

CANARIAS – LA HABANA Y LA CUENCA DEL CARIBE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI

Arturo Sorhegui

La larga data de las relaciones de Canarias con el mundo americano y muy especialmente con La Habana, expresada en un sinnúmero de manifestaciones culturales, poblacionales, costumbres y aún en el lenguaje, tiene su causa primigenia en el establecimiento, a fines del siglo xv y en el xvi, de una ruta comercial, de un circuito marítimo hijo de la expansión de los pueblos europeos sobre el continente americano, y resultante de uno de los procesos más complejos del mundo moderno.

El interés historiográfico en el comercio canario-americano resulta un lugar común de la historiografía americanista desde la década de 1950, cuando el doctor Francisco Morales Padrón englobó este tráfico dentro del gobierno-interindiano, considerándolo como una unidad más de la economía americana.¹ En este mismo espíritu, nuestra investigación va dirigida a desentrañar la dinámica de un comercio que, por relacionarse con nuevas condicionantes socioeconómicas y desarrollarse, por primera vez, en una escala oceánica, bien pudiera ser portador –en su adaptación– de matices o diferencias con respecto a la forma clásica en que se venían practicando las relaciones mercantiles, a través de la generalizada comenda medieval.

Para la reconstrucción del comercio canario-americano en La Habana hemos contado con los Protocolos Notariales –existentes en el Archivo Nacional de Cuba desde 1578–, en los que consultamos unos mil quinientos setenta y seis expedientes en la búsqueda de todas las referencias a sus transacciones durante la segunda mitad del xvi, ya fuera en su dinámica en La Habana, en el interior de la isla, hacia otros territorios caribeños o hacia Sevilla.

Mediante la sistematización de la información contenida en los Protocolos, hemos tratado de reconstruir el grupo de residentes y estantes canarios de La Habana –nunca vecinos–,² que dieron vida a este comercio en calidad de mercaderes, dueños de navío, maestros, pilotos, marineros, escribanos de embarcación y muchos otros participantes del tráfico intercolonial en la Cuenca del Caribe, reproducción que descalifica el criterio, hasta ahora sostenido, de que la presencia canaria en Cuba estuvo siempre limitada a colonias de labradores.

El comercio canario-americano, aunque integrado al final de su itinerario con el viaje de vuelta a Sevilla a través del sistema de flotas, no respondió exclusivamente a la variante del comercio oficial, y resulta una modalidad cuya reconstrucción apunta, entre otras manifestaciones, a romper el criterio de que el comercio se reducía exclusivamente al que se puso en práctica con las flotas. Nos encontramos ante un tráfico mucho más diversificado que permitió que cuando el sistema de convoyes anuales se interrumpiera, durante una buena parte del siglo xvii, no desaparecieran las transacciones intercoloniales o las que se practicaban con los territorios europeos, ni que las afectaciones derivadas para la metrópoli alcanzaran el mismo rango en el territorio colonial.

Sin desconocer que en una fecha tan temprana como diciembre de 1508 se autoriza a mercaderes españoles a comprar en las Islas Canarias mercaderías con destino a la isla La Española (Santo Domingo), para estimular su comercio; o que, en 1514, se permite a los propios canarios enviar sus productos a América, siempre que no fueran artículos de lujo; o que en 1550, se enviaron desde Santa Cruz de la Palma, en las Islas Canarias, 25 barcos al territorio americano.³ Sólo en 1566 se alcanzó –poco después de la regularización del sistema de flotas en 1561– una auténtica organización del sistema comercial isleño, y puede considerarse establecido el comercio canario-americano.⁴

LA COLONIA DE MERCADERES CANARIOS EN LA HABANA

Coincidiendo con las normativas que regularizaron el sistema de flotas en 1561, y la consecuente conversión de La Habana en el principal puerto escala del comercio de Indias, se comienza a identificar en este enclave la presencia de una colonia mercantil canaria de cierto peso y cuyos integrantes, operatividad y dinámica intentamos reproducir a partir de la información de los Protocolos.⁵

La referida colonia estuvo compuesta por vecinos de las tres islas que habían logrado el estado de reales. Éstos fueron los casos de Gran Canaria, La Palma y Tenerife, que a diferencia del resto de las Canarias no tenían el rango de posesiones de señorío. En fecha tan temprana como 1476, al declararse la Guerra de Sucesión con Portugal, la reina Isabel la Católica reconoció el dominio de la familia de los Herrera sobre Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro; y una recién establecida Comisión confirmó el derecho de los reyes para conquistar Gran Canaria, Tenerife y La Palma,⁶ lo que se hizo efectivo a partir de la primera entre 1483 y 1492.

Entre el conjunto de las islas reales, la colonia de comerciantes e implicados en el tráfico que logró un mayor dinamismo fue la de La Palma. Precisamente en La Palma fue donde en 1526 se creó un nuevo Tribunal de la Inquisición, con jurisdicción sobre Gran Canaria y Tenerife; y también de ella nos viene la primera referencia a un número relativamente grande de embarcaciones (25 naos) registradas, en 1550, para el comercio con América.

Entre los palmeros que mayorearon el comercio en La Habana estuvo Francisco Díaz Pimienta, quien, en su condición de dueño de dos naos, comerciante y maestre también, en ocasiones, de sus propias embarcaciones, desplegó una vastísima red de comercio tanto en dirección al interior de la isla (Bayamo, Puerto Príncipe y Remedios, fundamentalmente), como hacia a otros territorios caribeños, con un enclave de importancia en la provincia de Yucatán (en Campeche, Río Lagarto y Dzilán). La figura de este comerciante resulta polémica, habida cuenta de su posible parentesco con el General y Almirante de la Real Armada de la Guarda de Indias, Don Francisco Díaz Pimienta y Mendizábal, que provenía de una familia de origen portugués radicada en Canarias. La familia canaria tiene su iniciación en Diego Díaz Pimienta, quien se estableció, procedente de Portugal, en un lugar conocido por los llanos, en La Palma. Más de un autor ha confundido a estos dos Francisco Díaz Pimienta por sus ejecutorias destacadas en La Habana.⁷

La mano derecha para todas las transacciones de Díaz Pimienta fue otro palmero, Francisco Salgado, maestre de la embarcación *Nuestra Señora del Rosario* –que naufragó a la altura de San Juan de Ulúa, en Veracruz, Nueva España–, y encargado de la conclusión y desarrollo de muchos de los negocios del primero cuando se ausentaba por motivo de

negocios; encargándose Salgado de cobrar, según lo estipulado por una compañía concertada entre ambos, las ventas (vinos y otros géneros) a que se dedicaban.

El tercero en jerarquía dentro de este grupo fue Blas Lorenzo, vecino también de La Palma, y encargado de extender la red comercial palmera a Yucatán, en una continuación de las relaciones ya estructuradas por Díaz Pimienta y Salgado para La Habana y con ramificaciones hacia el interior de la isla en Puerto Príncipe, Bayamo y Remedios o el Cayo.

Otros palmeros también relacionados con el trasiego de vinos y otras mercaderías provenientes de Canarias fueron Felipe Agaya, dueño del navío hundido por un corsario francés en San Juan de Ulúa; Antonio Fernández o Hernández, mercader; Hannes Bolfante, maestre del navío *La Concepción* –del que era dueño Díaz Pimienta–; Francisco Esquivel, maestre del pataje *Nuestra Señora de la Bitoria (sic)*, y González Serrano, maestre del *Espíritu Santo*, embarcación ya consignada como propiedad de Díaz Pimienta.

Entre los palmeros que alcanzaron la condición de estantes y residentes en La Habana se encontraban, también, Francisco Ferras, piloto de la Carrera de Indias; Gaspar Hernández, piloto; Diego del Castillo, escribano del navío *la Concepción*, así como muchos otros, que pueden identificarse en el apéndice número 1 de este trabajo.

La segunda colonia en importancia de estantes y residentes canarios en La Habana estuvo constituida por los vecinos de Tenerife, algo menos dinámicos en su desempeño que los de La Palma, pero con un mayor número de consignados en los diferentes tipos de transacciones que recogen los protocolos. El binomio fundamental de esta congregación lo constituyeron Diego López Gordillo, mercader y dueño de la fragata *La Trinidad*, y Cosme Abreu, también mercader y propietario de navío (*Santa Ana*).

En una escala inferior, pero no carentes de relevancia, estaban el mercader Francisco Hernández Govea, maestre del navío *San Antonio* y piloto de la *Carrera de Indias*; Alonso Martín, de la *Carrera de Indias*, y relacionado con el ya mencionado López Gordillo; Juan Ruiz, dueño del navío *Nuestra Señora del Rosario*; García Vergara, quien compra a Cosme Abreu por 550 ducados el navío *Santa Ana*; Juan Rodríguez Acosta, maestre y señor de la fragata *La Concepción*; Hernando Yáñez o Yanes, maestre de *Nuestra Señora de la Concepción*; Hernando Rodríguez Vela, señor del navío *Señora de Nazaret*; Francisco González, maestre de la anterior embarcación; Alonso López y Pedro Paiva, piloto. Ver una relación completa en el anexo 2.

Una menor presencia en los protocolos consultados tienen los vecinos de la Gran Canaria. Entre los más destacados aparecen Francisco Cortés de los Ríos, mercader y dueño del navío *Nuestra Señora de Nazareno*; y Juan de la Nava o Naba de la Fuente, mercader con residencia en el interior de Cuba, en Puerto Príncipe. La relación completa de los estantes y residentes, en el anexo 3.

ESTRUCTURA DINAMISMO Y REDES DE COMERCIO

La condición de las Islas Canarias de enclave de la navegación del Mediterráneo y el norte de Europa con una porción de la costa occidental africana durante la Antigüedad y el Medioevo, se agiganta a finales del siglo xv cuando con la navegación de altura se propicia la circunnavegación del África por su vertiente occidental, una vez superado el obstáculo del Cabo Bojador;⁸ y se abre, simultáneamente, la ruta de la navegación trasatlántica, con la

puesta en práctica de una ruta comercial con América en la que a Canarias le corresponde la categoría de escala obligada de las flotas, después de la salida de las embarcaciones del puerto fluvial de Sevilla.

A la singularidad de Canarias como asentamiento de interconexión tanto para la navegación costera africana, como para el viaje trasatlántico americano, se debe añadir –para su más exacta comprensión– su condición de punto exterior obligado del territorio español en el Atlántico para la explotación de la ruta comercial con América. Situación que comprometía, dada su relativa cercanía con el puerto único de Sevilla, la efectividad del monopolio hispano y, a su vez, el interés de la monarquía en beneficiar a unos territorios que de despoblarse comprometían la continuidad del circuito comercial con el denominado Nuevo Mundo.

A una situación tan comprometida para evitar el contrabando, dada la amplitud costera de las diferentes islas para propiciarlo, se unían las propias disposiciones de la Corona dirigidas a activar las acciones económicas y comerciales de asentamientos tan estratégicos; por lo que en una fecha tan temprana como 1524, sus mercaderes estaban comerciando con Castilla, Francia, Flandes e incluso un lugar tan lejano como Londres;⁹ en 1538, el propio emperador Carlos V le concedía licencia formal a los comerciantes de Bristol para comerciar con Canarias,¹⁰ y, desde 1514, se les permitía a los isleños el tráfico con América, con el único requisito de declararlo ante notario.

Tal cúmulo de singularidades, unido a la situación ya descrita de que el comercio se empezaba a practicar, por primera vez, a una escala oceánica, nos lleva a un estudio de la estructura específica que adquiere con respecto a La Habana el comercio canario-americano, para compararlo con las transacciones que en el norte y sur de Europa brindan respectivamente los dos modelos hasta ahora definidos para las transacciones comerciales: el del sur europeo, en que los mercaderes eran regularmente los empresarios, a los que se daba la comenda debido al largo tiempo que debían estar ausentes en el Oriente; o el de su porción norte, en el que el socio que radicaba en el país de origen, era regularmente el comerciante empresario.¹¹

En el caso que nos ocupa nos parece advertir un matiz diferente, debido a los nuevos condicionantes de lejanía y el carácter singular del comercio canario-americano. Así lo advertimos a partir de algunas de las transacciones realizadas por los comerciantes de La Palma y Tenerife. En el primero de los casos, en escritura de 17 de agosto de 1586, en declaración ante escribano de Francisco Díaz Pimienta, éste hace constar que trajo en su navío el *Espíritu Santo* 100 pipas de vino –67 de ellas consignadas a él y las 37 restante a Francisco Salgado–, que son de Luis Vendaval Vellido (*sic*) y Diego Ysla –cuñado de Salgado–, vecinos de la isla de La Palma, y enviadas, por ellos, en el dicho navío para que se vendiesen y beneficiasen en esta villa de La Habana.¹²

Se especifica, asimismo, que Díaz Pimienta y Francisco Salgado se hicieron cargo de la venta de los vinos, y con lo procedido de ellos compraron algunos cueros vacunos y pagaron los fletes y derechos, como consta en las cuentas que entre los dos tienen hechas.¹³ Asimismo, en fecha anterior de 29 de mayo de 1586, después de realizada la transacción entre Díaz Pimienta y Vendaval Bellido y Diego Guisla o Ysla en la isla de La Palma, Luis Boto, vecino de La Habana, contrajo obligación a favor de Francisco Díaz Pimienta y los dos anteriores, por 9643 reales, en 13 pipas de vino, y 14 cajones de brea y jarcia, que “las pipas son marcadas de la marca de fuera” (*sic*), y que el dicho Luis Boto se comprometía a pagarlas

ocho días después de la entrada en La Habana de la primera flota de Nueva España.¹⁴ En un prototipo de transacción que se repite con todas las ventas de los vinos de Vendaval Bellido e Ysla.

Otra transacción semejante a la realizada con los comerciantes y los cosecheros de La Palma, la constatamos con los vecinos de Tenerife, en las relaciones entre el comerciante Diego López Gordillo y el vecino y regidor de esa isla, Hernando Calderón. Por escritura de 14 de agosto de 1588, el referido López Gordillo concertó un contrato de fletamento con Gonzalo Serrano, vecino de La Palma, maestre de la nao *Espíritu Santo*, por el cual Serrano se comprometía, después de hacer otras transacciones, a ir dos meses después para Tenerife, donde avisaría a Hernando Calderón a Garachico para que le enviara las pipas de vinos; una vez en La Habana Serrano le cobrará a López Gordillo a razón de 24 ducados el flete por tonelada de mercancía.¹⁵

La pertinencia de las relaciones entre Diego López Gordillo, comerciante residente en La Habana, y Hernando Calderón en su condición de proveedor desde Tenerife del vino, aparece reflejada en expediente de 10 de mayo de 1586, donde consta que López Gordillo trajo armada una compañía desde Tenerife, debidamente registrada en los protocolos de La Habana, con Calderón, y por cuenta de ella ha comprado 454 cueros para enviarlos en la primera flota hacia Sevilla.¹⁶

Era factible, además, que las relaciones de estos comerciantes se extendieran desde La Habana a otros puertos del Atlántico americano. Así lo constatamos, por ejemplo, en escritura de día 13 de mayo de 1587, en la cual se concierta compañía entre Blas Lorenzo y Francisco Díaz Pimienta, vecinos de La Palma y estantes en La Habana, por la cual el primero se obliga ir a Campeche en el navío *San Juan* a vender las mercancías que constituyen su capital conjunto, consignado en botijas de vino, aceitunas y brea.¹⁷ Todo el fruto de las transacciones terminaba en un comerciante sevillano que era el encargado de recibir las mercancías enviadas a Europa, en el mucho más seguro viaje de regreso de la flota. Después de una pequeña estadía en Sevilla, los barcos piloteados por canarios retornaban a las Islas.

En estas operaciones se nota una serie de regularidades. Los residentes canarios en La Habana repetían en sus transacciones los mismos moldes. Se vinculaban con los dueños de tierras de sus respectivas islas de procedencia, que eran los encargados de consignar el envío a La Habana del vino, trasladado por pilotos o maestros de embarcaciones, y recibido por ellos en su condición de comerciantes empresarios. Ellos mismos eran los encargados de intercambiarlos por cueros ya fuera en La Habana o en cualquiera de las villas del interior; para su posterior envío a Europa a través de Sevilla, utilizando la travesía de regreso de las flotas de Veracruz y Portobelo, tras su estacionamiento en la capital de la mayor de la Antillas.

En los casos descritos no encontramos diferencias sustanciales a las fórmulas que estaban vigentes en la comenda desde tiempos ancestrales. A no ser por la ubicación del comerciante empresario, que en nuestro caso ni marcha en las caravanas, como ocurre en el sur de Europa, ni radica en el país de origen, según sucedía en el norte europeo. Su presencia, para las transacciones, estaba en La Habana, el territorio colonizado, donde se recibían los vinos y otras mercancías provenientes de Canarias, y desde donde se extendían las redes tanto hacia el interior de la isla, como a otros territorios caribeños, antes de regresar a Sevilla, lugar en que finalizaba el ciclo. En Sevilla se comercializaban los cueros y el sebo de Cuba, el palo de

Campeche y la grana de Yucatán, así como otros productos de Veracruz y Santo Domingo. Una vez recuperado el capital más la ganancia se volvía al punto inicial en Canarias.

En el caso de los vecinos de La Palma y Tenerife se pueden reproducir las redes a través de las cuales se realizaba la compleja madeja de intercambios interpersonales. La línea de relaciones de los vecinos de La Palma puede armarse a partir de los comerciantes empresarios residentes en La Habana, Francisco Díaz Pimienta y Francisco Salgado, quienes mantuvieron relaciones con dos cosecheros de La Palma, Luis Vendabal Vellido y Diego Guila o Ysla –quienes nunca vinieron a La Habana–, y se extendieron, a su vez, a vecinos de La Habana, como fueron los casos Diego de la Fuente Cabrera, a quien Díaz Pimienta le dio 12 pipas para vender y consigne los beneficios a los Reinos de Castilla;¹⁸ y Luis de Cartagena, para el cobro de cualquier cantidad.¹⁹

La red tuvo también ramificaciones en las villas del interior de Cuba, como sucede con Diego Pérez Quirós, vecino de Puerto Príncipe y estante en La Habana, quien compra dos pipas y se compromete a enviarle 100 cueros a Díaz Pimienta;²⁰ Hernán López, de Bayamo, quien le compra dos pipas,²¹ o Antón Camacho, de Sancti Spíritus, que contrajo una obligación por 1220 cueros, también a favor del referido comerciante empresario.²² La red tuvo ramificaciones hacia Campeche, ejemplificada anteriormente con el ya referido Blas Lorenzo; a Santo Domingo, a través de Manuel González, vecino de La Palma residente en esa ciudad; a Veracruz, por intermedio de Juan Villaseca; y a la Florida, donde su Capitán General, Pedro Menéndez Márquez, le dio poder a Díaz Pimienta para cobrar los situados a través del contador Juan Zabadilla (*sic*), o cualquier otra persona.²³

En el caso de los estantes y residentes de Tenerife el punto inicial de la red la constituía el comerciante empresario Diego López Gordillo, relacionado con el cosechero y también regidor de Tenerife, Hernando Calderón, y con vínculos en La Habana con algunas de las figuras más prominentes de ésta, como son los casos de Gaspar Pérez Borroto, escribano del Cabildo habanero; Lorenzo Gutiérrez Manibardo, residente en La Habana, pero vecino de Sancti Spíritus; y Pedro Rubio, mercader avecindado en esta ciudad. Las ramificaciones de la red se extendieron a Puerto Príncipe, con Diego Cifuentes y Juan Ferrer de Bargas (*sic*); a Bayamo, por intermedio de Juan Rodríguez Acosta; a Remedios, con Bartolomé López. Fuera de Cuba, sólo aparece vínculo con la Florida, a través de Alonso Díaz, piloto de esa provincia.²⁴

Un punto crucial en las redes tanto de los comerciantes empresarios de Tenerife y La Palma, residentes en la Habana, lo fueron los comerciantes avecindados en Sevilla. Las relaciones más prolíficas reproducidas por los protocolos son las de Díaz Pimienta y Francisco Salgado, quienes se relacionaron por distintas vías en sus negociaciones con Hernán Rodríguez Perera, Francisco Valdés, Francisco Arias, Juan Soto Avilés y muy principalmente con Pedro de la Helguera, de la colación de Santa María, con quien Díaz Pimienta llegó a tener incluso una compañía para la construcción de una nave en el astillero de Campeche (Yucatán),²⁵ y numerosas relaciones comerciales para el recibo de cueros y azúcar, fundamentalmente.

La definición de estas redes y la caracterización de la estructura del comercio canario americano a partir de la documentación de los protocolos notariales, abre, en opinión de este investigador, nuevas perspectivas para su comprensión y estudio, en la medida que seamos capaces de seguir la huella de esta colonia no sólo para La Habana, sino para otros territorios, y precisemos aún más los vínculos con Sevilla.

ANEXO 1

**VECINOS DE LA PALMA ESTANTES Y RESIDENTES EN LA HABANA
 SEGUNDA MITAD DEL XVI**

Nombres	Condición	Navío	Expediente No.
Agaya, Felipe	Dueño de navío.		No. 433, t. 1
Bolfate, Hannes	Maestre de navío.	<i>La Concepción</i>	No. 335 t. 1
Cáceres, Antón	Por tener que ir a Campeche y poder perder la flota deja poder a Fco. Salgado por 1692 rles. para q. los lleve a los reinos España.		No. 435, t.2
Díaz Pimienta, Francisco	Mercader, dueño y maestre de navíos.	<i>Espíritu Santo y Nuestra Señora del Rosario</i>	97-98-99-110-112-135-139-140-144-145-146-148-159-160-162-163-170-183-199-204-227-233-234-243-249-254-255-268-450-451-453-455-459-460-511-595, t. 2. nos. 27-71-78-86-154-155-165-169-181-182-183-189-210-215-216-227-251-286-299-313-358-369-399-401-417-419-423-428-454, t.3
Estopiñán, Gabriel de	Contrae obligación a favor de Martín Recio (regidor, Habana) por una pipa vino, en 48 ducados. 1579 (15 oct.)		No. 436, t. 1
Esquivel, Francisco	Maestre de pataje en la Armada de Indias	<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	No. 329, t. 3
Fernández o Hernández, Antonio	Mercader.		No. 199-398-433-515, t. 1
Fernández, Juan	Estante, hijo de Juan Fdez. Cubillas e Isabel Sánchez.		No 455, t.2
Ferras, Francisco	Un piloto Carrera de Indias le da poder para que con Fdo. Cortés de los Ríos actúe en todos sus pleitos.		Nos. 387-397, t. 3
Fleitas, Domingo de	Estante en La Habana.		No. 335, t.1
Fraga, Luis de	Maestre de nao	<i>La Concepción</i>	343-371-372-373, t.1
García Pereira, Hernán	Dueño de navío.	<i>La Concepción</i>	No. 371, t.1
García, Simón	Estante en La Habana.		No. 455, t.2
González, Juan	Dueño de barca, tío de Jorge González y hermano de Domingo González		362-373-393-394-428-453, t. 3
González, Manuel	Estante en La Habana y Santo Domingo.		No. 433, t.1
González Acosta, Gaspar	Contrae obligación a favor de Jorge Rodríguez, vecino La Palma, por 20 ducados que le presta.		No. 245, t.2
González Crespo, Miguel	Estante en La Habana.		No. 335, t.1
Hernández, Domingo	Piloto de una urca, vinculado a la Carrera de Indias.	<i>San Salvador</i>	152-230—378, t.1
Hernández, Gaspar	Piloto de navío.	<i>La Concepción</i>	No. 335,433, t. 1.
Hdez Castillo, Diego	Escribano de navío.	<i>La Concepción</i>	No. 335, t.1
Hdez y de Fleitas, Francisco	Estante en La Habana.		No. 335, t.1

Lorenzo, Blas	Estante en La Habana y también en Sto. Dgo (La Española), residente en Yucatán.		No. 433, t. 1
Pérez, Manuel	Estante en La Habana.		No. 88, t. 2
Pírez de la Brea, Fernán	Estante en La Habana.		No. 335, t.1
Rodriguez, Benito-Vento	Dos vecinos Habana hacen contrato de fletamento en nombre y con poder de Benito Rodríguez, vecino L. Palma, de una parte, y Simón Hdez, otra, de Veracruz,		Nos335-406-648, t.1 nos. 75-125-140-184-251-261-264, t. 2
Rodríguez, Jorge	Estante en La Habana. Vecino de La Palma hace obligación a su favor.		No. 245, t. 2, nos. 181-182, t. 3
Salgado, Francisco	Maestre de navío	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	1-97-121-128-134-139-144-145-148-165-185-199-227-249-254-255-266-268-272-287-294-303-307-320-355-376-382-389-393-408-410-434-435-438-450-453-454-460-518-549-546-569-578-579, t. 2 Nos. 30-31-38-50-54-82-125-133-162-173-181-182-183-184-185-186-187-188-189-207-210-211-219-221-222-223-234-235-239-240-242-243-244-246-249-250-262-263-264-266-267-268-277-284-285-286-288-289-292-300-301-303-304-305-309-310-312-313-324-325-326-329-331-332-333-335-339-349-352-353-370-374-376-378-381-395-397-413-418-424-425-428-430-434-435-436-439-440-441-442-445-446, t. 3
Salgado, Sebastián	Residente Habana. Testigo en negocios de los Canarios en La Habana.		457-460-512-535, t.2
Serrano, Gonzalo	Maestre de navío..	<i>El Espíritu Santo</i>	Nos. 270-273, t. 3

Rojas, María Teresa: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1578-1585”, Imprenta Úcar, García y Cía, 1997*, La Habana. Tomo 1.

—: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1586 – 1587”, Editora Burgay y Cía, Habana, 1950. T. 2

—: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1588”, Ediciones CR, La Habana 1957, t. 3 (Anuncia en preparación los números de 1589- 1590 y 1591.

Archivo Nacional: “Protocolos Notariales. Separata de 1587”, Editora Academia de Ciencias, La Habana, 1984.

* Se trata de un error de la numeración puesta en números romanos, realmente 1947.

ANEXO 2

 VECINOS DE TENERIFE ESTANTES Y RESIDENTES EN LA HABANA
SEGUNDA MITAD DEL XVI

Nombres	Condición	Navío	Expediente No.
Abreu–Abreo, Cosme de	Maestre navío, mercader	<i>Santa Ana</i>	363-426-437-446-448-585, t. 1
Abreu, Cosme	Maestre.	<i>Nuestra Señora de Tenerife</i> , en 1586 aparece esta nave.	200-240-265-321, t. 2
Ascanio, Juan o Descano	Estante en La Habana, da cartas de pago.		No. 166, t.2
Cabrera Real, Juan	Estante en La Habana, da cartas de pago.		Nos. 226-235, t.2
Carballo, Manuel	Mercader.		Nos. 267-526, t.2
Espinosa, Manuel	Recibe poder de Felipe Moreno, vecino de Tenerife para cobrar cuentas en La Habana.		No. 37, t. 3
García de Baltierra, Juan	Padre de Juan García Baltierra, de Tenerife		No. 191, t.2
García Baltierra, Juan	Da codicilio en Cuba		10-57-124-191, t.2
Guerra, Juan	Estante en La Habana, da cartas de pago.		No. 166, t.2
Hernández, Sebastián	Estante en La Habana.		No. 417, t. 3.
Herdez Govea, Francisco	Mercader, maestre navío vinculado a la Carrera de Indias.	<i>San Antonio</i>	93-116-150-151-152-166-179-180-191-198-226-228-235-267-298-526, t. 2
López, Juan	Marinero.		No. 267-309, t. 1
López Gordillo, Diego	Mercader y dueño de fragata	<i>La Trinidad</i>	99-113-116-119-120-121-123-124-128-135-143-144-147-186-188-194-202-218-267-270-298-324-420-437-448-449-491-501-526-538-546-551-552-553-584-587-594-595, t. 2. Nos. 36-81-82-198-206-209-217-273-275-287-298-318-333-367-368, t. 3
Martín, Gabriel	Estante.		No. 235, t. 2.
Paiva, Diego de	Estante, vecino de la ciudad de la Laguna		Nos. 231-236, t.1
Paiva o Piuva, Pedro	Estante en La Habana. Piloto, vecino del puerto de Garachico.		231-232-235-236, t.1
Rodríguez de Acosta, Juan	Maestro y señor de fragata	<i>La Concepción</i>	Nos. 585-637-638, t. 1; nos. 135.243-255-265, t. 2
Ruiz, Juan	Dueño de navío.		104-178-230-236, t.2
Vergara, García de	Dueño de navío.	<i>Santana</i>	No. 426, t.1
Yáñez o Yanes, Hernando	Maestre navío.	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	Nos. 101-104, t. 2

Rojas, María Teresa: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1578-1585”, Imprenta Úcar, García y Cía, 1997*, La Habana. Tomo 1.

—: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1586 – 1587”, Editora Burgay y Cía, Habana, 1950. T. 2

—: “Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1588”, Ediciones CR, La Habana 1957, t. 3 (Anuncia en preparación los números de 1589- 1590 y 1591).

Archivo Nacional: “Protocolos Notariales. Separata de 1587”, Editora Academia de Ciencias, La Habana, 1984.

* Se trata de un error de la numeración puesta en números romanos, realmente 1947.

ANEXO 3
VECINOS DE GRAN CANARIA ESTANTES Y RESIDENTES EN LA HABANA
SEGUNDA MITAD DEL XVI

Nombres	Condición	Navío	Expediente No.
Coba, Baltasar de la	Estante en La Habana.		No. 486, t.2
Codina, Nicolás	Escribano de nave.		Nos. 45-46, t.2
Cortés de los Ríos, Francisco.	Mercader dueño de navío	<i>Nuestra Señora de Nazareno</i>	121-187-197-203-218-258-260-261-263-264-282-303-309-357-360-400-414-434-451-454-474, t.2 no. 387, t. 3
González, Blas	Estante en La Habana Piloto de la Carreta de Indias.		67-114-352-437, t. 3
González, Pedro	Estante en La Habana.		No. 231, t.2
Gutiérrez, Bartolomé	Estante en La Habana.		246-247-248-249-264, t. 2.
Hernández, Jusepe	Maestre de navío.	<i>San Bartolomé</i>	45-46-83-88-93-170-188-246-247-264, t.2
Martín, Mateo	Estante en La Habana		No. 474 t. 2
Nava o Naba de la Fuente, Juan	Mercader, residente en la villa de Puerto Príncipe		Nos. 40-246-247, t. 2
Ramón, Alomso	Residente en la Habana. Envía cueros vacunos a Sevilla con obligación posterior de ir a Gran Canaria.		
Ribera, Diego	Escribano de navío	<i>San Bartolomé</i>	No. 46, t. 2

Rojas, María Teresa: "Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1578-1585" Imprenta Úcar, García y Cía, 1997, La Habana. Tomo 1.*

—: *"Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1586 – 1587" Editora Burgay y Cía, Habana, 1950. T. 2*

—: *"Índice y Extractos del Archivo de Protocolos de la Habana 1588" Ediciones CR, La Habana 1957, t. 3 (Anuncia en preparación los números de 1589- 1590 y 1591.*

Archivo Nacional: "Protocolos Notariales. Separata de 1587", Editora Academia de Ciencias, La Habana, 1984.

** Se trata de un error de la numeración puesta en números romanos, realmente 1947.*

NOTAS

- ¹ Morales Padrón, Francisco, *El comercio canario-americano (s. XVI, XVII y XVIII)*, EEHA, Sevilla, 1955. También en el prólogo realizado a esta edición por el venezolano Arcila Farías, pp. XVIII y XIX.
- ² Los canarios nunca hicieron, en los documentos revisados, la solicitud para ser recibidos por vecinos de La Habana, ya que ello hubiera significado la pérdida de los beneficios que como vecinos de Canarias podían disfrutar en el comercio americano. En la documentación sólo encontramos, por excepción, el caso de Cristóbal de la Mota, hijo de Diego González y Catalina Rodríguez, vecinos de la Laguna, quien en su testamento de marzo 27 de 1586, hace constar que tenía la condición de vecino de La Habana. Protocolo de Martín Calvo de la Puerta, en María de Rojas, “Índices y Extractos de los Protocolos de La Habana, 1586-1587”, Burgay y Cía, La Habana, MCML. Tomo 2, Documento 63, pp. 39-43.
- ³ Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias*, FCE, México, 1939.
- ⁴ *Ob. Cit.* (1), p. 35.
- ⁵ Los originales de los Protocolos de La Habana datan de 1578, los que se encuentran en mal estado y de los que disponemos los extractos de ellos realizados por María Teresa de Rojas, en 3 tomos, así como los llevados a efecto por la paleógrafas Nieves Arencibia y Norma Roura en: Archivo Nacional: “Protocolos Notariales (Separata del año 1587)”, Editora Academia de Ciencias, La Habana, 1984. En el Archivo Nacional hemos consultado también las transcripciones más recientes realizadas por personal del archivo, y que incluye la escribanía Regueyra con documentación de la década de 1590.
- ⁶ Millares Torres, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*, Editorial Selecta, La Habana, 1945.
- ⁷ La polémica data en Cuba desde el siglo XVIII cuando el regidor José Martín Félix de Arrate, en su “Llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Indias Occidentales”, señala que fue el primer habanero que ostentó el doble cargo de General y Almirante de la Armada española; otro tanto hace el historiador español Jacobo de la Pezuela, quien lo califica de habanero ilustre; en el siglo XX, Manuel Pérez Beato, plantea que nace en La Habana entre 1594-1595; sin embargo, el historiador canario José Wanguemert Poggio, en 1905 insiste que nació en Tzacorte, isla de la Palma, sin aportar pruebas documentales. No se puede descartar que entre este Francisco Díaz Pimienta Mendizábal, y el Francisco Díaz Pimienta, reflejado en los protocolos habaneros, exista algún tipo consanguinidad. Este apellido persiste en Cuba hasta el siglo XX.
- ⁸ La circunnavegación de África sólo fue posible desde el Mediterráneo y el norte de Europa hasta la altura del Cabo de Bojador, en África, por aquí acercarse a la costa la corriente de aguas provenientes del sur, que imposibilitan la continuidad de este tipo singladura. Para vencer esta corriente fue necesario practicar la navegación de altura, en lo que los portugueses denominaron voltas, para así arribar hasta el cabo de la Buena Esperanza, en el extremo sur del continente africano.
- ⁹ Wolf, Lucien, “Jews in the Canary Islands”, Spottisivo de Ballantyne Co, London, 1926. p. xxv.
- ¹⁰ *Ob. Cit.* (3), p. 23.
- ¹¹ Weber, Max, *General Economy History* (1927), pp. 225-226.
- ¹² Protocolo de Martín Calvo de la Puerta, en: María Teresa de Rojas *Índices y Extractos del Archivo de Protocolos de La Habana, 1586-1587*, Burgay y Cía, La Habana, MCML. Tomo 2, Documento 204, pp. 151-152.
- ¹³ *Ibid.*
- ¹⁴ *Ibid.*, Documento 110, pp. 88-89.

- ¹⁵ Protocolo de Marín Calvo de la Puerta, en: María Teresa de Rojas, *Índices y Extractos de Protocolos Notariales de La Habana (1588)*, Ediciones CR, La Habana, MCMLVII. Tomo 3, documento 273, pp. 184-185.
- ¹⁶ *Ob. Cit.* (12), documento 420, p. 287.
- ¹⁷ *Ibid.*, documento 460 pp. 310-311.
- ¹⁸ *Ibid.*, documento 249, pp. 187-188.
- ¹⁹ *Ob. Cit.* (15), documento 86, p. 62.
- ²⁰ *Ibid.*, documento 165, p. 165.
- ²¹ *Ibid.*, documento 286, pp. 196-197.
- ²² *Ibid.*, documento 401, p. 266.
- ²³ *Ibid.*, documento 227, p. 162.
- ²⁴ *Ibid.*, documento 217, p. 156.
- ²⁵ *Ibid.*, documento 417, p. 273.