

CANÁRIAS COMO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO NOS INTERESSES PORTUGUESES DURANTE A UNIÃO IBÉRICA

Javier Luis Álvarez Santos
Universidad de La Laguna
Departamento de Historia
santosjla@ull.es

INTRODUÇÃO

A historiografia espanhola, e em especial a canária, tem evidenciado a importância dos estrangeiros na colonização do Arquipélago, tanto no seu povoamento e começo de exploração, como no desenvolvimento de relações mercantis. Na verdade, estas actividades comerciais assumiram particular relevância em Canárias estando, em grande parte, nas mãos de estrangeiros. Implicarão o estabelecimento de indivíduos procedentes de diferentes países europeus, que formaram comunidades nacionais de diferentes magnitudes e níveis de enraizamento. Portanto, é clara a relevância da participação estrangeira na formação da sociedade canária moderna, tanto do ponto de vista biológico, como ao nível sócio-cultural. Do mesmo modo, é hoje reconhecido o importante papel que alguns desses forasteiros tiveram na inclusão das ilhas nos grandes circuitos mercantis. Um fenómeno que foi propiciado pela situação estratégica de Canárias, nas rotas que conduziam tanto aos portos do litoral atlântico de África, como às Índias.

O objetivo desta investigação é dar a conhecer as características das relações canário-portuguesas no contexto da União Ibérica. Neste contexto, analisaremos primeiramente os antecedentes destes contactos, depois inquiriremos sobre a relevância do contingente português na sociedade canária e, em particular, sobre os vínculos mercantis que se estabelecem entre este arquipélago e os diversos territórios portugueses do Atlântico. Por último, exporemos as repercussões que teve, em Canárias, a Restauração de 1640.

Para levar a cabo este projeto, estudámos as principais fontes primárias conservadas em Canárias. É de destacar a documentação notarial, conservada no Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST), pela sua contribuição para o conhecimento das actividades económicas, tanto a nível local como

ao nível das transações internacionais. Por esta razão seleccionámos como *corpus*, um conjunto de documentação existente nos principais notários da ilha Tenerife, com o propósito de analisarmos a realidade vivida em determinados períodos-chave, nos três principais núcleos populacionais insulares: a capital, a cidade da La Laguna; e os dois portos mais representativos do comércio exterior, que se localizavam em Garachico e La Orotava.

Pela magnitude da documentação, optámos por centrar a nossa atenção em algumas datas, respeitantes a anos anteriores e posteriores à União Ibérica, como foram 1575, 1576 e 1650. Isto, para compreendermos como este acontecimento implicou uma mudança significativa nas relações canário-portuguesas. Os anos da união analisados correspondem a datas em que se registaram ocorrências que alteraram significativamente as relações canário-portuguesas: 1587, 1588, 1603, 1604, 1625 e 1626. Verificamos, por exemplo, que, enquanto nos primeiros anos, o fornecimento de vinhos dos navios da Armada Invencível que se encontrava em Lisboa provinha de Canárias, nos começos do século XVII, devido aos surtos de peste verificados no arquipélago, os contactos com o exterior da Ilha ficarão bem mais limitados. Por sua vez, a ordem da Inquisição para a realização de um censo de portugueses em Canárias permite-nos concluir do crescente volume deste contingente populacional que toma assento no Arquipélago.

ANTECEDENTES

A presença portuguesa em Castela durante a Idade Moderna tem sido insuficientemente tratada na historiografia espanhola recente. Continua sendo a obra de Domínguez Ortiz, divulgada nos anos sessenta do século passado, a única que, com carácter geral, tratou a questão da presença estrangeira, e especialmente a portuguesa, nos domínios hispânicosⁱ.

O comércio com Portugal tem sido estudado e os raros trabalhos produzidos neste âmbito ocupam-se, sobretudo - mas apenas - do comércio de escravosⁱⁱ e da penetração lusitana no comércio com as Índiasⁱⁱⁱ. Contudo, nas últimas décadas do século XX, alguns historiadores começaram já a ocupar-se de outros aspectos das relações com Portugal, dando especial atenção ao período da União Ibérica.

Assim, no âmbito da História Política, destacam-se os trabalhos de Bouza Álvarez, Luxán Méndez, Valladares Ramírez e Cardim, entre outros^{iv}. Boyajian e Ebben estudaram o papel dos banqueiros portugueses no financiamento da Monarquia

Hispânica^v. Outros autores têm ainda analisado o desempenho dos judeus convertidos nas finanças e no desenvolvimento de redes comerciais internacionais, particularmente durante a priverança do Conde Duque de Olivares^{vi}. E para além destes trabalhos, há ainda alguns historiadores que começam a situar as relações hispâno-portuguesas, e a própria história das ilhas ibéricas do Atlântico, no enquadramento teórico e historiográfico da História Atlântica^{vii}.

Foram numerosas as investigações que se dedicaram ao estudo das comunidades estrangeiras em Canárias, quase sempre sob a forma de trabalhos específicos sobre determinados grupos nacionais. Assim, destacam-se os ensaios a respeito da presença de italianos, designadamente de genoveses; de flamengos e dos laços que estes estabeleceram entre Canárias e o norte da Europa; bem como da presença de ingleses, franceses, ou irlandeses no arquipélago^{viii}. No entanto, esses trabalhos sempre têm centrado as suas atenções apenas em determinadas ilhas e/ou determinados períodos, sendo escassas as publicações que tratem esta questão de uma maneira mais abrangente.

De entre os europeus que chegaram a Canárias, mesmo antes de serem conquistadas as ilhas centrais que passariam a ser pertença do rei, destacam-se os portugueses. Porém, a importância do elemento português no arquipélago será abordado pela primeira vez na historiografia recente por Serra Ráfols, Catedrático de História e professor de Literatura Portuguesa da Universidade de La Laguna, e apenas no discurso inaugural do ano académico 1941-1942^{ix}. Uma década mais tarde, seria Pérez Vidal quem, no seu liminal trabalho sobre a influência lusa na língua, na cultura tradicional e nos ofícios, destacaria também a relevância dessa presença no arquipélago^x. Questões relacionadas com as relações humanas e a demografia viriam a ser tratadas, por seu lado, em duas importantes publicações^{xi}: a primeira delas de Bonnet y Suárez, centrada na análise do estabelecimento de portugueses na cidade de La Laguna, a partir de um censo da Inquisição^{xii}; a segunda, de Fajardo Spínola - publicada mais de cinquenta anos depois da primeira^{xiii}, onde se estudam as motivações que levaram a Inquisição a proceder a esse registo demográfico e onde são apresentadas, a este respeito, novas interpretações dos dados então recolhidos.

No entanto, as relações comerciais, sobretudo com os arquipélagos de Açores e Madeira, constituíram a temática que, com maior acuidade, atraiu o interesse dos investigadores. Em Canárias, destacam-se os trabalhos comparativos de Lobo Cabrera e Torres Santana^{xiv}. Por seu lado, em Portugal, os historiadores centraram-se no estudo dos arquipélagos num contexto mais amplo, partindo da sua situação geográfica no

Atlântico^{xv}. A este respeito, importa sublinhar a relevância dos trabalhos de Alberto Vieira^{xvi}.

ESPAÇO DAS ILHAS

O arquipélago canário é constituído por sete ilhas principais. Ao contrário das ilhas portuguesas da Madeira e dos Açores, em Canárias existia uma população de origem norte-africana, prévia à chegada dos europeus^{xvii}. Essa sociedade pré-hispânica conseguiu dominar o território, opondo resistência às diferentes tentativas de conquista, circunstância que determinou que a incorporação de cada uma das ilhas se realizasse em momentos diferentes, alongando-se no tempo, até quase um século de diferença entre a primeira e a última conquista^{xviii}.

No entanto, a incorporação das ilhas nos domínios de Castela, verificada no fim do século XV, correspondeu, na verdade, ao findar de uma disputa anterior entre potências europeias, uma vez que o domínio dos arquipélagos supunha o controlo definitivo do Atlântico e a garantia da expansão atlântica. Nesta disputa, participaram os normandos, desde começos do Quatrocentos, mas também tiveram interesses nesta empresa os maiorquinos, andaluzes, genovêses, e pisanos. No entanto, serão Portugal e Castela as coroas que disputarão o domínio definitivo de Canárias. Não esqueçamos as aspirações portuguesas ao continente africano, pelo que o controlo do Arquipélago seria fundamental para a concretização dos interesses lusos. É provável que em 1415 Portugal tivesse atingido, pela primeira vez, a ilha de Gran Canaria, por via de uma expedição da armada do Infante D. Henrique^{xix}, antecipando, assim, a tentativa de conquista de 1424, comandada por D. Fernando de Castro^{xx}.

No entanto, o acordo de paz de Alcaçovas entre Portugal e Castela supôs o fim das hostilidades no Atlântico, levando a segunda a abandonar as suas pretensões na costa africana para além de Canárias, enquanto o primeiro renunciava aos seus direitos sobre este Arquipélago^{xxi}.

Com a incorporação de Canárias na coroa de Castela, instauraram-se nas ilhas modelos administrativos medievais europeus, desaparecendo as estruturas socioeconômicas aborígenes anteriores. Por um lado, em Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera e El Hierro instaura-se um sistema de senhorio, sendo estas ilhas governadas por um senhor. Por seu lado, em La Palma, Tenerife e Gran Canaria estabeleceu-se um sistema de realengo, sendo estas ilhas administradas em nome do rei.

La Palma, Tenerife e Gran Canaria constituem, assim, o núcleo de ilhas que irão impulsionar as principais actividades económicas, centradas particularmente em produtos de exportação, como fossem o açúcar e o vinho. Enquanto isso, as ilhas orientais de Lanzarote e Fuerteventura converter-se-ão no celeiro de Canárias, fornecendo frequentemente às ilhas de realengo cereais, para a subsistência da população isleña. Deste modo, vai-se articulando um sistema de complementaridade no próprio Arquipélago que, por sua vez, está integrado em outro circuito mais amplo, e em que estão integrados também os restantes arquipélagos macaronésicos.

De entre as ilhas Canárias, Tenerife gerará o maior número de negócios, convertendo-se numa praça mercantil internacional de primeira ordem. Este desenvolvimento comercial encontra-se motivado pelo rápido estabelecimento de uma economia baseada no cultivo exportador. Depois da Conquista, promove-se o trabalho da cana-de-açúcar, passando esta a ser cultura predominante e o principal produto canário procurado pelos mercados exteriores.

No entanto, a partir das últimas décadas do século XVI – período que coincide com o início da União Ibérica - assiste-se ao declínio do comércio deste produto, devido, fundamentalmente, à concorrência do açúcar brasileiro nos mercados europeus, que aqui registava um preço muito mais baixo. No entanto, este cultivo exportador foi rapidamente substituído por outro: a videira. Não se tratava, de facto, de algo novo, pois o vinho já era produzido nas ilhas para abastecimento dos próprios islenhos. Na verdade, a crise do açúcar apenas impulsionará a produção vinícola, transformando o vinho no novo produto exportador.

CANÁRIAS E O SEU MEIO GEOGRÁFICO

O mundo isleño macaronésico sempre tem estado presente nos estudos atlânticos, e em contrapartida, nas ilhas da Macaronésia, o interesse pela investigação sobre o mundo atlântico tem sido significativo. Desde a Antiguidade que se registam notícias relativas à existência de umas ilhas situadas no Atlântico, notícias estas responsáveis pela construção de múltiplas utopias. Este anseio por encontrar novas fronteiras teve o seu momento culminante durante o período dos Descobrimentos.

Neste contexto, Canárias foi a principal porta de acesso da Europa ao Novo Mundo, funcionando como ponto de escala fundamental na rota para a América tropical. No retorno, era aos Açores que cabia esse papel, dado que as condições de navegação à vela no Atlântico, obrigavam a uma escala nestas ilhas. Contudo, foram também razões

económicas -e não apenas de técnica de navegação- que determinaram a relevância de Canárias no âmbito da rota para o Novo Mundo: a permanência das naus nos arquipélagos permitia o intercâmbio de mercadorias e assim, os islenhos demandavam produtos estrangeiros para o consumo interno, ao mesmo tempo que comercializavam os seus excedentes no mercado exterior.

Neste sentido, aplicou-se um modelo económico para Canárias, muito semelhante ao existente no resto das ilhas macaronésias, caracterizado pelo seguinte: uma máxima potenciação das economias de escala; o equilíbrio entre os recursos agrícolas destinados ao consumo interno e os comercializados; a complementaridade entre ilhas exportadoras e fornecedores, mediante a estruturação do mercado regional; e a minimização de custos e riscos, com a diversificação e especialização económica entre arquipélagos, ao longo dos séculos XVI e XVII^{xxii}.

Deste modo, o Oceano converte-se no eixo regulatório das relações entre estes espaços insulares. O Atlântico vai adquirindo, durante a Idade Moderna, o mesmo papel estrutural que até então o Mediterrâneo tinha assumido, como um mar interior que coloca em articulação, em relação e em comunicação diferentes regiões. Desde então, ter-se-ia forjado um vínculo entre as orlas do Oceano, por via de uma mediação direta das Ilhas, as quais assumem uma função estratégica nas rotas de navegação, bem como na circulação de pessoas e produtos.

Assim, tanto a historiografia *americanista* espanhola - que se ocupou do estudo do Novo Mundo -, como os estudos atlânticos portugueses enfatizaram o valor dos espaços insulares nos intercâmbios trans-oceânicos, sublinhando, de igual modo, a relevância que, para o desenvolvimento desses intercâmbios, assumiram quer as relações de concorrência e complementaridade inter-ilhas, quer outro tipo de relações não convencionais e de carácter sócio-cultural ou até familiar^{xxiii}.

CONTEXTO ECONÓMICO DE CANÁRIAS

A economia canária durante esta época - final do século XVI até meados do próximo século - deve ser entendida no contexto da crise geral vivida na Europa deste período, já que as actividades comerciais que, então, aí se desenvolvem se centram no Atlântico, na rede mercantil europeia, intensa e diversificada, que aí se desenvolve.

Desde meados do século XVI, Canárias já tinha quebrado os laços de dependência económica com Castela e o Mediterrâneo, em favor do Atlântico. A exploração da cana-de-açúcar durante a época de Quinhentos, e sobretudo com o desenvolvimento da

produção de vinho durante a primeira metade do século XVII, poriam fim à complementaridade económica estabelecida entre Canárias e sua metrópole. Os comerciantes do vinho assentados nas Ilhas, entre eles os portugueses, potenciariam a demanda nos mercados tanto europeus como coloniais. Por sua vez, os portos canários converter-se-iam numa das mais relevantes bases das operações comerciais atlânticas, grande parte delas ilícitas.

Tudo isto decorrerá do receio dos comerciantes de Sevilha, com voz na Casa de Contratação, e da conseqüente imposição de medidas restritivas por parte das autoridades peninsulares. A singularidade mercantil de Canárias criará, assim, uma brecha no monopólio castelhano, ao mesmo tempo que competia directamente com os vinhos da Andaluzia, estes transaccionados com preços mais baixos e com menores custos de venda.

Assim, para controlar a oferta isleña, estabeleceram-se, entre os anos 1566 e 1657, os juizes de registo nos portos canários, tendo-se ainda proibido a navegação fora das frotas reais e limitado a tonelagem dos produtos a exportar. Restringida a possibilidade de remeter mercadorias para as Índias, os comerciantes canários procuraram outras alternativas, principalmente no Império colonial português^{xxiv}. Deste modo, Canárias converter-se-á numa plataforma estratégica para os intercâmbios mercantis entre Portugal e suas possessões, redistribuindo os produtos brasileiros e africanos para a Europa, ao mesmo tempo que aí se adquiria o vinho canário e se comercializavam produtos estrangeiros que faziam escala nas Ilhas.

A chegada destas embarcações lusas atraiu a atenção de outros mercadores europeus, interessados neste frutífero mercado, chegando mesmo, em certas ocasiões, a acompanhar os navios portugueses. Contudo, a proibição de comerciar com alguns territórios implicou que numerosos mercadores europeus financiassem de maneira ilegal estas empresas, através de agentes portugueses.

Note-se que neste contexto atlântico Canárias participa em três rotas mercantis principais. A primeira delas seria a estabelecida pelo monopólio da Coroa, partindo de Sevilha, fazendo escala no Arquipélago para carregar fornecimentos, e continuando, depois, para as Índias. Do Velho Continente chegavam produtos manufacturados, que depois seriam re-exportados para a América, já que a quantidade remetida para o Arquipélago era superior à necessária para a população local.

O segundo roteiro ligaria Canárias a África e à América. Do Arquipélago partiam embarcações portuguesas para Cabo Verde ou Angola, carregadas com os vinhos

canários em busca de escravos. Daí, regressavam às Ilhas, para vender parte dos escravos em troca de novos vinhos, o continuavam a viagem para a América. Devemos lembrar que, apesar da união entre Castela e Portugal, os portugueses continuavam sendo os únicos proprietários dos assentos concedidos pela Coroa.

E, por fim, havia ainda a rota que ligava Canárias à Península Ibérica e à Europa. Será por esta via que o Arquipélago se abastecerá de produtos elaborados, em contínua demanda nos portos europeus, para satisfazer as necessidades dos insulares. Por exemplo, madeiras procedentes de Portugal para a fabricação canária de pipas.

AS ILHAS DO OCEANO

Esta multiplicidade de rotas foi o resultado da complementaridade entre as áreas insulares e continentais, como consequência das características de aproveitamento económico disponíveis. Mas estas particularidades devem ser entendidas dentro do meio geográfico do Oceano, já que as correntes e ventos delinearão o traçado das viagens para o Novo Mundo.

Deste modo, os itinerários portugueses e castelhanos apresentavam um percurso bem diferente. Enquanto os primeiros partiam de Lisboa e Porto, os castelhanos saíam de Sevilla com destino às Índias Ocidentais, tendo, nessa rota, como pontos estratégicos os arquipélagos de Canárias e Açores. Esta última escala, a açoriana, justificava-se mais pela necessidade de proteção pelas armadas da Coroa, dos navios que transportavam a prata e o ouro na volta da América, do que pela necessidade de abastecimento ou conserto das embarcações. Pelo contrário, a implicação do arquipélago madeirense nas grandes rotas atlânticas foi ocasional, entendendo-se esta ausência pela sua posição marginal no trajeto natural. No entanto, a Madeira não foi alheia a esses trânsitos e em diversas ocasiões serviu também como escala para o fornecimento de vinho para consumo dos tripulantes, em viagens com destino ao Brasil e Guiné.

A consolidação destas escalas de abastecimento acelerou a expansão dos contactos mercantis entre os três arquipélagos, já que o comércio entre estes se associou ao intercâmbio de produtos específicos. Os madeirenses tinham para oferecer aos Açores: vinho, açúcar ou produtos fabricados na Europa. Enquanto isso, Canárias oferecia frutos e tecidos. Por sua vez, as ilhas açorianas forneciam cereais às outras duas regiões, ao mesmo tempo que se convertiam em consumidoras principais do vinho madeirense e canário.

Importa salientar que estes contactos comerciais surgem simultaneamente como consequência - e causa - das migrações humanas. Desde fins do século XVI o arquipélago castelhano é o primeiro destino da emigração madeirense. Esta acentuada presença da Madeira no arquipélago vizinho foi o resultado das possibilidades económicas que Canárias oferecia, bem como da demanda de mão de obra pelos madeirenses e das possibilidades que, a partir do Arquipélago, se apresentavam para a penetração mercantil na costa africana e no continente americano. No entanto, para que esta rede de contactos económicos permanecesse, era necessária a existência de uma comunidade prévia, responsável pelo estabelecimento de vínculos anteriores, capazes de suportar esses intercâmbios.

Para além disto, o contexto da União política facilitou a interação entre Canárias e os territórios portugueses, alargando-se os interesses para outras áreas: antes de tudo, convém notar o triângulo formado por Cabo Verde, Guiné e Angola^{xxv}; mas também sublinhar a relevância crescente dos contactos com o Brasil, devido à localização do Arquipélago no melhor caminho das embarcações desde Lisboa até ao Novo Mundo^{xxvi}. Aliás, esta rede de relações pode-se observar na complexa rota do comércio de escravos. Em certas ocasiões, as embarcações portuguesas abasteciam-se de vinho canário antes de partir para o continente africano, ao mesmo tempo que muitos destes barcos negreiros desembarcavam em Canárias, antes de continuar para a América, aproveitando para deixar parte da mercadoria requerida pelo mercado islenho.

A PRESENÇA PORTUGUESA EM CANÁRIAS

A relevância da comunidade lusa numa ilha como Tenerife, desde a sua incorporação na coroa de Castela, tem gerado um interessante debate na historiografia canária^{xxvii}. E hoje é tido como certo que a necessidade de um rápido repovoamento terá facilitado a integração deste contingente na incipiente sociedade insular. Assim, os portugueses terão beneficiado da partilha das terras da Ilha e, de igual modo, terão participado activamente quer na implantação da cultura da cana de açúcar, quer, depois, no desenvolvimento do processo de exportação deste produto^{xxviii}. Daí não surpreender a presença marcante da comunidade portuguesa na sociedade e na economia islenha, bem como a sua intensificação durante grande parte da Idade Moderna, pelo menos até meados de Seiscentos.

Por outro lado, é claro que a população portuguesa é uma das comunidades estrangeiras mais numerosa. Deste modo, enquanto outros contingentes estrangeiros

destacados, como sejam os genoveses e flamengos, deixarão de actuar em Canárias, os naturais de Portugal vão-se adaptando a cada nova conjuntura, consolidando a sua presença com o passar dos séculos. Em proporção, os portugueses já eram majoritários relativamente a outros estrangeiros, desde períodos anteriores ao da União Ibérica, vindo o seu número a crescer gradualmente, até atingir o seu auge durante o primeiro quarto do século XVII.

Esta preponderância é consequência do estabelecimento de redes sócio-económicas instituídas tanto na Europa como na América, fazendo com que as suas acções em Canárias fossem notáveis e contínuas no tempo. Por sua vez, a sociedade isleña permitirá este nível de integração da população portuguesa, devido, é certo, à proximidade linguística e cultural, mas sobretudo por, através destas relações, poder tirar partido de outras oportunidades de negócio.

Não se trata, portanto, de um contingente hermético, dedicado exclusivamente ao comércio exterior, como se verificava com os ingleses. Os portugueses, na verdade, participavam em todas as actividades produtivas que se desenvolviam na Ilha: agricultura, ofícios artesanais e comércio. Para além disto, eram também membros destacados da sociedade, estabelecendo relações familiares com a oligarquia terratenente local e ocupando mesmo cargos públicos, tais como o de regedor ou almoxarife, com o propósito de participar no controlo económico insular. Verificamos, assim, que a comunidade lusa, estabeleceu uma próspera rede sócio-económica, efectivamente adaptada às evoluções e transformações conjunturais, facto que determinou que não se registassem, ao longo do tempo, significativas variações nessa mesma comunidade, quer em termos quantitativos e qualitativos.

A historiografia canária justificou a relevância das populações estrangeiras no arquipélago, através da capacidade mercantil que eram capazes de assumir a partir de um determinado negócio que as tivesse levado até Canárias. Seria a partir daqui que se desenvolveria todo o seu potencial económico até que, por um novo acontecimento, a empresa a que se haviam dedicado deixasse de ser rentável e, dadas essas circunstâncias, os elementos dessa comunidade estrangeira decidissem abandonar as Ilhas. Porém, convém aqui destacar que, diferentemente das restantes comunidades, os portugueses, graças à sua capacidade de adaptação, permaneceram estáveis no Arquipélago durante um século e meio.

As transações que os comerciantes portugueses estabelecidos em Canárias realizavam não se devem entender unicamente numa perspectiva local, mas antes num contexto bem mais amplo e dinâmico. Ao longo desta exposição, por diversas vezes se fez referência aos produtos transaccionados entre Canárias e os territórios portugueses. Neste sentido, não restam dúvidas que o vinho islenho foi o produto mais demandado pelas praças lusas, assim como pelos demais mercados europeus.

É de notar, por exemplo, como certos poderes notariais se outorgam para cobrar, em Portugal, pipas que foram remetidas anteriormente. Nos documentos compulsados, é frequente a existência de divergências quanto à procedência dos outorgantes, sendo estes apresentados ora como canários, ora como sevilhanos, genoveses, franceses, flamengos ou alemães. Pelo contrário, os que recebem o poder são, na sua maioria, vimaranenses, portuenses e lisboetas^{xxix}.

O comércio com o exterior ajudou ao abastecimento da população local no que diz respeito a outras mercadorias, favorecendo ainda o investimento em outros negócios. Não obstante, outros géneros houve que, em menor medida, também se exportaram: o trigo, o açúcar, a breu, os tecidos ou as especiarias. Em resultado destas transações, as importações de produtos lusos para Canárias foram muito diversas, variando de acordo com sua procedência.

Assim, dos Açores se traficava o trigo, sobretudo em momentos de maior escassez nas ilhas castelhanas. Por seu lado, do Reino embarcavam-se diferentes produtos artesanais, de entre os quais que cabe destacar as varas, os tecidos e os vestidos.

Mais lucrativo foi o tráfico de escravos nas mãos de portugueses durante toda a União Ibérica, por serem eles os únicos autorizados pela Coroa a fazerem-no. Os seus traficantes eram na sua maior parte portugueses do Reino ou agentes procedentes de Cabo Verde, que traficavam com pessoas dotadas de verdadeiro poder de compra, como comerciantes, vereadores, escrivãos ou religiosos^{xxx}. Este comércio, segundo se depreende da documentação consultada, tendeu para uma evolução ascendente, conforme decorria o século XVII. Os escravos -na sua maioria, homens a rondar os vinte anos, variando o seu valor segundo a sua origem, sexo e idade- procediam essencialmente da Guiné e Cabo Verde, sendo trocados nos mercados canários pelos angolanos nos começos de Seiscentos.

Neste contexto, os escravos provenientes de Cabo Verde tinham um preço médio de 685 reais, ao mesmo tempo que os guineenses eram cerca de 12% mais caros e os escassos índios do Brasil chegavam a atingir os 1000 reais. Por sua vez, as mulheres

vendiam-se por um preço superior ao dos varões, por volta de 20% mais caras. A variação de preço era ainda determinada pela idade, verificando-se que o preço dos jovens escravos era superior em cerca de 10%, quando comparado com os valores pagos quando aqueles atingiam a maturidade.

Neste sentido, é de sublinhar a importância do tráfico entre Canárias e as colónias portuguesas, principalmente com Brasil e Cabo Verde, desde meados do século XVI. Um facto documentado, desde logo, pela presença de comerciantes estrangeiros em navios portugueses que chegam às Ilhas ou partem delas para a América. Daí que em 1569 a Coroa exija o registo das embarcações que se dirigem a Cabo Verde e Brasil, através de um decreto real dirigido ao juiz de Índias da La Palma, já que, segundo esta documentação, neles “iban frailes y otras personas sin licencia regia”^{xxxii}. Uma ordem que será reiterada pelo monarca em sucessivas ocasiões, como consequência das contínuas infrações cometidas nas Ilhas contra esta disposição e de igual forma em resultado das petições remetidas desde Canárias, o que assinala o volume do tráfico mercantil para esses territórios^{xxxiii}.

No ano de 1601, em plena União Ibérica, proibiu-se, por exemplo, que o governador das ilhas de Tenerife e de La Palma, assim como a câmara municipal de Tenerife se intromettessem nos assuntos da carga e descarga de navios, como faziam habitualmente. Concretamente, impediu-se que os responsáveis por esses cargos intervissem na visita dos barcos procedentes do Brasil e Cabo Verde. No mesmo ano insistir-se-á outra vez, mediante um novo decreto real, para que os navios com destino às colónias portuguesas trouxessem registo de volta para evitar que viajassem ilegalmente às Índias^{xxxiii}.

A importância deste comércio na conjuntura internacional observa-se uma vez mais em 1607, momento em que o juiz de registos de Tenerife se chega a questionar sobre se deve consentir a demanda dos vizinhos de Tenerife, os quais requeriam autorização para carregar mercadorias dos barcos franceses, ingleses e holandeses com destino ao Brasil, sem a obrigação de levar registos, uma vez que as autoridades portuárias brasileiras não os exigiam. Mais ainda, o juiz Alonso de Ciancas advertia que, dos benefícios que deixava o arrendamento dos direitos dos almoxarifazgos de 1618, o maior aproveitamento era o proveniente dos navios do Brasil, “porque los de Francia y Flandes son mucho menos en número y los de las Indias, además de ser pocos, sólo pagan un dos y medio por ciento, mientras que los de Brasil pagan el seis por ciento”^{xxxiv}.

O FIM DE UMA ERA

É verdade que depois da Restauração de 1640 se produz uma ruptura, mas há que a enfatizar já que a separação é apenas mais um elemento, dentro de uma série de circunstâncias que resultaram no declínio destas relações de longa duração. E interessa destacar que esta situação coincide, no tempo, com a quebra da economia do vinho, registada em Canárias. Em 1633, tinham-se elevado os impostos, com a finalidade de potenciar o vinho português, sobretudo o da Madeira, tendo-se este arquipélago convertido, já nestes anos, em um importante produtor vinícola. Em 1649, ano em que a Coroa proibiu o comércio canário-americano, constituiu-se a Companhia Brasileira, que limitava, em Canárias, o comércio do vinho e a participação no tráfico de escravos.

Para esta alteração do contexto atlântico contribui ainda significativamente a emergência de um outro agente que, a partir de então, assumirá uma cada vez maior relevância nas relações transatlânticas. A partir destes anos, Inglaterra vai converter-se em uma das grandes potências marítimas e comerciais, substituindo o domínio hispano-luso no Atlântico. Esta nova realidade materializa-se com as Actas e Leis de Navegação inglesas, de meados do século XVII. Estas liberalizavam as importações de vinho e especialmente de vinhos portugueses, os quais começaram a substituir a oferta canária no mercado britânico. Mais concretamente, as Actas de Navegação (1663) proibiam o comércio directo dos vinhos canários nas colónias inglesas, favorecendo as exportações madeirenses. Acresce que os britânicos constituíram a Companhia de Canárias em 1666, ficando todo o comércio entre Inglaterra e o Arquipélago nas mãos dos seus membros.

Contudo, esta situação resultou insustentável para os islenhos, que se revoltaram em Garachico nesse mesmo ano. No entanto, esta não foi a única situação violenta derivada da crise do vinho, já em 1648 se registou um outro levantamento, junto de outros elementos, dando assim conta da revolta canária contra os comerciantes portugueses, considerados responsáveis pela crítica situação por parte dos agitadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em sínteses, os vínculos entre Canárias e Portugal existem desde antes da conquista do Arquipélago por Castela, embora fortalecidos durante a União Ibérica. No entanto, não se podem entender estes relacionamentos sem conhecer as circunstâncias económicas e sociais do mundo atlântico. A condição estratégica de Canárias ajudará a articular as redes económicas internacionais. Deste modo, os comerciantes islenhos e

agentes portugueses no Arquipélago participarão activamente nesta rede de conexões sociais e económicas que superam o próprio âmbito local. Para alcançar o máximo proveito desta circunstância, os mercadores lusos desenvolverão um conjunto de relacionamentos que se estenderão de Portugal à América e África, utilizando os portos canários como um dos principais mercados para efectuar as transacções comerciais.

A progressiva substituição do eixo mercantil do Mediterrâneo para o Atlântico e a criação da União Ibérica terá como resultado o domínio de um vasto e rico território, sob a autoridade de um único monarca que procurou a aplicação do princípio do *Mare Clausum*. Mas esta circunstância deve considerar-se mais teórica que prática devido à permissividade das autoridades locais, relativamente ao comércio com outras nações, ao contrabando de mercadorias e aos ataques dos piratas e corsários nas colónias hispánicas. Nesta conjuntura, as ilhas Canárias converter-se-ão em um território estratégico para os interesses portugueses.

ⁱ DOMINGUEZ ORTIZ, A., *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1996 [1960].

ⁱⁱ OTTE, E. e RUÍZ-BARRUECOS, C., “Los portugueses en la trata de esclavos negros de las postrimerías del siglo XVI”, *Moneda y Crédito*, 85, 1963, pp. 3-40; VILA VILAR, E., “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXX, 1979, pp. 557-599.; GARCÍA FUENTES, L., “Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 19, 1982, pp. 1-46; RUIZ RIVERA, J., “Los portugueses y la trata negrera en Cartagena de Indias”, *Temas Americanistas*, 15, 2002, pp. 8-18.

ⁱⁱⁱ COLLADO VILLALTA, P., “El embargo de bienes de los portugueses en la flota de Tierra Firme de 1641 (análisis de las irregularidades normalizadas y del poder lusitano en el comercio indiano de la época)”, *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXXV, 1979, pp. 169-207; SERRANO MANGAS, F., *La encrucijada portuguesa: esplendor y quiebra de la Unión Ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Diputación de Badajoz, Badajoz, 2001; LÓPEZ BELINCHÓN, B. J., “Sacar la sustancia al reino. Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640”, *Hispania*, LXI/3, 209, 2001, pp. 1017-1050.

^{iv} BOUZA ÁLVAREZ, F., *Portugal en la monarquía hispánica (1580-1640)*, Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal católico, Universidad Complutense, Madrid, 1987; BOUZA ÁLVAREZ, F., *De las alteraciones de Beja (1593) a la revuelta lisboeta "dos ingleses" (1596): lucha política en el último Portugal del primer Felipe*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 1997; BOUZA ÁLVAREZ, F., *Portugal no tempo dos Filipes: politica, cultura, representações (1580-1668)*, Cosmos, Lisboa, 2000; LÚXÁN MÉNDEZ, *La*

revolución de 1640 en Portugal, sus fundamentos sociales y sus caracteres nacionales: *El Consejo de Portugal, 1580-1640*, Universidad Complutense, Madrid, 1988; VALLADARES RAMÍREZ, R., *Felipe IV y la Restauración de Portugal*, Algazara Málaga, 1994; VALLADARES RAMÍREZ, R., *La Rebelión de Portugal: guerra, conflicto y poderes en la Monarquía Hispánica (1640-1680)*, Consejería de Educación y Cultura, Valladolid, 1998; CARDIM, P., “Los portugueses frente a la Monarquía Hispánica”, em B. J. GARCÍA GARCÍA A. ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO (Coords.): *La monarquía de las naciones: patria, nación y naturaleza en la monarquía de España*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2004, pp. 355-384.

^v BOYAJIAN, J. C., *Portuguese bankers at the court of Spain, 1626-1650*, Rutgers, University Press New Jersey, 1983; EBBEN, M., “Un triángulo imposible: la Corona española, el Santo Oficio y los banqueros portugueses, 1627-1655”, *Hispania*, LIII, 184, 1993, pp. 541-556; EBBEN, M., *Zilver, brood en kogels voor de Koning. Kredietverlening door Portugesebankiers aan de Spaanse Kron, 1621-1665 (Plata, pan y balas para el Rey. La financiación de los banqueros portugueses a la Monarquía española, 1621-1665)*, Centrum voor Moderne Geschiedenis-Rijksuniversiteit Leiden, Leiden, 1996.

^{vi} CARRASCO VÁZQUEZ, J., “Contrabando, moneda y espionaje (el negocio del vellón, 1606-1620)”, *Hispania*, LVII, 197, 1997, pp. 1081-1105; CARRASCO VÁZQUEZ, J., “Los judeoconversos portugueses, la corona de Castilla y la renta de Canarias: el caso de Antonio Rodríguez Lamego”, em *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2001, pp. 609-626; CARRASCO VÁZQUEZ, J., “Los conversos lusitanos y la Unión Ibérica: oportunidades y negocios. El caso de Juan Núñez Correa”, em A. ALVAR EZQUERRA, A. J. CONTRERAS CONTRERAS, J. I. RUIZ RODRÍGUEZ (Eds.): *Política y cultura en la época moderna (cambios dinásticos: milenarismos, mesianismos y utopías)*, Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares, 2004, pp. 763-774; VALLADARES RAMÍREZ, R., *Banqueros y vasallos: Felipe IV y el medio general (1630-1670)*, Universidad de Castilla-La Mancha Cuenca, 2002; J. CONTRERAS, B. J. GARCÍA GARCÍA y I. PULIDO, (Coords.), *Familia, religión y negocio: el sefardismo en las relaciones entre el mundo ibérico y los Países Bajos en la Edad Moderna*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2002; BROENS, N., *Monarquía y capital mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*, Universidad Autónoma, Madrid, 1989.

^{vii} VALLADARES RAMÍREZ, R., “Historia atlántica y ruptura ibérica, 1620-1680. Un ensayo bibliográfico”, em G. PARKER (Coord.): *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Crítica, Barcelona, 2006, pp. 327-350; VIEIRA, A., “The Fortune of Fortunates. The Islands and the Atlantic System”, em PIETSCHMANN, Horst (Ed.): *Atlantic History. History of the Atlantic*

System. 1580-1830, Vandenhoeck&Ruprecht, Göttingen, 2002, pp. 199-247; ELLIOTT, J. H., *En búsqueda de la historia atlántica*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2001.

^{viii} Alguns destes trabalhos: MARRERO RODRÍGUEZ, M., “Los genoveses en la colonización de Tenerife”, *Revista de Historia Canaria*, 89, 1950, pp. 52-65; ASÍN, L. y VIÑA BRITO, A., *La Palma. La herencia de Flandes*, Cabildo Insular de La Palma, La Palma, 2004; FAJARDO SPÍNOLA, F., *Las conversiones protestantes en Canarias: siglos XVII y XVIII*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1996; LOBO CABRERA, M., “Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI”, *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. I (primeira parte), 1987, pp. 11-48; GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias*, Gobierno de Canarias/CSIC, Santa Cruz de Tenerife, 1985.

^{ix} SERRA RÁFOLS, E., *Discurso inaugural del año académico 1941-1942. Los portugueses en Canarias*, Imprenta y librería Curbelo, La Laguna, 1941.

^x Seus artigos foram posteriormente publicados em um único volume, em PÉREZ VIDAL, J., *Los portugueses en Canarias*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991.

^{xi} PÉREZ VIDAL, J., “Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su contenido”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14, 1968, pp. 41-106.

^{xii} BONNET SUÁREZ, S. F., “Familias portuguesas en La Laguna del siglo XVII”, *Revista de Historia Canaria*, 93-94, 1951, pp. 111-118.

^{xiii} FAJARDO SPÍNOLA, F., “Portugueses en Canarias en el siglo XVII. Una relación de 1626”, *XV Coloquio de Historia Canario-Americana (2002)*, Cabildo Insular de Gran Canaria Las Palmas, (edição em CD-ROM), 2004, pp. 310-320.

^{xiv} LOBO CABRERA, M., “Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. IV, 1985, pp. 311-333; LOBO CABRERA, M., “La Historia de las islas: Canarias y Madeira”, *II Coloquio Internacional de História da Madeira*, Centro de Estudos de História do Atlântico, Funchal, 1990, pp. 531-546; TORRES SANTANA, E., “Los azoreanos en las Canarias orientales”, *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Coloquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, Centro de Estudos de História do Atlântico, Funchal, t. I, 1996, pp. 287-301.

^{xv} MATOS, A. T., “Las relaciones de las Azores con la América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, t. I (segunda parte), Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1985, pp. 723-745.

^{xvi} VIEIRA, A., “O comércio de cereais das Canárias para a Madéira nos séculos XVI-XVII”, *Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. I (primeira parte), 1991, pp. 325-351; VIEIRA, A., “As conexões canario-madeirenses nos séculos

XV al XVIII”, *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. I, 1990, pp. 865-917; VIEIRA, A., *Portugal y las islas del Atlántico*, Mapfre, Madrid, 1992; VIEIRA, A., “Las Islas y el mundo atlántico. 1580-1648”, 2001, em *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2001, pp. 309-347; VIEIRA, A., “The Fortune of Fortunates. The Islands and the Atlantic System”, en PIETSCHMANN, Horst (Ed.). *Atlantic History. History of the Atlantic System. 1580-1830*, Vandenhoeck&Ruprecht, Göttingen, 2002, pp. 199-247; VIEIRA, A., “As ilhas atlânticas para uma visao dinâmica da sua história”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 50, 2004, pp. 219-264.

^{xvii} Antonio Tejera Gaspar, catedrático da Arqueología da la Universidade de La Laguna, não duvida em afirmar que: “Sabemos ciertamente que los aborígenes canarios están emparentados con poblaciones norteafricanas, las gentes que los griegos conocieron como libios y, con posterioridad los romanos como bereberes...”. TEJERA GASPAS, A., “Los libio-beréberes que poblaron las islas Canarias en la Antigüedad”, em A. TEJERA GASPAS, M. E. CHÁVEZ ÁLVAREZ, e M. MONTESDEOCA (Coords.): *Canarias y el África Antigua*, Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, 2006, p. 81.

^{xviii} O processo de conquista inicia-se com a empresa dos normandos, comandada por Jean de Bethencourt e Gadifer de la Salle, sobre a ilha de Lanzarote e culminará em 1496 na incorporação de Tenerife e La Palma na mão do Adiantado Alonso Fernández de Lugo.

^{xix} SERRA RÁFOLS, E., *Op. cit.*, p. 21.

^{xx} PÉREZ VIDAL, J., *Los portugueses en Canarias*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991, p. 15.

^{xxi} *Ibíd.*, p. 19.

^{xxii} GUIMERÁ RAVINA, A. y VIEIRA, A. “El sistema portuario-mercantil de las Islas del Atlántico Ibérico”, *História das Ilhas Atlânticas (Actas do IV Coloquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, Centro de Estudos de História do Atlântico, Funchal, t. I, 1996, p. 206.

^{xxiii} Uma trilogia clássica para a historiografia *americanista* canária sobre o comércio internacional: MORALES PADRÓN, F., *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA Y RODRIGO-VALLABRIGA, J., *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1977; y RUMEU DE ARMAS, A., *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Gobierno de Canarias/Cabildos Insulares de Gran Canaria y Tenerife, Madrid, 1991.

^{xxiv} BETHENCOURT MASSIEU, A., “Canarias y el comercio del vino (siglo XVII)” em MILLARES TORRES, A. (ed.), *Historia General de las Islas Canarias*, t. III, Las Palmas, Edirca, 1977, p. 267.

^{xxv} Em 1625, Álvaro González Gransses, vizinho de Cacheo na Guiné, deu crédito por 2000 ducados em diversas letras, a Pascual de Deita, vizinho de Santiago de Cabo Verde e capitão da caravela San Antonio. Estas letras seriam pagas a Luis Rodríguez de Acuña, em Lisboa. Implicavam ainda que tivesse de passar em Canárias e carregar tantas pipas de vinho como pudesse. AHPST, leg. 2278, fº 358v.

^{xxvi} Um exemplo, encontramos-lo no contrato de fretamento realizado, em 1626, entre o dono de navio português e o vereador da ilha de Tenerife, também de origem portuguesa, Luis Lorenzo. Neste acordo estipula-se que uma vez chegada a embarcação ao Brasil a sua carga seria entregue, provavelmente composta em parte por pipas de vinho Canárias. A embarcação seria uma vez mais carregada com caixas de açúcar que seriam vendidas em Lisboa. Neste trato, o consignatário obtinha dois terços dos ganhos e o senhor da embarcação o terço restante. AHPST, leg. 2279, fº 792.

^{xxvii} Referimo-nos aos trabalhos publicados nos anos oitenta do século passado por Verlinden, Fernández Armesto e Aznar. Enquanto estes dois últimos historiadores, a partir das investigações que realizam para as datas de distribuição de terras e os testamentos, acentuam a importância numérica dos povoadores portugueses, acima dos próprios castelhanos. Por sua vez, Charles Verlinden, desconfia dos dados estatísticos e defende uma integração mais matizada na nova sociedade isleña, já que, embora o propósito inicial destes primeiros colonos fosse povoar o território, nem todos aí permaneceriam. AZNAR VALLEJO, E., *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1983, pp. 247-252; FERNÁNDEZ-ARRESTO, F., *Las Islas Canarias después de la conquista. La creación de una Sociedad Colonial a principios del siglo XVI*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1996 [1982]; VERLINDEN, CH., “Castellanos, portugueses, italianos y otros pobladores de Canarias a raíz de la conquista. Una cuestión de proporciones”, *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. I (primeira parte), pp. 11-23.

^{xxviii} BELLO LEÓN, J. M., “La participación de los extranjeros en los repartimientos canarios. Introducción a su estudio”, *EMC*, LIII, 1998, pp.187-213.

^{xxix} Em 1587 Pascual de Palos, vizinho de Vila do Conde, deu poder para cobrar uma letra pelo valor de umas pipas de vinho que haviam sido remetidas desde o porto de Garachico. AHPST, leg. 669, fº 149.

^{xxx} LOBO CABERA, M., “Viajes y negocios entre La Palma y Cabo Verde”, *XII Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico (1996)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1998, p. 62. Este é o caso Juan de Vega, um importante agente português assentado de Tenerife procedente de Cabo Verde, encarregado de introducir escravos no Arquipélago. ÁLVAREZ SANTOS, J. L., “Vínculos en el Atlántico: Juan de Vega, Señor del Ingenio de Güímar”, *II Jornadas de Historia del Sur de Tenerife*, Ayuntamiento de Arona, Arona, 2010, pp. 53-67.

^{xxxi} MORALES PADRÓN, F., *Cedulario de Canarias*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1970, p. 102.

^{xxxii} VIÑA BRITO, A., “Las relaciones Canarias-Brasil antes de la Unión de los Reinos Ibéricos”. *Politeia: história e sociedade*, Revista do Departamento de História da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Brasil, vol. VII, 1, 2007, pp. 143-161.

^{xxxiii} CIORANESCU, A., *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Caja General de Ahorros Santa Cruz de Tenerife, t. II, 1977, p. 462; LOBO CABRERA, M. e TORRES SANTA, E. “La Palma y Brasil: relaciones comerciales, 1600-1650”, *As Ilhas e o Brasil*, Centro de Estudos de História do Atlântico, Funchal, 2000, p. 173.

^{xxxiv} VILA VILAR, E., “Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses”, *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, t. I, 1978, pp. 286-287.