EL MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN GRAN CANARIA EN EL SIGLO XVI

POR

MANUEL LOBO CABRERA

La ubicación del archipiélago canario en medio del Atlántico, dio lugar a partir de su «redescubrimiento» y especialmente de su conquista, a que se volcara hacia el mar en la búsqueda de hombres para poblar la nueva tierra y de rutas para comerciar sus productos. Si a ello unimos que después del descubrimiento del Nuevo Mundo las islas se convirtieron en escala y lugar de refresco de los navíos que iban y venían de las nuevas tierras, comprenderemos del por qué de la presencia de navíos de todos los tipos y de todas las banderas en sus puertos a la búsqueda del negocio.

El aumento de las exportaciones y de las rutas que se trazaban desde las islas hacia los continentes europeo, americano y africano dieron como circunstancia la cada vez mayor demanda y por tanto más necesaria búsqueda de embarcaciones.

Gran Canaria no fue una excepción a tales acontecimientos y desde muy pronto sus puertos se convirtieron en lugares de compra y venta de barcos de todo tipo, necesarios para realizar las rutas que se trazaban desde sus puertos. La habilitación de la isla para tal mercado se debe, sin duda, a la peculiaridad de

que la flota que operaba en Canarias a fines del siglo xv y comienzos del xvi estaba conformada principalmente por navíos de origen portugués, vizcaíno y andaluz, pues en los primeros momentos los astilleros isleños apenas estaban habilitados, y los pocos maestros de ribera que existían en la isla se dedicaban preferentemente a reparar, carenar e incluso desbaratar embarcaciones para un posterior aprovechamiento.

De este modo, Gran Canaria se convirtió en un mercado del transporte marítimo a donde acudían personas de diferente origen a poner en circulación su preciada mercancía. Las primeras transacciones comienzan a darse en el año 1519, fecha en que ya estaban consolidados los negocios y las rutas con el exterior. A partir de la citada fecha el mercado se nos muestra dinámico, con cierta intensidad, en unas fechas más que en otras, en función de las necesidades para realizar las operaciones mercantiles o de la arribada a sus puertos de barcos procedentes de otros lugares que son puestos en venta en función del mayor precio que se podía alcanzar en la isla.

EL MERCADO

El seguimiento del mercado lo hemos realizado a través de las cartas de compra-venta que se registran ante los escribanos públicos de la isla. En ellas figuran: la fecha y el lugar en que se realiza la transacción, el tipo de embarcación, el vendedor o vendedores, el comprador, la cantidad de la embarcación que se vende, que puede ser toda, un cuarto, la mitad u tercio o alguna parte, especialmente cuando el barco es propiedad de varias personas, el tonelaje que no siempre se consigna y el precio, amén de algunas circunstancias curiosas que ya iremos comentando.

Así tenemos que entre 1519 y 1596 fueron vendidos en los puertos de Gran Canaria, aunque la mayor concentración de las transacciones se realizaban en el puerto principal de la isla, esto es en el puerto de las Isletas, 153 embarcaciones, distribuidos de la siguiente manera:

NÚMERO DE VENTAS POR DECADAS

1519	6
1520-1529	5
1530-1539	9
1540-1549	2
1550-1559	8
1560-1569	34
1570-1579	35
1580-1589	34
1590-1596	20
TOTAL	153

De la anterior tabla se comprueba como el mayor apogeo del mercado se centra principalmente en la segunda mitad del siglo, coincidente con un repunte de los negocios con Europa, de la intensificación de las expediciones que se realizan al continente africano, pero especialmente con el apogeo de los viajes hacia el Nuevo Mundo. Esto no obsta para que observemos como desde la época de los veinte se inicia un negocio que se basa en las transacciones realizadas a través de los barcos. Es un negocio un poco tímido pero que poco a poco se va animando en función de la cada vez más necesaria demanda de las embarcaciones que no se puede cubrir con las construcciones realizada en la isla. Esto hace que se tenga que acudir en algunos casos a importar barcos o a que personas de otras islas o de otros lugares, especialmente del cercano Portugal o de Madeira, se acerquen a la isla a poner en venta su barco. También se traen navíos de la Península, en ocasiones algunos que vienen en compañía de la flota que tiene por destino las Indias, y antes de partir se ponen en venta.

Junto a los que se importan están los que se construyen en la propia isla o en las cercanas, así en en 1588 un carpintero de ribera se obligaba a darle a su yerno, hecho y acabado un navío, según la escritura que habían concertado, y del mismo el propietario vende posteriormente la mitad¹, y al año siguien-

¹ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Francisco Casares, núm. 923, f. 537 r. Posteriormente los propietarios se concertan con el carpintero para que amplie el navío en tres cintas, y coloque en cubierta un alcazar.

te, 1589, dos carpinteros de ribera, padre e hijo, venden la cuarta parte de una nao, que se había hecho en la calle de Triana, y estaba presta para echar a la mar².

Si nos ponemos a analizar algunas anualidades llama poderosamente la atención, así solo en el año 1519, en que comienzan según nuestros datos las operaciones de compra-venta, se ponen en venta y se demandan seis embarcaciones, que estamos casi seguros que son utilizadas en los viajes a Berbería que se realizan en ese año³. En las siguientes décadas el ritmo desciende no llegándose a poner en venta ni un barco por año, lo que demuestra que con las embarcaciones que llegan a la isla procedentes de las otras islas del archipiélago, de la Península y de Europa se cubren las necesidades que demandan los viajes al continente americano y africano. Sin embargo a partir de 1560 observamos como se incrementa la demanda con la puesta en venta en esa década de 34 embarcaciones, a una media de 3,5 barcos por año. Este período que se inicia en dicho año y que se mantiene casi hasta fines del siglo tiene que ver con la mayor intensificación de los viajes en principio a Europa y Africa, y a partir de 1570 al continente americano, período en que más se notan las protestas de la Casa de la Contratación, donde se envían navíos sueltos con mercancías demandadas en aquellos mercados, así como los que las flotas que pasan por las islas con destino al Nuevo Mundo se hacen acompañar, en especial de aquellos navíos que están en los puertos de las islas prestos para salir en conserva en compañía de las mismas. Así tenemos que el ritmo iniciado a partir de 1560 se mantiene casi todo el resto del siglo.

El análisis del mercado del transporte marítimo en Gran Canaria va en relación a la escasez de tonelaje que se manifiesta en toda España en la segunda mitad del siglo XVI. Esta escasez se ha explicado, por la atracción de otras rutas antes no transitadas por la marina mercante castellana⁴. Esta escasez de

² A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 846, f.r.

³ M. LOBO CABRERA, *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, S/C. de Tenerife, 1982, p. 66.

⁴ M. ULLOA, «Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, Madrid, 1969, p. 204.

tonelaje se experimentó igualmente en Canarias, pues de hecho muchas veces, a pesar de la importación de transporte, nos encontramos, en especial en el último tercio del siglo, en que se venden en Las Palmas alrededor de 90 embarcaciones, pues al no hallarse naves en los puertos grancanarios se recurría a otras islas, a donde, en ocasiones, se remitía la mercancía en pequeños barcos o chalupas, para cargar la mercancía en barcos allí fondeados⁵.

TIPOLOGÍA DE LOS BARCOS

En Gran Canaria los tipos de barcos que se ponen en venta, es variado, y vienen condicionados con el mayor o menor aprovechamiento que se quiera obtener de ellos en función de las rutas. Hemos de destacar que la diversidad de embarcaciones que llegan a los puertos insulares es amplia, y que no todos los tipos figuran en las cartas de venta, no obstante hay que hacer notar que entre los barcos hay que distinguir por un lado a aquellos que tienen por objeto la pesca y los viajes interinsulares que son de la misma o similar tipología y características, seguidas de aquellas otras que se dedican preferentemente al comercio y al transporte de pasajeros, junto las que tienen por objeto de destino las Indias.

Entre las primeras tenemos los llamados barcos así de manera genérica, las chalupas, las barcas de pescar, los barcos pequeños, las barcas grande, los bateles de navío, las barquetas, los barcos de ribera. Eran pequeñas embarcaciones que se solían utilizar para pequeños recorridos, incluso dentro de la propia isla de Gran Canaria, para trasladar personas y mercancías de puerto a puerto, conectando la capital con el exterior, así como realizar travesías de cabotaje entre las islas o en los viajes que se realizaban con motivo de las expediciones a Berbería. Este tipo de embarcaciones eran de pequeño tonelaje, pues en

⁵ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, núm. 835, f. 314 r. En 1580 se notifica el envío de 13 cajas de azúcar a Tenerife, en una barca, para allí transbordarlas a una nao, que las llevaría a la parte y lugar consignada en la escritura.

ocasiones apenas llegaban a las tres toneladas⁶, oscilando por lo normal entre 16 y 25 toneladas. Muchas de ellas se utilizaban como barcos de servicio en los puertos, amén de alguna que otra ocupación de mayor relevancia, así en 1571 se especifica que se pone en venta un batel de navío⁷.

El resto son los típicos barcos del Atlántico, propios para los viajes que se realizan a la costa de Africa, y especialmente los que conllevan operaciones mercantiles de mayor calado, como aquellos otros que describen las rutas que nos comunican con los puertos del Atlántico, tanto europeos como americanos. Es curioso como a medida que avanza el siglo la tipología va variando, así en la primera mitad son más abundantes las ventas de carabelas, junto con algunos navíos y barcas de pescar. A partir de los años cincuenta aunque todavía la carabela sigue presente van aumentando los navíos, los barcos, las barcas de pesca, algunas naos y carabelones, así como algún que otro galeón.

Si observamos los datos del apéndice comprobamos como a pesar de la generalización tan corriente en el siglo XVI sobre el barco o navío que englobaba a una cantidad de tipos de barcos diferentes, aparecen los tipos de manera más marcada puesto que depende de cada uno de ellos el precio por el cual se debía trazar el transporte. De ahí que se marquen diferencias sustanciales, tanto en lo que respecta al tonelaje como al precio.

La carabela es el tipo de embarcación que más abunda en la primera mitad del siglo, si lo cotejamos con el total de barcos que son puestos en venta, de tal manera que entre 1519 y 1555 de un total de 26 barcos se ponen en venta 14 carabelas, más del 50%, de las cuales una es nominada como carabela de pes-

⁶ A.H.P.L.P., En julio de 1572 Don Juan Pacheco de Benavides vende al pescador Domingo Hernández media barca que tenía en compañía de Juan Alonso, pescador, que sería de porte de 6 botas, con todos los aparejos que la barca tenía. En 1573 un mercader flamenco vendía al señor de Fuerteventura, Gonzalo de Saavedra, la mitad de una barca grande de 12 botas de porte: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, núm. 860, f. 142 r.

⁷ A.H.P.L.P., Roque de Loreto, núm. 857, f. 28 r. En agosto de 1571 el flamenco Conrate Mayer se obligaba a pagar a Lorenzo de Palenzuela, escribano público, y a su hijo, 16 doblas de oro por un batel de navío con sus tres remos y timón que le había comprado.

ca, mientas que en el resto de la centuria de un total de 120 embarcaciones solo figuran en el mercado de Las Palmas 15. La carabela era un tipo de barco propio del sur de la Península, y el más común en la rutas que enlazaban Canarias con los puertos ibéricos, aunque también está presente en los viajes a los puertos europeos, a donde en la segunda mitad del siglo XVI se dirigen 105, acaparando el 27,1% del transporte mercantil⁸, en los viajes al continente africano, a donde se contabilizan con destino a Berbería un total de 10⁹, y especialmente al continente americano, pues no en vano fue considerada la embarcación por excelencia de los descubrimientos una vez que los portugueses la utilizaron en sus viajes de exploración. Estas eran embarcaciones a vela muy ligeras, con una cubierta, espolón o proa, popa llana, tres palos y cofás solo en los palos mayor y de popa¹⁰. A veces, se habla de carabela de pesca sin distinguir en que se diferencia de la mercante¹¹, y también se indica en ocasiones que nos hallamos en presencia de otro tipo de barco de la misma familia, conocido como carabelón¹², que era una embarcación de menor tonelaje que la carabela, por lo común de 10 a 20 toneladas, y de velamen más reducido.

En conjunto el navío es un tipo de embarcación que figura vendiéndose y comprándose a lo largo del siglo, quizá por su mayor demanda, y por ser un barco atlántico por naturaleza, al ser sin lugar a dudas uno de los más utilizados en el comercio entre Gran Canaria y Europa¹³, así de un total de 386 embarcaciones que hacen la ruta entre la isla y el continente eu-

⁸ M. LOBO CABRERA, *El comercio canario-europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988, p. 40.

⁹ M. LOBO CABRERA, *La esclavitud...*, p. 66.

¹⁰ A. MASÍA DE ROS, *Historia general de la piratería*, Barcelona, 1959, p. 674.

¹¹ A.H.P.L.P., En noviembre de 1519 se pone en venta por parte de un maestre una carabela de pesca, con sus velas, remos y parejos y precio de 20 doblas, un tercio de lo que valía una carabela de la típicas.

¹² En 1574 un vecino de Cádiz vende a Juan Bautista de Ortega, maestre de una de la naos de don Juan de Guzmán, que iba para Indias, la mitad de un carabelón, surto en Las Isletas, que compró en Faro. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, núm. 832, f. 1.142 r.

¹³ M. LOBO CABRERA, *El comercio canario-europeo...*, pp. 40-41.

ropeo durante el reinado de Felipe II el 45,8% son denominados navíos. De la misma manera su presencia también es importante en los viajes que llevan por destino el continente americano, pues de un total de 144 barcos que llevan vino desde Gran Canaria a los distintos mercados del Nuevo Mundo, 82 son navíos¹⁴, que representa el 56,6% del total de las embarcaciones. Sobre la acepción de su nombre se indica que es impreciso, ya que bajo tal nominación se encierra un número indeterminado de barcos, aunque hay autores que indican que su nombre incluye dos acepciones en el siglo XVI; según una de ellas es genérico de embarcaciones, y según otra se refería a buques de menos porte que las naos, y de hecho Chaunu comprobó en su estudio que la mayoría no alcanzaban las 100 toneladas¹⁵. En alguna ocasión se nos cita la presencia de un navío redondo que es vendido por un vecino de Faro al capitán Adriano de Padilla, factor y veedor en Indias, que va como capitán en la expedición que tiene por destino la conquista de la Nueva Andalucía¹⁶. Este tipo, algún autor sostiene que se asemeja más a una nao, puesto que las naos redondas y con velas redondas eran la mejor invención para lo tocante a la navegación¹⁷.

El navío, como tal, era, sin embargo, una embarcación de vela cuadrada, de mayor tonelaje, que se utilizaba tanto para la guerra como para el comercio. Se dice de él que era un edificio flotante, con dos, tres o cuatro mástiles, vela cuadrada perfecta con el viento en contra, que marcó el comienzo de una de las grandes transformaciones que se operaron en el Atlántico¹⁸. En

¹⁴ M. LOBO CABRERA, *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, p. 60.

¹⁵ P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1956-1960, t. I, p. 317.

¹⁶ A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 834, f. 298 r. Este navío se vende con su batel de servicio, velas, jarcias, cables y anclas. J. BLANCO MONTESDEOCA y M. LOBO CABRERA, «Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía», *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas, 1979, t. I, pp. 119-132.

¹⁷ J. ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario de los mares y tierras occidentales*, Madrid, 1985, p. 27.

¹⁸ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976, pp. 391 y ss.

efecto, su disposición para los viajes atlánticos queda demostrada por su continua presencia en el mercado de Las Palmas y por la demanda permanente que existe de este tipo de embarcación a lo largo de todo el siglo, tanto para la realización de viajes comerciales a Europa como al Nuevo Mundo.

Otro tipo de barco que no es muy frecuente en el mercado aunque si en los viajes a larga distancia es la nao. No obstante encontramos que a lo largo del siglo XVI hallamos nueve que son puestas en venta en diferentes fechas. La primera se pone en venta en 1533, fecha en que un vecino de Ayamonte, maestre de la propia nao, vende la mitad de la misma a un mercader y vecino de Tenerife¹⁹. Este tipo de embarcación era frecuente que se utilizara en los viajes a Indias, por ser una gran embarcación a vela destinada en gran parte al comercio. Del mismo modo su presencia también se hace notar en los viajes que tienen como destino los puertos del Atlántico europeo²⁰.

Además de estos tipos encontramos alguna alusión, una, a la presencia de un galeón que se vende mediante remate y una lancha inglesa. En el primer caso el portugués Pedro Alvarez, maestre, reconoce como en él se había rematado un galeón por 285 doblas que había depositado en el vecino Miguel de Arençibia²¹. La lancha inglesa se vende en 1596. Su propietario al venderla hace constar que la misma se la habían dado unos ingleses en pago de un barco que le habían tomado y robado en la costa este de la isla²².

¹⁹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, f. 159 r.

²⁰ M. LOBO CABRERA, *El comercio canario-europeo...*, p. 40. Del total de embarcaciones que realizan estas rutas 68 son naos.

²¹ A.H.P.L.p., Antonio Lorenzo, núm. 810, f. 72 r.

²² A.H.P.L.p., Rodrigo de Cubas, núm. 2.592, f. 122 v. La vende por precio de 100 reales de plata, que recibió para fornecimiento de su barco que tenía para ir a las calmas. En el mismo día el comprador la vuelve a vender a un barquero por 120 reales, con lo cual gana en la operación 20 reales.

TIPOS DE BARCOS

Barcas ²³	51
Barcos ²⁴	21
Carabelas ²⁵	30
Carabelón	2
Navíos ²⁶	36
Naos	9
Otros	4
TOTAL.....	153

TONELAJE

El tonelaje de los barcos casi nunca aparece reseñado, salvo excepciones muy contadas, por propio interés de los contratantes, y más por seguridad del comprador. Además este es un tema un poco confuso, porque no todos los autores se ponen de acuerdo, a pesar de los intentos realizados para clarificar esta cuestión. No obstante lo que si resulta más o menos claro es la diferencia existente entre tonelada de capacidad y de aforamiento o flete. Las discusiones se han centrado más en el tráfico particular con Indias, en aras a poder conocer el volumen objeto de las transacciones mercantiles. En la mayor parte de los tráficos el arqueo se regulaba por toneladas, significando cada una su igualdad a dos pipas de vino de acuerdo con lo señalado por Veitia y Linage²⁷, aunque nosotros encontramos la cita de otras capacidades. Así entendemos que la que se registra en los contratos tiene que ver con la de la capacidad de flete, sobre todo si tenemos en cuenta que muchas veces no se habla

²³ En la denominación de barcas hemos englobado barcas, barca de pescar, barca grande y barqueta.

²⁴ En los barcos entran: barco, barco de pesca, barco pequeño, barco de ribera, barco grande.

²⁵ En las carabelas entran las carabelas propiamente dichas y una carabela de pesca.

²⁶ En los navío algunos son denominados como navíos latinos y navíos redondos.

²⁷ M. VEITIA Y LINAGE, *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, 1945, libro II, cap. XV, núm. 2, p. 181.

de toneladas sino de su capacidad en trigo, en vino o en azúcar. En los casos en que la tonelada se especifica como tal, nos corrobora una vez más lo que ya hemos indicado en otras ocasiones y es que los barcos que operaban en Canarias casi nunca pasaban de las 100 toneladas, tesis que afianza las Ordenanzas del Consejo de Indias cuando regula que los navíos de Canarias podían tener una capacidad máxima de 80 toneladas²⁸, que algunos autores han visto como un castigo pero que más bien puede interpretarse como que en las islas era difícil encontrar embarcaciones de mayor tonelaje, y así debía de ser por los datos que tenemos, además que con estos barcos se podía navegar con mayor facilidad, pues podían entrar con menos dificultad en los puertos para realizar las operaciones de carga y descarga, a la vez que eran más ligeros tanto para esquivar el mal tiempo como a los corsarios y piratas; a ello se une la mayor rentabilidad, pues hacían los viajes de ida y vuelta en menos tiempo, la facilidad para conseguir dotación de tripulaciones, a la vez que permitían diversificar el riesgo al fraccionar la carga²⁹.

Los datos que nos muestra la documentación nos da algunos tonelajes asociados a los tipos de barcos, así los navíos se mueven entre las 40 y las 80 toneladas y las carabelas rondan las 50, aunque encontramos algunas de menos porte³⁰.

En ciertos casos se nos da el aforamiento en fanegas de trigo, o botas o pipas de vino. Así en 1531 un portugués vende a un racionero de la catedral su navío que tenía de cabida hasta 800 fanegas de trigo³¹, que según si fuera medida portuguesa o castellana tenía un tonelaje u otro³² y en 1567 es puesta en venta

²⁸ F. MORALES PADRÓN, *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pp. 108-109.

²⁹ J. L. CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, 1988, p. 119.

³⁰ Así en 1530 se vende una carabela de 30 toneladas con su barca y aparejos por 40 doblas: A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 746, f. 478 v.

³¹ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 747, f. 34 r. El navío es vendido con sus arcos, velas, anclas y los demás aparejos por 80 doblas de oro.

³² M. LOBO CABRERA, *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, Las Palmas, 1989, p. 64. Así una tonelada portuguesa equivalía a 25 fanegas de trigo y una tonelada isleña a 20 fanegas. Con lo cual según

una carabela que tiene de cabida 60 botas de vino³³, que venían a representar 30 toneladas.

Las naos están en torno a las 80 toneladas³⁴ y el resto de los barcos son todos de menor tonelaje, así las barcas están entre 3 y 16 toneladas y los barcos entre 30 toneladas o 25 pipas de vino, aunque también los hay de menor porte.

En conjunto lo que se aprecia en Canarias está en correspondencia con lo que acontece en otras partes de Europa y especialmente en los puertos ibéricos, pues tal como señala Braudel, en el siglo XVI se produjo un incremento de pequeñas embarcaciones, aunque las circunstancias hacían optar por un tipo u otro de navío, en función de la economía del transporte, del volumen de las mercancías, del acceso a los puertos y a una serie de factores que iban imponiendo una progresiva transformación³⁵.

TIPOS DE COMPRA-VENTA

Una característica muy particular en las transacciones que se hacen con las embarcaciones es como se realizan las mismas. Así a diferencia de otro tipo de artículos que se compran y se venden, los barcos se venden bien al completo o en partes. Es cierto que la mayor parte de las veces se venden al completo con todas sus pertenencias e incluso con las deudas que algunas personas han contraído con el propietario a cuenta de fletes o con la obligación contraída para algún viaje, así por ejemplo en 1561 un portugués, maestre y señor de su navío, lo vende con su barca, jarcias y demás aparejos, con la condición de que el comprador sea obligado a realizar un viaje que el tenía contratado para ir a Magarabomba³⁶.

estas deducciones esta embarcación podía tener un porte entre 36 y 40 toneladas.

³³ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 820, f. 78 v.

³⁴ De hecho no la hemos encontrado de mayor porte.

³⁵ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976, pp. 391 y ss.

³⁶ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 817, f. 59 r.

En algunos casos la contratación se complica, formándose distintos negocios al amparo de la compra del transporte, así en 1583 se compra una barca, que luego se envía a la pesquería, manteniendo una especie de convenio con el anterior propietario, para luego vender una tercia parte de la barca, con la condición de que con la misma se haga un viaje a Indias³⁷.

Detrás de este tipo de compra-ventas se encuentra el que se realiza por mitad, con lo cual los beneficios de la embarcación también se reparten a medias, formándose en este caso una especie de sociedad entre ambos propietarios, tal como se comprueba en la venta que un vecino de Ayamonte hace a un mercader vecino de Tenerife al cual le vende la mitad del navío con la mitad del maestraje³⁸. Más explícita es la venta que hace el vecino Marcos Afonso Tarudante a Francisco Fernández de la mitad de un carabelón, para a continuación concertarse ambos de la siguiente manera: Fernández ha de estar en el navío por maestro y llevarlo a su cargo, haciendo todos los viajes que fletare, y de lo que se ganase, la parte correspondiente al navío, se partiría a medias³⁹. A partir de aquí se dan todo tipo de

³⁷ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, núm. 870, fs. r. Alvaro Hernández, barquero, vende a Rodrigo Jordán una barca con sus velas, jarcias, anclas y demás aparejos por 200 ducados. En el mismo día, 29 de diciembre de 1583, el comprador consiente que el vendedor vaya de viaje a pesquería en la forma que la barca ha tenido por costumbre, con la condición que de vuelta de la misma y poniéndose en venta lo procedido de ella el comprador lleve de beneficio por la propiedad de la barca 2,5 partes respecto de las soldadas que fueren en la barca. El 9 de enero de 1584 Jordán vende a un labrador la tercia parte de la barca, con la condición que la misma ha de hacer viaje a Indias, a Tierra Firme, en el mes de mayo, reservándose Jordán la capacidad para poner en ella el marineraje y la gente que quisiese. Asimismo se declara que en estos viajes en los dos primeros que la barca hiciere Jordán iría como señor y en el tercero el comprador de la tercia parte.

³⁸ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, f. 159 r.

³⁹ A.H.P.L.P., Alonso Hernández, núm. 787, fs. 317 v., 322 r., 323 r y 509 r. Previamente Tarudante había comprado el navío a un portugués por 82 ducados, y luego vende la mitad por 45 ducados y 2 reales, ganando unos cuantos ducados en la operación. En las distintas escrituras que se otorgan se hace constar que como Tarudante había fornecido el carabelón de mantenimientos y lo necesario tiene que obtener como beneficio lo invertido y la mitad de la parte que le toca por la compañía. Se pone asimis-

combinaciones, especialmente cuando el barco se quiere para un fin concreto y como parte de la inversión que se quiere poner en algunas de las expediciones que se hacen a la costa de África. Así se suele poner en venta una cuarta parte, tercias partes o incluso las tres cuartas partes de la misma, llegando a veces incluso a dividirse en porciones más pequeñas, así en 1519 se pone en venta las tres cuartas partes de una carabela, siendo propietarios de la cuarta parte restante hasta seis personas que debían tener esta porción en sociedad⁴⁰.

En otras ocasiones, la propiedad está dividida entre menos personas, así en 1531 el racionero de la catedral Pero García Samarinas compra un navío de cabida de hasta 800 fanegas de trigo, a un portugués, y a continuación en otra escritura aclara que ha comprado el navío de la siguiente manera: la cuarta parte para el, la mitad para un vecino y la otra cuarta parte para un mercader⁴¹.

Las partes en que un barco se suele dividir para negociar con ellas pueden ser a veces muchas, así un vecino de Telde declara que vende las dos tercias partes de un tercio de una carabela que compró en compañía de otros socios, que son las dos novenas partes de la propiedad total del barco⁴².

En otras ocasiones el navío se adquiere en propiedad no por compra directa sino por un remate en pública almoneda, supongamos que a la justicia o a algún acreedor que se hace con la pieza. En algunos de estos ejemplos, el rematador suele ser un vecino que actúa como hombre de paja de algún mercader, imaginamos que para evitar el encarecimiento del barco⁴³.

mo como condición que Fernández ha de hacer el viaje a Guinea que Tarudante le señalase y no queriendo hacerlo está obligado a poner un hombre que vaya en el viaje.

⁴⁰ Los propietarios de la cuarta parte era Luis de Aday, persona muy vinculado con los viajes a Berbería, el escribano Rodrigo de Ocaña, el mercader genovés Antonio de Otero, Marcos de Niebla, Francisco López y el señor Hernán Pérez de Guzmán. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, f. 148 r.

⁴¹ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 747, fs. 34 r. y 36 r.

⁴² A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 818, f. 520 v.

⁴³ Así en 1545 un vecino confiesa como en el fue rematado en pública almoneda un navío con 800 vasos de loza a cierto precio de maravedís,

En algunos casos las embarcaciones se rematan por haber encallado en la costa y sus propietarios haber desistido de recuperarla, haciéndose en este caso la justicia o algún particular que paga por ella un bajo coste para luego repararla en los astilleros de la ciudad y ponerla luego en venta alcanzando un precio nada despreciable, así en 1571 el mercader flamenco Lorenzo Anrique vende a un paisano suyo, también mercader, una nao de capacidad de hasta 80 toneladas, que el comprador había adobado y dado carena a su costa porque hacia agua⁴⁴.

LUGAR DE LA VENTA

El lugar de la venta era la ciudad de Las Palmas, primero por ser el puerto principal de la isla, segundo por encontrarse en su sede la mayor parte de los escribanos de la isla y en tercer lugar por ubicarse en su costa un número importante de surgideros mejor arreglados, habilitados y defendidos que los del resto de la plataforma insular. Pues bien la mayor parte de los barcos se hallaban surtos en el momento de la venta en estos lugares que vamos a señalar.

El mayor número se hallaba en el puerto de las Isletas, considerado desde el primer momento como el puerto principal de la isla y de la ciudad por hallarse allí situada una de las principales fortalezas⁴⁵. Junto a este lugar los barcos surgían en el charco de los Abades y en el llamado caletón de la Ciudad, simples desembarcaderos situados muy cerca de Las Palmas, incorporados a la zona que en su mapa Torriani denomina como varadero⁴⁶, por ser el lugar donde los barcos varaban y se

que luego traspasa al mercader Rodrigo de Quesada por el mismo precio en que fue rematado: A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 758 f. 250 r.

⁴⁴ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 822, f. 114 r. La nao se vende con su batel, másteles, aparejos de 3 cables de lino, 4 anclas, 3 piezas de pasamuros de hierro, 4 versos con sus municiones y los demás aparejos que estaban a bordo.

⁴⁵ J. ABREU Y GALINDO, *Historia de la conquista de las siete islas de la Gran Canaria*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, p. 148.

⁴⁶ L. TORRIANI, *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1959, p. 154.

careaban, especialmente los que se integraban en la llamada flota de Canarias, que eran las embarcaciones que se dedicaban a la pesca en la costa de Africa, y los barcos y barcas que comunicaban la capital con los otros puertos de las isla y los que hacían la travesía en los viajes interinsulares. Además de estos los barcos a poner en venta surgían en el puerto del Arrecife, hoy playa de las Canteras, también conocido como playa del Confital, desembarcadero más apacible, donde los navíos se resguardaban de los vientos, especialmente cuando había que repararlos o mejorar sus estructuras. Era un puerto utilizado habitualmente para aquellos barcos que hacían viajes a Tenerife o a los puertos de la zona norte de la isla.

Fuera de los de la ciudad, otros puertos donde surgían los barcos que se iban a vender eran los de la zona de Telde, especialmente el de Melenara y el de Gando. En ambos tenemos ejemplos de barcos puestos en venta, después de repararse en su costa, aunque los contratantes tenían que comparecer ante el escribano público de Telde para formalizar la escritura. Estos puertos daban salida a la producción de la rica vega de Telde y desde ellos se organizaban viajes al continente africano y a las Indias, pues no en pocas veces se recomienda que el vino a navegar hacia el nuevo continente sea de la comarca de Telde⁴⁷.

PRECIO DE LOS BARCOS

Los precios de los distintos tipos de barcos que son puestos a la venta en Gran Canaria están condicionados por una serie de factores que tienen relación directa en primer lugar con el tipo de embarcación y su utilidad para la realización de viajes, bien sean de pequeñas distancias como de largas travesías; a ello debemos unir su tonelaje y capacidad, así como los aparejos y demás elementos de servicios que se venden junto con el barco, pues el mayor o menor número de los mismos hace aumentar o descender el precio⁴⁸ y por último no debemos olvidar

⁴⁷ M. LOBO CABRERA, *El comercio del vino...*, p. 27.

⁴⁸ Es curioso como en algunas ventas se pormenoriza e inventarian mediante una memoria los aparejos que se incluyen con el barco. En 1590

la época, pues en función de la oferta y la demanda los precios oscilan.

Para calcular los precios por los que son puestos en venta nos hemos encontrado con una serie de dificultades, aunque intentaremos dar una idea aproximada del precio medio de cada uno de al menos los tipos más usuales y corrientes en el mercado. En primer lugar hemos tenido que convertir a una sola moneda todos los costos que se nos citan en las escrituras, haciendo en todos los casos la reconversión a maravedís⁴⁹, y en segundo lugar hemos intentando en todos los casos dar el precio total de la nave, dado que de las mismas se hacen ventas, tal como ya hemos comentado, de un tercio, un cuarto e incluso en alguna ocasión de un cuarto y un ochavo⁵⁰.

Vamos a comenzar por los tipos más numerosos y que más concurren al mercado, en función de que son también los de menor porte y los de más uso, ya que tanto se utilizan en los viajes insulares, como en aquellos que nos comunicaban con otras islas y los que se realizaban a la costa de Africa para pescar o buscar esclavos.

Los barcos están muy presentes en el mercado, aunque su nombre englobe un número amplio de embarcaciones. En cuanto a sus características y uso, tenemos la impresión de que son los de menor tonelaje y capacidad. Los había de varios tipos, especialmente los conocido como barcos de ribera y de pesca, seguidos por aquellos otros que marcan su tamaño: pequeño y grande. El precio medio de este tipo de embarcación a lo largo

al venderse la mitad de una carabela se incluyen las siguientes cosas: tres fratejas, la una quebrada, que ha de comprar el maestre; 2 amarras de esparto, 1 cuerda nueva de 30 hazas, 3 amarras viejas, 2 agujas de marear, su batel con 3 remos, 4 remos de la carabela, toda la herramienta necesaria para la carabela, 1 caldera para la gente, 1 treode grande, 1 mesana nueva, 2 trinquetes usados, 1 seabadera y un mulatín; sus vergas y mástiles y enjarcia, más una pipa y 3 barriles para agua. A.H.P.L.P., Francisco Casares, núm. 924, f. 319 r.

⁴⁹ Así el real tiene como equivalencia 48 maravedís, la dobla 500 maravedís y el ducado 11 reales, esto es 528 maravedís. Vid. M. LOBO CABRERA, *Monedas...*, p. 16.

⁵⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 736, f. 75 r. En 1525 un vecino de Tenerife, presente en Las Palmas reconoce que tiene poder para vender un cuarto y ochavo de una carabela.

del siglo es de unos 29.000 maravedís, aunque existen oscilaciones muy marcadas en los precios en función de la época, así tenemos algunos barcos cuyo precio apenas supera los 5.000 maravedís⁵¹, y otros que llegan incluso a alcanzar en el mercado los 264.000 maravedís⁵². Otras veces el precio desciende bastante, sobre todo cuando la embarcación está dañada o tiene ya muchos años de servicio, así se vende un barco en 3.000 maravedís porque está viejo⁵³. A veces tenemos dificultad para conocer el costo de algunas embarcaciones, porque el traspaso de las mismas no se hace por venta sino por donación⁵⁴.

Las barcas le siguen a la zaga y son también del tipo más genérico, aunque dentro de ella se incluyan las chalupas y las barcas de pescar, las grandes y alguna que otra barqueta. Sus precios son muy oscilantes y van desde los 3.500 maravedís que se pagan en 1524 hasta los 158.400 en que se cotiza una barca en 1572 y los 170.000 que se dan por otra en 1591⁵⁵. Observamos en los precios de estas barcas, además de los típicos vaivenes fruto de la demanda y de la época, algunas variables que seguramente tienen que ver más con el porte, uno que se man-

⁵¹ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 809, f.r. En 1562 Manuel Fernández, mareante, vende a su hermana un barco pequeño de pescar, con sus velas y remos y aparejos por 14 doblas de oro, esto es 7.000 maravedís.

⁵² En 1587 un vecino de Tenerife vende un barco grande de 30 toneladas aproximadas con batel, velas, jarcias y demás aparejo por 500 ducados: A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 923, f.r.

⁵³ A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, núm. 887, f. 472 r. En 1582 Juan de Valenzuela, con poder de un vecino de Garachico, vende a un pescador un barco de pescar con sus aparejos, que está varado en tierra en el charco de los abades, que está viejo y sin aderezar, por 6 doblas.

⁵⁴ A.H.P.L.P., Alonso de Mendoza, núm. 933, f. 192 r. En diciembre de 1594 Antonio Hernández, vecino, declara que por cuanto el tiene y posee un barco suyo nuevo de pescar, varado en la caleta de la ciudad, ha por bien y quiere que Francisco Hernández, su compadre, por buenas obras que le ha hecho, haya la mitad del barco, para que lo que se ganare con el mismo se parta a medias.

⁵⁵ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, núm. 902, f. 156 v. El 5 de febrero de 1591 un vecino de La Palma, estante en Gran Canaria, vende al capitán Juan Fernández de Biedma, la cuarta parte de una barca que el tiene surta en el Arrecife, con la cuarta parte de la barqueta de servicio, con sus aderezos y aparejos, por 85 doblas. Aquí intuimos que si la cuarta parte de la barca vale 85 doblas, el total de la misma lo valoramos en 340.

tiene en torno a una media superior a los 100.000 maravedís y otro que ronda alrededor de los 60.000. No obstante en conjunto, a lo largo del siglo, su precio medio se sitúa en torno a los 61.000 maravedís.

Luego tenemos las carabelas, embarcación ya más propia de los viajes atlánticos de altura, que responde casi a un solo tipo de barco, aunque hay quien distingue que eran navíos ligeros de forma y construcción diversa, que responde a dos tipos: el portugués, aparejado exclusivamente con velas latinas y empleado por los marinos que exploraron por primera vez las costas atlánticas de Africa, y el castellano, que a menudo combinaba un trinquete cuadrado con gavia y mesana latinas⁵⁶. Da la sensación en función del origen de los vendedores que las que aparecen en el mercado grancanario son las portuguesas. Alguna, se diferencia del resto, tanto por el tonelaje como por el precio y por la definición de que es una carabela de pesca⁵⁷. El resto de los precios de las carabelas se igualan en líneas generales salvo algunas excepciones en que su precio aumenta en función de la demanda. En otros casos hallamos que alguna carabela es rematada y otra es entregada en dote con lo cual no sabemos en cuanto es apreciada. En el primer ejemplo el licenciado y gobernador de la isla don Diego del Águila declara que en él como mayor ponedor se había rematado una carabela que había venido a la isla de las partes de Guinea por 275 doblas⁵⁸. El otro caso se da a fines del siglo, en 1595, en que un portugués, señor de las dos terceras partes de una carabela, declara que como el había casado a su hija con un vecino de Sesimbra le manda un tercio de la nave con todos sus aderezos y pertrechos

⁵⁶ C. H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, 1979, p. 328.

⁵⁷ En 1519 Gaspar Rodríguez, maestro, vende su carabela de pesca, con su vela, remos y aparejo por 20 doblas de oro, esto es 10.000 maravedís. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, fs. 250 v. y 251 v.

⁵⁸ Estimamos que en este caso el gobernador se había aprovechado de su situación, puesto que en el mismo año otra carabela es vendida en 300 doblas. Al parecer la carabela fue puesta en pregón a pedimento de los armadores y marineros puesto que la misma fue puesta en el almacén como inversión: A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, f. 61 v.

en dote⁵⁹. Los precios, a lo largo del siglo, oscilan entre los 10.000 maravedís que se dan por una carabela de pesca en 1519⁶⁰, a los 264.000 maravedís que se pagan por una carabela en 1595⁶¹. Es cierto que entre la venta de ambas median unos 76 años, pero el salto es bastante brusco, ya que en la primera fecha el precio medio está en torno a los 30.000 maravedís y en la segunda alrededor de los 150.000; en ambos casos se deben dar otro tipo de circunstancia que favorece en un caso el aumento más allá de la media y en otro el descenso a un tercio del valor medio. En conjunto el precio medio de la carabela cabe situarlo en torno a los 97.000 maravedís.

Los navíos siguen en cuanto a la demanda y al precio que adquieren en el mercado. Sus precios hacen un recorrido muy oscilante en fechas muy próximas, así tenemos que en 1530⁶² se pone en venta uno por 3.168 maravedís y cinco años más tarde se tasa otro en 300.870⁶³. Otras veces al estar deteriorado el barco su precio varia a la baja, así en 1590 se pone en venta uno, que había venido en compañía de la flota que iba a Indias, por 48.000 maravedís al encontrarse desfondado⁶⁴.

⁵⁹ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, núm. 906, f. 100 r.

⁶⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, f. 250 v. En 1519 Gaspar Rodríguez, maestre, vende su carabela de pesca, con su vela, remos y aparejos, a Albertos de Cáceres por 20 doblas de oro.

⁶¹ En enero de 1595 dos vecinos confiesan haber recibido de un mercader, vecino de Tenerife, 500 ducados por el valor de una carabela. A.H.P.L.P., Francisco Suárez, núm. 906, f. 58 r. Aquí es posible que ante la demanda existente en Tenerife el precio se alzase.

⁶² A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 746, f. 406 r. Juan Beltrán, maestre de navío, vende a Agustín Corona, genovés, un navío de 75 a 80 toneladas por 6 ducados que recibe en cédula de cambio para Cádiz a Francisco Corona, mercader genovés. Es posible que en este caso haya algo encubierto que a nosotros se nos escapa, puesto que este precio es ridículo.

⁶³ Esta es una venta que comporta la mitad de la tercera parte del navío, el cual entra en una sociedad que tiene por objeto llevar la embarcación a Indias. El precio de esta parte se valora en 50.145 maravedís más un esclavo de color negro, de 18 años. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, f. 24 r. El comprador, un mercader vecino de Úbeda, unos días después de haberse realizado la operación da poder para fletar, vender o trocar la sexta parte del navío que está de viaje a Indias.

⁶⁴ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, núm. 875, f. 489 r. El navío, cuya capacidad era de 25 pipas de porte, se vendió mediante pedimento que se hizo a

Salvo estas excepciones, y alguna que otra más que llama la atención, por el bajo o alto precio que alcanza un navío, como el que se pone en venta en 1586, en que una cuarta parte del mismo es valorado 680 ducados⁶⁵, el resto de las embarcaciones de este tipo mantienen unos precios acordes con la cronología y con el tonelaje, así en 1531 se pagaba por un navío de unas 32 toneladas unos 40.000 maravedís⁶⁶. Hacia 1552, otro, cuya capacidad se calculaba entre las 40 y 50 toneladas, costaba 79.200 maravedís⁶⁷, y en 1560, el mismo tipo, con la misma capacidad, se tasaba en 168.960 maravedís⁶⁸. A pesar de las oscilaciones, y en función de la necesidad que se tenía de navíos en la isla, el precio medio del mismo hay que situarlo en torno a los 187.110 maravedís. También el estar deteriorado hace variar el precio, así en 1590 se pone en venta uno, que había venido en compañía de la flota que iba a Indias, por 48.000 maravedís al encontrarse desfondado⁶⁹.

PRECIO MEDIO DE LAS EMBARCACIONES

Barcos	29.043	maravedís
Barcas	61.000	»
Carabelas	97.000	»
Navíos	187.110	»
Naos	235.110	»

la justicia para ponerlo en pregón y rematarlo en el mayor ponedor. Estas embarcaciones eran luego reparadas en los astilleros de la isla y puestas de nuevo en venta.

⁶⁵ A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, f. 644 r. En diciembre de 1586 un portugués, vecino de Madeira, vende a los señores Juan Ruiz de Alarcón y Andrea de Argirofo, regidores, un cuarto de navío, que al presente hacia aguada en Lanzarote, para hacer viaje a los Ríos de Guinea.

⁶⁶ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 747, f. 34 r.

⁶⁷ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 754, s.f.

⁶⁸ A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, f. 156 r.

⁶⁹ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, núm. 875, f. 489 r. El navío, cuya capacidad era de 25 pipas de porte, se vendió mediante pedimento que se hizo a la justicia para ponerlo en pregón y rematarlo en el mayor ponedor. Estas embarcaciones eran luego reparadas en los astilleros de la isla y puestas de nuevo en venta.

Las naos concurren menos en el mercado, quizá porque también al ser una nave comercial de mayor tonelaje escasean más por su mayor demanda en otros puertos y lugares. Sus precios en función de los años y de su capacidad están más uniformes aunque también encontramos oscilaciones que van de los 176.880 maravedís en que se vende una nao de 80 toneladas que hacía agua y estaba por aderezar⁷⁰, a los 351.648 maravedís que se pagó por una nao, cuya propiedad estaba repartida en 5 partes, que se envió de viaje a Sevilla⁷¹. Salvo estos repuntes los precios están en torno a los 210.000 maravedís, apreciándose como precio medio unos 235.110 maravedís.

Junto a las razones que hemos ido dando para explicar la oscilación de los precios, hemos de tener en cuenta otras variables que tienen relación con los viajes y expediciones que se hacen a los diferentes puntos con los cuales Gran Canaria mantiene relaciones. En primer lugar hemos de tener presente que a medida que avanza el siglo XVI las relaciones comerciales tanto con Europa como con Africa aumentan, especialmente en el período que oscila entre 1550 y 1570, y por consiguiente se necesitan más unidades de transporte, con lo cual al aumentar la demanda se experimenta un aumento de los precios; a ello se une la creciente necesidad de pescado salpreso, tanto para atender a la población como al abastecimiento de las flotas que con destino a Indias pasan por los puertos de la isla, con lo cual el número de barcos que integran la flota pesquera aumenta, y en consecuencia los precios también experimentan una subida. Si a ello unimos que las relaciones entre Canarias y América se hacen a través del transporte que se adquiere en la isla, es lógico entender las oscilaciones tan bruscas que, a veces, apreciamos en los precios. Sabedores de estos cambios gentes de diverso origen pero sobre todo portugueses y vecinos de otras islas acuden al mercado grancanario para poner en venta sus embarcaciones.

⁷⁰ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 822, f. 114 r.

⁷¹ A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 831, f.r. 410 ducados castellanos, obtenidos como parte de la venta del barco, se depositaron en el banco de Antonio y Pedro de Espinosa, vecinos de Sevilla: Alonso de Balboa, núm. 777, f. 14 v.

VENEDORES Y COMPRADORES

Los que intervienen en el mercado son gentes de diverso origen y condición, aunque destacan y sobresalen unos sobre otros. La primera nota a tener en cuenta es que entre los vendedores son asiduos en el mercado grancanario los portugueses, quizá atraídos por el conocimiento que tienen del mismo. Hay un número importante de lusitanos, que a su origen añaden la condición de ser maestros de navío. Muchos proceden de Madeira pero le acompañan en este trato los procedentes de los puertos del sur portugués como Faro y Lagos. Junto a ellos tenemos también a los hombres del mar del sur peninsular, de las provincias de Cádiz y Huelva. Tanto los portugueses como los andaluces son los que venden en Gran Canaria los tipos de barcos denominados carabelas y navíos. También vecinos de otras islas, de La Palma y de Tenerife, se acercan al mercado insular a poner en circulación sus embarcaciones, a veces para venderlas al completo y otras para vender solo una parte, por lo común la mitad o un tercio, y seguidamente hacer compañía para realizar algunos negocios con el transporte. Fuera de estos otra gran mayoría la componen los maestros, los mareantes y los pescadores que ponen en venta su medio de transporte para obtener un beneficio con ello o para salir de alguna situación sobrevenida, con lo cual al deshacerse de la mitad del mismo lo hacen con la condición de seguir trabajando en el barco y repartir los beneficios con el nuevo dueño⁷². También figuran como vendedores otras personas de condición superior que son propietarios de los barcos por inversiones anteriores. Así figuran entre los mismos mercaderes de distinto origen, tal como Tomás López, mercader portugués, que vende a un mercader flamenco la tercia parte de una barca⁷³, regidores como Baltasar de

⁷² A.H.P.L.P., García Ortiz, núm. 852, f. 73 r. Bastián Hernández, ma-reante, vende en 1565 a Agustín García Lozano, la cuarta parte de una ca-rabela, que compró de maestre Simón, con su parte de barca, velas, jarcias y amarras, que tienen en compañía de Leonel Alvarez, que tiene las otras tres cuartas partes, por 75 doblas.

⁷³ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 822, f. 73 v.

Villalta Maldonado⁷⁴ e incluso algún gobernador o el propio señor de Fuerteventura don Gonzalo de Saavedra que vende a un mareante la mitad de una barca que tiene en su compañía por 837 reales⁷⁵.

Entre los compradores también están presentes en la misma o en menor cantidad los hombres dedicados a los trabajos del mar, tales como los maestros, pescadores, mareantes, aunque sobresalen más aquellos que tienen otros negocios que poco tienen que ver con el mar aunque sí con el transporte marítimo como medio para hacer sus negocios, ya que por lo general el maestro del barco no era en sí un hombre de negocios sino un asalariado que realizaba una labor concreta por cuenta de una sociedad capitalista⁷⁶, mientras que los pescadores y mareantes solían trabajar más por su cuenta en las calmas isleñas y en los viajes a pesquería. El resto lo componen hombres de la administración y el gobierno, junto con los mercaderes, duchos en el negocio de la compra y venta de cualquier tipo de mercancía, incluidos los barcos. Los compran para incorporarlos como inversión a sus sociedades o para cargarlos de mercancías y remitirlas a los mercados con los cuales tenían tratos, como Cristóbal García de Moguer, cosechero y exportador de azúcares, que compra la mitad de una carabela para así no tener que pagarle fletes a otro⁷⁷.

También encontramos como inversores y por lo tanto como compradores a los socios que se conciertan para realizar expediciones tanto a Berbería como a los Ríos de Guinea, entre los que se cuentan los propios gobernadores de la isla, acompañados de escribanos públicos y regidores, así en 1586 un portugués, vecino de Madeira, vende a los regidores Juan Ruiz de Alarcón y Andrea de Argiroffo, un cuarto de navío, comprome-

⁷⁴ A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, núm. 831, f.r.

⁷⁵ A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, núm. 882, f. 71 r. y 72 v. En el mismo día el comprador se obliga a ir con la barca y traer a don Gonzalo de Saavedra de Fuerteventura 30 carneros, 2 jumentos, y camello y un carnero manso.

⁷⁶ J. HEERS, *Occidente durante los siglos XIV y XV*, Barcelona, 1968, pp. 138.

⁷⁷ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, f. 82 r.

tiéndose a ir por maestre a los Ríos de Guinea⁷⁸. Junto a estos encontramos a aquellos que se hacen con la propiedad de un barco para navegarlo a Indias⁷⁹.

En este tipo de operaciones no faltan gentes de todo tipo desde miembros del cabildo catedral y de la capilla de música, hasta artesanos como zapateros y plateros, e incluso mujeres, hijas y viudas de pescadores y mareantes.

⁷⁸ A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, f. 644 r.

⁷⁹ A.H.P.L.P., Ambrosio de Campos, núm. 884, f. 293 v. En 1594 el portugués Juan Freile vende un navío a Cristóbal Mainel de Mercado, vecino de Cartagena de Indias, para navegarlo al Nuevo Mundo.

COMPRAVENTAS DE BARCOS

<i>Año</i>	<i>Tipo</i>	<i>Vendedor</i>	<i>Comprador</i>	<i>Parte</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Precio</i>
1519	Carabela	Rodrigo Álvarez, maestre, vº La Palma	Jerónimo Batista y otros	toda		63 doblas
1519	Carabela	Rodrigo Gutiérrez, maestre	Francisco de Mesa	mitad		60 doblas
1519	Carabela	Salvador de la Vega, portugués	6 personas	3/4		
1519	Barco	Francisco de Millares, canónigo	Gaspar Rodríguez, maestre	mitad		25 doblas
1519	Carabela de pesca	Gaspar Rodríguez, maestre	Alberto de Cáceres	toda		20 doblas
1519	Carabela	Juan Báez, portugués	Vicente de Montesdeoca	1/4		24 doblas
1522	Carabela	Antonio de Casas, maestre	Ruy González y otros	toda		45 doblas
1522	Carabela	Ruy González y otros	Cristóbal García de Moguer	toda		45 doblas
1524	Chalupa	Pedro Montáñez, tutor	Rodrigo de Ocaña, escribano	toda		7 doblas
1525	Carabela	Juan Morato, vº de Tfe	Juan de Civerio, alguacil	1/4 y ochavo		88 1/2 + 3 reales
1529	Barco	Alº de Sam..., portugués	Antonio Cerezo, vº	toda		10 1/2 doblas
1530	Navío	Juan Beltrán, maestre	Agustín Corona, genovés	toda	75 a 80 tn	6 ducados
1530	Carabela	Diego de Montemayor, vº	García Fernández, vº Tfe	toda	30 tn	40 doblas
1531	Navío	Francisco Luis, portugués, maestre	Pedro García de Samarines, racionero	toda	800 fs de trigo	80 doblas
1533	Nao	Diego Díaz, vº Ayamonte, maestre	Alº Ruiz, mercader vº Tfe	mitad		200 ducados
1534	Carabela	Pero López y otros	Jacome de Trigueros, vº Tfe	3/4		45 doblas
1535	Navío	Luis de Vargas, vº	Rodrigo de Quesada, mercader	mitad de la 3ª parte	60 tn	50.145 ms y 1 esclavo
1535	Carabela	Vicente Hernández, vº de Lagos	Cristóbal García de Moguer	1/2		125 doblas
1535	Carabela	Diego Díaz, maestre	Jacques Bordescan, mercader francés	toda		60 doblas
1537	Barca de pescar	Juan Álvarez, carnicero	Juan Baustista, pescador, vº	toda		20 doblas
1545	Navío	Gonzalo de Vera Vargas	Hdo de Soria, mercader	mitad		?
1545	Navío	Diego de Aguilar	Diego Ruiz, carpintero	parte		50 doblas
1551	Carabela	Toribio Díaz, vº Pto Sta Mª	Diego Díaz	toda	50 tn	220 doblas
1552	Carabela	Antonio Díaz, portugués	Gregorio Piris, maestre	mitad	50 tn	50 ducados
1555	Navío	Martín Álvarez, maestre, portugués	Antón Merchante	2/3		300 doblas
1555	Carabela	Melchor Mateos, vº	Blas García vº	mitad		150 ducados

Año	Tipo	Vendedor	Comprador	Parte	Tonelaje	Precio
1557	Barca grande	Conzalianes, pescador	Luis de Balboa, vº	mitad		22 doblas
1558	Carabela	Diego González Mayor, portugués	Marcos Aº Tarudante, port.	todo		82 ducados
1558	Carabela	Marcos Aº Tarudante	Francisco Fernández	mitad		45 ducados y 2 reales
1558	Barca	Luis Arias, maestre	Antonio Luis, portugués	todo		52 doblas
1560	Navío	Juan de Vega, portugués	Silvestre Espíndola, vº	mitad		300 ducados
1560	Navío	Francisco Afonso, portugués	Juan Hernández, zapatero	todo	40 tn	320 ducados
1560	Barca	Cristóbal de Orihuela	Marcial de Saavedra, morisco	mitad		25 doblas
1560	Navío	Vicente Martín y otros, port	Juan de Agueda, portugués	3 partes		272 ducados
1561	Navío	Vicente Martín, portugués	Juan de Agueda, portugués	toda		260 doblas
1561	Navío	Vicente Martín, portugués	Juan de Agueda, portugués	mitad		130 doblas
1561	Barca	Juan...vº Tfe	Gonzalo Montañés, vº	mitad		34 doblas
1562	Barco	Catalina Rodríguez, viuda	Juana Cano, su hija	mitad		8 doblas
1562	Barco de pesca	Diego González, pescador y Juan Cano	Duarte Gil	mitad		12 doblas
1562	Barca	Gonzalo Montañés, vº	Francisco Espino, vº Garachico	mitad		50 doblas
1562	Barco	Cristóbal Ramírez, vº de Telde	Bnº de la Sema, vº	mitad		15 doblas
1562	Carabela	Pedro Ruiz, vº Telde	Pedro de Montemayor	2/3 de un tercio		50 ducados
1562	Barco pequeño	Manuel Fernández, mareante	Águeda, su hermana	todo		14 doblas
1562	Barco de pesca	Marcos Alfonso	Gaspar Hernández	mitad		9 doblas
1563	Navío latino	Diego González, portugués	Alº Hernández, vº	todo		3.000 reales
1564	Barca grande	Pero López, mareante	Jorge Pérez, mareante	todo		40 doblas y 3 reales
1565	Carabela	Remate	Ldo. Diego del Aguila, Gobernador	todo		275 doblas
1565	Barca	Gaspar Diaz, mareante	Baltasar Fernández, mareante	mitad		40 doblas
1565	Barca	Gaspar Diaz, mareante	Baltasar Fernández, mareante	mitad		107 1/2 doblas
1565	Barca	Blas López, vº Tfe	Cristóbal González, vº La Palma	toda		25 doblas
1565	Carabela	Bastían Hernández, mareante	Agustín García Lozano, vº	1/4		75 doblas
1565	Barco de pesca	Francisco González, pescador	Luis de Quesada, vº	mitad		13 doblas
1566	Nao	Manuel Diaz, portugués		2/3		
1566	Barca	Francisco Diaz, mareante	Francisco de Soto, platero	1/4		8 ? Doblas

Año	Tipo	Vendedor	Comprador	Parte	Tonelaje	Precio
1566	Nao	Baltasar Pérez, portugués	Juan de Civerio	2/3		400 ducados
1566		Manuel López, maestre	Juan de Civerio	1/3		
1566	Navío	Lope de Amores, portugués	Antonio de Campos, almorarife	todo	50 tn	500 ducados
1567	Navío	Gonzalo González, portugués, maestre	Pedro de Soria, vº de Tife	todo	50 tn	511 ducados
1567	Carabela	Gonzalo Pérez, portugués	Gonzalo Sánchez, zapatero	todo	60 botas	270 ducados
1567	Carabela	Antonio Pérez, portugués	Aº de..., vº de La Palma	todo		470 ducados
1568	Carabela	Pedro Afonso, portugués	Diego...º	mitad		90 doblas
1568	Carabela	Diego Machado, vº	Antonio Gómez, portugués	mitad		100 doblas
1568	Nao	Paco Martínez, vº Faro	Juan Sánchez, vº	mitad		253 ducados
1569	Galeón	Remate	Pedro Álvarez, portugués	todo		285 doblas
1570	Barca grande	Juan Manso, vº La Palma	Juan Cortés de los Ríos	todo		26 doblas
1571	Nao	Lorenzo Anrique, flamenco	Conrate Mayer, vº	todo	80 tn	335 ducados
1571	Navío	Juan Álvarez, vº La Española	Francisco Hernández	tercera parte		1.000 pesos
1571	Batel de Navío	Lorenzo Palenzuela escribano pº	Conrate Mayer, flamenco, vº	todo		6 doblas
1571	Barca	Andrés de Espino, maestre	Juan Álvarez, cantero	todo	16 tn	110 doblas
1571	Barca de pescar	Domingo Pérez, vº	Francisco Camacho	tercera parte		20 doblas
1571	Barca	Pero López, pescador	Adriano de Padilla, capitán	todo		65 doblas
1572	Barca	Gaspar Álvarez, vº La Palma	Antonio Hernández, mareante, vº La Palma	mitad		72 doblas
1572	Barca	Blas Hernández, mareante, vº Tenerife	Salvador Hernández, su padre	tercio		100 ducados
1572	Barqueta	Herbet Favote, bretón	Francisco de Castro, pescador	todo		9 1/2 doblas
1572	Barca	Tomás López, portugués mercader	Cornelio de Manacre	tercio		100 ducados
1572	Barca	Francisco Hernández, vº La Palma	Bernardino Canino, regidor	todo	25 tn	150 ducados
1572	Barca	D. Juan Pacheco de Benavides, vº	Domingo Hernández, pescador	mitad	3 tn	21 doblas
1573	Navío	Luis Mayo, portugués	Arts Tils, flamenco	todo		20 doblas
1573	Carabelón	Andrés de Espino, vº Tife	Cristóbal de Mujica, vº y regidor	mitad		70 doblas
1573	Barco de pesca	Tomé, pescador	Juan González, labrador	todo		42 doblas
1573	Barca grande	Cornelio de Manacre, mercader flamenco	Sr. Gonzalo de Saavedra	mitad	6 tn	25 ducados
1573	Navío	Lópe de Mujica, vº	B. Juan de Solozano	mitad		400 ducados

Año	Tipo	Vendedor	Comprador	Parte	Tonelaje	Precio
1574	Nao	Baltasar de Villalta Maldonado vº y regidor	Pedro Colombo	3/5		400 ducados
1574	Carabelón	Pedro Martín, vº Cádiz	Juan Batista de Ortega	mitad		650 reales
1574	Barco de pesca	Gonzalo de Aguilar Guerrero, vº	Salvador Diaz, vº	mitad		30 doblas
1575	Nao	Pedro Colombo, vº	Sebastián de Vallejo	todo		410 ducados
1575	Barca	Francisco de la Mata vº	Pedro de Soria, vº de Tfe	mitad		110 ducados
1575	Barco	Alº de Valladolid, vº La Gomera	Hdo del Pino, vº	resto		5 doblas y 20 mrs.
1575	Navío	Domingo de Torres, vº Tfe	Francisco de Morales, vº Tfe	tercera parte		150 ducados
1576	Nao	Juan Gutiérrez, vº Ayamonte	Bernabé de Cangas, vº			400 ducados
1576	Carabela	Hernán Darías, vº	Tomás de la Torre, vº	todo		5.000 reales
1576	Navío	Francisco de Burgales, vº Ayamonte	Domingo de Aguirre, vº	todo	40 tn	425 ducados
1576	Barco	Pedro Hernández, pescador, vº		todo		200 reales
1578	Barco de ribera	Juan Alº, pescador, vº	Ldo Avalos, racionero	mitad		152 reales
1578	Barco grande	Andrés González, mareante	Juan Delgado, mareante	mitad		19 doblas
1578	Navío	Antonio Rodríguez, portugués	Álvaro Méndez, portugués	2/3 partes		85 ducados
1578	Navío	Francisco Méndez vº y regidor	Luis Diaz Casanova, vº	mitad		32 ducados
1578	Navío	Luis Diaz Casanova, vº	Juan Rodríguez de Córdoba, vº	mitad		25 ducados
1579	Navío redondo	Rodrigo Álvarez, vº de Faro	Adriano de Padilla, vº	todo		255 ducados
1580	Barca grande	Bme Martín Pavón, carpintero	Cornelio de Manacre	tercera parte		1.000 reales
1581	Barco	Antonio Álvarez, marinero		todo		
1582	Barca	Juan Sánchez, piloto, vº	Juan Batista, vº	tercio		66 doblas y 2 tercios
1582	Navío	Gaspar Pérez y otros portugueses	Pedro de Solbes vº	todo		115 ducados
1582	Navío	Juan González vº Tfe. Mareante	Adán González, vº	todo		150 ducados
1582	Barco pesca	Juan de Valenzuela, procurador	Francisco Hernández, pescador, vº	todo		6 doblas porque estaba viejo
1582	Barca	Álvaro Hernández, barquero vº	Rodrigo Jordán, vº	todo		robado por franceses
1583	Navío	Lorenzo de Franquiz, genovés, vº		todo		300 doblas
1583	Barca	Lorenzo de Franquiz, genovés, vº	Pero Hernández, vº Tfe	todo		262 doblas
1583	Barca	Álvaro Hernández, barquero	Rodrigo Jordán, vº	todo		200 doblas
1584	Barca	Rodrigo Jordán, residente	Francisco González, labrador	tercera parte		733 res y 16 ms

Año	Tipo	Vendedor	Comprador	Parte	Tonelaje	Precio
1584	Navío	Juan Gutiérrez, vº de Cantabria	Francisco González, vº	todo		
1584	Barca	Gaspar Lorenzo, mareante, vº	Álvaro Hernández, mareante, vº	tercio		35 doblas
1584	Barca	Luis Hernández, vº	Gregorio de Alarcón, vº	1/2		60 doblas
1584	Barca grande	Manuel de Castro, vº Pto. Santo	Miguel Martínez, cura catedral	2/3		945 reales
			Diego Santos, vº	1/3		
1585	Barca	Juan Liandre, vº	Gaspar López, mercader; vº Madeira	mitad		30.000 reis portugueses
1585	Navío	Antonio Mateos, portugués	Francisco de Cabreja, y otros	2 partes y 1 parte	50 tn	200 ducados
1586	barca	Pedro de Orihuela y otros, vº	Manuel Gaspar, vº Ciudad Rodrigo	120 ducados		
1586	Barca	Álvaro de la Rocha, vº Tfe	Pedro de Angulo,	todo		30 ducados
1586	Barca	Baltasar Álvarez, vº	Sebastián del Toro	tercera parte		25 ducados
1586	Barca	Juan de Aguiar, vº	Hdo. Ribero, est	todo		150 ducados
1586	Barca	Sebastián del Toro vº	Luis Báez, albanil, vº	1/4		10 ducados
1586	Barca	Luis Báez, cantero, vº	Juan de Aguirre, hombre de la mar	tercera parte		27 ducados
1586	Navío	Domingo de Sa, portugués, vº	Juan Ruiz de Alarcón y otros	1/4	45 tn	680 ducados
1587	Navío	Alº Rodriguez Castillo, vº	Daniel Bandama, mercader, vº	1/3		2.581 reales
1587	Barco grande	Salvador Rodriguez, vº Tfe	Luis de Padilla, vº	todo	30 tn	500 ducados
1587	Navío	Antonio Mateos, portugués	Francisco de Cabreja, escribano pº	todo		100 ducados
1588	Barca	Luis Báez, cantero, vº	Diego González, vº	todo		45 doblas
1588	Navío	Nicolás Diaz, est	Pedro de Sojo	todo		2.750 reales
1588	Barco de pesca	Pedro Álvarez, pescador, vº	Afonso Andrés, vº	mitad		14 doblas
1588	Navío	Gabriel Martín, vº	Luis González, vº	mitad		215 ducados
1588	Barca	Luis Hernández, arraez	Luis de Mendoza, ministril	1/4		32.5 doblas
1589	Navío	Pedro Sarmiento, vº	Pedro de Alarcón, vº	navío	25 a 30 tn	400 ducados
1589	Nao	Juan y Gregorio Alarcón, vs	Jorge Álvarez, vº	1/4		
1590	Barca	D. Gonzalo de Saavedra, señor	Francisco Lorenzo, mareante	mitad		837 reales
1590	Barca	Francisco Lorenzo, maestre	Luis de Mendoza, músico	mitad		1.080 reales
1590	Carabela	Simón Álvarez, vº Guia	Francisco de Molina, mercader	todo	20 tn	3.000 reales
1590	Carabela	Sebastián Álvarez, portugués	Juan de Molina, vº Sevilla	mitad		1.400 reales

Año	Tipo	Vendedor	Comprador	Parte	Tonelaje	Precio
1590	Navío	Diego Villar Ugarte, vº	Gaspar López, res.	todo	25 pipas	1.000 reales
1590	Barco	D.Gonzalo de Saavedra, señor	Diego Santos, mareante, vº	mitad		825 reales
1591	Barca	Manuel González, vº La Palma	Cap. Juan Fernández	1/4		85 doblas
1591	Barca	Cap. Juan Fernández	Juan Felipe, vº	todo		78 ducados y 8 reales
1591	Barca	Juan Fernández vº Lanzarote	Gabriel Mateos	mitad	80 fs de trigo	40 doblas
1592	Barca	Juan de Ortega, mareante	Domingo Hernández, vº	mitad		60 ducados
1592	Barca	Domingo Hernández, mareante	Luis Rodríguez, vº	mitad		60 ducados
1592	Carabela	Andrés Antonio, maestre, port	Baltasar Pérez y otros	todo		200 ducados
1593	Barca	Luis de Mendoza, ministril	Sebastián González, portugués	todo	11 a 12 tn	600 reales
1593	Barco	Diego Hernández, mareante	Gabriel Martín, vº	mitad		300 reales
1594	Navío	Juan Fraile, port, maestre	Cristóbal Mainel, vº de Indias	todo	30 tn	220 ducados
1594	Barco de pesca	Antonio Hernández, vº	Francisco Hernández, vº	mitad		donación
1595	Carabela	2 vecinos	Antonio Álvarez, vº Tte. mercader	todo		500 ducados
1595	Carabela	Manuel Báez, portugués	Roque Gómez, port	2/3		dote
1595	Barca	Álvaro Hernández, mareante	Fructuoso Hernández, mercader, vº	1/3		680 reales
1596	Lancha Inglesa	Alº Diaz vº	Antonio González, vº	todo		100 reales
1596	Lancha Inglesa	Antonio González, vº	Gaspar Hernández, barquero	todo		120 reales