



GRAN CANARIA E INDIAS HASTA LA CREACION DEL JUEZ
DE REGISTROS. 1566

MANUEL LOBO CABRERA

La historia americana está íntimamente ligada al Archipiélago canario desde el mismo momento en que se puso en marcha la empresa descubridora, pues no en vano, y como se ha repetido tantas veces, la flota colombina hizo escala en dos de las Canarias. Escala que convierte a las islas en punto obligado en el camino hacia el Nuevo Mundo. De aquellas, una, Gran Canaria, única de las realengas conquistada en aquellos momentos, va a continuar jugando un papel destacado en las relaciones indianas durante el siglo XVI, especialmente en la época de las permisiones, y en concreto hasta el año 1566, fecha en que se regula el tráfico americano desde ella con la designación del Juez de Registros.

Desde 1504 ya la Casa de la Contratación entendía en el comercio canario-americano, aun cuando todavía Sevilla no había empezado a torpedear tal actividad, por deseo estatal.

Es lógico pensar que las relaciones bien humanas como comerciales que se entablan entre Gran Canaria e Indias debieron comenzar en las postrimerías del siglo XV, aun cuando se conozcan pocos datos de esos momentos, al igual que del primer tercio del XVI, a pesar de poseer buenas monografías sobre el tema para los siglos XVI, XVII y XVIII¹.

De otras islas, como La Gomera, Tenerife y La Palma, si se tienen noticias sobre exportación de productos, ganados y hombres a Indias en los primeros años de aquella centuria². Ya desde 1508 se permitía a los mercaderes comprar en las islas y conducir a Indias

1. PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955. RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947, t. I, pp. 276-309.

2. PÉREZ VIDAL, J.: *Aportación de Canarias a la población de América*, en "Anuario de Estudios Atlánticos", 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 91-197; GONZÁLEZ YANES, E. y MARRERO RODRÍGUEZ, M.: *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510*, La Laguna, 1958, Doc. 155, 1366; CLAVIJO HERNÁNDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, Doc. 64.

toda clase de mercancías, no prohibidas, con el objeto de estimular el comercio con La Española³.

Los datos con los que vamos a trabajar nos llevan a iniciar nuestro estudio hacia la década de los años veinte; no obstante conocemos algunas referencias de las flotas que recalaron en Gran Canaria, al igual que testimonios sobre emigración gracias a recientes trabajos⁴.

I.—GRAN CANARIA: PUERTO DE CONTACTO Y ESCALA HACIA INDIAS

Este aspecto ya ha sido señalado de manera global, y a veces de forma pormenorizada en algunos puntos, por diferentes autores para todo el archipiélago⁵. Sin embargo, no se ha hecho de manera exhaustiva tal estudio en lo que se refiere a Gran Canaria. Es cierto que se ha analizado el contacto que tuvo la Isla con las flotas que iban a emprender la conquista americana y lo importante de estas escalas. Tanto Morales Padrón como la profesora Borges han apuntado el paso por Gran Canaria de la propia flota colombina, la de Juan de Ovando en dirección a La Española en 1502, la de Juan de la Cosa, la de 1520 en que iba Gonzalo Fernández de Oviedo, seguida en 1535 por la de don Pedro de Mendoza; también tocaron en puerto las dirigidas por Cabeza de Vaca, el presidente Pedro la Gasca, doña Mencía la Adelantada, Jaime Rasqui y Pedro Menéndez Avilés, esta última en 1565 con dirección a La Florida y cercana al final de la fecha acotada por nosotros⁶. De algunas de ellas tenemos noticias que ya en su momento destacaremos.

Nuestro interés se orienta a otros aspectos, posiblemente menos destacados, pero que no cabe duda forman parte de la pequeña y gran historia. Nos referimos a las reparaciones de navíos, a los préstamos que se dan para continuar las rutas, a apoderados de indianos que dan normas y noticias a parientes y amigos, a ampliación de tripulaciones que se realizan en los puertos isleños, etc.

3. HARING, H. C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, Méjico, 1979, p. 21.

4. BORGES, A.: *La región canaria en los orígenes americanos*. "Anuario de Estudios Atlánticos", 18, Madrid-Las Palmas, 1972, pp. 199-276; *Aproximación al estudio de la emigración canaria a América en el siglo XVI*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 23, Madrid-Las Palmas, 1977, pp. 239-262; *Las primeras migraciones a Indias desde las Islas Orientales*, "II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)", Sevilla, 1979, pp. 23-60.

5. MORALES PADRÓN, F.: *Las Islas Canarias y América*, "Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres", t. II, S/C. de Tenerife, 1977, pp. 225-240; BORGES, A.: *Viajes colombinos. Participación en la conquista de América*, "Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres", t. II, S/C. de Tenerife, 1977, pp. 241-260.

6. *Ibid.*

En primer lugar nos vamos a referir al transporte, tan sólo en lo que toca a reparaciones, ventas y fletes de barcos, ya que de la tipología, tonelaje, aparejos y artillería nos ocuparemos más adelante.

Los documentos en este apartado no son todo lo ricos que se pudiera pensar pero sí lo suficiente como para mantener que aquella actividad que se desarrollaba en la caleta de Gando en la época del descubrimiento americano, en que se repara La Pinta, continuó en buena parte del siglo XVI y en las siguientes centurias. Y al igual que en aquella ocasión se carenan, amplían y aderezan navíos para continuar la travesía transatlántica.

Fue posible en el segundo tercio del siglo cuando esta dedicación se amplió, posiblemente por aumentar, sin lugar a dudas, el tráfico, aunque también de época anterior se tienen dignos ejemplos.

De estos menesteres se ocupaban, como ya es sabido, los carpinteros de ribera, que eran por lo común vecinos de las islas, ayudados por los calafates.

El primer paso que se daba en este trabajo era el de varar los barcos, que por lo general se llevaban desde las Isletas a la caleta de Gando, aunque alguno se reparó en el Arrecife, bien por haber encallado en la bahía o simplemente porque había necesidad de repararlos. Lo normal era colocar la embarcación en tierra, en lugar donde el mar no batiera, de modo que se pudiera adobar cómodamente. Por ello los varadores, que tardaban en trasladar las naves unos diez días, cobraban 40 ducados, siempre que los ayudaran los hombres de a bordo y se les dieran cables y otras cosas que fueran necesarias⁷, casi tanto como lo que percibía un carpintero de ribera.

Cuando el barco se reparaba para iniciar el viaje siempre se le añadían partes nuevas y se recambiaban las estropeadas. Así, por ejemplo, a una nao que pretendía tomar rumbo a Nueva España se le ponían de nuevo 15 cuadernas de buen palo, ciertas curvas para cubiertas, la de abajo y la de enmedio, más un cabestrante y macarrones por banda con sus perches; en cambio a una chalupa que se había encallado en las Isletas se le añaden de la forla para arriba falcas firmes de popa a proa con 40 posturas, más la tolda hecha en popa con dos cámaras, una del pañol y otra para el maestro, ambas debajo del alcázar que se había de hacer⁸.

Una vez realizada la obra de carpintería se continuaba con la de calafateo, que iba desde la quilla hasta la cubierta y chapitel de popa,

7. A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de L(as) P(almas), Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 677 r.

8. *Ibid.*, f. 676 r; Francisco Méndez, núm. 819, fol. 68 r.

dando para ello el dueño o maestre toda la estopa y breo que hubiera menester.

También era usual y corriente el que los navíos solo recibieran en las caletas isleñas el carenado⁹.

Siguiendo también con el transporte tenemos que, igualmente que la Isla sirve de taller, sirve asimismo de mercado, pues en ella se venden y compran todo tipo de navíos. Es a la vez lugar a donde acuden tanto portugueses como otros extranjeros para ponerlos en circulación, bien porque no los podían llevar por estar prohibido o simplemente para despojarse de la mitad, tercio o cuarta parte de la nave y seguir ellos participando y gozando de los fletes y compañías que con ella se pudiera ejecutar. Es esta la situación en que se encuentran dos portugueses que venden un tercio de su carabela a un residente en Cartagena de Indias, a la vez que le dan poder, para que por los tercios restantes la pueda fletar, y le nombran maestre de ella¹⁰.

Las operaciones que hacen otros extranjeros, concretamente los flamencos, son aún más complicadas. Primero compran la mitad de una nao; en el mismo día junto con el otro socio, es decir, el vendedor, dan poder a un vecino de Cádiz, al cual de común acuerdo nombran capitán, para que la flete a quien quiera y como tal la lleve a Indias. Este a su vez, y acto seguido de haberse otorgado la anterior escritura la fleta al propio flamenco, que nombra para que vaya en su nombre a otra persona, vecina de la Isla¹¹. El hecho de que se otorguen cuatro documentos de diferente carácter en el mismo día, dando un rodeo enorme para al final conseguir el fletamento puede dar idea de que el flamenco intenta encubrir, posiblemente, el negocio que se trae entre manos, puesto que a la vez que es socio del barco lo fleta, obteniendo con ello doble ventaja. Por una parte el flete se le reduce a la mitad y de los pasajeros que embarcaran al igual que de la mercancía obtenía el cincuenta por ciento, y por otra el que la nave tenga un condueño andaluz posibilita que no se tome como propiedad de extranjeros, comerciando por lo tanto con toda tranquilidad.

En otras ocasiones quienes compran los barcos son vecinos, que no tienen nada que ver con el mundo del mar, como es por ejemplo, un cirujano. Podría pensarse que lo compra para hacer negocio mediante formación de compañías, sin embargo, la realidad es otra, actúa

9. A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 755, s. f.

10. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 818, fols. 225 r, 227 r.

11. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, s. f.

como testafarro del maestre del barco que es en realidad quien desembolsa el dinero¹². La no comparecencia del maestre en la venta puede estar relacionado con el aumento que podía sufrir el precio.

Finalmente tenemos aquellas naves que procedentes de la Península se venden por partes en la Isla para así formar compañías o sociedades mercantiles, en las que forman parte muy a menudo tanto los pilotos como los maestros.

Los precios de los barcos van casi siempre asociados al aforamiento y tipo. Un navío, por ejemplo, con su batel, cuatro amarras, cuatro anclas, un cable de lino, velas y barca era apreciado en 350 ducados; una carabela de 50 a 60 toneladas costaba 220 doblas y una nao de más de 220 toneladas se cotizaba en 810 ducados y a veces más. Estos costos eran susceptibles de variación según la embarcación contara con más o menos aparejos o artillería y mantenimientos.

Del mismo modo, y sin excluir que las naves viniesen fletadas de Sevilla o Cádiz, el aforamiento que quedaba libre se completaba con carga en los puertos isleños. Los precios de los fletes estaban en función de la carga y no siempre eran iguales, pues diferían según fuera un pasajero, una bota de vino, lencería y mercaderías diversas. Asimismo estos costos sufrían variación según las épocas y las distancias, así en 1534 una tonelada de vino, esto es dos pipas, costaba trasladarla hasta el Nombre de Dios 4.000 maravedís, mientras que en 1560 se pedía por lo mismo y hasta Santo Domingo 6.236 maravedís¹³.

No menos importante es el papel que Gran Canaria juega como puerto y centro de finanzas, donde se hacen préstamos para acabar de fornecer las naves. Algunos empréstitos se realizan sobre cédulas dirigidas a Sevilla a algún mercader burgalés¹⁴. Otros reciben los dineros a cambio de pagar en el puerto de destino la misma cantidad pero en la moneda corriente de Indias, de mayor valor intrínseco, con lo cual el acreedor obtiene un saneado beneficio¹⁵, pudiendo invertir allí el valor en mercaderías que luego podría vender a buen precio en Sevilla.

Del mismo modo algunos pasajeros reciben préstamos para posibilitar su mantenimiento en la Isla y para pagar el viaje, como la vecina de Jamaica, Leonor de Canseco, que recibe de manos de un convecino 342 reales para despachar su viaje¹⁶.

12. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 18 v.

13. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fol. 181 v; Rodrigo de Mesa, núm. 780, fol. 293 r.

14. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, f. 770 r.

15. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 740, fol. 316 r.

16. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 112 v.

Es asimismo la Isla enclave portuario desde donde se expiden poderes tanto a las otras islas como a Sevilla e Indias para resolver asuntos, todos relacionados con el mundo americano.

En primer lugar nos vamos a referir a los cargos indianos que se tramitan desde la ciudad de Las Palmas. Muchas de las personas que los piden mediante sus apoderados son personajes que han jugado papeles destacados en Canarias. Ejemplos claros son el de don Alonso Pacheco, regidor de Gran Canaria a partir de 1541, mensajero a Corte y visitador de la fortificaciones de Canarias¹⁷, y el del licenciado don Juan Serrano de Vigil, gobernador que había sido de Gran Canaria. El primero da poder para que se negocie en la corte un oficio real para las partes de Indias, tanto en Perú como en Nueva España, por valor de 200 ducados; al mismo tiempo y por la misma cantidad pide se negocie una canonjía y ración¹⁸, tal vez para algún pariente. El segundo, siendo aún gobernador, allá por los años 1554, pedía a los Reyes de Bohemia, regentes a la sazón, les dieran un cargo más solvente, por la pobreza de la tierra y porque había gastado su hacienda en trasladarse a la Isla. En el año 65 es nombrado oidor de la Audiencia Real de los Reyes en Perú; por tal motivo lo encontramos zanjando sus cuentas, especialmente con el que había sido fiel del almojarifazgo, el catalán Juan Codina que le había adelantado a cuenta de su salario 106.000 maravedís¹⁹.

Otros de menor rango, pero que habían prestado servicios al Emperador en la guerra como en las fronteras, alegaban que en ello habían gastado gran parte de su vida, y como tenían propósito de pasar al Nuevo Mundo con su familia para poblar y vivir allí, pedían oficios de procuradores para la Audiencia del lugar donde fuera a residir²⁰.

También son corrientes los poderes que dan algunos mercaderes y maestros de navíos peninsulares, a sus parientes que viven o van a Indias para que les cobren deudas que se le deben por escrituras públicas o por ventas que hicieron en otros puntos, especialmente de navíos o partes de ellos²¹.

17. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, t. II, S/C. de Tenerife, 1971, p. 126.

18. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fol. 326 r.

19. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 485 r. Mientras estuvo en la Isla Vigil comerció con Berbería e incluso permitió el negocio de esclavos, no sólo en las armadas a esta zona, sino también a Guinea, pasando por alto el comercio de las cosas vedadas. También negoció con Flandes, concretamente con azúcares y derivados, siendo su agente el mismo Juan Codina.

20. A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fol. 15 r. En este caso se encuentran entre otros Juan Rodríguez, vecino, que da poder al también vecino Juan de Espinosa.

21. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 412 r. Un vecino de Moguer da poder a sus dos hermanos, vecinos de Santo Domingo, para que cobren la

Más abundantes son los casos en que se aprovecha que algún barco va a Indias, especialmente a Nueva España y Santo Domingo, para dar poderes, bien a triplantes o a pasajeros que vayan a aquellos puntos, para que reciban en sus nombres lo procedido de mercaderías y vinos que habían cargado y enviado con algún factor hacia los mercados americanos²². Estos poderes son más usuales y variados en la década de los sesenta, concretamente por ser en estas fechas cuando el comercio del vino está alcanzando cotas más elevadas, ya que realmente lo que se manda a cobrar es el producto de la venta de aquel género. En unos casos piden el beneficio en dinero de la moneda de Indias y en otros en mercaderías invertidas, como bien podían ser oro, cueros y otras cosas²³.

Tampoco faltan ejemplos en donde se recurre, mediante apoderados, para recibir de un maestro de navío el dinero que se le había dado en guarda, más los gastos de flete y comida que le había pagado por haber partido sin avisar y dejarlo en tierra²⁴.

Tal vez más importantes son aquellos que dan las mujeres o madres de emigrantes para reclamar la herencia de sus parientes. En estas escrituras aparecen los que habían sido vecinos y residentes en Panamá, Santo Domingo o Venezuela. En estos ejemplos no se reclaman bienes sino dineros u oro, así una viuda pide 32 pesos de oro²⁵.

Las mujeres también piden los bienes que quedaron de sus familiares, hijos o maridos, que habían fallecido durante la conquista de las tierras americanas, y algunos incluso ocupando puestos destacados en ella, como Juan Ome, maestro de campo del Adelantado don Pedro de Alvarado, muerto en la conquista de Guatemala²⁶; a la misma vez que otorgaba este poder demandaba criminalmente al capitán de la compañía don Cristóbal de la Cueva, para aclarar la circunstancia del fallecimiento de su vástago²⁷. Otra vecina, por la misma vía, reclamaba los bienes que habían quedado por fallecimiento de su hijo y marido, partícipes en la conquista de Venezuela²⁸.

mitad de un barco. Cristóbal de San Clemente, núm. 740, fol. 314 r.; Antonio Lorenzo, núm. 807, fol. 200 r.; idem, núm. 808, s. f.; Rodrigo de Mesa, núm. 781, fol. 254 v.

22. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 781, fol. 254 v.

23. En 1566 un isleño da poder para que le cobren el producto de 18 pipas de vino que había enviado a un vecino de Veracruz en 1563. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fols. 196 r, 456 r; Alonso de Balboa, núm. 775, fols. 446 r., 533 r, 759 r, 781 r.

24. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 615 r.

25. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 752, fol. 292 r.

26. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 751, fols. 123 r y 124 r.

27. *Ibid.*, fol. 124 r.

28. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 751, fol. 109 r.

Otras isleñas nombran apoderados para que les cobren lo que sus familiares les envían para su mantenimiento²⁹.

En otras ocasiones el producto de lo que se había enviado a Indias para negociar o lo procedido de herencias se recibía por Sevilla a través de la Casa de la Contratación, ya que no existían en la Isla delegaciones, o de mercaderes y agentes. Por esta causa una viuda apoderaba a tres vecinos de Sevilla para que cobraran de un canario que había venido de Santo Domingo todos los maravedís, oro, plata, perlas, cueros, azúcares, caña, fistola y otras cosas que a ella y a sus hijos pertenecía, por haberlo recibido de los albaceas de su marido³⁰. Los mercaderes, por su parte, también expedían los suyos para que se cobrara en Cádiz o Sevilla lo que les enviaban sus agentes consignado a sus nombres³¹.

La Casa de la Contratación era depositaria en ocasiones de los bienes de isleños procedentes de Indias, por no contar con representantes en Sevilla. Un vecino obtenía por este cauce 50 ducados, producto de una bota de vino que había enviado a vender a Santo Domingo, y una vecina de Tenerife 200 por ciertas mercaderías que mandó a negociar al Nombre de Dios³².

De destacar también es la toma de contacto de Gran Canaria en las relaciones internacionales mantenidas con Indias, en concreto la de estas tierras con Amberes, centro de finanzas del XVI. En aquella ciudad se encontraba el recién nombrado arcediano de la provincia de Yucatán y Cosomel, y allí recibía cierta cantidad de maravedís para pagarla en Las Palmas en azúcar, en 30 arrobas, nombrando para tal efecto por sus fiadores a dos flamencos, que serían los que llevarían a cabo el pago del género por él; estos recibirían el numerario en la ciudad de Méjico³³, posiblemente cuando el arcediano cobrase su primera paga como dignidad en su punto de destino.

Por otra parte suele suceder el caso contrario, es decir, se presta dinero en Las Palmas a un flamenco para poder ir y enrolarse en la flota que llevaba por destino el Río de la Plata en compañía del gobernador Jaime Rasqui, a devolver en Amberes³⁴. Por estos ejemplos

29. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 141 r; Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 359 r; Antonio Lorenzo, núm. 809, s. f.

30. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 780, fol. 320 v.

31. Así, por ejemplo, tenemos como agentes del genovés Jerónimo Calderín, radicados en Indias, a Valerio Calderina y Baltasar de Barrionuevo, y en Cádiz a Luis de Balboa. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 781, fol. 261 r.

32. A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 766, s. f.; Hernando de Padilla, núm. 751, fol. 253 r.

33. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fols. 150 r y 151 r.

34. A.H.P.L.P., Alonso Hernández, núm. 789, fol. 185 v.

podemos indicar que el comercio del dinero cerraba un triángulo, en donde, por lo general, Gran Canaria era su eje más importante.

En el paso de las Flotas jugó también un papel decisivo, como ya se ha señalado, en cuanto a las aguadas, reparaciones, participación humana, etc., pero hay un aspecto poco conocido: su posición como plaza de crédito abierta por los propios conquistadores. En efecto cuando pasó por Gran Canaria el adelantado de La Florida, don Pedro Menéndez de Avilés, dejó cierto crédito a nombre del capitán general de la Isla Pedro Cerón, para que cuando pasara y aportara en su puerto el capitán Esteban de la Salas, general de cinco navíos que iban en su seguimiento, le diese 250 doblas en mantenimientos para la armada, tales como vino, bizcocho, queso y otras cosas, libradas sobre el señor Pedro del Castillo, vecino de Cádiz³⁵. Relacionado también con esta flota es el poder dado para cobrar de ciertos marineros de ella lo que habían recibido a cuenta de su salario y mantenimiento, y para castigarlos con rigor por haberse huido y no cumplir lo prometido y pactado³⁶.

Igual que las naves y tripulaciones se beneficiaron de este enclave atlántico, Gran Canaria, en el paso hacia Indias, aquella también logró algún beneficio gracias a su posición. En épocas de escasez de granos se pudo acudir a los cargamentos de harina que iban en dirección al Nuevo Mundo para suplir las necesidades más inmediatas de la Isla. Efectivamente, cuando pasó por aguas canarias la nao *Nuestra Señora de Guadalupe* cargada de harina con destino a Santo Domingo el alguacil Marcos Maldonado por mandato del gobernador don Rodrigo Manrique de Acuña, ordenó al maestre le diese harinas para el socorro de la población isleña, estando presto a acudir a sus dueños y a pagarles 18 ducados por pipa³⁷.

Por último señalar cómo Gran Canaria fue también testigo de la última voluntad de muchos emigrantes y marineros que otorgaron sus testamentos en Las Palmas antes de partir.

Entre todos los que hemos hallado nos ha parecido oportuno comentar tres, que encierran grandes diferencias entre sí, pero que fueron hechos por el mismo motivo: estar de viaje a Indias y ser la mar remota y peligrosa. Son éstos el de un natural, hijo de conquistadores, el de un flamenco, vecino de Telde; y el de un piloto de la carrera de Indias, natural de Moguer. El primero es Lope de Móxica, hermano de la señora de Lanzarote y Fuerteventura, doña María de

35. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 819, fol. 89 r.

36. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 581 r.

37. A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fol. 45 v. Un mercader de Santo Domingo reclamaba en 1552 al gobernador de Gran Canaria 6 pipas de harina.



Móxica. Este va como emigrante poblador, tal como se desprende de su declaración, en donde señala además de las mandas forzosas sus deudas y bienes y a quien los deja, y las ropas que lleva en el viaje por matalotaje junto con sus armas³⁸. El segundo va al Nuevo Mundo como agente capitalista, a pesar de estar prohibido que pasasen a aquellas tierras extranjeros, no obstante el hecho de ser vecino y estar casado con española permitía su paso según lo legislado. Curiosas son las partidas de mercaderías declaradas, todas de extranjeros, cuatro comerciantes flamencos, factores a su vez de importantes figuras del comercio azucarero radicados en Flandes, y que lleva para vender, a excepción de una, la de menor valor y propiedad de su suegro. En total lleva invertidos 1.522.939 maravedís, más cierta cantidad de lo mismo, pero sin especificar su valor³⁹.

El tercero es el piloto Antonio Rodríguez que va en la armada donde va por general don Juan Tello de Guzmán. Sobresale en su testamento la mentalidad religiosa de moguereno, pues deja mandas a casi todas las obras religiosas, tanto eclesiásticas como monásticas, de la Baja Andalucía; igualmente es significativo el papel que estos marineros jugaban tanto en el comercio de ida como en el de vuelta, pues, por ejemplo, había recibido de un vecino del Nombre de Dios ciertos tejos y barras de oro para negociarlas en España, y a cambio le llevaba 10 pipas de vino, 10 de harina, unas calzas, un jubón, más haber pagado las averías de armada y galeras del valor del oro; de la misma manera se descubre socio de varias compañías marítimas, en unas es sólo partícipe en valores del barco, en otras es capitalista en el negocio de la plata e incluso como negociante de esclavos. Finalmente, como dato interesante, señalamos su unión a Gran Canaria por motivos familiares, pues son vecindadas en ella sus dos hermanas⁴⁰.

Las diferencias que hemos señalado para distinguir a los tres testamentos, ayudan a comprender la triple dimensión que jugó Gran Canaria en el trato indiano.

II.—TRÁFICO

Es indudable que el nexo de unión entre Gran Canaria e Indias, situadas a ambas orillas del Atlántico, se realizó por medio del tráfico. Este se llevaba a cabo a través de los navíos que hacían posible la

38. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 809, s. f.

39. *Ibid.*, núm. 808, f. r.

40. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 819, fols. 109 v y ss.



travesía, y a los hombres que los tripulaban; aquellos a su vez eran los que transportaban en sus sollados y bodegas a hombres, tanto libres como esclavos, y productos, y los que ponían en contacto a la Isla con los puertos americanos.

Barcos

Para cualquier especialista que trabaje sobre el tema, y en concreto en el siglo XVI, le es difícil determinar la tipología de las embarcaciones que hacían las rutas atlánticas. No obstante y tal como ya hemos señalado ⁴¹, a pesar de la abundante utilización del vocablo navío, no hay duda de la existencia de diferentes tipos de barcos que hicieron la travesía no sólo a Indias sino a los puertos atlánticos de África y Europa.

En el cuadro que presentamos se puede comprobar que abundan los navíos, pues es el barco de tradición atlántica por excelencia, aunque esto no se puede precisar con certeza pues en los mismos documentos se le da la misma denominación a las chalupas y carabelas. La diferencia más típica entre ambos es el porte de cada una de ellas, amén de una variación técnica. La chalupa suele ser de poco tonelaje, mientras que el navío tiene una capacidad media, al menos los que salen del puerto isleño, en torno a las 50 ó 60 toneladas. Le sigue en importancia numérica la nao, de mayor porte, por encima de las 100 toneladas.

Navíos	28
Naos... ..	21
Galeones	1
Carabelas	4
Chalupas... ..	2
Galeazas	1
Naves... ..	1
Urcas... ..	3
<hr/>	
TOTAL	61

Otra embarcación que llama la atención en este tráfico es la urca, por su origen foráneo, pues si por una parte tiene gran capacidad, supera las 200 toneladas generalmente, por otra su pesadez para des-

41. LOBO CABRERA, M.: *Le monde maritime de la Grande Canarie au 16eme siecle*, "Commission Internationale d'Histoire Maritime", Bucaresti, 1980, pp. 43-54.

plazarse le incapacitaba para estos viajes, pues su utilización fue más corriente en el mar del Norte, por su origen neerlandés. Quizá aparezca relacionada en los viajes indianos desde Canarias por la introducción que de ella hicieron los flamencos para transportar los azúcares a Flandes.

Lo que más domina en estas travesías son las naves de poco tonelaje, pese a que en algunos momentos se prohibió, pues en las Ordenanzas de la Casa de 1532 se había fijado como capacidad mínima 80 toneladas, pero ya entre 1556-1561 se toleró a los isleños a usar barcos de menor porte ⁴².

En cuanto al número de embarcaciones que cruzaron el Atlántico en el viaje de ida, ya que del de retorno apenas si tenemos datos, pese a que algunos volvieron a la Isla a realizar un segundo o tercero viaje, contamos con 61, lo que induciría a pensar que sólo se hizo una travesía anual, idea totalmente falsa, ya que de los que poseemos 42 salieron de los puertos grancanarios entre 1560-1566, lo que representa el 69 % del total.

La ausencia de datos en años anteriores se debe a pérdida del material y al mal estado en que se encuentra el restante. Además el paso de las diferentes flotas y armadas con gran cantidad de navíos, que recalaron en la Isla, no las hemos incluido por no encontrarlas citadas en nuestro protocolos, a excepción de la de don Pedro de Mendoza, que si estuvo en Gran Canaria pese a que se ha dicho lo contrario, y la de Menéndez de Avilés.

La pequeñez de los navíos y el que fueran sueltos sin flota, a pesar de haberse fijado en agosto de 1543 la salida periódica de las flotas para mejor defenderlos ⁴³, hizo que la Casa reglamentara que fueran provistos de artillería ⁴⁴. Esto tampoco lo cumplieron los canarios a raja tabla, pues a lo más llevaban algunas piezas de artillería y un poco de pólvora ⁴⁵.

Además de la artillería llevaban otros aparejos para el servicio de a bordo como calderas, tanto para brear como para cocinar, hachas, azuelas, asadores, pipas para agua. Junto a esto llevaban entre los bastimentos leña, sal, el clásico bizcocho que se complementaba con legumbres y pescados salados, del que existía en la Isla una pe-

42. PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 31; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 108-109.

43. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 113.

44. *Ibid.*, p. 109; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, pp. 31 y 41.

45. En 1566 una carabela llevaba 6 piezas de artillería, 2 de bronce y 4 de hierro, y un quintal de pólvora. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 755, fol. 525 r; otra nave llevaba 1 falcón de hierro con sus dos cámaras, 2 cuñas y 2 versos de hierro con sus dos cámaras. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 522 r.

queña industria para proveer a los navíos, gracias a la actividad que desarrollaban los canarios en las costas de Berbería ⁴⁶.

Para concluir queremos dar como dato curioso la denominación de los navíos. En su mayor parte casi todos responden a advocaciones religiosas de los lugares donde habían sido construidos; así conocemos al santoral propio de la Baja Andalucía, como del Algarbe portugués, e incluso de la costa cántabra o del Mar del Caribe y el golfo de Méjico. Otros responden a accidentes geográficos o a animales; los últimos son de construcción flamenca.

Tripulación

La tripulación de estas pequeñas embarcaciones que partían hacia Indias, sueltas, es decir, sin conserva, no era muy numerosa. Tampoco lo podemos afirmar con garantías para todos los barcos, puesto que las naves que recalaban en puerto traían en gran medida su gente y sólo contrataban a algún marinero cuando les faltaba o se les había negado a seguir el viaje, como le sucedió al capitán Cristóbal Mainel, vecino de Gran Canaria, que en el viaje iniciado en Sevilla para seguir a Santo Domingo, con escala en Cabo Verde donde había de comprar negros, toca el puerto de Las Palmas donde el carpintero que traía se le niega a continuar el viaje ⁴⁷.

Aunque lo comentado se da en gran medida también nos encontramos con el caso contrario. Es decir que los navíos o naos pertrechados en Gran Canaria, donde se formaba la compañía, siendo por lo tanto la Isla el puerto de despacho, contratan a toda la tripulación en la ciudad de Las Palmas. Estos conciertos son los que nos permiten conocer en gran parte el rol de la gente de a bordo, que como ya hemos indicado no era numerosa. Constaba de unas 12 ó 16 personas, entre los que se encontraban uno o dos grumetes, de 6 a 8 marineros, un carpintero, un calafate, despensero, contraestre, lombardero, maestre, piloto y capitán. A veces el número podía reducirse puesto que una sola persona iba a realizar en la travesía dos o tres oficios: maestre y piloto, contraestre y lombardero, y marinero, grumete y paje.

Una vez descrita la tripulación conozcamos la actividad de cada uno de sus componentes y su retribución.

46. LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de Las Palmas y los viajes a pesquería en el siglo XVI*, ponencia presentada al "III Coloquio de Historia Canario-Americana", Las Palmas, 1978.

47. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 277 r.

El capitán como tal pocas veces existió en estos viajes, recayendo casi siempre el mando de la nave en el maestro. Hubo, no obstante, ocasiones en que esto se dio. En la compañía que formó el regidor Pedro de Azuaje, vecino, con otros isleños, se da este caso. Este hombre dejó para ello su cargo en el consistorio isleño y se dedicó a los negocios, vendiendo para tal ocasión el heredamiento de tierra y agua que tenía en Layraga⁴⁸, pasando a residir a la larga a Venezuela donde contrae segunda nupcias⁴⁹. Su cometido en este caso, además de como socio por poseer parte en el navío y en la compañía que había formado, era el de ser responsable del barco y máxima autoridad, a la vez que el encargado de la defensa en momentos de peligro. Por estar unido este cargo al de dueño y socio no se puede precisar su sueldo, ya que no era un asalariado.

Junto a los capitanes tenemos a los pilotos encargados de la navegación y consejeros del barco. Lo normal era que en cada navío fuera un piloto, sin embargo, existen excepciones. Cuando el viaje se realizaba tomando la ruta de Guinea o Cabo Verde para comprar o rescatar esclavos, se solía llevar además del piloto oficial otro para la costa de Africa que conociera las almadías de negros y la entrada y salida de los ríos. En Canarias no siempre los pilotos eran profesionales, es decir, examinados para la carrera de Indias. Este hecho está motivado tal y como señala Morales Padrón⁵⁰, por la pequeñez de los navíos y el alto salario que cobraba un piloto de carrera; se da este caso más corrientemente en nuestra época por no existir aún juez de registro. En Gran Canaria se dieron los dos casos, piloto de la carrera de Indias examinado y piloto como hombre experto y hábil en las rutas transoceánicas.

Del primero sólo contamos con dos ejemplos, uno de ellos es Cristóbal Hernández, estante en la Isla, que se obligaba a ir a Santo Domingo, a la banda norte, y desde allí a Tierra Firme, cobrando por ello 115 ducados. En el caso contrario nos encontramos al vecino Diego Luis, el cual percibía por dirigir la nave hasta Santo Domingo, con escala en Puerto Rico 120 ducados⁵¹. Si observamos los dos contratos contraídos por ambos pilotos podemos observar que no existen diferencias en los salarios, sino por el contrario el no profesional recibe más por una ruta más corta. La explicación puede estar en relación con la escasez de este tipo de mano de obra, ya que ambas

48. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 480 r.

49. BORGES, A.: *Las primeras...*, art. cit., pp. 40-41.

50. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...* p. 109.

51. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 824, fol. 127 v; Antonio Lorenzo, núm. 808, s. f.

escrituras son de fechas cercanas. La primera es de 1564 y la segunda de 1561. Es de destacar también que muchos de los no profesionales mantienen sus reservas con respecto a los señores de navíos, especialmente cuando se inicia el registro en la isla de La Palma, a donde debían ir las naves que zarpaban de Gran Canaria, no fuera que al encontrar pilotos examinados en aquella isla los despidieran. Por esta razón Francisco Lorenzo que iba a Honduras como maestre y piloto, por el salario de dos soldadas de las que se acostumbraban a pagar a los marineros, más llevar dos pipas de vino, esto es una tonelada sin flete, y 50 ducados por el viaje de ida y retorno a Sevilla, pone como condición que si en La Palma se encontrase maestre y piloto examinado y el Juez de Registro no lo dejara ir por tal, le debían pagar lo mismo aunque fuera por marinero ⁵².

Estos pilotos eran en su mayoría estantes y procedentes de la Baja Andalucía, más en concreto de Cádiz, Ayamonte y Moguer, aunque tampoco faltaban los propios isleños y algún que otro indiano —un vecino de Santiago de Cuba—. Su jornal, a pesar de la similitud, variaba según los puertos de destino. Además de los casos comentados para Santo Domingo y Puerto Rico, un piloto hasta Tierra Firme, con escala en los puertos de Cabo de la Vela, Santa Marta y Cartagena, recibía 200 ducados ⁵³, y otro con puntos de descarga en Santiago de Cuba, Campeche y Nueva España recibía, regresando al puerto de las Muelas en Sevilla, 250 ducados ⁵⁴.

Entre las demás condiciones se encontraban que el señor de la nave los había de alimentar a bordo cuando el viaje era sólo de ida, más si se incluía la vuelta tenía que darles mantenimiento en mar y tierra; podían también llevar una tonelada de mercancías libre de fletes para que pudieran cargar lo que quisieran.

Caso aparte eran los pilotos que se dirigían a Indias por la ruta de Cabo Verde, para comprar esclavos. Su misión consistía en entrar y salir en las partes y puertos que fueran necesarios, recibiendo por ello 400 ducados, pagaderos en plata, oro y no en otra cosa, así cueros, monedas, azúcar u otras mercancías, más 5 piezas de esclavos, 3 varones y 2 hembras, buenas, sanas, y de edad aceptable, ni muy viejos ni muy jóvenes, con sus licencias, libres de costos y fletes hasta llegar a Indias ⁵⁵.

En este escalafón que hemos trazado continúan los maestros, que tal y como hemos visto podían ser a la vez pilotos desempeñando

52. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 531 r.

53. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 824, fol. 179 v.

54. A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 768, fol. 379 r.

55. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 315 r.

por lo tanto las dos tareas. Este era el responsable de la carga del navío, dando para ello fianza, que por lo general le otorgaban los mismos cargadores, primero ante el escribano del cabildo y en fecha posterior al Juez de Registro de La Palma, de que entregaría las mercancías en buen estado a sus dueños. Asimismo debía evitar los fraudes, encargándose de que se pagaran los impuestos y de contratar, la mayor parte de las veces, a la triplación, que por norma solía ser de su mismo origen. Este cargo recaía asiduamente en manos de isleños, y cobraban por su cometido según lo concertado o con el dueño del navío o con la persona organizadora de las compañías. Lo corriente era percibir dos soldadas de marineros⁵⁶, salvo excepciones; si en el viaje se ampliaban escalas y rutas el salario era mayor, tanto en dinero como en especie. Así, por ejemplo, el maestre que llevaba Mainel, ya citado, para ir a Cabo Verde y desde allí a Santo Domingo recibía además de 1.000 ducados seis piezas de esclavos, 4 varones y dos hembras, de edad cómoda y sanos con sus respectivas licencias⁵⁷, más facultad para poder comprar y rescatar con su hacienda siete piezas a su voluntad, que irían mantenidas a bordo sin ninguna costa o flete.

En ocasiones también era corriente autonombrarse maestre el dueño de la nao, que tanto en un caso como en otro debían pagar a la gente del navío una vez se rindiera el viaje, por ello algunos declaran antes de partir lo que van a ganar los marineros y demás gente para que de antemano lo supiesen, como el vecino y regidor de Santiago de Cuba, Pedro de Quesada, maestre y señor del navío *El buen Jesús*, que indica que de todas las toneladas cargadas y llevadas en el navío se razonaría su flete a razón de 26 ducados, y si fuera a Nueva España a 30 ducados, y de estos precios se harían las partes que habían de cobrar los marinos u otros oficiales⁵⁸.

Junto a los cargos anteriores tenemos al contramestre, encargado de dirigir la maniobra, y percibiendo por su pericia entre 70 y 80 ducados⁵⁹, salario similar al de un marinero. El escribano para dar fe y registro de las mercancías, se contrataba, muy a menudo, entre los pasajeros, por su economía; en su calidad de viajero iba sin flete de pasaje y comida; éste era su sueldo. A continuación tenemos al despensero bajo cuyo control iban los mantenimientos, por tal causa debía estar en la nao sin salir de ella hasta que estuviese cargada, cobrando por su vigilancia en puerto 4 ducados mensuales, y por su

56. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 824, fol. 42 r.

57. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 310 r.

58. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 736 r.

59. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 196 r.

trabajo en travesía, alternado por lo común con el de marinero, soldada y media ⁶⁰, que se acercaba a los 100 ducados ⁶¹.

En el equipo denominado de reserva para reparaciones se encontraba un carpintero, un calafate y un tonelero, que repartían estas tareas junto con las de marinero, por ello recibían entre 105 y 150 ducados ⁶², siendo siempre mayor el salario del carpintero.

Como expertos en material bélico, para manejar la artillería desde que se obliga a llevarla, se contaba con algunos hombres, corrientemente un artillero y un lombardero, acercándose su jornal a los 50 ó 60 ducados ⁶³.

Completaban la tripulación los marineros, grumetes y pajes, en su mayoría isleños, aunque también se contaba con algunos andaluces, gallegos, vizcaínos y flamencos; posiblemente por ser considerados súbditos de la corona castellana se les permite enrolarse en los navíos al igual que comerciar y dirigirse a Indias como emigrantes, si no no se explica el número de los que pasan.

Este personal era el más numeroso dentro de las embarcaciones, y por consiguiente el menos remunerado a excepción de aquellos que repartían sus funciones con otras tareas, como los despenseros, maestros e incluso pilotos, cuando destacaban en el conocimiento de tales actividades. Su jornal oscilaba entre 60 y 70 ducados si se trataba de moneda isleña, y entre 35 y 37 pesos si era en moneda indiana ⁶⁴. Estos cobraban en porciones, parte en la Isla y el resto en Indias cuando el viaje era de ida, más si tenía retorno si dividía en tres tercios, pagándosele uno en cada puerto. En ocasiones se les permitía llevar también libre de flete media tonelada en la bodega; a veces, se le daba ropa de trabajo consistente en una camisota, una o dos camisas, calzones y capote.

Los grumetes y pajes, personal más joven del barco, que realizaban su aprendizaje a bordo, contaban entre 12 y 14 años, obtenían entre 12 y 15 ducados, el tercio aproximado de lo que ganaba un marinero ⁶⁵, más alguna ropa, y comida y bebida que también se daba a toda la tripulación.

60. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 808, s. f.; Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 343 r.

61. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 428 r.

62. *Ibid.*, fols. 445 r y 446 r.

63. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 196 r.

64. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fols. 425 r, 426 r, 428 r, 429 r y 447 r; Lorenzo de Palenzuela, núm. 825, fols. 229 r, 230 r y 231 v; García Ortiz, núm. 852, fols. 91 v y 94 v.

65. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 225 r; Lorenzo de Palenzuela, núm. 825, fol. 230 r.



Puertos y rutas

Los puertos donde se preparaban las naves para partir con destino a Indias fueron en este aspecto comercial muy pocos, por no decir únicos, mientras que para el comercio europeo se habilitaron otros surgideros, especialmente en la costa norte de la Isla y algunos en la sur, por ser salida de ricas zonas y comarcas azucareras⁶⁶. Con relación al comercio indiano tenemos el de Las Isletas y el del Arrecife en la salida norte de la ciudad de Las Palmas; eran los más importantes y casi todo el tráfico se regulaba por ellos, y el de Melnara en la comarca de Telde, que daba salida a los ricos caldos de la zona; junto a ellos se encontraba el de Gando, usado ocasionalmente y siempre en relación con el aporte de algún navío a aquel lugar para recibir carena u otras reparaciones.

Desde estas calas o fondeadores partían los navíos, sueltos, a pesar de que en algunas fechas, 1543, se fijó su salida con la flota periódicamente⁶⁷, pero aún así siguieron saliendo sin conserva y tal vez por ello se suprimió este sistema en 1552⁶⁸. Hasta la década de los sesenta no se especifica ningún derrotero a seguir por las naos, puesto que el privilegio que se había otorgado en cuanto a puertos de destino era ilimitado⁶⁹.

Las naves salían de Gran Canaria con registro, bien ante el escribano del cabildo de Las Palmas o ante el Juez de Registro de La Palma desde 1564, en dirección, corrientemente, a un solo puerto, aunque en ocasiones en su derrotero tocaba hasta seis puntos.

Los puertos más visitados en aquel continente se reducen mayoritariamente a la zona del Caribe, a excepción del Río de la Plata, limitado por la flota de don Pedro de Mendoza de la cual tres barcos tocaron en los puertos isleños, y del de Florida, por la misma causa. Con respecto al Caribe por su mayor índice destacan los antillanos de las islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico seguidos por los mejicanos y por los de la costa venezolana en Tierra Firme.

Para no citar cada uno de los puertos que tocaron las naves en este tráfico, por ser conocidos y señalados habitualmente, vamos a remitirnos a las rutas más importantes. Casi todos los barcos tocaban en su travesía un puerto de las Antillas⁷⁰ para desde allí encaminarse a Tierra Firme, recalando incluso en dos o tres fondeaderos de la

66. LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 26, en prensa.

67. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 113.

68. *Ibid.*

69. PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 29.

70. La reiteración de los documentos en este aspecto nos permite afirmar tal idea.

misma isla. Otros se dirigen directamente hacia Tierra Firme en especial a la costa de Venezuela.

En el primer caso se pueden distinguir tres derroteros diferentes. Uno, que tenía como puerto de destino inicial Santiago de Cuba y desde allí tomaba rumbo a Campeche y Nueva España. Otro que una vez llegado a Puerto Rico se encaminaba a los tres puertos más importantes de la costa norte de Santo Domingo en aquellos momentos: Puerto Plata, Montecristo y Ayaguan, y desde allí a Santiago de Cuba. Por último tenemos los que habiendo tocado igualmente en Puerto Rico tuercen hacia el sur con arribadas en Cabo de la Vela, Santa Marta y Cartagena de Indias.

En el segundo ejemplo el trayecto más visitado era el que se dirigía al Río de la Hacha para desde allí seguir a Cabo de la Vela, Santa Marta, Burburata y Cartagena.

PUERTOS	NAVÍOS
Santo Domingo	17
Nueva España... ..	13
Cartagena	7
Indias	8
Nombre de Dios	3
Río de la Plata	3
Santiago de Cuba... ..	3
Puerto Rico	2
Tierra Firme	2
Honduras	2
Campeche	1
Florida	1

Como se habrá podido observar en el cuadro anterior el número de navíos, 72, no corresponde con el cuadro que incluimos en el apartado de barcos, ello se debe a lo que ya hemos comentado, es decir, que no siempre los navíos se dirigían a un sólo puerto sino a dos, tres o más.

Además de las travesías comentadas se daba otra, no muy frecuentada en estas fechas, pero que preludia lo que será la gran ruta de la trata en los siglos XVII y XVIII. Esta partía de Gran Canaria, hacía escala en Cabo Verde, para concluir inicialmente en Santo Domingo.

Desde aquellos puertos el viaje de retorno podía tomar dos direcciones. Bien recalaba otra vez en el archipiélago, suelto por lo gene-

ral, o en Sevilla, especialmente después de 1545, en que se indicó que Sevilla debía de ser el puerto terminal⁷¹. Efectivamente las naves arribaban a Sevilla puesto que los exportadores recomendaban a sus agentes que invirtiesen allí el provecho del comercio y su producto lo volviesen a emplear en mercancías que tuviesen buena acogida en la Isla. Con esta ruta el comercio triangular se cerraba felizmente.

Exportaciones

Las islas empezaron a exportar sus productos al Nuevo Mundo desde el mismo momento que se inició el descubrimiento. Desde ese instante se convirtieron en verdaderos lugares de aprovisionamiento, especialmente para los navíos que iban a La Española, siendo permitido este comercio por el Rey Católico⁷², y haber gozado de cierta libertad por medio de las permisiones, prorrogadas en unos casos de dos y en otros de cuatro en cuatro años, hasta Felipe II⁷³, aunque bajo su mandato si siguieron prorrogando las licencias de exportación.

Estas licencias permitían que se remitieran productos de la tierra y excepcionaba mercancías prohibidas y esclavos, sin embargo, ambos artículos, como ya veremos, salieron con destino a aquellos mercados, razones efectivas por las cuales la Corona anuló en determinados momentos las licencias.

En los años que tratamos, y en concreto con la documentación manejada, podemos empezar a hablar de comercio y exportación a partir de 1534, aunque es conocida la salida de productos de la tierra y ganados desde fechas muy tempranas⁷⁴. Desde ese mismo año el vino va a ser el principal artículo que desde Gran Canaria haga la travesía atlántica. Tal exportación confirma la idea de que la vid se cultivó conjuntamente con el azúcar, cumpliendo en los primeros años la misión de autoabastecer a la población, y que al caer ésta, aquélla la sustituyó en cuanto a copar nuevos mercados exteriores sin producir graves crisis. En los primeros años las cantidades no son muy significativas, alrededor de 30 pipas, junto con harinas y quesos; este pequeño volumen no responde exactamente a transacciones mercantiles o a cargazonas con vistas a la realización de un comercio en Indias, para volver con el producto a Sevilla y en última instancia a Las Palmas, con el retorno y beneficios del negocio, sino que

71. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 122; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 83.

72. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 171-179.

73. *Ibid.*

74. PÉREZ VIDAL, J.: *Art. cit.*

por el contrario se trata de mercancías que llevan consigo pasajeros o emigrantes en el exacto sentido de la palabra, para contar con algún numerario en su nuevo asentamiento, concretamente en el Nombre de Dios, a la vez que embarcan su matalotaje y ropas y en algún caso concreto sus herramientas de oficio ⁷⁵.

En años posteriores, ya en la década de los cuarenta, es curioso el envío que se hace de paños, mantas, tocas, oro tejido y tafetanes de diferentes colores metidos en un fardo ⁷⁶. Es indudable que gran parte de estas mercancías, por no decir todas, estaban prohibidas en las Reales Cédulas de permisión, con lo cual se confirma el fundamento de las protestas de los mercaderes andaluces ⁷⁷. Es de señalar además que por ser época en que aún no funcionaba en la Isla el Juez de Registro el exportador pide al escribano le dé testimonio, de lo que ante él declaraba, para que el maestre de la nave pudiera presentarlo en el puerto de Veracruz.

Sin restarle la importancia que merecen los datos consignados, por ser una época de la que muy poco se sabe amén de la reglamentación oficial de ida y venida a la Corte, perfectamente estudiada ⁷⁸, hemos de indicar como época de verdadero apogeo, en lo que se refiere a cargazones, la cercana al nombramiento de Juez de Indias, concretamente entre 1560-1566. Entre estos años el género o artículo predominante será el vino, manteniendo esta preponderancia tanto a lo largo de la centuria como en el siglo posterior. En efecto de las 25 toneladas que se enviaban en productos de la tierra en 1560, unas 50 pipas de vino aproximadamente, se pasan a 482 en 1565, más 31 barriles y 63 peruleras de lo mismo.

Después del vino otros productos de importancia fueron: el vinagre, las conservas, en especial las de pera y membrillo, la brea, bizcochos, harinas, miel, quesos e incluso azúcar, a pesar de estar produciéndose ya en las Antillas, con la particularidad de que el exportado es rosado y no blanco, demandado en Europa. Junto a estos géneros y en cantidades insignificantes nos encontramos con almendras, jabón, cordobanes y artículos no fabricados en la Isla como dagas, talabartes y tejidos. En otras ocasiones conocemos la existencia de otras exportaciones, pero a pesar de saber a cuanto as-

75. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, s. f.

76. A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 758, fol. 345 r.

77. En efecto, aunque el contrabando y fraude es continuo, a veces, algunos de los navíos son denunciados por aviso que se recibe de la Casa de la Contratación, impidiéndoseles por lo tanto salir, a la vez que se apresan a los maestros. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fol. 163 r.

78. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*



ciende el capital invertido en ellas, 192.754 maravedís en algún caso, no hemos podido certificar en qué productos se empleó.

En algún año se envía trigo en harina, producido en la Isla, con permiso de la Justicia y Regimiento, por la escasez de granos propia de Gran Canaria, en cantidad de 350 fanegas, a cambio de lo cual se obligan los exportadores a entregar en el plazo de cinco meses doble volumen al recibido y en caso contrario tendrían que pagar al consejo de ella para el pósito 200 doblas de oro ⁷⁹.

Oportuno nos parece reseñar en qué iban embalados los diferentes productos, objeto de este comercio, ya que las marcas que llevaban los envases sólo tienen la particularidad de consignar la seña del exportador capitalista, haciendo constar, en la mayor parte de los casos, sus iniciales. Para el vino se usaban pipas y cuartos de ellas, botas, barriles y peruleras; iguales recipientes se utilizaban para el vinagre y harina; el jabón se empaquetaba en barriles y, la miel, conservas y azúcares en barriletes de media arroba; las mercancías manufacturadas en fardos y cajones.

Además de lo enumerado tenemos también la exportación de seres humanos, negros, sirviendo la Isla como plataforma. Al parecer en los primeros años del siglo fueron autorizados a embarcar, pues ya en 1513 salen de La Gomera con destino al Nuevo Mundo un corto número de ellos ⁸⁰, pero sin embargo, en las permisiones posteriores se prohíbe tajantemente su envío; en este caso el contrabando funcionó igual que en los productos vedados ya que su tráfico, encubierto, se practicó.

Gran Canaria no fue sólo un mercado esclavista en relación con Indias sino que también cobró importancia al abastecer los mercados peninsulares de negros, llevados como otras tantas cosas por mercaderes y exportadores para aumentar beneficios, e incluso a algunos mercados europeos ⁸¹.

Con respecto a Indias el método legal utilizado para introducir esclavos era el de las licencias, algunas de ellas se daban gratis por diferentes causas que han sido señaladas por Ulloa ⁸². También salían cautivos sin licencias, de los cuales los monarcas se reservaban los

79. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fols. 128 r y 129 r.

80. MORALES PADRÓN, F.: *Colonos canarios en Indias*, "Anuario de Estudios Americanos", VIII, Sevilla, 1951, pp. 399-441.

81. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*, Tesis doctoral, La Laguna, 1979, inédita, p. 245.

82. ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 411.

derechos de almojarifazgo, puesto que al arrendar éste se excluían los esclavos de los reinos de España y de las Islas Canarias⁸³.

Sobre envíos de grandes remesas despachadas desde Las Palmas no tenemos noticias; ahora bien, sí se pertrechaban en los puertos canarios navíos que antes de arribar a Indias recalaban por Cabo Verde y Guinea para allí cargar esclavos. Esta es la expedición que en 1565 preparaba el vecino, capitán y señor de una nao, Cristóbal Mainel, para llevar negros a Santo Domingo conforme al registro que tenía de la Casa de la Contratación, y a las fianzas que poseía su maestre, Salvador Gómez. Por este hecho concreto otorgaba escritura el 3 de septiembre de dicho año, ya que su maestre se recelaba pensando que la codicia pudiese dominar a Mainel y se excediese en el número de esclavos, pudiéndosele seguir daño. El capitán, para seguridad del maestre, se obligó a cumplir lo autorizado a la vez que a pagar a Su Majestad los derechos correspondientes por razón de los negros que llevara, hipotecando para ello la carga humana que en Cabo Verde introdujese en la nao⁸⁴.

En años posteriores, fuera del límite cronológico de nuestro estudio, se siguieron llevando esclavos por esta modalidad a las tierras americanas, concretamente a la Nueva Andalucía se llevaron, entre 1569-1571, 800 piezas para poner en explotación las nuevas áreas conquistadas⁸⁵.

También se llevaron esclavos para vender a menudeo, obteniendo con ello un buen beneficio: el precio alcanzado en Indias llegaba a 300 ducados, tres veces más al que se podía conseguir en el mercado grancanario⁸⁶.

Este comercio humano orientado hacia Indias sólo era posible realizarlo con esclavos negros ya que las Ordenanzas de la Casa de la Contratación prohibían el paso de moriscos por su dudosa ortodoxia.

Fundación de compañías

Dentro del aspecto comercial, relacionado con las exportaciones, nos encontramos con las compañías que se celebran en la ciudad de Las Palmas de cara a operar en Indias, sistema que va a predominar

83. *Ibid.*, p. 299.

84. A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, fol. 313 r.

85. BLANCO MONTESDEOCA, J. y LOBO CABRERA, M.: *Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía*, "II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)", Sevilla, 1979, pp. 119-132.

86. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 252.

en la segunda mitad del XVI, en donde juegan un papel fundamental los mercaderes, tanto los avecindados en la Isla como los foráneos, bien peninsulares o extranjeros, que se dan cita en Gran Canaria para en unión de otros socios invertir grandes cantidades de maravedís de cara a negociar en distintos puntos del Nuevo Mundo y obtener con ello un buen y saneado negocio.

Para llevar a buen término la empresa lo normal es que las sociedades fueran familiares por ofrecer mayores garantías aunque también se concertan dos o más socios particulares que aportan capitales, no siempre en cantidades iguales, para emplearlos en mercaderías. Asimismo, en ocasiones, uno actúa como capitalista aportando mayor cantidad de dinero; es el que se queda en las islas o en Sevilla, y el otro es el obligado a llevar las mercancías a su cargo, teniéndose en cuenta su trabajo, a veces, más que el capital.

Es este el caso en el que se encuentra la compañía formada por dos andaluces, un mercader vecino de Ubeda, Rodrigo de Quesada, y un baezano, Rodrigo Bolarte, para tratar con mercaderías durante cuatro años. El primero invierte 121.600 maravedís y el segundo 57.000, que van empleados en ropas, confecciones, alimentos y otras cosas⁸⁷, en su totalidad no producidas en la Isla, y que cargan en el navío propiedad de varios vecinos, unos de Telde y otro de Gáldar, surto en el puerto de Melenara y cuyo maestro era asimismo un isleño. Uno de los socios, Bolarte, iría en el navío llevando a su cargo las mercancías y obligándose a ir a cualquier puerto de Indias de los que se visitaren en la travesía hasta llegar a la ciudad de Santo Domingo. En las escalas iría vendiendo las mercancías al mejor precio que hallara, y a la vez compraría todo aquello que fuera interesante para el provecho de la compañía, siempre a medias con su socio. Todos los costos, así de gastos como de fletes, derechos, provisiones y

87. Para dar una idea de los productos en que se acostumbra a invertir el capital, vamos a detallar una partida: onza y cuarta de ámbar gris, un fardo de ruan con 469 varas, 2 botas con 18 fanegas de harina, 2 botas de vino con 60 arrobas, 5,5 fanegas de garbanzos envasadas en dos medias botas, 17 hachas grandes, 1 jaéz de caballo dorado formado por unas estriberas, un petral, espuelas, cabezadas de terciopelo azul, 2 frenos y una silla de caballo, todo nuevo; 188 libras de acero; 2 crineras de ante, unas mangas de malla, una rodela, un casco, 4 frabeses y 2 broqueles; 49 pares de medias calzas; 5 burros y restos de Londres; 2 cofres grandes de Flandes y 2 cajas nuevas; 61 $3/4$ varas de raso y falsas de colores; 2 piezas de fisteda blanca; 49 resmas de papel blanco; 13 piezas de bocaranas enteras; 13 arrobas de bizcocho; 81 varas de angeo (20 hechas calzones); 4 quintales de pasas e higos; 8 camisas labradas de presilla; 13,5 libras de doradillo; unas calzas de grana; 1 bancal; 1 sobrecoraza de la silla de caballo; 6 cascos de botas en que van vinos, vinagre y harina; 1 escopeta; 8 azadones, 12 calabozos, 12,5 libras de hilo de colores; 2.500 agujas, 3 docenas de cintas de ceñir; 5.000 alfileres, 5 docenas de cuchillos, 4 docenas de cadenillas, 5 de cajas de peines, 80 de cascabeles, 13 escobillas, 5 docenas de espejos de cestillos, 300 cánones, 5 sombreros y ciertos zapatos.

seguros que se hicieren tanto en su mantenimiento como en los caballos que pudiese necesitar y en los mozos que empleara se entenderían también a medias. Para enviar mercancías a España habían concertado nombrar agentes, además del propio Quesada; así en Cádiz tenían por tal al almojarife Rodrigo de Molina, y en Sevilla al jurado Gonzalo de Molina, a Francisco de Molina y a Juan Vélez, a los cuales podía remitir oro u otras cosas de la compañía, y éstos a su vez estarían obligados a remitirle el retorno que le hubiese pedido para continuar comerciando. Bolarte podía vender tanto en contado como fiado, enviando siempre cuentas a su socio en fin de cada año, que se fiaría de él con la sola presentación de los libros. La sociedad se daba por concluida al final de los cuatro años, presentándose Bolarte en un plazo no superior a seis meses después de acabado el tiempo en el lugar donde residiese Quesada para rendirle cuentas de acuerdo a su libro⁸⁸.

Este tipo de empresas son las que se denominan fijas, concertadas habitualmente por tres años, a diferencia de las eventuales que sólo duraban la transacción en la que se habían comprometido los socios.

Las eventuales son más corrientes, especialmente cuando las cantidades invertidas eran más elevadas. Se debe esto a que las compañías fijas, en ocasiones, entrañaban riesgos, pues la distancia y los peligros del mar creaban casi siempre serios obstáculos, más aún, si el capital invertido rondaba el millón o más de maravedís; a esto se puede agregar que a veces se necesitaba esperar el retorno de los beneficios obtenidos en la empresa y si se tiene éxito volver a repetirla.

Cargazón realizada para un solo viaje es la efectuada por el administrador y cobrador de las rentas reales de Gran Canaria y de las tercias de Tenerife y La Palma, Antonio de Campos, y el vecino de San Cristóbal de La Habana y capitán y señor de la nao *Santiago*, Jerónimo de Avellaneda, en 1565, con destino a Indias. Cada uno pone para tal efecto 2.000 ducados. El segundo aportará su parte correspondiente en poder de los mercaderes andaluces Hernando de la Fuente Velluga y Alonso Pérez de la Fuente, conocidas figuras del mundo del comercio, relacionadas con las exportaciones azucareras, para que hagan la voluntad de Campos.

Avellaneda se obligaba a venir a la Isla con una nao de porte en torno a las 200 ó 300 toneladas, capacidad elevada en lo que se refiere a las naos que partían de Gran Canaria que no pasaban casi nunca

88. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fols. 10 v y ss.

de las 100 toneladas, a fines del año citado para desde aquí partir hacia Indias; el fletamento de la nao lo haría libremente el capitán igual que el contrato que pudiera efectuar con el maestro y señor del barco. De igual modo si este socio no pudiese venir, a cumplir con la compañía, podía enviar persona delegada en su lugar.

Por su parte Campos emplearía los ducados en vinos, en concreto del término de Telde, zona esta que cuenta con gran cantidad de tierras dedicadas al cultivo de la vid, por la gran calidad de sus caldos, y en otros frutos de la tierra, de modo que cuando el navío arribara a puerto tuviera todo comprado, para empezar a cargar desde aquel momento, ya que el barco traería a bordo madera para las pipas y arcos de hierro, costeados asimismo a cuenta de la sociedad en el puerto donde se hubiesen cargado en España.

A partir del momento en que la nave estuviera cargada, Avellaneda partiría con ella rumbo a La Palma para allí tomar registro ante el Juez de Indias, establecido en aquella isla desde 1564, y desde allí a Indias, donde vendería todo según la orden que le pareciera de modo que fuese provechoso y de todo ello, tanto ventas como costas, daría cuenta a su compañero, de modo que se supiese todo el beneficio de la cargazón⁸⁹.

Este tipo de sociedad, a pesar de su eventualidad, tiene dos características claras: que cada uno de los compañeros es residente en los dos puertos claves para el comercio, Las Palmas y Santiago de Cuba, a la vez que ocupan categorías diferentes dentro de la estructura comercial. Un es una especie de tratante, es decir, que compra el producto a los almacenistas y cosecheros, aprovechando su puesto en la administración local, para poder lograrlo barato, mientras que Avellaneda, además de sus cargos en el mando del navío, puede denominarse, más que mercader, cargador indiano puesto que lleva personalmente la mercancía para desde allí reexpedirla a los diferentes puertos del continente; es el encargado además de enviar cuentas a los factores nombrados en Sevilla y Cádiz.

Por otra parte se constata la participación de cada uno en la compañía al 50 %, que es el tipo de inversión entre compañeros más corriente.

Otro punto interesante es que a pesar de que estas compañías se hacen por el espíritu de independencia, por el deseo de comerciar con varios artículos y por el ansia de ganancias, además de para no exponer el capital en manos de encomenderos, suelen tener sus ries-

89. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 312 v.

gos⁹⁰, tal como se puede observar en la comentada, que lleva a contraer pleitos ante la imposibilidad de poder cobrar. Por último nos encontramos con que el punto clave que ponía en contacto, tanto para recibir como para remitir, se encontraba en los principales puertos andaluces, en este caso en el poder dado a dos figuras destacadas del comercio sevillano, gaditano e indiano. Uno de ellos, Hernando de la Fuente, recibía continuamente grandes cantidades de Indias, concretamente entre 1558 y 1566 llegaban a su poder más de 800.000 maravedís, 500.000 de los cuales le había incautado Felipe II⁹¹, alegando que las partidas que regresaban eran de producto de mercaderías no declaradas⁹²; el otro, Alonso Pérez de la Fuente está más relacionado con el comercio azucarero entre Las Palmas y Flandes, sirviendo como eje en el puerto redistribuidor de Cádiz.

Otra particularidad propia de la sociedad que acabamos de comentar es que en el momento en que ambos socios se habían concertado, Campos carga por su cuenta productos en el navío del socio, sirviéndole de fiador, tanto de lo que se había metido en Gran Canaria como de lo que se había de cargar en La Palma, puesto que los maestros debían dar fianzas para que las autoridades indianas recibieran la mercancía según el registro del juez de Canarias⁹³. Dos años más tarde de este hecho aún Campos no había recuperado el producto del envío, formado por 50 pipas de vino que se debía dar a su hermano, Antón Batista, un cuarto de cordobanes y calzados, un barril de almendra partida y 300 reales, dados a Avellaneda por su orden. Por esta cuestión otorgaba poder en junio del año 67 al vecino Luis de Quesada Castrillo para que cobrara de los vecinos de La Habana, Juan de Rojas y Jerónimo de Avellaneda, lo que hubiese producido, y una vez recibido lo cargara en cualquier navío tanto en oro, como plata, corambre, perlas, ámbar y otras cosas y mercaderías consignadas a los mismos mercaderes que actuaban en la compañía como receptores de lo que iba a aportar Avellaneda⁹⁴.

Al margen de las sociedades comentadas, el resto, formadas por isleños, son más modestas, e incluso no llegan a ser tales, ya que lo corriente es encontrarnos conciertos realizados entre un capitalista y un factor o agente que recibe cierto interés por negociar lo que se le da. También existen empresas que se acercan a lo que se en-

90. LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, p. 144.

91. *Ibid.*, p. 358.

92. *Ibid.*, p. 186. Estas sustracciones lograban en ocasiones la ruina de muchos mercaderes.

93. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 311 r.

94. *Ibid.*, fol. 764 r.

tiende por sociedad pero de poca envergadura. Sus componentes son pequeños exportadores, que negocian con vino en cantidades no muy grandes, como el escribano público y del cabildo que de común acuerdo con un vecino aporta 10 botas de vino mientras que el otro pone 5 más y su trabajo y encomienda para negociarlas en Santo Domingo; el dinero obtenido lo emplearía en azúcares, cueros y otros artículos para traerlos en retorno a Sevilla, donde lo vendería y su producto lo volvería a emplear en mercaderías y éstas las traería por último a Gran Canaria, cerrándose así el trato comercial. Una vez en la Isla aquellas se pondrían en circulación, sacando de lo procedente el costo de las pipas y del resto o ganancias se harían partes iguales. Para llevar a cabo esta pequeña sociedad ambas partes se obligaban a hacer registro en la Isla ante escribano, por haber sido otorgada en 1563, e igualmente en Santo Domingo de las mercaderías que allá se cargarán⁹⁵.

Los acostumbrados a comerciar como los mercaderes genoveses de cierta tradición mercantil, prefieren nombrar un factor, casi siempre de su mismo origen y a veces perteneciente al clan familiar, para que lleven cierta cantidad de mercaderías por valor entre 160.000 y 1.000.000 de maravedís, e inviertan el resultante en oro y plata y se lo consignen a Sevilla a otros agentes suyos establecidos allí⁹⁶.

No siempre estas empresas se realizaban entre dos personas sino que por el contrario, a veces, entraba en juego un tercero, consiguiendo así mayor agilidad la compañía, puesto que cada uno de ellos operaba en un punto geográfico distinto como receptor y exportador a la vez. Tal es el caso de la sociedad formada por dos sevillanos, Gaspar Melchor y Hernán Vázquez de México, y el depositario y regidor canario Alonso Venegas. Su duración es de tres años y durante ellos Gaspar Melchor residiría en Méjico, punto de destino para donde se habrá de hacer la contratación, Hernán Vázquez hará lo propio en Sevilla, y Venegas en Gran Canaria para hacer tanto en ella como en el resto de las islas los empleos y cargazones necesarias⁹⁷.

En esta sociedad, llamémosla triangular por la conexión directa de ambos puntos geográficos, podemos señalar lo siguiente: primero la importancia de Méjico como verdadero asiento de los negocios, ya que desde allí se hace la expedición de las mercancías desembarcadas en Veracruz, que no es más que un lugar de paso y no residencia de los representantes de los cargadores⁹⁸; segundo, la duración de la

95. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fol. 307 r.

96. A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 768, fol. 62 r.

97. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fols. 175 r y 176 v.

98. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 141.

empresa, un trienio según trato entre mercaderes, y tercero la importancia de los socios, al menos de dos por tener sobre ellos conocimientos. El canario además de un cargo, formaba parte del gobierno isleño y era depositario general de la Isla, estaba convertido en un activo cargador, pues a su muerte su viuda, Catalina Calderón, apoderaba a un segundo para que pudiera cobrar el producto de diferentes cargazones enviadas por su marido a Nueva España, en especial de vino, cordobanes y breo⁹⁹. El sevillano Hernán Vázquez era un hombre muy sobresaliente en estos negocios, ya que poseía gran crédito en Sevilla, comerciando activamente en lencería, vinos y toda clase de artículos del comercio indiano, además de dedicarse a la trata negrera para lo cual pedía en 1561 1.000 licencias¹⁰⁰. Por otra parte exportaba azogue a Nueva España en cantidades respetables, y como hombre fuerte del comercio intentó constituir una compañía para Indias con el propio rey Felipe II¹⁰¹. Fue hombre habituado a formar compañías, pues no sólo se asoció con el isleño sino con su propio cuñado, Diego de Aldana, y con Gonzalo Rodríguez, mercader asentado en Méjico. En determinado momento los negocios no le fueron bien y al no poder hacer frente a los acreedores huye a Nueva España, recobrándose posteriormente de la crisis.

Otras sociedades mercantiles son aún más complicadas y más perfectas si cabe en cuanto a su constitución, y más catastróficas, a veces, para los encomenderos. En el ejemplo que vamos a analizar e intentar estudiar se nos invierte los papeles; si en las anteriores el inicio de la empresa se había comenzado en la Isla, por los propios interesados, para a partir de aquí comerciar, vender e invertir una y otra vez, aquí es al contrario, es decir, que ya la sociedad venía formada de Sevilla, y Gran Canaria no viene a ser otra cosa que el mercador aprovisionador de géneros. Comencemos por decir, en primer lugar, que los componentes son un piloto de la carrera de Indias, vecino de Sevilla, y un mercader sevillano, cuyo encomendero es el que va a llevar a cabo todas las operaciones.

Analizando todos los documentos, por cierto pasan de la docena, se puede seguir todo el engranaje de la compañía; iniciaremos el estudio con la presencia del piloto, morador de Triana, Bernardo Rodríguez, en Las Palmas para poner en venta la carabela *Nuestra Señora de la Esperanza*, propiedad de un vecino de la isla Tercera, por poder sustituto que de él tenía, que le había encargado la vendiese

99. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 820, fol. 77 r.

100. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 327-329.

101. *Ibid.*, pp. 136-138.

sólo a cualquier persona vecina o moradora de Portugal. El comprador, un madeirense, sólo fue el artífice de cumplir tal condición impuesta, puesto que el mismo día y por el mismo precio que había pagado la vendía al verdadero organizador de la empresa, el canario Luis de Quesada Castillo; fue su costo 500 doblas de oro¹⁰². Quesada actuara tanto en este caso como en los siguientes de testafarro ya que el barco es comprado para y a cuenta de la compañía formada entre Bernardo Rodríguez y Pedro Alvarez Ariscado.

En la preparación de las mercancías para la cargazón Quesada se comporta como un típico encomendero, es decir, se trataba de un profesional que a la vez que actuaba por cuenta propia, como ya veremos, cumple las comisiones que le da Ariscado, según poder otorgado en Sevilla, percibiendo por ello un tanto por ciento, en este caso el 5, que asciende a 35.377 maravedís sobre el casi millón de ellos que se invierte en la sociedad entre mercancías y gastos. Como tal había recibido ciertas mercancías traídas por el piloto, para vender en la Isla, tales como botijas de aceitunas, arrobas de aceite y loza; junto a estos productos se encontraban 40 peruleras vacías para llenar de vino y enviar a Indias¹⁰³.

Una vez aclaradas estas cuestiones veamos como se realiza el embarque de la carga. Distinguimos dos partidas bastante claras: por una parte va la partida de Quesada consistente en 4 pipas y 40 peruleras de vino más ciertas arrobas de conserva de pera, y por la otra va la carga de Ariscado valorada en 945.711 maravedís, en donde entra como socio el piloto, por comisión de Quesada, que se obliga a que su compañero hará por buena tal cantidad y pagará las letras puntualmente, ya que de lo contrario no le daría cuenta hasta haberlo hecho efectivo¹⁰⁴. Terminados los trámites el piloto zarpa de Gran Ca-

102. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 755, fols. 525 v y 529 v.

103. *Ibid.*, fol. 567 v.

104. *Ibid.*, fol. 568 r. Por lo escaso del material sobre este asunto hemos creído conveniente reseñar los gastos hechos en esta cargazón:

En Canaria, 1566

Cargazón hecha para ir a Indias por cuenta de Pedro Alvarez de Ariscado y Bernal Rodríguez, vecinos de Sevilla, en la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, que va a riesgo de ambos según consta por escritura hecha en Sevilla ante Alonso de Cazalla, escribano público. Va consignada a Rodríguez por orden de la escritura.

- 217.728 mrs. por precio y costo en Telde de 56 pipas de vino de a 9 barriles que compró de diferentes personas y diversos precios, que salen a 81 reales c/u.
- 21.504 mrs. por el acarrete del vino de Telde a la ciudad, a 8 reales.
- 30.816 mrs. por 6 botas de vino que llevan más las 56 pipas para acabarlas de rehenchir, 3 de vino viejo a 12 doblas y otras 3 a 89 reales, puestas en la ciudad.
- 88.704 mrs. por el costo de 56 pipas en que va el vino que costaron a 33 reales.
- 12.672 mrs. por 96 arcos de hierro que llevan 24 pipas que van en el plan del navío a 4 arcos cada una, que costaron a dos reales y 3 cuartillos.

naria con rumbo a La Palma, donde tomaría registro y daría fianzas de que entregaría la mercancía a sus dueños en Indias, para ser más exactos en Honduras y Tierra Firme; para esta cuestión tanto Quesada como otro vecino de la Isla salen por sus fiadores¹⁰⁵.

En principio el montaje de esta operación había resultado satisfactorio según el encargo y comisión que había enviado el mercader sevillano a Quesada, incluso para ello había escrito desde Sevilla al vecino Leonel Alvarez para que si fuera necesario, y por el bien de la compañía, le acreditase de 500 a 800 doblas. Pasados unos seis meses comienzan los problemas; Ariscado comienza a protestar letras no cumpliendo con su hombre de confianza. A éste no le queda más remedio que acudir a Leonel Alvarez, el cual le hizo pagas algunas letras pensando que el sevillano pagaría según lo había prometido y era uso entre mercaderes, pero no obstante pide seguridad; para ello

- 2.688 mrs. por henchar de agua del mar y traer de casa del tonelero las 56 pipas, a 1 real c/u.
- 5.760 mrs. por alzar y rebatir las pipas y sacarlas del almacén a 1/2 real, y hechos los arcos de hierro a las 24 pipas a 2,5 reales y las 32 a real c/u.
- 384 mrs. por 4 varas de angeo que se gastaron en tapar las bocas de las pipas.
- 8.064 mrs. por el acarreto de las pipas de la ciudad al puerto a 3 reales.
- 7.700 mrs. por los derechos de almojarifazgo de las pipas que se aforaron a 11 doblas y a 2,5 por ciento.
- 165.216 mrs. por el costo de 35 pipas de vino que van en 760 peruleras, que costó el vino puesto en la ciudad por ser alguno añejo y escogido, a 95 reales y medio cada pipa.
- 5.880 mrs. por el acarreto de las 35 pipas desde la ciudad al puerto donde se envasó en las peruleras, a 3,5 reales.
- 34.750 mrs. por los derechos de este vino en peruleras que se aforaron en 38 pipas a 10 doblas.
- 25 arrobas de conserva de peras en 50 barriletes de 1/2 arroba que costó embarrillarla a 35 reales; es 42.000 mrs.
- 1.000 mrs. por los derechos de almojarifazgo y sisa y peso de la conserva.
- 5.000 mrs. en 10 doblas que se dieron a Bartolomé Pérez que se ocupó de escoger los vinos, apartarlos y encaminarlos desde Telde a la ciudad.
- 72.960 mrs. por 760 peruleras en que van las 35 pipas de vino, que trajo Bernal Rodríguez en el navío por cuenta de la compañía, y las tasó a 2 reales c/u. por hacer deudor de ellas a la cargazón, y ellas en la compañía tendrán cuenta del costo cierto de ello.
- 1.500 mrs. por ostolaje del vino.
- 6.000 mrs. por las escrituras y despachos y venta del navío y fianzas para el registro y otras que se hicieron.
- 134 reales que se gastaron: 22 se dieron al almacén del puerto donde estuvieron las peruleras; 50 para cuarto y medio de pez que se gastó en tapar las botijas y pipas; 40 para la gente que tuvo que henchar y tapar las peruleras en el puerto: 22 de acarreto de 69 peruleras que se trajeron a la ciudad y se llevaron llenas de vino, y por el acarreto de las conservas desde la ciudad al puerto, todo lo cual se gastó por mano de Bernardo Rodríguez.
- 35.337 mrs. por su encomienda de esta cargazón a 5 %.
- 742.095 mrs. de moneda isleña monta el costo y costas de la cargazón.

Además de la que montó la cargazón Luis Quesada Castillo dio a Bernardo Rodríguez 4.242 reales de plata para el despacho y fornecimiento del navío, que son 203.616 mrs. isleños.

Hasta el 16 de abril del mismo año había entregado Quesada para la compañía 945.711 maravedís, de los cuales era deudor Pedro Alvarez Ariscado.

105. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 563 v.

Quesada le deja en depósito varias partidas, entre ellas una cadena de oro de 191 eslabones y 6 manillas de oro.

Un año más tarde, aún quedan noticias registradas ante escribanos en donde se comprueba que la inversión hecha por el isleño a cuenta del mercader sevillano no le acarreó más que problemas. En efecto en 1567 declara que Ariscado no quiso hacerle frente a la deuda, quedándole el recurso de poder cobrar al piloto, tal y como éste había prometido. Por esta causa acude personalmente a Sevilla, revoca el poder dado a Ariscado para cobrar lo producido en Indias de sus vinos y conservas, enviados por su cuenta, y lo da a los señores Pedro de Esplugas y Diego de Polanco, vecinos de Sevilla, para recibir tanto lo procedente de Indias como las letras devueltas más los cambios y recambios, costos y gastos hechos en su viaje a Sevilla.

Por la descripción, tal vez un poco exhaustiva, de esta sociedad, podemos deducir el porqué, a veces, muchos agentes rehusan a formar compañías en nombre de otro. A Quesada esto sólo le ocasionó desembolsar maravedís, contraer deudas, hipotecar bienes y tener que trasladarse a la ciudad del Betis para al final sacar los mismos resultados que había tenido en la Isla. Esperamos que el otro socio le saldara la deuda. Por otra parte podemos pensar en la mentalidad del sevillano como en la de un verdadero hombre de negocios que sólo actúa ante lo seguro, claro a costa del dinero ajeno; posiblemente por no haber visto los frutos de la operación no se arriesgaba a desprenderse de un capital, necesario para sus más inmediatos negocios, que podía tardar en llegar a sus manos algún tiempo. En efecto este hombre era considerado como un poderoso sevillano que extendía sus redes de acción a Nueva España, América del Sur y Honduras, concretamente a las mismas partes a donde se había encaminado la sociedad formada en la Isla, de donde le llegan registrados en 1566 1.320.000 maravedís en tres partidas diferentes; a la vez poseía de rentas de juros de la Casa de la Contratación en 1567 cerca de 100.000 maravedís¹⁰⁶.

Caso curioso es aquel en donde los socios aumentan, por no ser corriente, llegando a ser su número superior a la media docena; particularidad también a destacar es que todos son foráneos, igual que en otras compañías sevillanas. La realizan para comerciar con Indias y para ello el primer paso que dan es comprar el navío. Son estos hombres los típicos cargadores que con numerario amasado en el comercio adquieren barcos para poseer asimismo el transporte. Con él podían sacar doble beneficio: cargar lo propio y lo ajeno,

106. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 333.

dedicándose a la larga a esto último. Lo especial que presenta esta sociedad, a pesar de seguir siendo Gran Canaria la proveedora, es que lleva entre sus géneros 400 fanegas de trigo, facilitadas por un regidor y un canónigo, ambos isleños, proporcionándoles los maravedís para su compra el mismo regidor y el tesorero de Nueva España; pagaran el dinero al mismo tesorero y en Méjico para que los remita a dos mercaderes genoveses en nombre del regidor ¹⁰⁷.

Este documento permite que se tengan en cuenta varias consideraciones: por una parte lo extraño de la exportación de cereales desde Gran Canaria, pues esta isla fue siempre deficitaria en granos, por lo que hubo de importarlo desde Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, la Península y en alguna ocasión de Flandes; explicable hasta cierto punto por la participación del canónigo, que nos permite suponer que son panes procedentes de los diezmos; por otra lo cercano de la fecha a la finalización de la conquista de Méjico, la compañía se realiza en 1537, lo que hace que se puedan llevar bastimentos de primera necesidad, permitiendo aún mayor negocio, pues no hay que olvidar que desde Canarias salían navíos mercantiles con destino a Veracruz con armas y municiones de guerra para vender a los españoles que estaban en aquellas tierras y que el propio Hernán Cortés mandó a comprar ¹⁰⁸.

En última instancia y para completar aún más la tipología de estas empresas tenemos aquellas que suceden de rebote a otras hechas en Cádiz con destino a la Isla. Se había suscrito entre un vecino de Telde y un mercader gaditano. Al parecer el isleño había malbaratado la hacienda que le entregara el mercader capitalista para la compañía, y por tal causa había estado preso. Esta es la razón por la que se sucede la ocasión para negociar en Indias y con el beneficio saldar la deuda, ampliándose así la primera empresa hasta Santo Domingo ¹⁰⁹.

Todo lo comentado en este apartado nos da pie para afirmar que los tipos de sociedades de origen medieval y organizadas principalmente por los italianos, siguen estando vigentes en las relaciones canario-americanas en la primera mitad del XVI y en parte de la segunda. Por un lado se da tanto la de tipo «commenda» en donde interviene un capitalista y un socio o agente viajante, y la propiamente denominada compañía en donde todos los componentes son socios capitalistas.

107. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fols. 43 r, 44 r, 218 r, 219 r.

108. PÉREZ VIDAL, J.: *Art. cit.*, pp. 105-106.

109. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 819, fols. 128 v, 130 v, 133 v.



Exportadores

Tal como se había dispuesto, a través de la Casa de la Contratación, por deseo real, sólo se permitía exportar a Indias a los vecinos comerciantes del archipiélago, aunque en 1559 se consiguió que pudiesen enviar productos y frutos todos los naturales de los reinos hispanos, hasta que en 1566 se vuelve a constreñir sólo a los vecinos isleños ¹¹⁰.

Dichas disposiciones se cumplieron en Gran Canaria casi íntegramente, puesto que el 84 % de los que embarcaban productos eran isleños, entendiéndose por tales no a los aborígenes, que apenas quedaban, sino a aquellos que habían vivido en el archipiélago más de diez años y estuvieran casados en él, como bien ha señalado Veitia Linage ¹¹¹.

El resto de los que comerciaban eran grupos minoritarios, sevillanos y portugueses. Los primeros no directamente, sino casi siempre a través de agentes, factores y encomenderos isleños que mantenían relaciones comerciales con aquellos, por lo cual se puede decir que el tráfico de los andaluces es encubierto. Los portugueses son avecindados en la Isla, tal vez por ello y de acuerdo a las citadas disposiciones reales se les permitía exportar. El resto eran indianos, vecinos de Cuba y Nueva España, que en su travesía para aquellas tierras recogían algunos productos para comerciar con ellos allá.

Entre los canarios destacamos a los grupos sociales dedicados a este tráfico. Son en general mercaderes y personas a las que se les había prohibido y en contra de lo legislado comerciaban, como eran los oidores, regidores, depositarios y almojarifes. También el clero participaba de los beneficios de este negocio, como los canónigos y presbíteros.

Finalmente nos encontramos con las mujeres y algún que otro artesano.

Dentro del grupo de mercaderes isleños merece especial mención Juan Codina, catalán de nacimiento, establecido en la Isla desde al menos la década de los treinta, donde había invertido sus beneficios en propiedades, a la vez que había formado familia y ocupado un cargo en el gobierno de la Isla como regidor. Tampoco descuidó sus actividades comerciales por las cuales llegó a Las Palmas; fue figura descollante en el tráfico azucarero entre Gran Canaria, Cádiz y Amberes, en esta última plaza tenía como agente a su hermano Francis-

110. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 148-149.

111. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, 1945, libro II, cap. XXV.

co Codina ¹¹²; fue también socio de algunas compañías fundadas con compañeros catalanes en Barcelona ¹¹³, y personaje importante en el tráfico de esclavos ¹¹⁴. En los intercambios con Indias, no sobresalía en la exportación de caldos, en alguna ocasión envía 7 pipas, pero prestaba mayor atención a otros artículos como los cordobanes, que al parecer tenían éxito en aquellas tierras, peines, cascabeles, jabón y otros géneros de menor importancia; en contrapartida recibía cueros vacunos, reexportados por él a Cádiz, y algo de salsaparilla.

En cuanto a los grupos prohibidos por la legislación, se puede señalar que no siempre eran ellos quienes embarcaban los productos, sino contaban con un testaferrero o mercader que se prestaba a llevarlos como propios, ya que en 1546 sólo se consentía embarcar al cargador mercader conocido y dos factores ¹¹⁵, habiendo suscrito anteriormente o en la misma fecha una escritura en donde declaraba como la carga era de un regidor o almojarife. Uno de estos últimos, el que ocupaba el cargo entre 1565 y 1566, era un activo comerciante y exportador, Antonio de Campos, poseedor de almacenes en el puerto de las Isletas para guardar los géneros destinados al comercio de Indias; sobresalía en éste tanto por los envíos que realizaba sólo como en sociedad. Sus productos favoritos eran los vinos y vinagres, sin descuidar las harinas, cordobanes, mieles y frutos secos. Junto a él destaca el depositario general Alonso Venegas, casado con Catalina Calderón, la cual ya viuda reclamaba lo procedido de las cargaciones remitidas por su marido a Puebla de los Angeles y Méjico. También era activo y variado su quehacer: tanto comerciaba con brea como con vinos, ceras y quesos, no impidiéndole conseguir un puesto en el cabildo isleño. Los que ocupaban estos cargos, regidores, no descuidaban en absoluto ni este comercio ni todo aquel que produjera beneficios. Situación esta que aprovecha el regidor Bernardino Canino de Veintemilla, encargado durante su mandato de las obras urbanas, para las cuales compra materiales; obra suya fue la reparación de la fortaleza de las Isletas, el camino que comunicaba la ciudad con la sierra, y el trasvase de aguas hasta la caleta de la ciudad para proveer a los navíos que por allí recalaban ¹¹⁶. Era también capitalista

112. LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, trabajo presentado al "IV Coloquio de Historia Social Canaria", en prensa.

113. MADURELL I MARIMON, J.: *Miscelánea de documentos históricos atlánticos (1496-1574)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 25, Madrid-Las Palmas, 1979, pp. 219-235.

114. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*

115. PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 28. n. 60.

116. LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*, Las Palmas, 1981.

y prestamista en los negocios de pesquería¹¹⁷, actividad ésta de gran importancia tanto en este siglo como en los siguientes, por lo beneficiosa que resultaba en el consumo insular y en el abastecimiento de las flotas que tocaban los puertos isleños, nos referimos al pescado salado o salpreso. El tráfico indiano tampoco se le escapa y relacionado con él lo hallamos varias veces; en 1561 su envío de mercancías ascendía a 219.610 maravedís, que llevaba en su nombre un flamenco; éste por considerar el viaje peligroso e incierto daba poder al propio regidor para que en caso de que su óbito acaeciese durante el viaje pudiera recibir todo lo que le debieran y entregarlo a su heredera, su hija natural habida en una esclava de Canino, al cual asimismo nombra por su tutor¹¹⁸, para que la case y libere, ya que por ser su madre cautiva seguía su condición.

Los géneros tenía que llevarlos el flamenco para venderlos y beneficiarlos; su producto lo emplearía en lo mejor que hallara, trayendo todo invertido a Sevilla, Cádiz o la propia Isla, en donde tenía como agentes a varios genoveses¹¹⁹, es decir, de su misma procedencia, ya que él mismo era originario de la república ligur.

Como escribano es significativo Pedro de Escobar, pues además de ser público lo era del cabildo, es decir, el que tenía que hacer los registros antes de la existencia del juez. En fechas anteriores a la creación del organismo lo encontramos concertándose con un vecino para enviar vinos a Santo Domingo, y de su producto hacer lo propio y acostumbrado según ya se ha comentado¹²⁰. También formó este hombre compañías en el trato de Guinea para abastecer de esclavos el mercado isleño, alguna de las cuales le dio un rendimiento del 300 %^{120 bis}.

Vecino sin cualificar, al menos en los documentos no se le da actividad alguna, es Francisco de la Mata, posiblemente cargador almacenista que andando el tiempo llegó a regidor; pudo haber comprado el cargo con los beneficios obtenidos en los negocios. Fue hombre importante en el trato con Indias en lo que se refiere a las remesas de vinos y derivados. Un hijo suyo, el padre Alvaro de la Mata, fue prefecto de los estudios de Sevilla en la Compañía de Jesús¹²¹.

De entre los artesanos merece la pena citar al sedero Alonso Díaz, por el papel que jugó en el trabajo de la seda del siglo XVI, y la im-

117. LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*

118. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 808, fols. 133 r y 134 r.

119. *Ibíd.*

120. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fol. 307 r.

120 bis. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, p. 73.

121. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, t. II, p. 827 n.

portancia que esta tuvo en su momento¹²², permitiendo exportar su producción a Indias, pues en 1561 remitía sayas, y capillejos de seda e incluso hilo a Santo Domingo¹²³.

Los exportadores foráneos traficaban en lo mismo que los isleños, actuando por ellos siempre un apoderado. Los sevillanos son figuras bien conocidas en el ámbito insular, bien por su mediación en el comercio azucarero como por ser principales introductores de manufacturas y alimentos en el mercado, a la vez que eran agentes de muchos comerciantes y cosecheros canarios. Son algunos de ellos Pedro Álvarez Ariscado, del que ya hemos hablado, y Diego de Polanco; éste se dedicaba a traficar con esclavos en el Nuevo Mundo, adquiriendo para ello licencias, y al comercio en general, tal como lo prueba el hecho de que en 1566 recibiera de Tierra Firme 2,6 millones de maravedís¹²⁴.

Las mujeres, ocasionalmente, participan también de este comercio, siendo curiosas las partidas enviadas: ropas, jubones, camas de red, almohadas y en algún caso modestas cantidades de cordobanes y vinos, como las que registraba María Hernández, mujer del doctor Espinosa, oidor de la Audiencia, que comerciaba independientemente de su marido, dedicado también a estas actividades¹²⁵.

Concluimos indicando que la actuación de estas gentes es por lo común individual, aunque se asocian a un segundo, ya mercader y mariner, para poder exportar y negociar sus mercancías. Por ello el exportador recibía dos tercios de la ganancia y el agente uno. Otra particularidad la da el fletamento que se realizaba para exportar. Fletaban los barcos bien solos o mancomunados, pero muchos de ellos al no poseer géneros suficientes para cubrir el aforamiento del barco o el tonelaje que se le había asignado, ceden partes a un segundo que paga al maestro lo correspondiente al flete de sus mercancías.

Importaciones

Poco o muy poco se sabe sobre lo que llegaba a Gran Canaria procedente de Indias, tal como apunta Morales Padrón¹²⁶, aunque no deja de dudar que al menos pudieron llegar algunas piezas de cueros

122. La industria de la seda en Gran Canaria está aún por estudiar; pensamos acometer esta tarea en breve, al poseer material sobre el tema.

123. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 808, f. r.

124. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 393.

125. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 808, f. r.

126. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 239.

vacunos, después del rápido desarrollo de la ganadería indiana, y algunas cantidades de otros géneros.

Bien es cierto que de manera directa poco llegaba a la Isla, porque interesaba mucho más poner en circulación en Sevilla lo obtenido a cambio de las exportaciones, con miras a emplear el producto en mercaderías y alimentos, de los cuales Gran Canaria era deficitaria, de fácil venta. No obstante algunos artículos recalán por el puerto de las Isletas procedentes bien de Nueva España o de las islas del Caribe.

Ciertamente, y como señalara Morales Padrón, llegaron cueros vacunos, que poco tiempo estuvieron en puerto porque inmediatamente se exportaron hacia Cádiz en unión de azúcares, y algunas botas de salsaparrilla consignadas al vecino Pedro Cerón Bachicao, pero por la justicia se habían depositado curiosamente en el mercader catalán Juan Codina¹²⁷, que probablemente por contar con factores en Indias controlaba todos los productos que llegaban desde la otra orilla del Atlántico.

Tenemos constancia, por ejemplo, de que en ocasiones llegaron algunas partidas de estos productos en cantidades respetables, como son los 880 cueros indianos que arribaron a puerto en 1564¹²⁸,

A veces también llegan artículos a Gran Canaria por causas fortuitas. Concretamente en 1560 arriba a Las Isletas el navío *San Antonio*, procedente de Santo Domingo, con una vía de agua. La avería hace posible que se descarguen, curiosamente, azúcares, procedentes de aquella planta que salió de las islas para poblar las Antillas, en cantidad de 12 cajas, esto es tres toneladas según la capacidad de aforamiento, más 87 cueros vacunos, todo tasado en 2.162 partes propiedad de dos vecinos: 1.461 para Antonio Báez y 701 para Juan Alvarez de Abreo¹²⁹. Son sin lugar a dudas el producto de una compañía celebrada entre dos socios según se señala por la división de partes, que venía consignada por su retorno a Sevilla tal como constaba en el seguro.

Por causas similares, en este caso con temporal, toca puerto canario un navío que trae desde Santo Domingo y del general Antonio de Agay para Su Majestad ciertos avisos, al igual que para los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla. En este caso lo que se importan son registros oficiales, y es por ello por lo que se pide al go-

127. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 771, fol. 233 r.

128. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 824, fol. 151 r.

129. A.H.P.L.P., Alonso Hernández, núm. 789, fol. 84 r.

bernador de Gran Canaria, para que estos negocios se resuelvan con brevedad, les mande despachar navío ¹³⁰.

Aunque generalmente lo que se obtenía con los géneros canarios no recalaba en la Isla es fácil pensar qué artículos se lograban con ellos: oro, plata, corambre, perlas y ámbar, según se desprende de la documentación manejada.

Finalmente señalar que al igual que salen esclavos negros con destino al Nuevo Mundo, tal como ya se ha visto, llegan bien de manera directa o por vía sevillana esclavos indios. Su presencia en Gran Canaria viene justificada por el papel que jugó como base de aprovisionamiento y escala obligada en el paso de los navíos, tanto de los que iban como de los que regresaban de Indias. Algunos indígenas americanos se encuentran desde muy pronto en las islas, teniendo constancia de ellos para Gran Canaria hacia 1527, año en que encontramos al indio Juan de España trabajando en el ingenio de Telde, propiedad de Cristóbal García del Castillo ¹³¹.

Esto da pie para afirmar que a pesar de la política indigenista de Isabel la Católica y la lucha por la libertad de aquellos indígenas que llevaron a cabo los dominicos, los indios, si no abiertamente, al menos de manera incierta, engrosaron las filas de los esclavos vendidos en el mercado isleño. De ellos muy poco sabemos, pues apenas se indica su lugar de origen. El archivo de la Inquisición nos proporciona un caribeño y los libros de bautismos del Sagrario, amén de otros, nos ofrece un cacique de la Nueva España ¹³².

En los años tratados hemos tropezado con cuatro indígenas de las colonias castellanas, puestos en venta por vecinos que a su vez los habían comprado a mercaderes y gentes del mar; algunos poseen marcas en donde se podían leer el nombre de su antiguo dueño, en alguna ocasión un sevillano, lo que permite suponer su paso por la bulliciosa ciudad andaluza.

Igual que llegan indios hispanos llegan portugueses, especialmente de Brasil, puestos en venta por un mercader lusitano vecino de Lisboa y morador en Brasil. Tienen estos la particularidad de ser bozales, es decir, recién llegados de aquellas tierras y no hablar otra lengua que la suya propia ¹³³. Estos últimos datos nos ayudan a confirmar junto con E. Vila la existencia de un continuo y abundante tráfico entre

130. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 819, fol. 63 r.

131. LOBO CABRERA, M.: *Grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1979, pp. 38-40.

132. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, p. 208.

133. A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 759, fols. 279 r y 280 r.

Portugal y sus colonias que tenía su base de aprovisionamiento en las Islas Canarias¹³⁴.

Gravámenes

Todos los productos que salían de la Isla y mantenían el tráfico indiano pagaban ciertos derechos, a pesar de que en 1497 se otorgara total franquicia a favor de este comercio, reiterada a su vez en 1501¹³⁵. En el archipiélago se intentó cobrar impuestos y de hecho se inició al menos en 1534, pues desde 1518 las islas habían quedado exentas por la orden de Carlos I que señalaba a los arrendadores, almojarifes y otros de las Islas Canarias que no llevaran derechos a los maestros, mercaderes y navegantes de Indias de las cosas que se compraran y cargaran en las Islas¹³⁶. A partir del año 34 los exportadores tuvieron que abonar ante el almojarife el derecho de dos y medio por ciento por derechos de salida, tal como se desprende de los documentos. En febrero del 66 se pagaban de derechos por 50 pipas de vino, que aforadas costaron 11 doblas cada una, 7.700 maravedís¹³⁷.

Otras veces, estando ya el Juez de Registro establecido en La Palma y siendo obligados los maestros a dar fianzas de que los navíos tocarían en aquella isla y tomarían registro para de allí encaminarse a Indias de donde debían traer testimonio; algunos exportadores se obligaban de que los maestros cumplirían todo, y si así lo no hacían ellos pagarían los derechos de almojarifazgo a cumplimiento del 6 % y no del 2,5 % que era lo que se pagaba para Indias¹³⁸.

El otro impuesto era la avería, considerada como seguro marítimo¹³⁹, que se empezó a cotizar, no desde que se ordena que las naves regresen en conserva a Sevilla, sino desde mucho antes. Efectivamente la primera ocasión en que aparece registrada que se cobró la avería fue en 1521, en que el Rey ordena que las expensas de la armada se costeasen mediante un impuesto sobre todos los buques, mercaderías y metales procedentes de América o Canarias, a consecuencia de la captura que habían hecho los franceses de varias cara-

134. VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, "II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)", Sevilla, 1979, p. 286.

135. PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 49.

136. *Ibid.*, p. 20.

137. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 775, fol. 570 r.

138. *Ibid.*, fols. 280 r y 348 r.

139. PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 48; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 156.

belas¹⁴⁰. Esta primera armada fue disuelta, al parecer, en 1525, pero se creó de nuevo en 1528¹⁴¹.

En Gran Canaria los comerciantes y viajeros empezaron a satisfacer este gravamen desde aquellas fechas, pagando desde el momento en que cargaban los navíos de mercancías, con lo cual no se justifica la afirmación que se hace de que pagaban sólo por la protección de vuelta; Solórzano en su *Política Indiana* asevera nuestra idea al decir que este impuesto cobraba a prorrata tanto de las mercancías y demás cosas que se llevaban y traían¹⁴². Todo ello nos puede permitir hacer dos consideraciones: en primer lugar señalar que en Gran Canaria en los primeros años del siglo XVI sólo se costeaba este impuesto en función de un seguro marítimo celebrado entre exportadores y maestros de barcos que abarcaba no sólo a los productos enviados a Indias sino a los remitidos a todos los puertos europeos. En estos años, por ejemplo, el valor del interés que se pagaba por avería ascendía a un 6 % del total del flete. Así por 4.000 maravedís de flete por tonelada se pagaban 269 por avería¹⁴³. En segundo lugar cuando se estipula que los barcos regresen en conserva a Sevilla el interés asciende a 12,5 %¹⁴⁴.

En conclusión podemos señalar: que no se puede afirmar que la tasa de impuesto no excedía del 1 %^{144 bis}, porque la fluctuación de éste variaba bastante, y además porque no existía una tasa fija, sino que se pretendía obtener un porcentaje sobre el valor de las mercancías, que variaban según hubiesen sido los gastos. A ello añadir que en los primeros años del XVI los exportadores pagaban cierto interés a los maestros para asegurar el daño o pérdida que pudieran sufrir las mercancías durante la navegación.

III.—EMIGRACIÓN

Sobre la participación de los canarios en general en la población, colonización y cultura de América se ha escrito bastante¹⁴⁵, mientras

140. HARING, H. C.: *Op. cit.*, pp. 87-88.

141. *Ibid.*, p. 89.

142. SOLÓRZANO, J. de: *Política Indiana*, Madrid, 1647, libro VI, cap. IX, p.º II.

143. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fol. 333 r.

144. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 774, fol. 444 r.

144 bis. HARING, H. C.: *Op. cit.*, p. 88.

145. Entre los diferentes autores que se han ocupado del tema tenemos: BONNET REVERÓN, B.: *América, espacio vital de nuestro archipiélago*, La Laguna, 1943; MORALES PADRÓN, F.: *Colonos canarios...*, art. cit.; *El desplazamiento a las Indias desde Canarias*, "El Museo Canario", Las Palmas, 33-36, 1950, pp. 1-24; PÉREZ VIDAL, J.: *Art. cit.*

que a la emigración grancanaria le ha dedicado mayor atención la profesora Borges ¹⁴⁶. En estos trabajos se han puesto de relieve los isleños que ayudaron en la conquista y los que participaron en la fundación de nuevas ciudades. Igualmente se ha hecho hincapié sobre todos aquellos pobladores que pasaron o embarcaron por Canarias, sin en realidad ser isleños, según lo que se entiende por tales. Un caso curioso en este aspecto y que ha llevado a confusiones, es el del capitán y maestre de nao Antón López de Aguiar, que prestó especiales servicios en la expedición de don Pedro de Mendoza al Río de la Plata ¹⁴⁷, a quien se le adjudica la vecindad grancanaria y es considerado como isleño, cuando en realidad es portugués y vecino de la isla Tercera ¹⁴⁸. Esta filiación, es posible, que se halla hecho por cuanto avitualló en Gran Canaria el navío *Santa Catalina* con mercaderías, gente armada y pasajeros, y además por el contacto mantenido con el clérigo y capellán perpetuo de la catedral de Las Palmas, Juan López de Fonseca, quién le dio 60 doblas de oro a cambio de la venta que le hizo de parte de la nave y de sus ganancias; fue también Fonseca testigo y albacea suyo a la vez que intervino en los disturbios de la región platense ¹⁴⁹.

Mientras, se ha descuidado el papel que jugaron todos aquellos, que sin ser isleños tomaron el puerto grancanario como punto clave para dirigirse a Indias, especialmente los portugueses y andaluces, y el modo como contrataban su pasaje. A estos aspectos son principalmente a los que nos vamos a referir.

Aunque los documentos no son demasiado ricos en el caso de la emigración nos permite, sin embargo, sacar algunas conclusiones.

El primer punto a considerar es la preferencia que tienen los emigrantes por el puerto de Santo Domingo en La Española, confirmada por la carta que en 1545 envían los oidores de la Audiencia de Santo Domingo al Consejo de Indias, en donde explican que el mayor socorro que se les hace proviene de Canarias ¹⁵⁰ y por la capitulación que firma en Madrid el vecino de Gran Canaria, Francisco de Mesa, para fundar un pueblo en Monte-Cristo ¹⁵¹, puerto frecuentado asiduamente en el tráfico de mercancías.

Le sigue en importancia el Nombre de Dios, a donde en 1534 se

146. BORGES, A.: *La región...*, art. cit.; *Las primeras...*, art. cit.

147. BORGES, A.: *La región...*, p. 246; *Las primeras...*, p. 51; *Notas para un estudio sobre la proyección de Canarias en la conquista de América*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 20, Las Palmas-Madrid, 1974, pp. 255-257.

148. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 749, fol. 86 r.

149. BORGES, A.: *Las primeras...*, p. 51.

150. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, t. I.

151. C.O.D.O.I.N., t. XXXII, pp. 110-117.

dirigen un buen número de personas que conciertan su pasaje con los vecinos Bartolomé de Mújica y García de Mújica, partícipes en la fundación de aquel lugar¹⁵²; por último tenemos como lugares de destino los mismos puertos citados para el comercio; consiguen su propósito enrolándose en gran medida en las flotas que tenían por destino el Río de La Plata, Nueva España, Santa Marta y Cartagena, completando, a veces, la tripulación y la hueste.

En segundo señalar que muchos de estos emigrantes y pasajeros no son isleños sino gentes procedentes de Portugal, posiblemente muchos de ellos judíos, y Castilla —andaluces y castellanos—, aunque tampoco falta algún que otro valenciano e incluso flamenco.

A estos dos aspectos se une que mientras muchos pasajeros pasan a residir definitivamente en las nuevas tierras, llevando con ellos su familia y herramientas de su oficio, otros, es posible, que realicen el viaje por un motivo puramente comercial, ya que al igual que pagan el transporte por su persona lo hacen por las toneladas que llevan en productos y mercancías de diversas suertes¹⁵³.

Entre estos casos nos encontramos con muchos andaluces, algunos de ellos embarcados en Sevilla, que por perder el barco en Gran Canaria durante la escala o porque el maestre había ocupado su plaza con otro pasajero se quedan en tierra contratando su transporte con otro maestre. Son estos vecinos de Granada, Loja, Baeza, Sevilla, Huelva, etc., que en compañía de toledanos, salmantinos y otros castellanos se dirigen al Nuevo Mundo para desempeñar allá sus oficios de herreros, zapateros, calceteros y gorreros.

Los que van en doble misión son casi todos vecinos, e incluso un clérigo, que trafican con vinos, harinas y quesos, aunque tampoco faltan los que desde aquí habían formado compañía artesanal para granjear los maravedís que llevaban más lo que pudieran adquirir ejerciendo su oficio, de modo que de su producto se pudieran sustentar y obtener ganancias. Estas asociaciones se celebraban por cuatro años, los primeros después de empezar a residir en Indias¹⁵⁴.

En ocasiones algunos de ellos vuelven a Gran Canaria para continuar sus actividades comerciales, como por ejemplo, el mercader Juan de Rojas, hijo del bachiller Hernando de Rojas, partícipe en la fundación y poblamiento del Nombre de Dios¹⁵⁵ que en 1564 salía por fiador de otro pasajero que había regresado de Santo Domingo¹⁵⁶.

152. BORGES, A.: *La región...*, p. 257.

153. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fols. 181 v, 183 r, 335 r, 336 v, s. f.

154. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 779, fol. 219 r.

155. BORGES, A.: *La región...* pp. 257-259.

156. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 824, fol. 151 r.

Las condiciones en que estos hombres hacen y pagan su pasaje, en común acuerdo con el maestre del navío, merecen especial atención por la variedad que presentan. Lo más corriente es que paguen cierta cantidad de maravedís —3.150 en 1522—¹⁵⁷, 6.750 en 1537¹⁵⁸ y 10.400 en 1565¹⁵⁹, con derecho a comer y beber durante el viaje al igual que la triplación, aunque, a veces, tan sólo se les da agua, sal y leña¹⁶⁰. Estas cantidades lo usual es que se paguen en el puerto de destino, en pesos de oro de minas de valor similar al castellano, es decir 450 maravedís, a excepción de algunos contratos en donde el maestre requiere parte del billete antes de partir y el resto al final del viaje.

Al contrario cuando realizan la travesía con mercaderías para negociar no pagan el pasaje por persona sino por tonelada, incluyéndose en el precio el billete; en estos casos el coste ascendía a unos 4.000 maravedís en 1534¹⁶¹.

En otras ocasiones quien costea el viaje es un segundo, que además se obliga a mantener al emigrante durante la travesía más darle ropas necesarias tanto en mar como en tierra, a condición de que le sirvan en el barco y en el puerto de destino durante algún tiempo —cuatro años suele ser lo corriente—, más darle la mitad de lo que llegara a tener y haber por parte en las entradas que se hicieran, por ejemplo el Río de la Plata, en tierra adentro¹⁶². Con esto el prestamista realizaba un buen trato a cambio tan solo de poner en la otra orilla a un nuevo conquistador y poblador. En concreto estos ejemplos llaman poderosamente la atención por el hecho de que en la Península se hacía difícil reclutar la hueste, mientras que en la Isla los expedicionarios no sólo pagaban para poder emigrar sino que llegaban a contratarse en condiciones desventajosas con respecto a la otra persona.

Si el emigrante es cualificado en alguna actividad artesanal tanto mejor, pues así el que lo lleva a su costa consigue durante cierto tiempo oficial para su tienda¹⁶³. Otros, a veces, se comprometen a pa-

157. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 762 r.

158. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 19 v.

159. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 825, fol. 234 r.

160. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, fol. 68 v.

161. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fols. 181 v, 333 r y 335 r.

162. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 521 r.

163. Un zapatero se concertaba con el vecino de Cifuentes, Hernando de Encina, para que lo llevara a su costa a Nueva España; a cambio se obligaba a servirlo en su oficio durante un año, siempre que aquél lo mantuviera. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fols. 18 r y 141 r.

garle en Indias el costo al contado o a trabajar para ellos unos dos años ¹⁶⁴.

También tenemos a los que encuentran un buen medio para emigrar, el enrolarse en los barcos como marineros o grumetes, sirviendo en ellos sin provecho alguno, a cambio tan sólo de que los lleven al puerto de destino del navío.

No todos estos emigrantes iban solos y en tan malas condiciones, sino que al gozar de mayor solvencia económica alquilan cámaras en el navío para ellos y sus criados ¹⁶⁵.

Otros vecinos ven también la posibilidad de emigrar al colocarse como servidores de algún personaje que había recibido algún cargo para desempeñar en el Nuevo Mundo. Era esta la situación del que había sido abogado de la Audiencia, licenciado Diego Fermoselle del Corro, que una vez en La Española llama a su mujer doña María Peraza. Esta se concierta con un matrimonio para que la acompañe en su servicio y esté con ella en Santo Domingo un año, pagándole a cambio 20 doblas que entregó por su pasaje y 10 que les daba por darle la mujer el pecho a una hija suya ¹⁶⁶.

También emigran familias completas por cuenta propia, como por ejemplo, un matrimonio palmero que lleva con ellos a sus tres hijos, dos cajas, una cama y todo su matalotaje; pagan el billete con una esclava mulata valorada en 45 ducados. Esta familia es el ejemplo clásico del afán de éxodo que dominaba a los isleños, puesto que no llevaban destino fijo, tanto les daba Santo Domingo, como Santa Marta o Cartagena ¹⁶⁷.

El equipo que estos pobladores llevaban a las nuevas tierras, que se iban a convertir en breve en sus residencias definitivas, era muy poco, o al menos así lo dejan entrever los documentos, consignándose casi siempre el matalotaje y algunos bastimentos como podían ser una cuarto de bizcocho, un barril de vino y otro de «gofio» ¹⁶⁸. No obstante en casos excepcionales el ajuar resulta más rico, como el que consigna Juan de Móxica ¹⁶⁹, variado en ropas y armas, o Catalina de Molina, vecina de Granada, pasajera que había embarcado en Sevilla y que al perder su barco describe lo que en él llevaba ¹⁷⁰.

164. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 779, fol. 286 r.

165. Un vecino de Baeza se dirige a Santo Domingo en estas condiciones. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 149 r.

166. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 808, f. r.

167. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 818, fols. 319 v y 321 r.

168. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 825, fol. 234 r.

169. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 809, s. f.

170. Por el ajuar de ropas, mercancías y bastimentos que llevaba esta pasajera, nos ha parecido oportuno describirlo. Cargó en la nao de Jerónimo Santana para ir a Nueva España lo siguiente: una caja de ropas de seda y paños, 2 cajas con piezas

Igual que Gran Canaria en general y Las Palmas en particular, es una zona en donde confluyen gentes que tienen sus miras puestas en la otra orilla atlántica, es también lugar a donde aportan personas que procedentes de la Península con destino a Indias cambian de parecer y se quedan en la Isla, buscando en ella quién los sustituya en el viaje. Concretamente sucede esto en la expedición de Cristóbal Frías de Marañón, capitán de la armada de don Pedro de Mendoza, de quien se cuenta según testigos que hubo desertiones y tuvo que rehacer la hueste en Gran Canaria¹⁷¹. Efectivamente algunos de sus hombres desertaron en el puerto isleño. Dos de ellos venden sus yeguas, armas, aparejos, pasajes, mantenimientos y flete de dos cajas, dos maletas y dos sacas de lona llenas de paja a dos vecinos de Gran Canaria, Antonio de Orerio y Cristóbal de Serpa, por 102 doblas de oro¹⁷². Serpa había sido conquistador de Gran Canaria, y al igual que él algunos de sus familiares contribuyeron al poblamiento indiano.

Los aspectos comentados y estudiados tanto en este apartado como en los anteriores sólo han pretendido acercar al estudioso a la realidad que vivió el isleño en su relación con el mundo americano, bien como comerciante, exportador, expedicionario o poblador, sin pretender hacer estadística alguna, bien que estas tanto con fuentes bibliográficas como documentales del Archivo de Indias ya se han hecho, tan sólo quisiéramos llamar la atención del historiador con respecto a los Archivos de Protocolos canarios, fondo poco trabajado para estudiar este gran apartado de la Historia Canaria, en donde se encuentran abundantes noticias que informan de las relaciones canario-americanas a través de los parientes de los ausentes en Indias que quedan en la Isla a cargo de sus bienes.

de holanda, ruanes y presillas, 1 sombrero de terciopelo bordado de oro, 2 colchas blancas, 2 almohadas negras llenas, una esclava blanca, Catalina, y muchas joyas; 1 cofre con una cofia de oro y 1 cordón con 12 cuentas de oro; un tocino y medio, media docena de tollos, una docena de pescados y una espuerta de fruta seca y otra de higos; un cofre de Flandes con muchas cosas y joyas de valor.

Asimismo declaraba que traía para meter en la nao, en un barco por el río de Sevilla, muchas más cosas, pero que el maestre no lo había querido recibir. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, f. 98 r.

171. BORGES, A.: *Notas...*, pp. 243-244.

172. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 749, fol. 163 r.