquellas islas y los 500 reales los entregaría después de ocho días de la arribada.

51. A.H.I.L.P., Juan de Sotomayor, caja 1, s.f. Año 1635.

52. TORRES SANTANA, E.: *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991.

53. Aunque muchos mercaderes palmeros fueran de origen extranjero los consideramos canarios a efectos de vecindad.

54. A.H.I.L.P.: Juan de Sotomayor, caja 1, s.f., Año 1635.

55. Los regidores don Pedro de Campos y el capitán Juan de Guisla Vendaval apoderan a varios navegantes, vecinos, maestros y mercaderes para cobrar sus fletes en Cabo Verde.

56. A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 3, fs. 218 r., Año 1613. El alférez Gabriel del Valle se quejaba de un contrato incumplido por Francisco Gómez, vecino de Lisboa y maestro de la carabela «San Francisco», que había salido para Cabo Verde y Guinea con licencia del Contratador, por lo que ponía una denuncia ante el gobernador de Guinea y estaba a la espera de los autos y sentencias.
57. *Idem*.
58. A.H.I.L.P., Antonio de Urbina, caja 3, s.f., Año 1604. El alguacil mayor vendió 101 cueros vacunos en pelo procedentes de Cabo Verde por 1.767 reales y medio.
59. TORRES SANTANA, E.: *El comercio grancanario...*, art. cit., pp. 766 y 767.
60. *Idem*.
61. *Idem*, p. 770.
62. Entendiéndose el capital como el conjunto de bienes materiales aportados por los socios, que son elementos o factores de producción; el cual puede ser fijo (constituido por inmuebles, instalaciones o maquinarias dedicadas de forma permanente a producir) o circulante (el que cambia sucesivamente de forma, siendo primero materias, productos elaborados, numerario, crédito, etc.).
63. A.H.I.L.P., Simón de Echaide, caja 2, s.f., Año 1607
64. Transportaba esta mercancía en la carabela «Nuestra Señora de Candelaria», cuyo maestro era Roque Hernández, vecino de Lisboa. El propietario era Juan del Valle, vecino de La Palma.
65. A.H.I.L.P.: Antonio de Urbina, caja 3, s.f., Año 1603.
66. A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f., Año 1634.
67. A.H.I.L.P.: Juan de Sotomayor, caja 1, s.f., Año 1635.
68. TORRES SANTANA, E.: *El comercio grancanario...*, Art. cit.
69. A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 3, f. 218 r., Año 1613; Simón de Echaide, caja 2, s.f., Año 1607; Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f., Año 1634; Juan de Sotomayor, caja 1, s.f., Año 1635.
70. A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f., Año 1634. De vuelta del viaje pagaría 4 reales por averías.
71. *Idem*.
72. A.H.I.L.P.: Juan de Sotomayor, caja 1, s.f., Año 1635.
73. A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 2, s.f., Año 1607.
74. A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 3, f. 218 r., Año 1613.
75. Diego Maciel da poder a Juan Maciel, su primo, maestro de la carabela, y a Gaspar Gorealvis, y a Antonio Méndez, y por ausencia a Francisco Noguera Barreros, vecinos, mercader que va en dicha carabela, para que puedan cobrar los fletes.
76. A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 16, s.f., Año 1602.
77. A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 21, s.f. 1638. Cristóbal Simón, vecino de Lisboa y al presente en La Palma, maestro de su carabela «...La Piedad», surta en el puerto principal de esta isla de La Palma para Cabo Verde, vende al capitán Juan de Cerón un esclavo negro de 13 años, llamado Domingo, por cuatro pipas de vino que ya tiene cargadas en su carabela.
- En otro documento ya visto (Pedro de Brito Fleitas, caja 6, s.f. Año 1634) Salvador Domínguez Pinto se comprometía a traer de Cabo Verde todos los esclavos que Juan Rodríguez le diere y pudiese cargar en su carabela, pagándole el flete acostumbrado.
78. A.H.I.L.P.: Antonio de Urbina, caja 3, s.f., Año 1604.
79. También es el caso de Salvador Domínguez Pinto que pone como condición que «...si sobrase después de cargar la carabela y quisiese que trajese personas, las traerá pagándole el flete...».