



## **EL COMERCIO ILEGAL DE LOS PORTUGUESES CON LAS INDIAS. EL PAPEL DE CANARIAS**

### **THE ILLEGAL TRADE OF THE PORTUGUESE WITH THE INDIES. THE ROLE OF THE CANARY ISLANDS**

**Manuel Lobo Cabrera\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Lobo Cabrera, M. (2021). El comercio ilegal de los portugueses con las Indias. El papel de Canarias. *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2020)*, XXIV-009. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10623>

**Resumen:** La presencia portuguesa en América está documentada desde etapas tempranas, aunque su presencia era considerada ilegal, pues desde el mismo momento del Descubrimiento se produjo un goteo constante de extranjeros que llegaron a América. La llegada de este aporte de emigrantes portugueses a los distintos puertos de las Indias se consideraba contrario a los intereses de la corona que desde bien pronto practicó una política migratoria bastante selectiva, dictando para ello distintas prohibiciones que se repetían de cuando en cuando a partir de las instrucciones que se habían dado al gobernador de la Española frey Nicolás de Ovando. Sin embargo, ello no fue óbice para que en una carta dirigida por los Jerónimos al cardenal Cisneros le indicaran la necesidad que había de que «todos los que quisiesen ir a las Indias de estos reinos o de reinos extraños lo puedan hacer, especialmente portugueses y de Canarias, porque en las islas Canarias se ha visto que los portugueses son grandes pobladores y granjeros». No obstante, la Corona presionada por el consulado sevillano, quiso entonces reducir la influencia portuguesa, considerando que la salida de navíos desde Lisboa o Canarias facilitaba tanto el contrabando como el transporte de ilegales.

**Palabras clave:** Canarias, portugueses, emigración, Indias, ilegales.

**Abstract:** The Portuguese presence in America is documented from the early stages, although its presence was considered illegal, since from the moment of the Discovery there was a constant trickle of foreigners who arrived in America. The arrival of this contribution of Portuguese emigrants to the different ports of the Indies was considered contrary to the interests of the crown, which from very early on practiced a fairly selective immigration policy, dictating different prohibitions that were repeated from time to time from time to time. the instructions that had been given to the governor of Hispaniola, Frey Nicolás de Ovando. However, this was not an obstacle to the fact that in a letter addressed by the Jerónimos to Cardinal Cisneros they indicated the need for «all those who wanted to go to the Indies from these kingdoms or from foreign kingdoms to do so, especially Portuguese and of the Canary Islands, because in the Canary Islands it has been seen that the Portuguese are great settlers and farmers ». However, the Crown, under pressure from the Sevillian consulate, then wanted to reduce the Portuguese influence, considering that the departure of ships from Lisbon or the Canary Islands facilitated both smuggling and the transport of illegals.

**Keywords:** Canary Islands, Portuguese, emigration, Indies, illegal.

La presencia portuguesa en América está documentada desde etapas tempranas, aunque su presencia era considerada ilegal, pues desde el mismo momento del Descubrimiento se produjo un goteo constante de extranjeros que llegaron a América. De tal manera que incluso en el tercer viaje colombino consta la existencia de algún francés, de algunos portugueses y de

\*Catedrático de Historia Moderna. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: [manuel.lobo@ulpgc.es](mailto:manuel.lobo@ulpgc.es)



al menos doce italianos, aunque con posterioridad a estos viajes el paso de los extranjeros a las nuevas tierras ya estuvo prohibido.

De tal manera que según distintos memoriales se informa a la Corona que los portugueses eran cada vez más numerosos en las Indias, pues en todas las flotas que arribaban al continente llegaban de manera subrepticia, y así Rufino José Cuervo, sobre la base de 160 nombres de individuos de patria conocida que pudo recoger en López de Gómara, Juan de Castellanos, el obispo Piedrahita y Oviedo y Baños, demostró que los primeros pobladores de América representaban todas las comarcas de la Península Ibérica, entre ellas Portugal que figura representado con 20 personas<sup>1</sup>.

La llegada de este aporte de emigrantes portugueses a los distintos puertos de las Indias se consideraba contrario a los intereses de la corona que desde bien pronto practicó una política migratoria bastante selectiva, dictando para ello distintas prohibiciones que se repetían de cuando en cuando a partir de las instrucciones que se habían dado al gobernador de la Española fray Nicolás de Ovando, en donde expresamente se le encomendaba la prohibición de extranjeros en las nuevas tierras<sup>2</sup>. Sin embargo, ello no fue óbice para que en una carta dirigida por los Jerónimos al cardenal Cisneros le indicaran la necesidad que había de que *«todos los que quisiesen ir a las Indias de estos reinos o de reinos extraños lo puedan hacer, especialmente portugueses y de Canarias, porque en las islas Canarias se ha visto que los portugueses son grandes pobladores y granjeros»*<sup>3</sup>.

No obstante, la Corona presionada por el consulado sevillano, quiso entonces reducir la influencia portuguesa, considerando que la salida de navíos desde Lisboa o Canarias facilitaba tanto el contrabando como el transporte de ilegales. Gran parte de los portugueses clandestinos que se encontraban en Cartagena de Indias y en otros puertos indios, se decía, que habían llegado en navíos negreros<sup>4</sup>, ya que tanto desde los reinos de Castilla y Portugal llegaban a canarias súbditos españoles y lusitanos con el fin de embarcar ilegalmente en uno de los navíos de paso. Una de las fórmulas utilizadas era alegar que partían de la Península con el fin de establecerse en Canarias, aunque lo que se escondía detrás de tal declaración era la búsqueda de una ocasión más fácil y sencilla para salir rumbo al Nuevo Mundo. En otras ocasiones algunos de los pasajeros que llegaban tarde para embarcar en Sevilla y con tal retraso perdían la flota, se dirigían al archipiélago donde tomaban un navío de los que hacían la ruta de Indias<sup>5</sup>.

La razón por la cual miles de españoles, portugueses y otros europeos, en menor medida, se aventuraron también a enrolarse de manera ilegal, en los navíos que partían de Canarias, para viajar al Nuevo Mundo tenían por objeto buscar el ascenso social o una mejor situación económica.

---

1 CUERVO (1901), pp. 41-42. El resto estaba representado por: 51 andaluces, 47 castellanos, y leoneses, 20 extremeños, 10 vascongados, 4 gallegos, 3 valencianos y catalanes, 3 navarros y aragoneses, un murciano y un canario.

2 Instrucciones dadas por los reyes a fray Nicolás de Ovando, en 16 de septiembre de 1501. ENCINAS, (1945), p. 44. Real Cédula de los Reyes Católicos a Frey Nicolás de Ovando, dándole instrucciones de lo que ha de hacer en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano, donde va como Gobernador.

3 Carta de los Jerónimos al Cardenal Cisneros, Santo Domingo, 22-VI-1517. AGI, Patronato 172, R IX. CCCCLXXXVIII. CODOIN, Serie 1ª, T. I, pp. 281-289.

4 ESCOBAR QUEVEDO (2008), p. 217.

5 Real Cédula. Madrid, 14 de julio de 1561. A. G. 1. Indiferente General, leg. 425. Lib. XXIV. fol. 115 e Indiferente General, leg. 3.089. Lib. 1. fol. 4.

## LA EMIGRACIÓN PORTUGUESA A INDIAS DESDE CANARIAS

En esta situación, Canarias se presentaba para los portugueses como islas que compensaban sus limitadas posibilidades económicas por las facilidades que ofrecían y la vecindad de las islas de la Madera, en donde comprobaron la ventaja de sus menores exigencias en cuestiones de limpieza de sangre y religión<sup>6</sup>. Estos emigrantes lusitanos, que tropezaban con dificultades en la Península para embarcar para América, lograban su propósito haciendo el viaje en dos etapas. Primero pasaban a Canarias, para lo cual no existían grandes obstáculos, y ya en las islas, donde no se vigilaba con tanto rigor ni el origen ni la limpieza, completaban con frecuencia las huestes y las tripulaciones, y embarcaban en alguna de las flotas que por allí pasaban

Por tanto, a pesar de la rigurosa legislación dictada al respecto en contra de la emigración extranjera, en las Indias se produjo una entrada constante de extranjeros y de personas prohibidas entre los que tuvieron una especial significación, por su peso específico, los portugueses. Estos, además de ser aliados de España en estos momentos, tenían fama entre los europeos y entre los propios gobernadores indianos de buenos colonizadores y pobladores, especialmente a raíz de la labor colonizadora que habían llevado a cabo en las islas de Madeira, en las Azores y en las Canarias<sup>7</sup>. Esto se produjo por los muchos resquicios de que se valieron para pasar al otro lado del océano sin excesivas dificultades, lo cual se justifica principalmente en el alto porcentaje de emigración ilícita que consiguió llegar a las Indias, sin registrarse en la Casa de la Contratación; para algunos autores, llegó a alcanzar porcentajes entre el 15 o el 20 por ciento del total, mientras que para otros se cifró entre el tercio y el cuarto del contingente total de emigrados<sup>8</sup>, lo que demuestra que tanto por Sevilla como por Cádiz, escaparon a Indias no pocos pasajeros portugueses y de otros lugares sin ser incluidos en los registros, a pesar de la estrecha vigilancia, a lo habría que añadir todos aquellos que utilizaron Canarias por ser siempre bastante más fácil la salida subrepticia<sup>9</sup>. Aun más tarde, cuando el paso de los portugueses a Indias fue permitido, las Canarias siguieron teniendo la ventaja de sus menores exigencias en cuestiones de limpieza de sangre y religión. Y muchos portugueses, lo mismo que españoles, que por estar tachados de ascendencia judía o morisca no podían alcanzar el permiso necesario para pasar a América, se conformaban con establecerse en Canarias<sup>10</sup>.

Por tanto esto demuestra que la emigración ilegal en la primera mitad del siglo XVI fue imposible de evitar, hecho que fue reconocido, en 1546, por la propia corona al notificar a los oficiales de la Casa de la Contratación que vigilasen especialmente a aquellos que viajaban a las Canarias «*pues so color de decir que van a Canarias se pasan a las Indias*»<sup>11</sup>.

Estas circunstancias se debieron a que las islas desde fecha temprana disfrutaron de licencia para poder comerciar directamente con las Indias, la cual fue otorgada como tantas otras concesiones de aquella época, por un número reducido de años, lo que ocasionaba a las Islas las molestias y gastos de tener que gestionar su prórroga y el sufrir en algún momento

6 PÉREZ VIDAL (1968), p. 73.

7 AZNAR VALLEJO (1983), pp. 194-196.

8 FRIEDE (1952), pp. 472-473, y SOLANO (1983), pp. 39-461.

9 El paso de personas y mercaderías prohibidas que partían desde la isla de La Gomera sin el oportuno registro provocó las Redes Cédulas de 4 y 16 de septiembre de 1560, dirigidas al gobernador y alcalde mayor de dicha isla, a fin de poner remedio a tales abusos. Archivo Cabildo de Tenerife, libro 11 de Provisiones, núm. 2, leg. R-VI, núm. 27, cit. por PERAZA DE AYALA (1977), p. 22. Se conserva igualmente un expediente sobre introducción en Santo Domingo de ochenta polizones procedentes de Canarias. A. G. I., Indiferente. General, leg. 3115, cit. por MORALES PADRÓN (1950), p. 18, nota 2.

10 PÉREZ VIDAL (1968).

11 Real Cédula a los oficiales de la Casa da la Contratación, Guadalajara, 8-IX-1546. AGÍ, Indiferente General 1946, L. X, ff. 85v-86.

la interrupción de su tráfico. Muchas instancias se cursaron en demanda de la perpetuidad del privilegio, pero no alcanzaron el éxito apetecido<sup>12</sup>.

Los excesos que se cometían en la calidad y cantidad de la cargazón, con la falta de cumplimiento de los reglamentos y ordenanzas, comprometían el privilegio y entorpecían su prorrogación. De estos abusos, tal vez exagerados por Sevilla, se elevaron repetidas quejas al Consejo de Indias.

En los primeros tiempos, a tenor del texto de las reales cartas, la concesión presenta un carácter amplio, pues comprende todo el pan, vino, harina, bizcocho, queso y otros mantenimientos, granjerías o mercaderías, según y cómo se cargaban desde Sevilla, aunque limitado siempre a lo que en las Islas hubiere y que fuese bajo registro, conforme a las ordenanzas de la Casa de la Contratación. Algunas disposiciones consignan la prohibición de llevar esclavos y mujeres.

A mediados del siglo XVI, exactamente en 1555, el Fiscal de la Casa de la Contratación, don Francisco Mejías, verifica una información o probanza con el fin de remitirla al Consejo de las Indias. Varios testigos desfilan y confiesan lo que saben del comercio entre Canarias y las Indias. El cuadro que se desprende de las deposiciones es grave, y aunque hacen referencia a las faltas que se cometían en la isla de La Palma, no era obstáculo para hacerlas generales a las otras dos islas realengas.

Los testigos no sólo afirman que en La Palma se habían cargado muchos navíos con licencia y sin ella, y que se habían utilizado barcos extranjeros que no cumplían con los requisitos exigidos, sino que en ellos embarcaban como marineros, bastantes portugueses y flamencos, aparte de pasajeros que, a base de dádivas a los maestros, justicias y escribanos de los cabildos, habían embarcado para Indias en número de unos doscientos sin licencia de la Casa de la Contratación, incluyendo en ellos también a clérigos y negros no autorizados<sup>13</sup>.

Otra Real Cédula en el mismo sentido, fechada a 14 de julio de 1556 menciona<sup>14</sup>, que cuando el embarque se efectuaba en forma debida, todavía solía ocurrir otra irregularidad. El correspondiente registro no se enviaba a Sevilla con la frecuencia que se requería y había que recordarle a las autoridades de las islas que cumpliesen con esta obligación<sup>15</sup>, lo que venía a corroborar que Canarias se convirtió en un portillo por donde pasaron a Indias personas sin licencia y mercaderías prohibidas, sin la debida observación de los registros.

El envío de mercaderías sin registro y el ir pasajeros sin licencia se dio con alguna frecuencia, tal como se denuncia por distintos cauces en donde se señala que muchas personas cargaban en Sevilla sin los debidos requisitos con pretexto de que iban a Canarias con sus mercaderías y después continuaban a las Indias, por lo que se ordena al gobernador, diputados, regidores y escribano que visiten estos navíos y si la carga que llevaban no era de lo que se labraba o criaba se tomase por perdida para la Real Cámara y Fisco, y si eran pasajeros, que los sacasen y prendiesen, puesto que las mismas naos que transportaban mercancías prohibidas, a la sombra de los registros concedidos a Canarias, marchaban pasajeros que no reunían los requisitos exigidos. En las islas, y en unas más que en otros, había individuos dedicados a la exclusiva labor de este ilegal comercio y emigración. La zona de operaciones de estas prácticas se solía centrar con mayor frecuencia en las islas de Gran Canaria y La Palma, aunque la isla de la Gomera se distinguía por el abuso, razón por la que es castigada a no exportar<sup>16</sup>.

---

12 PERAZA DE AYALA (1977).

13 MORALES PADRÓN (1950), p. 283. Sevilla, 13 de mayo de 1555. A. G. I. Indiferente General, leg. 2.005.

14 ALONSO LUEGO (1947), p. 120.

15 PERAZA DE AYALA (1977), pp. 64-65.

16 MORALES PADRÓN (1950), p. 282.

## LA ILEGALIDAD Y EL FRAUDE

El contrabando y fraude cometidos en el comercio de las Islas Canarias con América, tiene la misma antigüedad que el establecimiento de este comercio. La existencia del fraude viene motivada por varias causas, entre ellas la más importante la centralización del comercio indiano. Desde 1503, ya funcionaba en Sevilla la Casa de la Contratación, ejerciendo un intervencionismo obstaculizador de cualquiera actividad hecha al margen de lo reglamentado, a lo que se añadía como complemento, el régimen de flotas o convoyes que salían para el Nuevo Mundo en determinados períodos y en los cuales debían marchar todos los navíos que zarparan para aquellas tierras.

El sistema de registro y la obligación de enviar testimonio del mismo se ordenó como garantía contra posibles fraudes, y así se había dispuesto que de cuatro en cuatro meses fuera remitida esta documentación a la Casa de Sevilla<sup>17</sup>. En 1561 se ratifica y proroga la merced que tenían los isleños para exportar a las Indias, pero condicionada al cumplimiento estricto de las Ordenanzas de la Casa de la Contratación. Y se recalca que no debe ningún barco admitir extranjeros, a no ser que hayan residido diez años en las islas teniendo casa y bienes, además de estar casados con una natural. Es una orden que se exige sea insertada visiblemente en cada navío con el fin de que cualquier oficial indiano pudiera cerciorarse si era cumplida<sup>18</sup>.

Canarias, en nuestro caso, se prestaba idóneamente para el incumplimiento de todas las ordenanzas que reglamentaban comercio. De la Península se alejaban barcos que habían declarado ir con destino a Canarias; era lo que comunicaban sus capitanes, pero en realidad la derrota que tomaban era la de Indias. Son los portugueses, sobre todo, quienes emplean esta táctica<sup>19</sup>.

Los marinos portugueses arribaban a las Canarias con sus naos; en ellas simulaban una venta del navío con los naturales y proseguían al Nuevo Mundo como capitanes del ficticio barco hispano, aunque las autoridades se habían pronunciado contra ello. La operación también podía consistir en hacerse a la vela con carga, consignada al Archipiélago, pero una vez en él, dejaban solo parte del cargamento y con el resto proseguían rumbo a Indias, estando legislado que de las Islas sólo podían salir productos propios so pena de ser intervenidos<sup>20</sup>. Los mismos canarios conculcaban las leyes utilizando barcos portugueses para la exportación y emigración clandestina<sup>21</sup>.

## LAS ESTRATEGIAS DE LOS PORTUGUESES

Los portugueses, en líneas generales tuvieron un más fácil acceso a las Indias castellanas que el resto de los europeos, haciendo en este caso la Corona un poco de no enterarse, en muchas ocasiones, por el interés de utilizar su presencia en la colonización de las nuevas tierras descubiertas.

Sin embargo las continuas críticas y denuncias que se hacían, tanto desde la península como desde las Indias, al uso y abuso que los lusitanos hacían en sus actividades utilizando como cautela para no ser descubiertos el archipiélago canario hizo que desde el Consejo de Indias se

---

17 MORALES PADRÓN (1950), p. 280.

18 Real Cédula. Madrid, 14 de julio de 1561. A. G. I. Indiferente General. leg. 425. Lib. XXIV. fol. 115, y leg. 3.089. Lib. 1. fol. 4.

19 MORALES PADRÓN (1950), p. 280.

20 MORALES PADRÓN (1950), p. 281

21 R. C. Valladolid, 8 de agosto de 1558. A. G. I. Indiferente General, leg. 425, lib. XXIII, fol. 345.

abrieran informaciones que pusieron al descubierto todo el procedimiento que se seguía tanto por los portugueses como por las autoridades y los vecinos de las Islas Canarias, zafándose así aquellos de los mecanismos legales y de las imposiciones de la Corona. Por dichas razones, como veremos, los reyes y la propia Casa buscaron limitar el comercio canario-lusitano con la creación de la figura de los Jueces de Indias, a quienes se les dan instrucciones precisas sobre el registro de todos los navíos que salieran desde las islas con dirección al Nuevo Mundo<sup>22</sup>.

La creación de los jueces vino motivada por las pesquisas y memoriales que se hicieron en los años previos a su creación, que vinieron a confirmar lo que ya se sabía. Así en julio de 1558, desde Sevilla el obispo de Lugo, don Juan Suárez de Carvajal, consejero del Consejo de Indias, con el fin de averiguar y aclarar algunas cosas concernientes a la navegación de las Indias, y especialmente investigar cómo era posible que navíos portugueses cruzaran el Atlántico sin haber obtenida la preceptiva licencia, con el daño que ello entrañaba tanto para la hacienda real como para los vasallos del reino, abre una información, en cuyo memorial se contenían las preguntas que se iban a hacer a los testigos llamados<sup>23</sup>.

#### EL MEMORIAL: PREGUNTAS

En el memorial se incluyeron cuatro preguntas que llevaban aparejadas los daños que se recibían de los incumplimientos, especialmente de los navíos extranjeros que iban a Indias y del peligro que conllevaba conseguir licencia en la isla de La Palma para poder hacer allí el registro con total libertad.

De resultas de esta preocupación las preguntas tenían por objeto confirmar las certezas y denuncias que llegaban a la Casa de la Contratación, así lo primero que se le pregunta a los testigos era que confirmasen si los navíos extranjeros que iban a hacer registro a la isla de La Palma y a otras islas del archipiélago canario llevaban muchos pasajeros extranjeros con mercaderías y sin ellas, sin haber hecho la información que se requería de sus personas tal como estaba establecido por la Corona.

La segunda pregunta tenía que ver con los navíos que salían cargados de mercaderías del reino de Portugal, pues en sus puertos y especialmente en el de Lisboa se aparejaban para hacer el viaje y con el fin de que las mercancías que llevaban a bordo no se las tomaran por pérdidas al llegar a la Indias sin registro de la Casa, usaban la cautela de toman la derrota de las islas de La Palma y Gran Canaria, para en ellas cargan alguna poca cosa, especialmente vinos, pez y frutos de la tierra, junto con algunas cajas de ropa y otras cosas prohibidas como vidrios de Venecia y espadas y con ese pretexto hacer registro de todo aquello que habían sacado del reino de Portugal. De tal modo que con ese registro-trampa eran admitidos en todas las Indias como si hubiesen sido despachados por los oficiales que residían en la Casa de la Contratación de Sevilla.

La otra estrategia utilizada por los portugueses y contenida en otra de las preguntas, que se hacía a los testigos, era cómo cargaban y salían de algún puerto portugués, obviando las Islas Canarias, para ir directos a una isla o puerto de las Indias como eran La Margarita, San German, Monte Xpisti, Puerto Plata y otros puertos de esta calidad, y en sus pueblos, donde había pocos vecinos, entre ellos los oficiales allí residentes, los cuales en vez de aplicar penas y tomar las mercaderías por pérdidas, los recibían y les daban fe como si en aquellos lugares hubieran pagado los derechos reales, con la cual fe luego se presentaban en Nueva España y en el puerto del Nombre de Dios, así como en Cartagena y Santa Marta, y otros muchos

---

22 MORALES PADRÓN (1950), p. 280.

23 Archivo General de Simancas, Consejo y Junta de Hacienda, leg. 33.20. Sevilla 15 de julio de 1558.

puertos de las Indias, donde las mercaderías obtenían más valor y eran bien recibidas.

Otro problema derivado del comercio que realizaban los portugueses con las Indias tenía que ver con la trata, pues se había averiguado que cargaban negros en las costas de Guinea y Magarabomba sin licencia alguna, y los navegaban en sus navíos, para venderlos tanto en Cartagena como en otros puertos de las Indias.

Estos hechos, conocidos y denunciados ante la Casa, derivaban en una serie de daños que se querían cortar, para evitar el comercio ilegal. En primer lugar, la intromisión de extranjeros ajenos a los reinos que vulneraban las leyes emanadas del poder real, a lo que se unía el hecho de introducir los portugueses mercancías en Indias obviaban los derechos que debían pagarse tanto en el puerto de salida como en el de entrada, creando un agravio comparativo entre los que sí los pagaban. A ello se unía la entrada de pasajeros, tanto pobladores como tripulantes y mercaderes, no solo portugueses sino de otros reinos extranjeros en las nuevas tierras escapando al control de la casa que debía velar por evitar la entrada de herejes y conversos en Indias.

Otra de las consecuencias derivadas de este tráfico ilegal tenía que ver por un lado con la competencia que se le podía hacer a las tripulaciones hispanas, pues de tanto ir y venir los naturales portugueses, ingleses, franceses como de otras naciones, que pasaban al Nuevo Mundo en navíos portugueses, aprendían las artes de la navegación y las rutas más sencillas, convirtiéndose en maestros y pilotos avezados en marear. A ello se unía que igual que iban de manera clandestina volvían de la misma manera cargados de oro, plata, perlas y todos los demás esquilmos propios de las Indias, directos a los puertos portugueses sin pasar por la Casa de la Contratación.

Finalmente existía el peligro de que los propios mercaderes castellanos y sus factores residentes en Indias, observando el negocio que hacían los navíos y mercaderes extranjeros pudieran contagiarse y alzarse con las haciendas e ir con ellas a donde quisieran.

Por tanto, lo que se pretendía con esta información era cortar tanto el tráfico ilegal como que pasajeros y esclavos negros pudiesen introducirse en Indias sin el control de la casa de la Contratación y sin pagar las licencias preceptivas ni hacer la información requerida.

#### TESTIGOS

El comisario y con los oficiales pertinentes practicó la información con el memorial de preguntas y daños entre los días 15 al 19 de julio de 1558. En ese lapsus de tiempo comparecieron ante el obispo de Lugo bien de manera directa o mediante el envío de testimonios a partir del 15 de julio once personas, en su mayoría mercaderes y miembros de tripulaciones –maestros y pilotos–, vecinos y residentes tanto en Sevilla como en la costa de Huelva<sup>24</sup>. La información suministrada por los testigos, tanto las que ellos mismos habían observado como aquella otra suministrada por otros mercaderes, factores y miembros de la tripulación es sorprendente, pues da la dimensión real de todos los negocios que estaban llevando a cabo los lusitanos en la primera mitad del siglo XVI.

Llama la atención como dicha situación la veían como algo natural, a lo cual estaban acostumbrados, a pesar de que estaban en contra de tales prácticas.

Los delitos se pueden sintetizarse en varios, de la siguiente entidad:

---

<sup>24</sup> Los testigos que fueron preguntados son los siguientes: Antonio Rodríguez, mercader, vecino de Sevilla, en San Bartolomé; Pero López Martínez mercader, vecino de Sevilla; Pedro Rodríguez Quintero, piloto, vecino de la villa de Palos; Pedro Alonso Quintero, vecino de la villa de Huelva, estante en Sevilla; Francisco del Huerto, maestre del navío Santa María, que había venido de Tierra Firme en ese año de 1558; Diego de Sotomayor, vecino de Triana, piloto; Sebastián Francisco, mercader, vecino de Sevilla, en la collación de San Isidro; Rodrigo Alonso, piloto, vecino de la villa de Lepe; Martín Rodríguez, maestre, vecino de la villa de Lepe; Gonzalo Monte, maestre, vecino de Triana; Marcos Falcón y Juan Rodríguez del Pozo.

La presencia de extranjeros que llegaban a las Indias en navíos lusitanos era bastante importante, pues entraban sin apenas solicitársele información alguna, de tal modo que en algunos lugares la presencia portuguesa era bastante importante tal como ya hemos señalado.

La introducción de mercancías y productos no hispanos tanto en el Caribe como en Tierra Firme y Nueva España era continua. En contrapartida muchos de los pasajeros que se habían introducido en el Nuevo Mundo de manera ilegal se habían convertido en personajes de caudal interesante que exportaban a Europa, especialmente oro y plata, obviando la casa de la Contratación, pues los navíos lusitanos en el retorno hacían escala en el archipiélago de las Azores y allí descargaban la mercancía y los que no continuaban su viaje hasta Lisboa, donde en alguna ocasión eran interceptados por los corsarios y piratas franceses apostados en torno al puerto de Lisboa.

La llegada a algunos puertos indianos de navíos portugueses cargados de esclavos negros fue otra práctica habitual y consentida por las autoridades indianas.

Estas irregularidades venían, según la mayoría de los testigos de tener las Islas Canarias, especialmente las de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, licencia para poder registrar y poderse cargar allí los navíos extranjeros «*de poder hazer registro en las dichas yslas de Canaria y La Palma y Tenerife los navíos que allí llevan a hazer y que si allí uviese esta liçençia de fuerça la vernían a tomar y hazer su registro en esta ciudad de Sevilla*». Con lo cual la solución estribaba en prohibir tal excepción y obligar a todas las embarcaciones y a todos los pasajeros a registrarse en Cádiz y Sevilla, así como en obligar a los gobernadores y oficiales de las Indias a solo aceptar aquellos navíos que llevasen tales registros, dando por perdidas las mercancías de los que lo contrario hicieren. Así también se evitaba que los portugueses y otros extranjeros pudiesen navegar en el retorno el oro y la plata y su exportación a reinos extraños.

#### EL TRÁFICO DE PASAJEROS

El descubrimiento de nuevas tierras al otro lado del Atlántico dio impulso a una corriente migratoria que se inició desde fines del siglo XV, razón por la cual una vez creada la Casa de la Contratación en 1503 se le asigna el encargo de controlar tanto el tráfico comercial como humano que se operaba con las Indias, así en el año 1509, Fernando el Católico, expide una orden a los funcionarios del nuevo organismo para que se registrasen todo los pasajeros que tenían como destino cualquier partes de las Indias, asentándose en los expedientes quien era cada uno, nombre y sexo, así como su origen y oficio, y del modo y manera en que habían vivido, y que destino era el elegido<sup>25</sup>.

Una vez comprobada la veracidad de los datos se les otorgaba a las personas que así lo habían solicitado la preceptiva licencia. Junto a ella, era requisito imprescindible para poder pasar a Indias presentar también una información de limpieza de sangre, cuya finalidad era evitar la emigración de extranjeros, disidentes religiosos y gente sin ocupación alguna<sup>26</sup>. El documento expedido por el organismo era por lo general individual y nominativo, aunque podía beneficiar a varias personas, miembros de la unidad familiar como mujeres e hijos, y también a los esclavos y criados que le acompañaban. La mayor parte de las veces estos acompañantes figuran identificados mediante nombre y apellidos, especialmente los esclavos y libertos, y en que condición viajan con la familia.

De esta manera una corriente humana, originaria de distintas partes de la Península Ibérica

---

25 Archivo General de Indias, Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, Valladolid, 14 de noviembre de 1509, Contratación 5089, fs. 32 v.-33v. También CODOIN, Primera serie, T. XXXI, pp. 506-513, y Segunda Serie, T.II, fs. 187-193.

26 AUKE (1995), p. 34; AUKE (2012), pp.82-92.

se encaminó hacia Sevilla a la búsqueda de la requerida licencia para poder realizar su viaje. Un viaje que resultaba una aventura pero que a la vez iba a permitir a personas de diferente condición y estado, mejorar su vida y formar familia.

Sin embargo, quedaba claro que quien no tuviera la licencia no podía pasar a Indias, y mucho menos los extranjeros, razón por la cual los portugueses idearon la forma de poder pasar al Nuevo Mundo sin necesidad de solicitar ni pagar la licencia, ya que sabían de antemano que se les iba a negar, razón por la cual llegaban a aquellas tierras tanto pasajeros con mercancías extranjeras como sin ellas, que al final se quedaban en las Indias. A ello se añadía que no solo emigraban en naves lusitanas los originarios del reino sino otros extranjeros de distintas naciones, que aprovechaban la coyuntura para enrolarse en las naves, que en muchas ocasiones se contrataban como miembros de las tripulaciones, con lo cual se temía que las Indias se llenasen de portugueses y otros extranjeros, que entendieran de la navegación y aparejo para llegar con facilidad al Nuevo Mundo, «porque de tres años a esta parte que hay liçençia en la isla de Canaria se sabe y es cosa çierta que han pasado y se han despachado allí más de ochenta naos».

La estrategia consistía en navegar rumbo a Canarias con las personas que deseaban emigrar, donde ante el escribano o cualquier otra autoridad hacían declaración para que se les diera registro y con el mismo poder introducirse en las nuevas tierras, tal como se constata de la confesión de Rodrigo Alonso, piloto, vecino de Lepe, quien asegura haber visto con sus propios ojos como dos carabelas portuguesas que estaban surtas en La Gomera llevaban a bordo muchos pasajeros, sin licencia.

Los testigos se van haciendo eco de la introducción de personas en Indias de manera ilegal, así uno de ellos señala que estando en Tierra Firme, en el puerto del Nombre de Dios, donde había residido unos diez años, había visto como muchas personas entraban en navíos portugueses, que iban desembarcando en Santo Domingo, Cuba y las islas de Barlovento, las cuales venían de las Islas Canarias, sin licencia, aunque a algunas de ellas las justicias las obligaban a retornar. Otros se reiteran en lo mismo después de haber observado en algunos de los puertos de Tierra Firme, Cartagena y Nombre de Dios, desembarcar muchos portugueses y castellanos, levantiscos y franceses, así como delincuentes y malhechores, que iban a bordo de naos del mismo origen, sin licencia y sin haber dado información de sus personas según era costumbre hacerla.

#### EL COMERCIO: IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

La actividad mercantil realizada por los lusitanos en las Indias, tanto en el Nombre de Dios, como en Santo Domingo, Cartagena y Santa Marta, ocasionaba daños a los mercaderes andaluces, puesto que los navíos portugueses que llegaban antes de la flota abastecían las necesidades de los pobladores produciéndose cierto colapso en la venta de los artículos que llegaban de Sevilla. La realidad de estos tratos la manifiesta un testigo quien declara que estando en Lisboa, en casa de un mercader portugués, había observado como en aquel puerto se cargaban navíos con todo tipo de mercaderías que desde allí tomaban la derrota hacia la isla de La Palma para luego partir desde allí a Puerto Rico, Santa Marta y Cartagena, y que era cosa habitual que gentes de Lisboa, Setúbal, Coímbra, Tavira, del Algarbe y de otras partes de Portugal fletaban allí sus navíos para todas las partes de las Indias, a donde además de otras cosas llevaban vinos, de tal modo que uno de los testigos señala que era cosa sabida «... que los navíos que salen cargados de Portugal, en las Indias no les toman por perdidas las mercaderías que llevan sin registrar...», ni les hacen volverse de retorno a Sevilla u otros puertos sin permitirles descargar lo que llevan.

En esta actividad mercantil las Islas Canarias servían como escudo interesante para sus negocios. Así se enumera por distintas personas la cantidad de barcos lusitanos que transitaban

por las islas con el fin de evadir impuestos y sortear el registro de la Casa de la Contratación. El piloto y vecino de Triana, en Sevilla, da cuenta de cómo había presenciado la llegada de tres navíos de aquel origen a La Palma donde había hecho su cargazón y registro, bajo la declaración de que venían vacíos, para con la misma ir a Nueva España y Burburata. Era también en el archipiélago donde hacían las diligencias oportunas para que se examinara a los pilotos y maestros con el fin de que los dejaran navegar. Otra de sus estrategias era poner en venta en las islas sus barcos, de manera fraudulenta, para poner al frente de los mismos un natural de los reinos de Castilla, y así conseguir más fácilmente la licencia y no ser molestados por las autoridades indianas.

La frecuencia de salida de navíos y carabelas portuguesas de las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma fue tan frecuente que algunas de las personas llamadas a declarar afirmaban que cada año salían de las islas alrededor de unas cincuenta carabelas portuguesas cargadas de vinos y mercaderías.

La llegada a los puertos indianos venía escudada muchas veces, según declaraban los maestros de los navíos y los mercaderes al llegar a los distintos lugares, a que sus navíos y las mercancías tenían por destino Brasil, pero que por mal tiempo y malas derrotas se habían visto obligados a surgir en aquellos puertos, razón por la que piden licencia para vender las mercancías que llevaban a bordo, y los oficiales entonces les cobraban sus derechos.

El comercio que los portugueses solían practicar con las Indias era a base de vino, ropa, cargazón y otras mercaderías propias de Portugal y de otros reinos extranjeros, que por lo general registraban en Canarias, hasta el punto que el testigo Pedro Rodríguez Quintero, declara haber visto en el puerto de Cartagena cuatro navíos portugueses cargados de vinos, harinas, esclavos y otras mercaderías, y que a la vez había oído decir a muchas personas que desde Cartagena y por toda aquella costa se habían visto más de 50 navíos de Portugal; en 1557 otro testigo afirma haber contado hasta 30 navíos pequeños de Portugal, y que desde Villanueva, en Portugal, habían salido juntos en un año 9 navíos, así como de otros puertos como Lagos.

Los navíos cargados con tales mercancías solían aportar a los puertos de Santa Marta, Cartagena, Cabo de la Vela, isla de La Margarita, Santo Domingo y Cuba. Junto a artículos de diversa procedencia solían llevar también frutos de la tierra, que habían cargado en las islas de Gran Canaria y La Palma, puesto que con los registros que allí hacían eran admitidos en todos los puertos e islas de las Indias por los oficiales reales, quienes a su vez, en algunos puertos como los de Santo Domingo, La Margarita y San German, les daban licencia para descargar y vender los artículos aunque los hubieran introducidos sin registro alguno, con el fin de que estos pueblos estuvieran abastecidos de lo que necesitaban.

Otro de los negocios practicados eran el que hacían con las mercancías cargadas en Cuba y transportada luego al continente, tanto a Tierra Firme como a Nueva España, así se denuncia que eran los portugueses los que cargaban en Cuba gallinas, caçavi<sup>27</sup>, maíz y otras cosas que luego llevaban al Nombre de Dios.

Todos estos productos tanto los que llevaban de Portugal y Canarias, así como los que cargaban en las islas del Caribe para llevarlos a vender al continente, los despachaban libremente e incluso en tiendas que ponían en los puertos especialmente en el de Cartagena donde mercaban públicamente.

A cambio de los productos que llevaban conseguían cargar productos indianos que exportaban directamente a las Azores, a la isla de Terceira, o a Lisboa. Las denuncias de los testigos se centran en las importaciones que se hacían de sumas importantes de oro, plata, cueros, en algún caso más de 2.000, azúcar, cañafistula y otras cosas valiosas, y «sumas de dineros» estimando algún testigo que superaban la cantidad de hasta 50.000 castellanos de oro, mientras que otro

---

27 Conocido como el pan de los indios. Vid MORENO MORENO (2014), pp. 117-145.

estimaba lo que había venido en una cargazón en 60.000 pesos, así de lo procedido de las mercancías que habían llevado como de los pasajeros que venían a bordo, añadiendo alguno de los comparecientes ante el comisario haber visto descargar en Azores una carretada de plata y oro.

La asiduidad de la implicación de los portugueses en la carrera de Indias implicaba, también según los testigos, que mucho pilotos, marineros y gente de mar supiese la ruta tan bien y mejor que los del reino de Castilla, con el menoscabo que ello suponía para el tráfico, «*pues las navegan y tratan y lo entienden y saben y cada día lo entenderán y sabrán mejor*».

#### LA TRATA

Otra de las actividades practicadas por los portugueses era la introducción de esclavos, fuera de licencia. En la mayor parte de los casos los testigos señalan que eran esclavos negros, pero incluso se atrevieron en alguna ocasión a introducir esclavos de la India de Portugal, que fueron, en este caso tomados por la justicia y secuestrados en nombre de rey, por no llevar registro alguno.

Los esclavos negros introducidos por los lusitanos y en alguna ocasión por franceses, los cargaban y canjeaban en Cabo Verde, con el objeto de venderlos en Indias, aunque sentían predilección por el destino de la ciudad de Cartagena. En ocasiones cuando los oficiales se esmeraban en comprobar el registro de lo que llevaban solían mantener a los esclavos escondidos unos días y una vez avisados comenzaban a venderlos.

En cuanto al número de los que introdujeron no dan muchas pruebas, salvo un testigo que señala que estando en la ciudad de Cartagena había llegado a aquel puerto una nao cargada de negros y vinos junto con otras mercaderías, que se calculaba que eran hasta 134, aunque según el compareciente consideraba que llevaba más esclavos de los que habían declarado.

#### EVASIÓN DE IMPUESTOS

Una de las causas que se perseguía junto con las anteriores era la evasión fiscal, pues con las artimañas utilizados evitaban pagar por un lado el impuesto del almojarifazgo y el de entrada en Indias, conocidos por los mercaderes como los derechos de aduanilla<sup>28</sup>, junto con el pago que debía realizarse por las licencias para emigrar y aquellas que se debían sufragar por el comercio de esclavos. Algunos especifican que este tipo de tráfico ilegal evitaba pagar el 2,5% del almojarifazgo en la ciudad de Sevilla y en las Indias el 5,5, acumulando en ocasiones el pago de ambos en los puertos indianos.

#### APÉNDICE

##### *Declaración y testimonio presentado ante el obispo de Lugo y escribano. 1558*

Muy ilustre y reverendísimo señor:

El gran daño que recibe el reino de Castilla así de la real hacienda de su majestad como sus súbditos y vasallos por sus contrataciones que tiene el reino de Portugal en las partes y puertos de las Indias de Castilla por las cosas siguientes:

---

28 Se entendía por tal el impuesto que se pagaba por los derechos de utilizar los puertos y bodegas.

Primeramente, tiene mandado su majestad por sus ordenanzas reales que no vayan a ninguna partes y puertos de las Indias navíos ni gentes de reinos extraños so graves penas que sobre ello están puestas.

Ítem manda su majestad a sus súbditos y naturales que no lleven ni pasen a las Indias navíos que abajen de cien toneles machos ni vayan pilotos ni maestros por examinar ni llevan marineros extranjeros ni pasen sin llevar las armas y municiones y artillerías y otras cosas y pertrechos que les está mandado lo cual guarden y cumplan so graves penas y a los que no lo cumplen y guardan los castigan sobre ello en la Casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla y les hacen dar fianzas bastantes que llevaran y traerán las mercaderías así las que aquí les fueran dadas para las Indias como el oro, o plata que en las Indias le dieran para traer a Sevilla.

Ítem se hallare por verdad que del reino de Portugal así de Lisboa como de Coímbra y de Setúbal y de Lagos y de Villanueva y de Tavira y de todo el Algarbe y de otras muchas partes y puertos de Portugal van cada año a las Indias y puertos y partes de ellas muchos navíos cargados de mercaderías de todo género a las vender en las Indias y de aquí tiene perjuicio la real hacienda primeramente en los derechos que pagan acá los súbditos y naturales de las mercaderías que cargan para las dichas Indias que aquellos no las pagan y se van con ellas como es público y notorio y se probará por bastante información.

Ítem asimismo se hallará que van del dicho reino de Portugal muchos navíos cargados de negros los cuales se han de enviar a las Indias especialmente a la isla de San Juan de Puerto Rico y de Santo Domingo a hacer información con que licencia fueron los tales navíos y con qué licencia pasaron los negros y luego se sabrá.

Ítem que cuando los y tales extranjeros van con los dichos navíos y mercaderías a cualesquier puertos y partes de las Indias les reciben así en la ciudad de Santo Domingo la Real Audiencia como en Puerto Rico y en todas las otras partes las justicia y gobernadores y regidores de ellas y les dan tan buena acogida y les hacen tanta honra en los derechos que han de pagar pertenecientes a su majestad y les cargan los navíos que llevan así de azucares y cueros, cañafístula y otras mercaderías y asimismo la plata y oro que hacen de lo que venden y todo se lo dejan y consienten traer a Portugal porque es público y notorio que de todos esos navíos que van de Portugal ninguno viene a Castilla y dicen todas las justicias suso dichas que les lleven de comer y beber y mercaderías y si habrá? vayan cuantos extranjeros hay porque ellos los han de recibir muy bien y con tener provisiones esto es en las partes y puertos de las Indias que tomen por perdido todos los navíos y mercaderías que fueren de extranjeros a las Indias miren si han tomado alguno de tantos como ha ido.

Ítem se hallará por verdad que de las islas de Canaria especialmente Tenerife y La Palma van todos los años sobre cincuenta carabelas portuguesas cargadas de vino y mercaderías a las Indias y muchos que van de esta ciudad y de otras partes y puertos de Castilla y llevan mucha carga y mercaderías diciendo que so para gastar en las dichas islas así dejan de pagar los derechos y van a las islas y allí acaban de cargar y hacen registro así de lo que de acá llevan como de lo que allí cargan y van a las Indias su viaje y llegan y venden con todo el favor que hallan suso dicho y se van a Portugal con todo.

Ítem dicen en La Palma y Tenerife y las demás islas dichas donde las dichas carabelas cargan que tienen licencia de su majestad para cargar lo de sus cosechas y por eso lo cargan y debajo de esto está todo el daño porque ya que tengan tal licencia entenderse ha que lo carguen en navíos naturales y no extranjeros y que lleven todo lo que su majestad manda para el tal viaje así de moniciones como de todo lo demás.

Ítem que las tales carabelas como son todas portuguesas así las que van de Portugal como de las islas llevan muchos pasajeros de los prohibidos así de castellanos como portugueses cómo van los navíos sin licencia de ellos y todos se quedan en las Indias sin volver acá ninguno y si dicen en las islas que visitan los navíos y que dan fianzas que volverán allí es muy gran burla porque toman los registros de los que allí han despachado de ida y piden los de la vuelta y ninguno hallaran más que los dichos navíos se van a Portugal y dejan la moneda y mercaderías que de las Indias traen y otro año vuelven de nuevo a cargar a las dichas islas como de antes.

Ítem asimismo estos dichos navíos y carabelas tienen tan cursado el camino de Indias y como en las partes y puertos de ellas hay mucha cantidad de pueblos chicos y de pocos vecinos van de unos a otros y su boca es medida en venderles lo que llevan y les largan los derechos al menos si han de llevarle diez le llevan dos y de esta manera andan por las Indias y con tanta soberbia que los naturales que de acá van no les hablan por el favor que los dichos portugueses hallan en las partes y puertos de Indias donde van y todo esto les hacen porque tengan cuidado de volver presto y en los primeros puertos evalúan las mercaderías que les quedan por vender y ni pagan los derechos allí ni en los otros puertos tampoco.

Ítem se podría articular y decir sobre el mismo caso otras muchas cosas con verdad, pero basta que

es tanta la cantidad de moneda la que meten en Portugal que si así va y no se remedia antes de mucho tiempo será tanta como la que traen a Castilla.

Ítem que si esto no se remedia los marineros portugueses son hombres diestros de la mar y podrán muy fácilmente cargar naos e irse por el estrecho de Magallanes con sus mercaderías así a Chile como a Lima como a Nueva España con el dinero que de ellas hicieren volverse a Portugal ya que por el estrecho no tornen a salir bien tienen mar por donde vuelvan y pues en la mar del norte de las Indias los reciben también mejor los recibirán en la mar del sur que está más lejos por lo cual ha menester remedio porque la cosa no vaya más en crecimiento ni más daño.

Ítem que las naos y navíos que visitan en Cádiz para las Indias no van visitadas como la de esta ciudad de Sevilla por las cosas siguientes:

Primeramente, van muchos navíos que no llegan al porte de los cien toneles que su majestad manda ni llevan las municiones ni artillería tan cumplidamente como las ordenanzas se les manda que las lleven.

Ítem que llevan muchos maestros y pilotos por examinar y llevan muchos marineros extranjeros y las fianzas que dan no son bastantes por donde se hallará que todos los más que de Cádiz parten para las Indias ni a Cádiz ni a esta ciudad de ciento no vuelven diez y quieren lo ven miren los registros de los que de Cádiz han despachado de ida y busquen los de la vuelta y ni en Cádiz ni aquí como digo de ciento no hallaran diez y esto casa de no dejar buenas fianzas para que les pida la vuelta de los tales navíos pues donde van o que se hacen a Portugal derechamente.

El remedio que para todo lo uno y lo otro así de los navíos que van de Portugal como de los que van de las islas de Canaria como de los que van de Cádiz que a mí me parece sometiéndome a quien mejor lo sepa me parece es lo siguiente:

Primeramente, que a los maestros y capitanes que fueren de esta ciudad de Sevilla a las Indias se les de tal carta de justicia y tan bastante poder que de las partes y puertos donde llegaren puedan sin que la justicia de allá se entremeta en ello sino ellos por la autoridad que llevaren tomar todos los navíos que en los tales puertos hallaren que hayan ido de Portugal aunque los navíos sean de naturales de este reino como los hallare que han ido sin licencia de su majestad o sin ser visitados por la Casa de la Contratación de esta ciudad de Sevilla los tomen y les saquen las mercaderías que tuvieren dentro los tales navíos sin otra redención les echen fuego y los quemen públicamente sin que para esto haya otro remedio ni alzada.

Ítem los tales maestre y capitanes puedan tomar y tomen los registros que los tales navíos hubieren llevado y por ellos pidan las mercaderías y dineros que de ellas hubieren hecho así las que estuvieren por vender como los dineros de las vendidas a las justicias de las tales partes y puertos se los manden luego entregar y así entregados los traigan a esta ciudad y vendan las mercaderías que hubieren dado porque todo lo traigan en dinero y venga registrado como de le dará la orden en poder y carta de justicia que los tales lleven.

Ítem asimismo traigan presos a los maestros y mercaderes y marineros y pilotos de los tales navíos y los traigan a buen recaudo hasta entregarlos en esta Casa de la Contratación de Sevilla.

Ítem que, si las justicias de las tales partes y puertos no les dieren y entregaren así las mercaderías que estuvieren por vender como los dineros de las vendidas como los maestros, pilotos, y mercaderes y marineros presos en tal caso puedan con los escribanos que fueren en sus naos hacer información contra las tales justicias como no se entregaron y traerlo todo por fe con el tal escribano para que de acá provean justicia contra los tales que no obedecen el mandado de su majestad.

Ítem que para que esto venga en mejor efecto se le mande una parte de que así tomen al maestre o capitán que tal cargo llevare porque si no lo hiciere sea castigado por ello.

Ítem porque como tengo dicho de las islas de canaria va tanta cantidad de navíos en tal caso se ha de mandar que en las dichas islas no despachen ningún navío así de sus cosechas como de otros mercaderías ni se las vendan para las llevar a las Indias así a mercaderes como a dueños de navíos de manera que direte ni indirete de las Indias(sic) de Canaria vaya a las India ningún navío ni navíos si los tales no vinieren primero a esta ciudad a ser visitados por los oficiales de la Casa de la Contratación de ella y siendo así visitados puedan ir a cargar a las islas de canaria para las Indias y ni de otra manera ninguna.

Ítem que si los tales navíos todavía fueren cargados de las islas de Canaria sin llevar licencia de los oficiales de la Casa de la Contratación como dicho es puedan los dichos capitanes y maestros que procedieren en Indias contra los navíos y extranjeros que fueren de Portugal proceder contra los de las islas ni más ni menos y aquí se proceda contra las justicias de las islas como contra los regimientos que no cumplan ni guarden el mandado de su majestad.

Ítem que los navíos que cargaren en Cádiz vengan a dar las fianzas a esta ciudad que volverá aquí de las Indias y que las municiones son suyas y que no llevaran extranjeros y aunque sean visitados por

los visitantes de esta ciudad y que no partan de Cádiz para las Indias sino cuando fuere la flota de esta ciudad y cuando en Cádiz hubiese bastante flota y a partir y no de otra manera.

Ítem las naos cuando parte de esta ciudad para las Indias van de tarde en tarde por ir en flota y las carabelas van cada día así de Portugal como de las islas en tal caso pues las justicias de allá no han de ejecutarle por lo que tengo dicho si con pena no se lo mandan y los apremian de acá a que lo hagan sino la hicieren dejen señalados fiscales en los tales puertos y partes donde fueren los dichos maestre y capitanes que sea persona de confianza para que lo ejecuten y si no que procederán contra ellos cuanto más que por el interés que les vendrá de lo que se les prometiera lo harán y si no lo hicieren con su pena que será traerlos a Castilla presos para que los castiguen.

Archivo General de Simancas, Consejo y Junta de Hacienda, 33-29.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO LUEGO, F. (1947). *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*, Madrid: Diana Artes Gráficas.
- AUKE, J. P. (1995). *Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III, 1598-1621*. Ámsterdam: Rodopi.
- AUKE, J. P. (2012). «Los movimientos migratorios entre España y el Nuevo Mundo en los archivos de protocolos españoles y latinoamericanos», *Temas Americanistas*, 29.
- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*. Tenerife: Universidad de La Laguna.
- CUERVO; R.J. (1901). «El castellano en América», en *Bulletin Hispanique*, III, París.
- ENCINAS, D. (1945). *Cedulario Indiano*. T. I, Madrid: Real Academia de la Historia.
- ESCOBAR QUEVEDO, R. (2008). *Inquisición y judaizantes en América española (siglos XVI-XVII)*, Bogotá: Universidad del Rosario.
- FRIEDE, J. (1952). «Algunas observaciones sobre la realidad de la emigración española a América en la 1ª mitad del siglo XVI». *Revista de Indias*, T. XII, Madrid.
- MORALES PADRÓN, F. (1950). «El desplazamiento o las Indias desde Canarias», *El Museo Canario*, 33-36, Las Palmas de Gran Canaria.
- MORENO MORENO, M.A. (2014). «El corpus indiano de materia herbaria de Nicolás Monardes y su recepción en los diccionarios bilingües (español-lenguas europeas, ss. XVI-XVIII)», *Alfinge*, 26, Córdoba.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PÉREZ VIDAL, J. (1968). «Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14, Las Palmas-Madrid.
- SOLANO, F. de (1983). «Emigración andaluza a las Indias durante el siglo XVI», *América y la España del siglo XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.