



**VASCOS EN EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO:
LOS NAREA**

MANUEL LOBO CABRERA

Algunas familias de origen vasco se asentaron en el Archipiélago desde los primeros momentos posteriores a la conquista. Los naturales de Vizcaya constituían una minoría muy cualificada compuesta por marinos, mercaderes y artesanos de la madera principalmente¹, aunque tampoco están ausentes los artistas, pues dos de ellos fueron los artífices de la construcción de la catedral de Canarias en el Quinientos². Salvo la participación de los 200 ballesteros de Michel de Muxica en la conquista de Gran Canaria, la presencia vizcaína en la Isla es algo tardía. A pesar de ello algunos de los miembros de esta colonia llegaron a ocupar puesto de relevancia en el regimiento, en la Iglesia o en otras actividades.

Una vez en las islas, utilizaron éstas como cabeza de puente para sus relaciones con América, bien como emigrantes o como marinos y comerciantes. Primeras y segundas generaciones embarcaron hacia el Nuevo Mundo en busca de nuevos negocios y aventuras. No en vano desde 1492 proporcionaron embarcaciones. Igual que en Sevilla, una pequeña colonia vasca que se relaciona con América bien como maestros de navío, como mercaderes y como banqueros, tal como los Arbieta o los Utrera³, en Canarias tenemos algunos ejemplos significativos.

Nuestra intención es circunscribir esta aportación al estudio del siglo XVI y a Gran Canaria, por razones obvias, a causa de la desintegración territorial, impuesta por la geografía.

En general y en relación al tráfico indiano los vascos destacaron principalmente como marinos, maestros y hombres del mar, pero no como mercaderes, aún cuando muchos de ellos a la vez que realizan las tareas propias de su oficio, se interesan por las transacciones comerciales, actuando bien como factores o como encomen-



deros llevando y trayendo mercancías de Canarias a las Indias y viceversa.

La relación de los vascos con el mar es una constante vital. Por ello no es extraño encontrar hombres naturales de Vizcaya y Guipúzcoa como navegantes y marinos en Canarias, con el objeto de emprender la singladura atlántica, pues es sabido que gran parte de las naves que hacen la citada travesía son de fábrica cantábrica. Estos hombres dominan perfectamente su oficio, conocen las naves y las rutas. Los que hallamos inmersos en el tráfico son principalmente maestros, contramaestres y marineros, aunque tampoco faltan grumetes y aprendices de oficio que se enrolan para trabajar en las naves. Esta argumentación la confirma Chaunu cuando indica «es el Norte entero, quién, con sus pescadores, sus marinos, sus pilotos, sus técnicas, sus barcos, sus aparejos, sus armas, sus municiones, cosas todas de las que es excelente productor, participan en las armadas reales, permitiendo de tal modo a Sevilla continuar su comercio»⁴. Algo similar reseña el diplomático veneciano A. Navajero en 1524 «Los vascos salen mucho al mar por tener muchos puertos y muchas naves construidas con poquísimo gasto, por la gran cantidad de robles y de hierro que poseen; por otra parte, la poca extensión de la región y el gran número de gente que la habita les obliga a salir fuera para ganarse la vida»⁵. Pero no sólo a Sevilla favorece la pericia de estos hombres, sino también a Canarias. Gran Canaria se sirve de los vascos para continuar y potenciar su comercio con las Indias. Desde muy pronto hallamos maestros de navíos surgiendo con sus naves en las Isletas, bien para llevar mercancías a las Indias como a otras partes. En 1531 comparece ante escribano el vecino de Bilbao, Martín de Vega, maestro del navío *La Magdalena*, apoderando a un sobrino suyo, Martín de Agurto, residente en Méjico, para que le cobrara una deuda⁶.

También utilizaron la Isla otros vizcaínos para enrolarse en ella en naves que tenían por destino el Nuevo Mundo, o pasar en ellas como pasajeros. Otros se contratan como pilotos y los hay que incluso actúan como prestamistas, adelantando dinero para fornecer naos. Algunos, los menos actúan como mercaderes llevando y recibiendo mercancías para vender en Indias. Otros vascos, con cargos en la Isla, tanto en la administración como en la Iglesia, sienten atracción por el mar y los negocios y como tales actúan en el comercio canario-americano.

Como señores y miembros de la tripulación de las naves destacan los capitanes, maestros y pilotos. Entre los capitanes con cargo en una nao es de señalar a Martín del Puerto, vecino de Portugalete, capitán y señor de la nao *Nuestra Señora de los Remedios*. Este se halla en Gran Canaria entre 1571 y 1572 haciendo viajes a Indias. En agosto de 1571, en compañía de otro vasco, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, quizá pariente de Ortuño de Bilbao la Vieja, relacionado con los comerciantes burgaleses los Ruiz⁷, se compromete a sacar a paz y a salvo al mercader flamenco Arnaldos de Vandala, quién había fiado en el registro a Martín del Puerto como maestre del navio *La Trinidad*⁸. Sin embargo el vizcaíno no iría en la citada embarcación, una zabra, barco propio del norte, que utilizaba indiscriminadamente remos y velas, con un porte entre 20 y 60 toneles⁹, puesto que dos años más tarde da poder a Pedro de Montoro, maestre nombrado por la contratación de Indias de la Isla, para que pudiera cobrar los fletes, averías y otras cosas, entregar la mercancía recibida por el como su maestre, en Indias, conforme a los conocimientos, y fletarla y venderla por los precios que le pareciera¹⁰. Esta zabra fue fletada al gobernador de Jamaica, a su paso por Gran Canaria, Hernán Manrique de Rojas, para recibir en ella carga y pasajeros para ir a Jamaica, a los puertos de Maymora y Caguaya, por precio de 925 ducados¹¹. Por las mismas fechas, septiembre de 1571, figura como señor de otro navio, la nao *Nuestra Señora de los Remedios*, nombrando como maestre de la misma al vecino de Las Palmas, Valerio Calderina, y dándole poder para fletarla junto con él y con su acuerdo para Cuba y otras partes de las Indias, obligándose a pagarle por su trabajo, de ida y vuelta a España, además de la comida y bebida, 160 ducados y dos soldadas por el regreso¹². Después del citado nombramiento, ambos, vasco e isleño, comienzan a fletar la nao a vecinos y cargadores para llevar mercancía a las Indias. Entre noviembre de 1571 y marzo de 1572 comienza a hacer los preparativos para dirigirse a Nueva España y Cartagena, contratando personal y recibiendo carga. En enero de 1572 Martín del Puerto contrata los servicios de un gaditano, vecino del Puerto de Santa María, para que fuera en la nao como calafate, carpintero y marinero, hasta Cartagena y otras partes de Indias y volver a España, por precio de 2,5 soldadas en el viaje de ida y otras tantas en el de vuelta¹³, y en marzo se concierta con Andrés Delfín, estante, para que fuera en la nao como contra maestre, para hacer el mismo recorrido por precio de dos soldadas de marinero de las que cupieren



en la cuenta de la gente del navío, en cada trayecto, dándole de ventaja, además un chifle de plata¹⁴.

Las personas con las cuales fleta la nao son Cristóbal de Serpa, hermano del regidor Pedro de Serpa, de quién se obliga a llevar 30 pipas de vino, con destino a las partes pedidas por Anrique de Vanquisel, conforme a la escritura de fletamento otorgada con él¹⁵; de averías Serpa le pagó 50 ducados por 25 pipas y el flete de una tonelada antes de partir¹⁶. Asimismo recibe carga de Diego de Narváez, vecino y natural, en cantidad de 16 pipas de vino, bien acondicionadas y con cuatro arcos de hierro cada una¹⁷. También le fleta la nao en cantidad de 8,5 toneladas de vino al licenciado Gaspar González, estante, con destino a Cartagena¹⁸.

Otros negocios que realiza antes de partir para las Indias, están en relación al fornecimiento de la embarcación, así solicita un préstamo sobre la nao, flete y aparejos, de 1.600 reales, que se obliga a pagar en Indias, con su interés, tal como era habitual¹⁹, y se compromete a pagar en Indias el vino gastado en su gente y en la venta que hizo del que cargó el alguacil de la Isla Luis Gómez, que pasaba a Cartagena como mercader²⁰.

Como señor de nao figura también el vizcaino Domingo de Olarte, vecino de Bilbao. Este conecta con Gran Canaria en varias ocasiones para sus negocios marítimos y mercantiles. En 1571 se le otorga licencia por la justicia y regimiento de la Isla y por el juez de registro de la misma para sacar para Indias, en la zabra *La Trinidad*, con registro a Jamaica y otras partes cierta cantidad estimable, de mercaderías de cajas de vidrio, herrajes, hierros, lienzos, angeos, paños y otras cosas; de las mismas vende al señor don Francisco Manrique de Lara, comendador de Santiago, veedor y factor por su majestad en Indias, parte de ellas por valor de 668.278 maravedís, a entregar en Jamaica, y el resto para él. Las mercancías vendidas irían a riesgo de Olarte, tanto hasta la isla caribeña como al Nombre de Dios, donde entregaría a Manrique su parte, ganando en ello el 100% de ganancia y riesgo²¹.

Años más tarde, en 1574, como señor de la nao *Nuestra Señora de Begoña*, daba poder al piloto de la misma para que pudiera fletarla para la parte de las Indias que quisiera y para recibir carga de vinos y otras mercaderías tanto en Gran Canaria, como en Tenerife y La Palma²². A pesar de los poderes otorgados Olarte viajó en la nao como maestre, pues un año después, el vecino Adán González, zapatero y mercader, daba poder a dos vecinos de Méjico





para recibir de aquél 10 pipas de vino que había enviado en su nao²³.

Con similares características se halla en Las Palmas en 1588 Domingo Sabando, señor, capitán y maestre del navío *San Juan Bautista*. Este como responsable de su embarcación concierta flete con varias personas tanto para llevarlas a Indias como pasajeros como recibiendo mercancía para llevar a San Juan de Ulúa en Nueva España. En febrero de 1588 lleva a seis personas, una viuda con sus cuatro hijos y un hombre que va en su compañía, con sus cajas, matalotaje, y vestuarios, dándoles durante el viaje agua y leña según costumbre, y una cámara para que fueran recogidos, por precio de 14 ducados cada uno²⁴. Para este viaje se habilita en Gran Canaria de algunos bastimentos, como vinagre, almendras, aceitunas y pasas que compra al vecino de Telde Jusepe Hernández, a quien se obliga a pagarle en Nueva España²⁵.

Un año después Sabando, figurando como vecino de Sevilla, vuelve a recoger pasaje en Gran Canaria para llevarlo a Nueva España, como un hijo de Bartolomé Pérez, que va a reunirse con un hermano suyo, racionero de la catedral de Mérida, en la provincia de Yucatán²⁶.

En otros cargos dentro de las naves, como pilotos, figuras claves en la navegación, también figuran los vascos, quienes se conciertan con vecinos de las islas para ir como tales a Indias. Entre ellos tenemos a Juan de Urquiza, piloto examinado de la carrera de Indias. Este se halla en Las Palmas en 1569, y en agosto da poder a un procurador para que comparezca ante el licenciado Linares, juez de la contratación de Indias y presente su título de piloto examinado por la Casa para que se opongá al pilotaje de la nao *Santiago*, que estaba recibiendo carga para Indias, y se le admita por tal²⁷. Por esta razón es contratado por el vecino Adriano de Padilla, señor y capitán de la citada nao, socio del adelantado de la Nueva Andalucía Diego Hernández de Serpa²⁸, quien a la larga llegaría a convertirse en factor real de La Margarita. El viaje de Urquiza sería hasta Santo Domingo y regresar a España, por precio de 350 ducados, que aumentaría hasta 450 si la nao seguía hasta Honduras y Nueva España²⁹. Este viaje se realiza asimismo gracias al crédito facilitado por otro vasco, Bartolomé de Aguirre, quien presta a Adriano de Padilla 800 reales para despacho y aviamiento de la nao³⁰.

En otra expedición realizada por Adriano de Padilla en 1571, para cumplir con la compañía realizada en Las Palmas con el Ade-

lantado de la Nueva Andalucía, vuelve a contar con los servicios de otros vizcaínos, entre ellos Juan de Arriola, aprendiz de calafate y carpintero³¹.

Otros capitanes y maestros de navíos vascos que parten o toman Gran Canaria como escala en sus viajes son Juan Martínez de la Riva, vecino de Bilbao³², Juan de San Juan, vizcaíno, vecino de Sevilla³³ y Juan Martínez de Amigo³⁴.

Vascos son también algunos de los miembros de las armadas de conquista que pasaron por Gran Canaria camino de las Indias, como la del Adelantado de la Florida don Pedro Menéndez de Avilés, que otorgan sus escrituras en Las Palmas³⁵. Del mismo modo tenemos otros que se contratan como grumetes y artilleros, tales como Juan de Artega y un tal Arana, natural de Aranda, en Vizcaya³⁶. Este último reclama su sueldo, por cuanto viniendo en la flota en donde iba por general don Antonio Manrique, se le dejó en la Isla cuando fue a un barranco a cortar cañas y varas para ruedas, bombas y otras cosas necesarias.

Por último tenemos a los pasajeros que parten de Gran Canaria con destino a Indias, y que reciben dinero prestado para realizar su viaje. Entre estos tenemos algunos naturales de Vitoria y Bilbao. Jerónimo de Avalos, natural de Vitoria, se obliga a pagar al residente Pedro de Espíndola 40 ducados, por otros que recibió prestados en dineros de contado, en el Nombre de Dios³⁷. Jerónimo de Ugase, vecino de Bilbao, se obligaba también a pagar al maestro de un navío 27,5 ducados por el flete de su persona y matalotaje hasta Cartagena³⁸. Igual cantidad debía pagar también el vizcaíno Miguel de Aldas³⁹; Vicente de Galarza hacía un reconocimiento de deuda de 150 reales que le habían prestado para ir a Indias⁴⁰.

En cuanto al comercio, aunque esta actividad no es su fuerte, también participan, tanto los transeúntes como los residentes en razón de su cargo. José Díaz de Gobeo, natural de Vitoria, negocia con vinos isleños⁴¹, y el doctor don Luis Ruiz de Salazar y su hermano Diego hacen lo mismo. En 1586 Diego consignó 79 pipas de vino a La Habana y de lo procedido se compraron 1.378 cueros vacunos, que encaminaron a Vizcaya para que de lo que de ellos resultase se invirtiera en rentas y en otros fines por ser ellos naturales de aquella región⁴².





Los Narea

Los primeros miembros de esta familia que llegan a Gran Canaria lo hacen como constructores. El primero es Martín de Narea, casado con Ana de Escalona, naturales de Güesta, en la provincia de Vizcaya. Martín trabaja en las obras de la catedral de Canarias como maestre mayor al menos desde 1551 y lleva a cabo el plan previsto por su antecesor Juan de Palacios, estando al frente de las obras hasta 1564, en que fallece⁴³. Pedro, sobrino del anterior, trabajó primero como aparejador y luego como maestre de cantería y maestre mayor de la misma obra; era igualmente natural de Vizcaya, pues había nacido en la puebla de Aulestia. Se había formado en Sevilla, donde trabajaría con su tío, de ahí la semejanza e imitación de las bóvedas y arcos de la catedral de Canarias con la magistral sevillana. En Gran Canaria casa con Catalina Ramírez, vecina de Telde, de quien tiene cinco hijos⁴⁴.

Los descendientes de ambos artifices no sintieron, al menos nosotros no lo conocemos, inclinación por la profesión de sus progenitores. Dos hijos de Martín de Narea y uno de Pedro participaron activamente en el comercio canario-americano, bien como transportistas y marinos o como encomenderos y negociantes. Eran éstos Juan y Diego. El primero tanto lo vemos figurar como maestre de navío y nao y asimismo como capitán, a la vez que realiza distintas transacciones. Diego también participa como maestre de nao, hasta que decide dedicarse a los negocios como mercader y fija su residencia en Sevilla.

A partir de 1569 Juan va a ser una figura asidua en los viajes transatlánticos. En esa fecha ya figura como maestre, capitán y señor del navío *San Sebastián*, cuyo destino era La Habana. Al tiempo recibe carga de vinos, vinagre y cordobanes, y se convierte en el encomendero de los cargadores, comprometiéndose a vender la mercancía e invertir su producto en plata y oro ensayado, percibiendo por su trabajo el 6% de encomienda⁴⁵. También negocia por su parte y así para ayudar al cantero Manuel Pérez, que desea pasar a Cuba, le entrega 325 peruleras llenas de vino, para que pueda pasar como mercader⁴⁶, tal como estaba previsto en la legislación, al permitir solamente ir sin licencia a los mercaderes y factores que fueran inexcusables⁴⁷. Al año, en 1570, ya Juan de Narea estaba de vuelta, pues en esa fecha uno de los cargadores anteriores, Baltasar de Villalta le reclamaba la hacienda producida por sus mercancías⁴⁸,

y a la vez se le daba poder para recibir lo que hubiera consignado y lo empleara según su orden conforme a una memoria⁴⁹.

En enero de 1571, hace operaciones semejantes, ahora como maestro de la nao *San Antón*, cuyo destino era igualmente La Habana, recibe de Francisco de Medina 14 tercios de vino, en encomienda, con el mismo interés, el 6%, con orden de que si en Sevilla no hallara orden suya empleara lo obtenido en lo mismo que él haría con sus dineros, lo que indica que se apoyaba en su actividad marinera para mercader en paños, aceite y otras cosas necesarias y de buena venta en la Isla⁵⁰. Con el cedacero Pedro Hernández celebra compañía en la misma fecha; en esta sociedad aquél pondría la mercancía y Narea el trabajo, llevando por el mismo un tercio de las ganancias. En esta ocasión los artículos que lleva para negociar no son vinos, sino hilos, 2.950 legallos, tijeras, peines, antojos, cintas, azafrán y otras mercaderías⁵¹. Esta vez, como tal socio, Narea se compromete a traer el empleo consigo, registrado en oro, plata y otras cosas hasta Sevilla, donde daría cuenta de todo.

Al tiempo que negocia recibe mercancías de otras personas para llevarselas a Indias, cobrando los fletes, así toma carga del sastre Pedro Pérez⁵², de Miguel Alonso Castillejo⁵³ y de Agustín García Lozano⁵⁴.

Narea, cuando hay necesidad, por su pericia en el mar y sus conocimientos adquiridos por la experiencia, es requerido para trasladar oficiales al Nuevo Mundo. En 1574, a punto de realizar otro viaje a La Habana, ahora en el navío *San Mateo*, es solicitado para trasladar a Cartagena al doctor Mejía, gobernador nombrado para aquella plaza, después de haber estado al frente del juzgado de Indias de Tenerife, para hacer la residencia de don Francisco Bahamonde de Lugo, su antecesor en el cargo⁵⁵. Este navío el *San Mateo*, era también propiedad de Narea, con lo cual por los continuos cambios de embarcación, podría deducirse que los mismos los vendía en Indias o en Sevilla, obteniendo en tales transacciones pingües beneficios. Como maestro de éste último nombra al vecino Juan de Fiesco para que fuera como tal a Indias con registro, y lo pudiera administrar y regir a su nombre⁵⁶.

Narea era apreciado también por sus paisanos quienes depositaban en él toda la confianza, tal como se comprueba en los poderes que recibe, unas veces solo y otras en unión de su hermano Diego, para cobrar deudas en Indias. En 1572 lo apodera García Sánchez, el mozo, para cobrar de un mercader flamenco, vecino de la Isla, y



estante en Sevilla, lo procedido de ciertas mercaderías que le dió en La Habana para llevar a Honduras⁵⁷, y en 1574 el regidor Andrea de Argirofo se da por pagado de Narea, de un poder que le había dado para cobrar 165 ducados en La Habana⁵⁸.

En 1575 otorga su testamento Juan de Narea, muriendo ese mismo año. Por el mismo comprobamos sus negocios y relaciones. Mantenía contactos con Cartagena, Nueva España y La Habana, adonde continuamente iba patroneando navíos. A Cartagena envió un navío suyo con Juan de Fiesco, con cierta cantidad de mercaderías; a Nueva España y La Habana envió calzados y cordobanes con Pedro Pérez; su hermano Diego llevó a Indias otro navío suyo con ciertas mercaderías, de las cuales le restaba debiendo 1.300 doblas. A la vez hacía de prestamista tanto en Indias como en la Isla, así había prestado dinero en La Habana a un hijo del licenciado Cabra, y a un maestre de navío que llevaba por destino Nueva España. También registra en su última voluntad algunas partidas que había traído de Indias como cueros para un vecino de La Palma y dinero para la mujer de un vasco, residente en La Habana, Pedro de Aulestia. También comprobamos como otro hermano suyo, Pedro de Narea, se hallaba también involucrado en los negocios americanos⁵⁹.

Sus deudas y negocios los continúa su madre, Ana de Escalona, pues a partir de 1575 comienza a apoderar a algunos vecinos andaluces para cobrar lo que viniese de Indias consignado a su hijo, como al jurado sevillano Luis de Troya⁶⁰, y al escribano del cabildo de Cádiz Jerónimo de Valenzuela⁶¹. En correspondencia a estos poderes fue recibiendo determinadas cantidades, invertidas en mercancías, solicitadas por ella, así recibe en 1576 8.800 reales⁶², y 100 ducados en 1578⁶³.

Diego de Narea, su hermano, realiza una carrera similar. Comienza como maestre de navío, pues en 1571 figura como tal recibiendo mercancías en la nao *Santo Antonio*⁶⁴, y en 1582, muerto ya su hermano, es maestre de la nao capitana de la armada y flota en donde iba por capitán don Diego Maldonado de Mendoza, y por acuerdo del general recibe 250 quintales de bizcocho para provisión de la armada⁶⁵. Al tiempo es reconocido por varios vecinos como su apoderado para cobrar herencias y deudas procedentes de Indias⁶⁶, y como consignatario en Sevilla, ciudad a la que pasa a residir, como otros tantos canarios, y en donde figura como mercader⁶⁷.



De los hijos de Pedro de Narea solo Juan se dedicó al comercio y como tal parece que viajó a Indias; en 1572 figura formando parte de la tripulación, como marinero, de la nao *San Miguel*, con destino a Tierra Firme, en la flota donde iba por capitán Diego Pérez de Valdés, caballero de la orden de Santiago⁶⁸. El propio Pedro de Narea, su padre, participó en estos tratos, pues en su testamento, señala como había dado a su primo Diego de Narea la cuarta parte de una nao⁶⁹.

NOTAS

1. AZMAR VALLEJO, E. (1983): *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, p. 194.
2. LOBO CABRERA, M. (1981): *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*, Las Palmas, pp. 12-14; (1986): *Pedro de Narea, arquitecto de la catedral de Canarias*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 32, Madrid-Las Palmas, pp. 539-553; HERNANDEZ PERERA, J. (1960): *Sobre los arquitectos de la catedral de Las Palmas, 1500-1570*, «El Museo Canario», 73-74, Las Palmas, pp. 255-304.
3. LORENZO SANZ, E. (1979): *Comercio de España con América en la época de Felipe III. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, pp. 284-288.
4. CHAUNU, P. (1956-1960): *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, T. VIII, pp. 255-256.
5. Cit. por ALZUGARAY, J.J. (1988): *Vascos universales del siglo XVI*, Madrid, p. 223.
6. A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de L(as) P(almas), Cristóbal de San Clemente, nº 740, f. 314 r. Se comprometía a entregarle a su sobrino una copia del contrato en latín y otra en romance, por el cual se le debían 100 ducados.
7. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 287.
8. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f.r. Según la escritura se obliga a regresar a España con el navío.
9. CASADO SOTO, J.L. (1988): *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, pp. 118 y 132.
10. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 582 r.
11. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 439 r.
12. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 776, f. 174 v. Se comprometía a que si Calderina no regresase por su culpa le daría en Indias 20 ducados.
13. A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, nº 855, f. 30 r. El marinero y calafate se obliga a hacer todo aquello que un buen oficial debe hacer, por el precio contratado, a





sacar de lo que se ganase de fletes conforme a las soldadas de los demás marineros.

14. A.H.P.L.P., Luis Felipe, nº 854, f. 69 v. En el concierto se añade que si la nao fuere a cargar a las islas de Barlovento y a las Indias corambre, azúcar u otras mercaderías, ayudaría a cargar.

15. A.H.P.L.P., Luis Felipe, nº 854, f. 317 r. Las pipas debían ir 10 con 4 arcos de hierro y el resto sin ellos.

16. A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, nº 855, f. 28 r.

17. A.H.P.L.P., Luis Felipe, nº 854, f. 16 r. Pagaría de flete por tonelada 22,5 ducados y de averías 4 ducados, en dineros de contado, en Cartagena. Además llevaría a Narváez en la nao con su matalotaje, libre de flete.

18. A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, nº 855, f. 32 v. A éste también lo lleva libre de flete con dos cajas de matalotaje y la cama en que ha de dormir.

19. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 812, f. 39 r.

20. A.H.P.L.P., Luis Felipe, nº 854, f. 89 r.

21. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 552 r. El vizcaino por este porcentaje pagaría los costos de almojarifazgo, derecho de puertos, etc. Entre las mercaderías que le vende se encuentran paños, espejos, puñales de Durango, papel, herrajes, hachas, acero, espadas, palanquetas, camisas, ceras, sombreros, etc.

22. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 831, fs. 298 r. y 354 r.

23. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 861, f. 216 r.

24. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 845, f. 46 r. Del total del pasaje recibió en Las Palmas 54 ducados y el resto a pagar en Indias a los 15 días después de la llegada.

25. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 845, f. 97 r.; Vicente López, nº 3.130, f. 54 r. Jusepe Hernández da poder a dos vecinos de Méjico, el mercader Diego Niclán y el vecino de Gran Canaria Pedro Codina Jara, para recibir de Sabando 825 reales.

26. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 846, f.r.

27. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 828, f. 728 r.

28. BLANCO MONTESDEOCA, J. y LOBO CABRERA, M. (1979): *Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana(1977)», Las Palmas, T. I, pp. 119-132.

29. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 828, f. 725 r. Se pone como condición que si la nao se vendiere en cualquiera de las partes citadas, quedaría libre pagándosele lo acostumbrado.

30. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 828, f. 807 r. Estos, invertidos en mercadería a cuenta de aquél, se le devolverían en Indias con sus ganancias.

31. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 811, f. 299 v. y 300 r. Este iba como aprendiz del carpintero y calafate Francisco Hernández, vecino de La Española, quién se había concertado con Padilla y sus socios para ir a Indias, por la vía de Guinea y Magarabomba. Se obligaba a enseñarle el oficio al vizcaino durante dos años.

32. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 864, f. 171 r.

33. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, nº 795, f. 256 r.

34. A.H.P.L.P., Francisco Suárez, nº 905, f. 294 r. Este era maestre del navio filibote «*La Esperanza*», a quién se le apodera para cobrar deudas, mediante comisión de encomienda, según uso y costumbre de los mercaderes de Sevilla.
35. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 810, f. 57 r.; LOBO CABRERA, M. (1982): *El Adelantado de La Florida, Pedro Manéndez de Avilés, y su estancia en Gran Canaria*. «El Museo Canario», XLII, Las Palmas, pp. 57-63.
36. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 442 r.; Luis de Balboa, nº 866, f. 225 r.
37. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 827, f. 391 r.
38. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 842, f. 166 r.
39. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 842, f. 183 r.
40. A.H.P.L.P., Luis de Loreto, nº 872, f. 277 r. El licenciado Francisco Albornoz de Valera, canónigo de la catedral, salió por su fiador.
41. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 842, f. 176 r. En 1585 envía 12 pipas a Indias.
42. A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, nº 892, f. 354 r.
43. LOBO CABRERA, M. (1981); pp. 13-14; HERNANDEZ PERERA, J. (1960).
44. LOBO CABRERA, M. (1986).
45. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 827, f. 369 r. y 370 v. Con esa misión recibe 10 pipas de vino, 61 botijas de vinagre y una docena de cueros cordobanes, curtidos y aderezados, del señor Baltasar de Villalta Maldonado, y 8 botas de vino de Francisco de Medina.
46. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 810, f. 55 r.
47. PERAZA DE AYALA, J. (1977): *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, p. 28.
48. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 829, f. 821 r. Para ello daba poder al vecino y mercader de Indias Francisco de la Mata.
49. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 776, f. 582 r. *El poder se lo da el otro* cargador, Francisco de Medina.
50. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 108 r.
51. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 106 r.
52. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f.r.
53. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 335 r.; Rodrigo de Mesa, nº 784, f. 303 r.
54. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 860, f. 98 r.
55. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 832, f. 116 r. Este servicio se le pidió por cuanto la flota se había ido sin el doctor Mejía, por haberse integrado en la Isla mucha gente y no poder embarcar con comodidad, pagándosele por el servicio de llevar el navio vacío 250 ducados.
56. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 832, f. 144 r.
57. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 860, f. 78 r.
58. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 831, f. 100 r.
59. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 861, f. 445 r. En su testamento también declara que había enviado a Sevilla por cierta ropa para Nuestra Señora de la Concepción.
60. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 777, f. 251 r.
61. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 777, f. 331 r.



62. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 777, f. 359 r.
63. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 778, f. 86 r.
64. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, fs. 120 r y 123 r. En esa fecha Pedro Pérez, sastre, recibe y carga en la misma distintas partidas de Juan Marroquín.
65. La armada se aprovisiona en Gran Canaria no solo de bizcocho, sino también de carne ya que el mismo recibe a bordo 2 vacas y 9 terneros, comprado todo a Jerónimo Viñol, fiel del pósito. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, nº 862, fs. 178 r., 179 r. y 185 r.
66. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, nº 784, f. 378 r.
67. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 842, f. 190 r. y Alonso Fernández Saavedra, nº 802, f. 122 r. y nº 803, f. 129 r.
68. A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 812, f. 213 r.
69. LOBO CABRERA, M. (1986): p. 13.

