

LAS RELACIONES CANARIAS-BRASIL ANTES DE LA UNIÓN DE LOS REINOS IBÉRICOS

Ana Viña Brito *

RESUMEN

Las Islas Canarias por su posición geoestratégica fueron consideradas una referencia obligatoria en las navegaciones hacia las Indias españolas y portuguesas desde principios del siglo XVI. Las relaciones Canarias-Brasil se iniciaron oficialmente a partir de la unión de los reinos ibéricos, sin embargo desde mediados del siglo XVI podemos constatar, a través de los protocolos notariales canarios, la existencia de esos contactos que se plasman en acuerdos comerciales para la exportación de vinos canarios a Brasil y en la existencia de indios brasileños en el Archipiélago.

PALABRAS CLAVE: *Brasil. Canarias. Comercio. Siglo XVI.*

Las islas atlánticas, especialmente Madeira y Canarias, abrieron a los europeos las puertas del Atlántico desde finales del siglo XV y, desde esos momentos, fueron puntos de referencia inexcusables debido a su posición geoestratégica en el camino entre el Viejo y el Nuevo Mundo (VIEIRA, 2004, p. 8). Estos territorios insulares se proyectaron al espacio atlántico por intervención de los portugueses y de los castellanos y, si bien es verdad, que existió una fuerte vinculación económica e institucional de Madeira con el espacio atlántico

* Profesora Titular de História Medieval da Universidad de La Laguna, Islas Canarias, España. E-mail: anvina@ull.es.

POLITEIA: Hist. e Soc.	Vitória da Conquista	v. 7	n. 1	p. 143-161	2007
------------------------	----------------------	------	------	------------	------

portugués y de Canarias con las Indias de Castilla, además de la afirmación de las islas como modelos de referencia en la organización de la sociedad, ello no significó, en modo alguno, que el Archipiélago Canario quedase al margen o no tuviese contactos con el área de influencia portuguesa.

Como se ha manifestado en numerosas ocasiones, los tratados de partición luso-castellanos fueron la base jurídica de las anexiones y del dominio del mar desde fines del siglo XV, por los cuales la corona castellana centrará su atención sobre las Canarias y el área de las Indias españolas, obviando reiteradamente las relaciones que desde este Archipiélago se establecieron con las colonias portuguesas hasta el último tercio del siglo XVI. Tradicionalmente se ha fijado el período de “unión de los reinos ibéricos” como el inicio de estos contactos, sin embargo podemos afirmar que al menos en el caso concreto de Canarias-Brasil los mismos se iniciaron desde fechas muy tempranas de manera “no oficial”.

Las relaciones Canarias-Brasil en el primer siglo tras la incorporación de estos dos territorios al Viejo Mundo, que es el período cronológico que abordaremos, se han centrado hasta la actualidad en tres ámbitos muy concretos: evangelización, período de “unión de las dos coronas” y referencias puntuales a la conquista y asentamiento en el litoral, pero muy poco se ha investigado sobre otros aspectos con anterioridad a 1580.

La primera de las líneas de investigación se incluye en el amplio marco de la evangelización cuyo eje fundamental gira en torno a la figura del padre José de Anchieta, natural de Tenerife y apóstol de Brasil (CASTRO BRUNETTO, 2005). Hasta hace pocos años la principal referencia de las relaciones Canarias-Brasil en el siglo XVI estaba catapultada por la figura de este jesuita, personalidad glosada desde distintos ámbitos, únicamente recordar que fue en mayo de 1553 cuando este tinerfeño embarcó para el Brasil con la finalidad de llevar a cabo una labor de evangelización, acompañando al segundo gobernador portugués, Eduardo de Acosta (1553-1557).

La evangelización brasileña, en la que Canarias ha sido un punto de referencia, se amplía en los llamados “mártires del Brasil”, denominados también “mártires de Canarias” y “mártires de Tazacorte”, como lo demuestra el martirio del padre Ignacio de Acevedo y otros 40 jesuitas muertos al sur de la isla de La Palma por piratas hugonotes en torno al año 1570 cuando se dirigían a ejercer su apostolado en tierras brasileñas. No debe extrañarnos

esta presencia de misiones evangelizadores para Brasil haciendo escala en Canarias, pues muchos de los que acuden a las Indias en general, tanto portuguesas como españolas, realizaron previamente funciones pastorales en el Archipiélago, sin olvidar que la posición estratégica de las Canarias hacía de estas Islas punto de recalada obligatorio para los barcos que se dirigían al Nuevo Mundo.

También ha ocupado un epígrafe importante, y que sin duda es el que ha generado en las últimas décadas una más amplia bibliografía, el período correspondiente a la “unión de las dos Coronas”. Entre los años 1580 y 1640 el reino lusitano se une a la corona española y, como consecuencia de ello, tanto Brasil como las demás posesiones portuguesas se integrarán en la misma dinámica, siendo varios los factores que contribuyeron a aproximar las Islas Canarias y el Brasil en esta etapa, ya fuera porque se hallaban bajo el dominio de un mismo rey y, sobre todo, porque se encontraban en el camino de las rutas comerciales que unían Europa con los distintos continentes, por lo que en este periodo y de manera casi ininterrumpida se constata una extraordinaria relación mercantil, al menos hasta 1640 como fecha final de la unión ibérica, y a partir de esa cronología las relaciones continuarán.

Una tercera línea de trabajos ha abordado la temática relacionada con la conquista y asentamiento en el litoral brasileño de lusitanos, españoles, franceses, ingleses, etc., muchos de los cuales hacen escala en Canarias en la ruta para Brasil, como veremos posteriormente.

En nuestro caso, únicamente podemos aportar algunas reflexiones y datos puntuales de las relaciones entre Canarias y Brasil antes de la unión de los reinos ibéricos y que pueden servir como punto de partida a nuevas investigaciones.

Las relaciones Canarias Brasil se intensificarán, o quizá mejor, se hacen presentes en la documentación, sobre todo de protocolos notariales, ya bien avanzada la segunda mitad del siglo XVI, etapa que coincide en el área brasileña con la mítica fecha de 1549 (AGNOLIN, 2002, p. 58) que marcará un nuevo ciclo para la Historia Brasileña, pues a partir de ese año tiene lugar la creación administrativa del Gobierno General del Brasil.

No es nuestro objetivo plantear un estado de la cuestión, sino un bosquejo de los contactos o referencias que sobre Canarias y Brasil encontramos antes de la unión de los reinos ibéricos y, fundamentalmente, en torno a la mitad de la centuria.

Numerosos autores han insistido en el papel de Canarias como “camino hacia las Indias”, pero para comprender en toda su amplitud esta afirmación es necesario recordar la posición estratégica del Archipiélago Canario como avanzadilla en el Atlántico y lugar de recalada de los barcos que se dirigen a América. Esta posición geoestratégica y la competitividad entre las coronas lusitana y castellana por el dominio del Atlántico fue una de las razones que motivó el papel crucial de las Canarias, pues prácticamente todos los barcos que se dirigen a América o bien hacen escala en las islas para proveerse de agua, vino, etc. y así es reconocido por las autoridades locales, como se deduce, por ejemplo, de los Acuerdos del Cabildo de Tenerife cuando señalan que una vez cubiertas las necesidades frumentarias insulares había que hacer frente a las solicitudes de los navíos en ruta, y si no recalán en las Islas son avistados en sus aguas, pues como señaló Pérez Vidal (1991, p. 35), el Archipiélago Canario se convirtió, como los de Madera y Azores, en nudo de comunicaciones a unas y otras Indias.

Las expediciones que desde el viejo continente se dirigen a este territorio tuvieron, al menos hasta el año 1532, como objetivo prioritario el reconocimiento del litoral y no la colonización interior. Ya desde el año 1499 los Reyes Católicos habían otorgado licencia a Vicente Yañez Pinzón para navegar “por toda parte” exceptuando aquellas tierras descubiertas por Colón y pertenecientes al rey de Portugal. Pinzón alcanzó Brasil en 1500 sin saber que este territorio pertenecía a Portugal (SANTAELLA STELLA, 2001, p. 12), por tanto, como se ha señalado, Castilla descubrió Brasil desde el momento en que en enero de ese mismo año avistó tierra en la punta de Macuripe (VARELA, 2001, p. 40).

Las sucesivas expediciones que se dirigen a América hacen escala en las Islas, sirva como ejemplo la expedición de Alonso Vélez de Mendoza: “[...] e fuimos a las islas de Canaria e de allí fuimos a la isla de Santiago [...]” (VARELA, 2001, p. 102) donde se abastecen de algunos productos y también se incorporan algunas personas a la travesía, como veremos posteriormente. Carecemos de un registro nominal de la población emigrante, sobre quienes ni la documentación ni los cronistas dan razón de su origen, a pesar que desde el año 1511 el monarca castellano había concedido a los insulares (Canarios) que desearan pasar a las Indias privilegios de excepción con la única obligación de inscribir sus nombres (BORGES Y JACINTO DEL CASTILLO, 1972, p. 237).

Este hecho unido a la escasez de documentación tanto en el área brasileña como canaria en esta primera etapa, ha sido uno de los motivos por el que las referencias al Archipiélago Canario como punto de escala y de comercio en la ruta hacia Brasil, tanto de portugueses como de castellanos, ha sido uno de los grandes desconocidos.

Las expediciones castellanas y portuguesas al Brasil fueron significativas, como la realizada en el año 1532 por Martim Afonso de Souza y en la que los expedicionarios encontraron portugueses ya establecidos en el territorio brasileño (SANTAELLA STELLA, 2001, p. 11). Este Martim Afonso de Souza fundó la villa de San Vicente y edificó el primer ingenio azucarero de Brasil, denominado “ingenio azucarero del gobernador”.

A través de las crónicas y relatos de viajes podemos atisbar algunas referencias más concretas relativas a los contactos Canarias-Brasil en esta etapa, como se observa por ejemplo en el año 1535 en la expedición de Pedro de Mendoza en la que el capitán Pedro Benítez de Lugo, sobrino del primer Adelantado de Canarias, y su pariente Francisco Benítez de las Cuevas participaron en los gastos de la armada y se comprometieron a llevar por cuenta propia un determinado número de hombres y navíos, lo que implica la participación directa de capital y hombres vinculados a Canarias. Según relata esta crónica el capitán de la expedición se encontraba tras una serie de conflictos internos en Asunción del Paraguay y Benítez de la Cueva huyó al Brasil en busca de mejor fortuna y “posiblemente se perdió en la selva con el reducido grupo que le acompañaba” (BORGES Y JACINTO DEL CASTILLO, 1972, p. 245).

Canarias, como núcleo fundamental de escala de los barcos en ruta, está presente en numerosos relatos de viajes. Nos centraremos sobre todo en los que tenían como destino el Río de la Plata, ya que era habitual que tocaran suelo brasileño, como recoge entre otros Ulrico Schmidl quien narra uno de estos viajes en el que participaron españoles, alemanes, neerlandeses etc.. Entre los buques que van en esta expedición nos llama la atención que uno de ellos pertenecía a Sebastián Nechart y a Jacobo Welser, de Nuremberg, quienes enviaban a un factor, Enrique Paimé, al Río de la Plata con mercaderías y es el barco en el que viajaba nuestro relator. Nos interesa reseñar que la travesía una vez que abandonan el puerto de Sanlúcar se dirigen a Canarias y más concretamente a la isla de La Palma, donde los Welser habían sido grandes propietarios de las haciendas de Argual y Tazacorte y que en esos momentos

detentaba uno de los antiguos socios de la compañía, los Groenenberch o Monteverde (VIÑA BRITO, 2004, p. 545). Tras la estancia en esta Isla donde probablemente contactaron con sus antiguos socios se dirigieron a Santiago, que pertenecía al rey de Portugal, y tras dos meses de navegación arribaron a una isla donde sólo había aves y luego a otra que se llamó Río de Janeiro y los indios que allí había se llamaban Tupís, permaneciendo en este territorio 14 días. Con posterioridad zarparon al Río de la Plata y, después de navegar quinientas leguas, llegaron a un río dulce que se llama Paraná-Iguazú.

El relato de Schmidl es un ejemplo evidente de que la expedición tocó tierras brasileñas, pero no es una excepcionalidad sino que incluso desde principios del siglo XVI tenemos referencias de expediciones que hicieron escala en territorio brasileño como la protagonizada por Velez de Mendoza y Luis de la Guerra en el año 1500 que pasó con sus naves por Canarias y llegará a las costas de Brasil (SERRANO SUÁREZ, 1988, p. 75).

En general la mayoría de las expediciones al Río de la Plata tienen un referente en Canarias y Brasil y con posterioridad a los años 30 de esta centuria era habitual la participación de residentes en Canarias en las mismas, sobre todo en el comercio, aunque será a partir de 1580 con la unión dinástica cuando se generarán más facilidades para estos contactos y, además, disponemos de una documentación más abundante que nos permite conocer la misma. Sin embargo, podemos encontrar algunos hitos anteriores que nos permiten verificar esos contactos, aunque de manera indirecta, como fue la creación del Juzgado de Indias en el Archipiélago en 1564, institución que fiscalizará el comercio canario-americano (RODRÍGUEZ YANES, 2005, p. 205). Pero incluso antes, podemos intuir como desde Canarias tiene lugar un trasvase de población tanto hacia las Indias españolas como lusitanas o eso al menos podemos deducir de la petición que la isla de La Palma realizó en el año 1534 (MORALES PADRÓN, 1976, p. 210) cuando se argumentaba que la isla estaba muy poblada “de los reinos de Portugal y Castilla” deseosos de irse a vivir a Indias, por lo que se solicita licencia para embarcarse desde La Palma. Si bien la licencia era para las Indias españolas, ésta era una vía de acceso al mundo americano para luego arribar a otros territorios, pues Brasil se convertirá en un lugar donde acuden cristianos nuevos tanto del área portuguesa como española y Canarias supuso en aquellas épocas uno de los puertos principales de embarque para Indias por su mayor permisividad respecto a los puertos del territorio peninsular.

Así encontramos, por ejemplo, en el año 1569 una Real Cédula al juez de Indias de La Palma ordenándole que inspeccione los navíos que desde esta Isla partían para Cabo Verde y Brasil, porque en ellos iban frailes y otras personas sin licencia regia (MORALES PADRÓN, 1970, p. 102). La misiva regia tenía como objetivo que ningún barco que saliese de La Palma y Tenerife con destino a Cabo Verde y Brasil pudiese hacerlo sin el registro correspondiente y así se reitera en años sucesivos, lo que demuestra el incumplimiento de la normativa y la importancia de este tráfico, pues las disposiciones regias son consecuencia de las peticiones efectuadas desde estas Islas, concedoras del volumen de las navegaciones hacia estos territorios.

Al igual que españoles y lusitanos recalaban en Canarias en sus expediciones al Nuevo Mundo, las referencias a la presencia de extranjeros en aguas canarias está documentada desde fechas tempranas, en un primer momento de franceses, así por ejemplo en el año 1503 un navío que partió de Honfleur llamado “L’Espoir” mandado por Paulmier Gonneville hizo escala en Gran Canaria en su ruta hacia el continente americano (MAGRY, 1867, p. 151). Con posterioridad, en el año 1537, por citar sólo un par de ejemplos, es avistado en Santa Cruz de La Palma – Isla de La Palma – la presencia de navíos franceses que probablemente se dirigían a las Indias, sin especificar lusitanas o españolas, aunque en este caso lo que nos interesa señalar es que estos barcos franceses fueron perseguidos por el piloto portugués Simón Lorenzo, que era un corsario lusitano de gran fama y a quién había contratado Bernardino Lezcano, regidor de Gran Canaria y primer alguacil mayor de la Inquisición, como jefe de su flota (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 90). Este Simón Lorenzo había realizado antes del año 1537 varios viajes a Brasil y las Indias Orientales al servicio de Portugal y con posterioridad se avecindó en Gran Canaria con su mujer Catalina Núñez, judía lusitana oriunda de Castilla (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 108). Este dato concreto sobre Simón Lorenzo y sus viajes a Brasil, al menos con anterioridad al año 1537 son una muestra evidente de que las relaciones directas o indirectas entre el Archipiélago y Brasil se habían iniciado mucho tiempo antes de la unión de los reinos ibéricos, al igual que había sucedido con las relaciones Canarias-América que no se iniciaron de manera “oficial y regular” hasta 1526, aunque evidentemente existían desde los momentos iniciales de la conquista como lo demuestran los viajes colombinos y la salida desde Canarias de caña de azúcar, ovejas, cerdos etc., sin olvidar que de todas

las expediciones que pasaron por el Archipiélago Canario salieron hombres o familias con destino al continente americano como se recoge, por ejemplo, en una Real Cédula emitida en el año 1534 en la que se señala que “en la dicha ysla de La Palma y en otras yslas de Canaria se cargavan cada dia muchos navios de pan y de harina y biscocho y queso y otras mercaderias e iban muchos vecinos con sus mujeres e hijos a poblar en ellas” (PERAZA DE AYALA, 1952, p. 182), o el caso ya citado de la expedición de Pedro de Mendoza, en 1535, que en su estancia en La Palma para proveerse de bastimentos y aparejar los navíos, un sobrino del capitán de la nave “raptó a la hija de un rico comerciante”.

Volviendo de nuevo a la presencia de extranjeros en las costas canarias, dejaremos fuera a los lusitanos pues en estas islas el contingente de población originario del área portuguesa, continental e insular, era muy importante como lo demuestra la presencia de pobladores y trabajadores en el cultivo y transformación de la caña de azúcar, cabe señalar también la presencia de súbditos franceses. Eran de esta procedencia los primeros que arribaron a las Islas en el siglo XV, mercaderes de este ámbito están presentes en el transporte de productos canarios a los puertos franceses y también se detecta la presencia de “corsarios” originarios de Francia en el Archipiélago Canario, como por ejemplo sucedió en el caso ya reseñado de los “mártires de Tazacorte”.

Las relaciones entre Francia y España no fueron buenas y, quizá por ello, los franceses abordaban continuamente las flotas que venían de América, castellanas o lusitanas, como lo demuestra entre otros, la salida del puerto de La Rochela el 15 de agosto de 1544, de una expedición con destino a Canarias, Costa de Guinea, Brasil, las Antillas etc. en que apresaron “ciertas naos portuguesas”, obligando a los prisioneros a decir que habían sido apresados en las Antillas antes de la firma del tratado de Crespy el 16 de septiembre de 1544 (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 195) y así evitar nuevos enfrentamientos entre estas dos potencias.

Las naves francesas hacen acto de presencia en las Islas continuamente, pues desde aquí les era relativamente fácil el abordaje de los navíos en ruta hacia Brasil, pues no debemos olvidar que el territorio brasileño le fue disputado a los portugueses, argumentando la precedencia en el arribo a sus costas (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 196). Es el caso del vicealmirante Durand de Villegaignon que atacó Santa Cruz de Tenerife en 1555, con dos galeones y tres galeazas, a las órdenes de Enrique II de Francia, previo a su destino a

Brasil. La arribada de estos navíos franceses a Canarias tenía como objetivo fundamental, al menos desde un punto de vista teórico, aprovisionarse de vituallas, sin embargo según se deduce de las informaciones de los gobernantes locales, en este caso concreto del gobernador Cepeda, los franceses dispararon primero (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 200) por lo que el avituallamiento no era el objetivo de su estancia en Tenerife. En otras ocasiones observamos con nitidez como los barcos que recalán en las Islas no buscaban el tan ansiado avituallamiento para la larga travesía, sino el abordaje de las naves que regresaban de América, como acaeció con el francés Bois-le-Comte, en 1555 que había partido de Le Havre rumbo a Brasil, pero en diciembre de 1556 desembarcaron en Tenerife, pocos días después merodeaban por Gran Canaria donde apresaron una carabela portuguesa y un navío español cargado de sal, y ante la escasez de botín en aguas canarias continuaron el viaje hacia Brasil (RUMEU DE ARMAS, 1991, p. 268).

Pero no sólo fueron los franceses sino que los ingleses, rivales de Francia en esta táctica marítima de reivindicaciones tardías, encuentran en las Canarias un magnífico punto de apoyo a los viajes por el Atlántico. Con anterioridad los ingleses habían establecido relaciones con la costa africana, pues al menos desde 1519 los comerciantes de Bristol que buscaban nuevos mercados habían organizado expediciones a Azores, Canarias, Berbería etc., el caso, entre otros, de Williams Hawkins y sus hijos que establecieron un servicio regular marítimo con las Islas para comprar azúcares y vinos e incluso proveerán a mediados de siglo de esclavos negros al ingenio de Adeje en Tenerife. Desde el Archipiélago Canario estos navíos ingleses se dirigían a las costas de Guinea y con posterioridad al Brasil, visitando sus costas y trabando amistad con los indígenas, viajes que se repetirán a lo largo de la centuria.

Los viajes a Brasil desde el viejo continente, independientemente de su puerto de salida, y de quienes tripulaban las embarcaciones a las ordenes de distintas monarquías europeas, generalmente hacían escala en las Islas, como lo demuestra entre otros la presencia de Cabeza de Vaca que estuvo 25 días en La Palma esperando viento favorable para seguir el viaje. Las referencias a la escala canaria es harto habitual en la mayoría de los viajeros, los casos de Hans Staden que registró su parada en Canarias en 1557 para abastecimiento de vinos, el misionero calvinista Jean Lery en 1558 para renovar sus provisiones de agua, entre otros, como ha señalado Roseli Santaella Stella (2001, p. 11).

Hasta ahora hemos reseñado, muy esquemáticamente, las tres líneas básicas de los trabajos relativos a las relaciones entre Canarias y Brasil, incidiendo en la posición estratégica de las Islas como punto de referencia inexcusable en las navegaciones por el Atlántico hacia las Indias, pero como señalamos al inicio de esta reflexión nos interesa destacar, sobre todo, que la relación de Canarias con Brasil, al margen de los tratados oficiales debió ser importante antes de la “unión de los reinos ibéricos” y no como mera escala de navíos en ruta a la que se incorporarían residentes en Canarias, sino que tenemos constancia documental, a través de protocolos notariales, de gentes que habían estado en Brasil, generalmente comerciando con productos del Archipiélago, sobre todo con vino, pues desde el año 1525 se permitía la exportación de caldos, aunque con restricciones desde Tenerife y La Palma. Algunas referencias puntuales de la presencia de canarios en Brasil podemos atisbar concretamente en 1541 (SANTAELLA STELLA, 2002, p. 1804), cuando Cabeza de Vaca encontró en Santa Catarina al fraile Alfonso Lebrón, natural de Gran Canaria, o en el año de 1550 en que Martín Fernández, vecino de Tenerife, se encontraba en Ribera de Todos los Santos, en la ciudad de El Salvador en Brasil.

Las relaciones entre Canarias y Brasil en esta primera etapa no se limitó al envío de mercancías o a la presencia de algunos evangelizadores, sino que la arribada de indios brasileños en Canarias (VIÑA BRITO, 2006, p. 41) demuestra este contacto, aunque su número sea casi testimonial si lo comparamos con los africanos, pero su presencia en Canarias es un indicador fehaciente de que los contactos entre Canarias y Brasil son anteriores a la unión de las dos coronas.

A través de los Protocolos Notariales conservados en Canarias podemos señalar que los artífices de estos contactos fueron los portugueses, ya fuera de los avecindados en las Islas y cuya nómina ocupa prácticamente a todos los sectores de la población, o estantes como es, por ejemplo, el caso de Afonsianes, portugués vecino de Lagos, maestre de la carabela “Santos Espíritus” surta en el puerto de La Palma que dijo tener cargado en el navío debajo de cubierta, de Marcos Dalmao Roberto, catalán y vecino de La Palma donde a su vez era propietario de tierras y exportador de azúcar y vinos, por orden y comisión de Juan Bautista y Bernaldino García florentinos, vecinos de Lisboa, 4 pipas y dos cuartas de vino “encascadas, llenas, estancas, bien acondicionadas y marcadas” quien manifestaba ante el escribano correspondiente que era lo procedido

de la venta de “tres indios brasiles” que los citados mercaderes florentinos le habían consignado para ello. En la escritura notarial que nos está sirviendo de referencia, datada en S/C de La Palma el 11 de febrero del año 1556, Afonsianes prometió y se obligó a entregar la mercancía consignada en la villa de Olinda, “que es en el puerto de Pernambuco de las partes de Brasil” a Pedro Fernández o en su ausencia a Anrique Afonso, vecino de dicha villa de Olinda, para que los vendan, y, de lo procedido hagan la voluntad de Héctor Texeira vecino de Lisboa conforme al aviso de los dichos Juan Bautista y Héctor Texeira (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2000, doc. 823). Era bastante habitual que el puerto de destino en Brasil fuese Olinda, una de las primeras ciudades en esta zona en el período cronológico que nos ocupa y, además, en el concierto entran vinos de La Palma e indios de Brasil.

Este acuerdo comercial ejemplifica la posición de avanzadilla de Canarias en el Atlántico y, sobre todo, la activa participación de mercaderes de varias nacionalidades interesados en el comercio atlántico, donde las Islas desempeñaron un notable papel.

En este caso concreto especifica el documento lo que recibirá de flete y averías en el trayecto desde La Palma a la villa de Olinda y que ascendía a 1500 maravedís de la moneda de Portugal por cada tonelada, una vez que entregase la carga. El documento finaliza siguiendo las fórmulas habituales, obligando a su persona y bienes, el referido navío, fletes y aparejo, y tuvo por bien que de este conocimiento se den las copias que se pidan “con que cumplida una las otras no valgan” y lo firma el propio Alonso Yanes.

En estas fechas de mediados del XVI ya podemos intuir un tráfico más o menos fluido entre Canarias y Brasil, con la participación de mercaderes de diversas procedencias en navíos pilotados por portugueses, que en ruta hacia América recalcan en las Islas o parten de ellas. Otro hecho interesante en este tipo de acuerdos es que quienes actúan como testigos ante el escribano en el concierto que se efectúa, en este caso concreto que estamos analizando fueron Hanes Vantrilla, Juan de Sada, Beltrán de Zuluaga y Luís Méndez, este último de origen lusitano y vecino de La Palma, todos ellos activos mercaderes a quienes encontramos en otros documentos directamente relacionados con el comercio entre esta Isla y Brasil.

Las referencias a las que aludimos en este comercio inicial giran en torno a la década de los años 50 del siglo XVI, y pueden ser un punto de partida

para nuevas investigaciones o al menos nos permiten señalar que si en fechas tan tempranas, como por ejemplo el año 1557, ya encontramos documentado en Santa Cruz de La Palma un concierto comercial efectuado entre un vecino de Pernambuco estante en esta isla, llamado Hernán Barreto y que era natural del Algarve, que se concierta con un vecino de la isla, Antonio Rodríguez, para realizar una operación mercantil, los contactos entre Canarias y Brasil eran evidentes. Los términos del contrato estipulaban que Hernán Barreto se comprometía a su regreso de Brasil, hacia donde se dirigía tras recalar en La Palma lo que denota la existencia de contactos anteriores, a la adquisición de un barco en nombre de los dos participantes en el concierto comercial “para la navegación del dicho Brasil y costas y ríos”, es decir no se limitaría a la navegación litoral. Además el acuerdo señalaba que la compra de la embarcación se haría en Castilla o en Portugal, según el parecer del comprador, al igual que los pertrechos necesarios “e pertrechado e aparejado lo he de amarinar a traer a esta ysla”. Para efectuar la citada compra el vecino de La Palma se obligó a entregarle previamente la cantidad de 150 ducados, mediante una cédula de cambio en poder del vecino de Sevilla Sánchez de Torquemada. Añade el contrato que cuando el navío llegase a La Palma se reunirían de nuevo para fijar la cantidad de dinero que aún se debiera, además de los 150 ducados entregados previamente, y el resto se igualaría en vinos “e otras cosas necesarias para la fornicion y despacho del navío”, es decir, el acuerdo comercial se amplía ya que tenía como objetivo no sólo comprar un navío sino fundamentalmente cargar vinos de la Isla para llevarlos a los territorios americanos, repartiéndose a medias los beneficios de los “resgates” que trajera junto a todo lo demás que en el navío se cargase. Este acuerdo pormenoriza, incluso, las rutas que una vez comprado el navío haría y así se establece que la navegación se dirigirá desde la isla de La Palma a la villa de Pernambuco en la costa de Brasil, o al lugar que decidiesen donde se efectuaría la venta. Una vez descontados los costes y gastos se repartirán entre Hernán Barreto y Antonio Rodríguez, actores del contrato las ganancias, comprometiéndose este último a residir en la isla un año, tiempo estipulado para ejecutar el acuerdo y en caso contrario ambas partes quedarían libres del concierto firmado (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2002, doc. 1101).

La exportación de vinos ocupa la mayor parte de la escasa documentación de protocolos notariales que hasta la fecha hemos encontrado relativa a estos contactos antes de la unión de los reinos ibéricos, que se continuarán con

posterioridad y se hacen más frecuentes en la documentación en la segunda mitad del XVI como lo demuestra, por ejemplo, el conocimiento de embarque que otorga Andrés Afonso el Rubio, maestre y señor de la nao “Santa María de la Anunciada” y vecino de la ciudad del Puerto de Portugal, cuya nave se encontraba el 1561, el 20 de diciembre, en el puerto de La Palma en el que había cargado, debajo de la cubierta de dicha nao, 6 pipas de vino de la cosecha de ese año, “enarcadas, llenas, bien acondicionadas y marcadas” por aviso y orden de Francisco Nieto, vecino de dicha ciudad de Puerto y a riesgo, conforme a la que de aviso recibió del portugués y propietario Manuel Hernández el 10 de noviembre anterior. El patrón de la nao se comprometía a navegar y llevar la mercancía a la villa de Olinda, en Pernambuco y, una vez que arribase a este puerto, se obligaba a entregarlas “a la usanza de dicho puerto” a un hermano de Francisco Nieto, llamado Juan Asencio, con el acuerdo de que si no llegase a ese puerto sino a cualquier otro de Brasil, le entregaría las susodichas 6 pipas al piloto de la nao, Ambrosio Pires (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2005, doc. 2115).

Un hecho evidente es que la exportación de vinos de Canarias a Brasil, tanto en las cantidades consignadas como en el número de embarcaciones es muy escaso hasta la década de los 60 del siglo XVI, e incluso la salida de los caldos canarios no adquirirá relevancia hasta la segunda mitad de la centuria, en relación al volumen total de productos exportados desde Canarias, pero consideramos que estos contactos iniciales que hemos presentado nos permiten atisbar los prolegómenos de un comercio que se desarrollará con posterioridad. Es verdad que los datos concretos sobre este comercio corresponden a la segunda mitad del XVI, pero las afirmaciones vertidas en este período denotan que no era algo novedoso sino que existía un tráfico anterior, así por ejemplo en una carta remitida por el regidor Juan de Alarcón en la Palma en 1586, señalaba que los vinos que iban a Brasil, Cabo Verde etc. eran la principal granjería de la isla (VILA VILLAR, 1979, p. 285), e incluso tenemos referencias de mercaderes lisboetas que importan vino de Canarias para abastecer la flota de la India que partía desde la capital portuguesa, se refiere por ejemplo a los mercaderes Afonso de Gamboa y Miguel Ferreira, vecinos de la Rua Nova del Rey, quienes compraron por medio del mercader luso Francisco Jimenes 120 pipas en 700 cruzados a Rodrigo Núñez de La Orotava (Tenerife) (MARTÍNEZ GALINDO, 1998, p. 745), pero también tenemos referencias de compras efectuadas para su transporte al Brasil como lo demuestra la presencia, por

ejemplo el 26 de septiembre de 1579 en Garachico (Tenerife), del maestre del navío “La Concepción” llamado Jorge González Miranda vecino de Terceira, surto en este puerto y próximo a hacer viaje a la costa de Brasil a Bahía de Todos los Santos (ALFARO HARDISSON, 2005, doc. 3).

Aunque desconozcamos el monto total de este tráfico, pues desde las Islas salen hacia Brasil algunos navíos, y probablemente su volumen no es comparable con el de la navegación a las Indias españolas (LOBO CABRERA, 1993, p. 131), sí podemos intuir la significación del mismo: barcos, tonelaje, productos etc., así como las áreas receptoras que no eran otras que los principales centros urbanos en aquellos momentos: Salvador, Olinda y San Vicente.

No siempre los contratos efectuados ante notario especificaban con claridad las mercancías que navegaban pues, en ocasiones, cuando estos navíos arribaban a Canarias desembarcaban en los puertos insulares mercancías que traían de la Península, tomaban en las Islas vinos u otros productos, o simplemente se avituallan en los puertos canarios. El hecho evidente es que en las Islas a las que arribaban algunos de los tripulantes de estas embarcaciones acudían al escribano de la localidad para realizar todo tipo de actos jurídicos, como por ejemplo es el caso del poder especial datado en Santa Cruz de La Palma el 4 de febrero de 1556 ante el escribano Domingo Pérez (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2002, doc. 825), en el que Francisco Blas mercader vecino otorga un poder especial a Manuel Antonio, mercader portugués residente en la villa de Olinda en las partes de Brasil, ausente, para cobrar de la persona en cuyo poder está un cajón con mercancías que, en su nombre, cargó en la ciudad de Lisboa, Vicente Cardazo, en la carabela de la que era maestre Domingos González el cual fue con dicho navío sin llegar a este puerto a Brasil.

Hemos mencionado que no abundan en los protocolos notariales canarios muchas referencias a las transacciones entre las Islas y Brasil pero si algunos datos puntuales como en los casos reseñados de la isla de La Palma que fue una de las que mantuvo un comercio más activo. También contamos con documentación que avala estos contactos desde otras islas del Archipiélago hacia Brasil como lo demuestra el acuerdo efectuado el 28 de abril de 1550 entre el mercader Alonso Yanes, vecino de Tenerife, que dio poder a Pablo Dias vecino de la Ribera de Todos los Santos en la ciudad de San Salvador en Brasil para cobrar a Martín Fernández vecino que fue de esta Isla, y que en torno al año 1550 ya residía en Brasil, la cantidad de 10.490 maravedís que

le debía por contratos públicos ejecutorios. Este Martín Fernández se había dedicado al comercio mientras residía en Tenerife y, probablemente, continua con la misma actividad cuando se instaló en la ciudad de San Salvador, que debió ser antes del mencionado año de 1550.

A través de los datos expuestos, podemos afirmar que las relaciones comerciales Canarias-Brasil se iniciaron antes de la unión de los reinos ibéricos, y podemos documentarlos en torno a la mitad de la centuria, pero también podemos colegir estos contactos a través de la presencia de esclavos brasileños en Canarias, un aspecto del que desafortunadamente hoy día tenemos muy pocos datos (VIÑA BRITO, 2006).

La presencia de esclavos brasileños y de las Indias de Portugal en las Islas Canarias denota si no un comercio regular, si expediciones que hacen escala en las islas en el viaje de ida y en el retornaviaje como lo demuestra, entre otros, el caso de Pedro Yanes, mercader natural de Guimaraens (LUIS YANES, 2001, p. 291), estante en Tenerife, que vende a Juan Alonso Carrasco, vecino presente un esclavo de color loro de 22 años, berberisco llamado Pedro de buena guerra por 52 doblas de oro castellanas menos 100 maravedís, datado el 11 de agosto de 1536. En la citada venta se relata que el citado Pedro fue comprado no específicamente en Brasil sino en la India de Portugal donde estaba cautivo. En otros casos si se constata la procedencia brasileña o al menos que el vendedor realiza frecuentes transacciones con esta zona como se observa en la venta efectuada en el año 1546 de indios bozales brasileños (VIÑA BRITO, 2006). En este caso concreto el artífice de la transacción fue Gaspar Fernández, mercader lusitano y residente en Gran Canaria, quien puso en venta en el referido año (LOBO CABRERA, 1982, p. 47) a dos cautivos jóvenes, uno de ellos llamado Antón de seis años vendido por 10.504 maravedíes a Francisco Martínez Abalos, estante, y la otra llamada Catalina, esclava de la misma procedencia, de 15 años de edad tasada en 12.000 maravedís y adquirida por García de Espinosa, estante en Gran Canaria. No sabemos con exactitud si estos dos esclavos eran concretamente brasileños pero la actividad mercantil del vendedor si estaba relacionada con estos indios, pues señala que es transeúnte en Brasil.

En otros casos si se especifica con claridad la procedencia brasileña de algunos esclavos vendidos en Canarias. En el año 1556 tenemos constancia de la venta (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2000, doc. 824) que Marcos Dalmao Roberto, vecino de La Palma, hizo a Juan de Sada o Juan de Sodre, mercader residente

y presente en La Palma, de un esclavito de los de Brasil de nombre Garapín de unos 10 años, obtenido de buena guerra y no de paz (VIÑA BRITO, 2006), por precio de 2 botas de vino encascadas que recibió. El documento está rubricado por Dalmao y actúan como testigos los mercaderes Hanes Vantrilla y Luis Méndez. El mismo mes y año (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2000, doc. 854), Marcos de Almao Roberto vende al mercader Diego de Castro, vecino presente, “dos esclavos indios de los de Brasil, de buena guerra y no de paz” cuyas edades eran de 18 y 24 años respectivamente. El mayor Pedro fue vendido por cuantía de 30 doblas y el menor llamado Francisco por una bota y un cuarto de vino encascado. En este caso llama la atención que la venta no la lleva a cabo un mercader a su regreso del Brasil, sino un vecino y propietario en la Isla de La Palma que poseía esclavos brasileños de su propiedad y, si en 1556 procedió a su venta, significa que éstos ya residían en su casa con anterioridad.

La venta de esclavos brasileños en Canarias al igual que sucedía con el comercio de vinos está presente en la documentación notarial con mayor regularidad en la segunda mitad de la centuria como lo demuestra por ejemplo (HERNÁNDEZ MARTÍN, 2000, doc. 1597) la venta que Alonso de Ojeda, clérigo natural del arzobispado de Sevilla, estante en La Palma, hace al piloto Gaspar de Barrios vecino presente, en el mes de agosto del año 1558, de una esclavilla india “de la nación Brasil” de nombre Ana de doce años “habida de buena guerra” por 22 doblas que declara haber recibido en dineros de contado.

Los puertos canarios han sido puntos estratégicos para el abastecimiento y avituallamiento de naves y tripulantes que tenían como objeto las costas brasileñas oficialmente a partir de la unión de las dos coronas, aunque como señaló Lobo (LOBO CABRERA, 1993) con anterioridad a esta fecha era lícita la participación económica extranjera en la colonia portuguesa, el caso de los holandeses clientes y aliados de los portugueses y a pesar de las restricciones y prohibiciones de la Casa de Contratación se acudía al contrabando y al fraude. Si rumbo a Brasil los pilotos consideraban Canarias como una referencia obligatoria en medio de la travesía, como ya hemos señalado, no eran las Islas sólo un lugar de escala para los viajeros que se dirigían al Nuevo Mundo, sino un elemento integrante del entramado comercial destinado al abastecimiento de las principales plazas sudamericanas (SANTAELLA STELLA, 2002, p. 1804).

A través de estas reflexiones puntuales hemos pretendido mostrar como las relaciones Canarias-Brasil fueron anteriores a la unión de los dos reinos, tanto en

el comercio de vinos hacia el Brasil como en la presencia de esclavos brasileños en Canarias, y si bien la escasez de fuentes directas hasta la fecha dificulta este análisis, consideramos necesario seguir realizando nuevas pesquisas con la esperanza de que aporten nuevos datos y vías de análisis sobre estos contactos.

THE RELATIONSHIP BETWEEN CANARY ISLANDS AND BRAZIL BEFORE THE UNION OF THE IBERIAN KINGDOMS

ABSTRACT:

The Canary Islands, for its geographic and strategic localization, were considered, since the beginning of the 16th century, a obligatory reference for the maritime expeditions towards the Spanish and Portuguese Indies. The relationship between Canary Islands and Brazil officially started after the union of the Iberian Kingdoms, but since the middle of the 16th century, it is possible to verify, as from the notarial records of the Canaries, the existence of connections that orientated trade agreements for the exportation of wines from the Canaries to Brazil, which would explain the existence of Brazilian indigenes in the archipelago.

KEY-WORDS: 16th century. Brazil. Canary Islands. Trading.

BIBLIOGRAFÍA

AGNOLIN, A. Os Canários: o olhar etnográfico precursor na construção do Brasil. **XIV Coloquio de Historia Canario-Americano** (2000). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002.

ALFARO HARDISSON, E. Documentos sobre Brasil en el Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (1550-1636). **Revista de Historia de Canarias**, 187, p. 275-315, 2005.

BORGES Y JACINTO DEL CASTILLO, A. La región canaria en los orígenes americanos. **Anuario de Estudios Atlánticos**, 18, p. 199-276, 1972.

CASTRO BRUNETTO, C. Las relaciones históricas y artísticas entre Canarias y Brasil. Estado de la cuestión. **Revista de Historia de Canarias**, 187, p. 55-68, 2005.

HERNÁNDEZ MARTÍN, L. A. **Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1554-1556)**. Santa Cruz de La Palma: Caja General de Ahorros de Canarias, 2000.

_____. **Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1557-1558)**. Santa Cruz de La Palma: Caja General de Ahorros de Canarias, 2002.

_____. **Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1559-1567)**. Santa Cruz de La Palma: Caja General de Ahorros de Canarias, 2005.

LOBO CABRERA, M. Esclavos indios en Canarias. Precedentes. **Revista de Indias**, 43, p. 515-532, 1982.

_____. La Palma y el Mar, siglo XVI. **I Encuentro de Geografía, Historia y Arte**. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, p. 131-147.

LUIS YANES, M. J. **Protocolos de Hernán González (1536-37)**. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 2001.

MAGRY. **Les navigations francaies et la revolution maritime au XIV e XVI siècle**. Paris, 1867.

MARTÍNEZ GALINDO, P. **La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del XVI**. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1998.

MORALES PADRÓN, F. Las Canarias y la política migratoria a Indias. **I Coloquio de Historia Canario-Americana**. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1976.

_____. **Cedulario de Canarias**. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1970.

PÉREZ VIDAL, J. **Los portugueses en Canarias**. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991.

PERAZA DE AYALA, J. **El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII**. Tenerife: Universidad de La Laguna, 1952.

RODRÍGUEZ YANES, J. M. El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos XVI y XVII. **Revista de Historia de Canarias**, 187, p. 205-224, 2005.

RUMEU DE ARMAS, A. **Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales**. vol. I. 2.ed. Madrid, 1991.

SANTAELLA STELLA, R. La construcción del Brasil en el siglo XVI. In: CASTRO BRUNETTO, C. (Coord.). **El Brasil de Anchieta**. La Laguna: Ayuntamiento de La Laguna y Maphre, 2001, p. 11-25.

_____. Brasil y Canarias: casi medio milenio de aproximación. **XIV Coloquio de Historia Canario-Americana**. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002, p. 1804-1817.

SERRANO SUÁREZ, F. Descubridores, conquistadores, gobernantes y religiosos. In: **Canarias y América**. Madrid: Espasa Calpe, 1988. (La Gran Enciclopedia de España y América, v. 1)

VARELA, J. **Castilla descubrió el Brasil en 1500**. Valladolid: Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamerica y Portugal, 2001.

VIEIRA, A. Da Madeira ao Brasil. In: _____. (Org.). **A Madeira e o Brasil. Colectânea de Estudos**. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2004, p. 7-64.

VILA VILLAR, E. Las Canarias como base de aprovisionamiento de los navíos portugueses. **II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)**. v. I. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979, p. 285-300.

VIÑA BRITO, A. La Hacienda de Tazacorte (La Palma). **Anuario de Estudios Atlánticos**, 50, p. 545-587, Las Palmas de Gran Canaria, 2004.

_____. Indios brasileños en Canarias en el primer siglo de la colonización. **Congreso Internacional V Centenario de la muerte del Almirante**. Valladolid, 2006 (En prensa).