

# *Canarias y América en el siglo de la conquista*

MANUEL LOBO CABRERA \*

\* Catedrático de Historia Moderna. Facultad de Geografía e Historia.  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

La conexión de Canarias con el Nuevo Mundo se inicia desde el mismo momento de su Descubrimiento. De hecho las islas desde el primer viaje del Almirante se convirtieron en el verdadero camino para las Indias. Esto incidió en que las relaciones entre ambas orillas atlánticas se mantuvieran a lo largo del tiempo. Además de los nexos físicos y humanos hay que buscar relaciones con igual o similar dimensión, constatables en los métodos de conquista y colonización, en la trama urbana, sistemas de gobierno, tipos de cultivo, etc.

Canarias se convirtió de este modo en un modelo a seguir en las nuevas tierras descubiertas y conquistadas. Buscar estas relaciones, que las hubo, en los primeros momentos es una tarea difícil, pues gran parte de la documentación más antigua del Archipiélago se ha perdido y la que existe da poca información de estas conexiones, aunque el paso de gentes y flotas por las islas debía ser un espectáculo casi diario. Sin embargo es la única con la cual podemos acercarnos al estudio de estas relaciones, puesto que ni siquiera en el *Cedulario de Canarias*<sup>1</sup>, se halla documento alguno anterior a 1566, año del nombramiento del primer juez de registro para Gran Canaria y Tenerife<sup>2</sup>.

La documentación existente en Canarias nos da noticias diversas desde el nombramiento del gobernador de Tierra Firme hasta el paso de expediciones conquistadoras, junto a contratos de pasajeros, referencias a tratos comerciales, reclamaciones de bienes de isleños muertos en Indias, etc.

Cada documento da idea de asuntos distintos y aunque, a veces, no se puedan elaborar series y estudios estadísticos, por la penuria de datos, sí se pueden obtener noticias cualitativas de interés para entender las relaciones entre el archipiélago canario y el Nuevo Mundo en estos primeros momentos. Por esta razón estamos totalmente de acuerdo con el aserto del investigador francés H. Lapcyre, cuando nos dice, que en los protocolos nota-

riales, masa documental más abundante en Canarias.

*«... se recogen datos menudos, que vienen a ser significativos, cuando se acumulan, pero se sospecha que nunca son exhaustivos...»*

*En resumidas cuentas, hay que recurrir a los documentos notariales cuando faltan otros más aleccionadores...»*<sup>3</sup>.

La situación del archipiélago dentro de la ruta que enlazaba a Europa con África y América propició desde el primer momento la idea de incluir a las islas en el régimen monopolístico de la Casa de la Contratación, proyecto éste que nos prosperó, pero que dejó al Archipiélago, en lo relativo al comercio, abierto a todas las iniciativas<sup>4</sup>.

Además de su valor estratégico, la necesidad de abastecer a las flotas y huestes conquistadoras reportó a las islas en general una serie de privilegios, que hicieron posible su participación en el monopolio sevillano. Este aspecto se vio ampliado al comercio y a la emigración, iniciados desde el viaje del Descubrimiento.

En lo relativo al comercio los estudios inciden, que el abastecimiento fue el origen de las licencias logradas por las islas, a pesar de la rigidez del monopolio<sup>5</sup>. Junto a este motivo de carácter general se halla otro especial relativo a proveer a la isla de Santo Domingo<sup>6</sup>. La licencia disfrutada por las islas para poder comerciar directamente con las Indias fue otorgada por un número reducido de años, y al parecer consta que desde 1526 le fue concedida a Tenerife, aunque desde 1508 los comerciantes castellanos fueron autorizados a cargar en Canarias para las Indias cualquier clase de mercadería no prohibida<sup>7</sup>. La necesidad de que todo lo que se enviase a Indias fuese mediante registro, para evitar el fraude y la falta de cumplimiento, hace que se realice ante el escribano del puerto, pero en el caso de Gran Canaria era ante los escribanos de Las Palmas o de Telde, aunque posteriormente se especificó que fuese el del Cabildo<sup>8</sup>.

El sistema de licencias continuó durante casi gran parte del siglo XVI, regulándose la salida de los navíos, y no cambió en el control hasta crearse la figura de los jueces de registro en la época de Felipe II<sup>9</sup>.

### Canarias camino hacia Indias

Las palabras de López de Gomara «*por ser las Islas Canarias camino para las Indias*»<sup>10</sup>, son una realidad fuera de toda duda. En este contexto no hubo expedición que no tocara el Archipiélago antes de zarpar definitivamente hacia el Nuevo Mundo. En estos años son bastantes las expediciones que pasan por Canarias, pero interesa quizá concretar cuáles arriban a las islas para avituallarse y tomar refresco antes de emprender la singladura atlántica y cuáles se organizan en el Archipiélago. Sin contar las de la ruta colombina, se han contabilizado el paso y formación de hasta 42 empresas de este tipo por las islas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera, cuyos destinos recorrían de norte a sur toda la geografía americana, desde el Río de la Plata a las Antillas, pasando por la costa de Brasil, Panamá, Perú, Yucatán, Parí, Venezuela, La Española, Santa Marta y La Florida<sup>11</sup>. En muchas de estas expediciones embarcan personajes, materiales, plantas y productos.

Algunas de estas huestes, que pasan y se rehacen en Canarias, han sido estudiadas y son por tanto mejor conocidas, tales como la de Lope de Sosa, gobernador de Gran Canaria, que pasa a Darién en 1519 donde muere ahogado; su paso desde la citada isla a la costa de Tierra Firme, concretamente a Castilla del Oro lo realizó con «cierto número de vecinos de Gran Canaria, con sus mujeres»<sup>12</sup>, previo flete de navíos a Alonso y Cristóbal Vivas.

Otra expedición organizada en Gran Canaria, sin previamente haberse aprestado en Sevilla, es la de los hermanos Bartolomé y García de Moxica, fundadores del Nombre de Dios. Éstos en 1534 se concertan con varios vecinos y transeúntes para llevarlos con ellos: al-

gunos son artesanos, otros clérigos y los más simples labradores<sup>13</sup>.

Le sigue la del adelantado y gobernador del Río de la Plata y Mar del Sur, don Pedro de Mendoza; parte de su hueste hizo escala en Gran Canaria, y al frente de ella estaba Cristóbal de Frías de Marañón, piloto que permaneció en Gran Canaria y La Gomera unos 35 días<sup>14</sup>, para tomar rumbo a Indias. En Canarias rehizo parte de su hueste, enrolándose en ella Antonio de Otero y Cristóbal de Serpa<sup>15</sup>, junto con el clérigo Juan López de Fonseca, que resta dinero al vecino de Terceira Antonio López de Aguiar, capitán y maestro del navío Santa Catalina<sup>16</sup>. Estos dos últimos personajes que contactaron en la Isla fueron piezas claves en la expedición platense. Antonio López realizó varios viajes con sus naves para socorrer a los conquistadores de Buenos Aires y a los establecidos en Asunción del Paraguay<sup>17</sup>.

También podemos destacar la de Pedro Menéndez de Avilés, gobernador y adelantado de La Florida, y la de Diego Fernández de Serpa, gobernador y adelantado de la Nueva Andalucía. El primero llega a Gran Canaria el 5 de julio de 1565 y zarpa el 8 del mismo mes, pero antes deja resueltos algunos asuntos, en especial el que le encomienda al capitán general de la Isla Pedro Cerón. En estos días deja un crédito a nombre de Cerón para ayudar al aviamiento del resto de la armada que venía tras él<sup>18</sup>.

La de Hernández de Serpa no sólo pasa por las islas sino que forma compañía en Gran Canaria para llevar desde esta isla o desde España 200 hombres de guerra, de ellos 50 labradores casados con sus mujeres, hijos y armas<sup>19</sup>.

De Tenerife parten con destino al Nuevo Mundo como más conocidas la de Diego de Ordás en 1530, la de los hermanos Silva en 1531 y la de don Pedro de Lugo. La primera tenía por destino El Marañón, y estuvo surta en la Isla más de un mes, período en el que se pertrechó de pan y vino<sup>20</sup>. La expedición de

los hermanos Gaspar, Juan y Bartolomé Silva, está relacionada con la anterior, pues se habían concertado con Diego de Ordás, para llevar de las islas hasta cien hombres y algunos caballos<sup>21</sup>. Finalmente la de Santa Marta organizada por don Pedro Fernández de Lugo, adelantado de Canarias, llevó de las islas unos cientos de hombres a la vez que aparejó cuatro embarcaciones, además de otras tres que procedían de Sevilla<sup>22</sup>.

Del resto de las huestes que pasaron por el Archipiélago y se detuvieron tanto en las islas comentadas como en La Palma y en La Gomera, apenas sabemos algo más que lo reseñado en la bibliografía<sup>23</sup>, aunque por noticias indirectas sabemos del enrolamiento de isleños en tales expediciones, algunos de los cuales murieron en la conquista de Venezuela y Guatemala<sup>24</sup>.

## Comercio

Este comercio se inicia a fines del siglo XV y se mantiene con intensidad en los siglos posteriores. En 1831 se destacaba este carácter con las siguientes palabras:

*«... el descubrimiento del Nuevo Mundo abrió un campo extenso a la esperanza de las islas prestando alas a su industria mercantil y al único comercio activo, que si se quiere ha llegado a conocerse en ellas...»<sup>25</sup>.*

A nivel general el comercio canario americano ha preocupado a historiadores e investigadores, contando con una producción significativa<sup>26</sup>. En el siglo XVI se pueden distinguir dos etapas: la de origen y formación, es decir desde el Descubrimiento hasta 1564, período en el que el Archipiélago goza de relativa libertad comercial, y la de regulación que abarca desde 1564 a 1612, en donde el tráfico y comercio se regula por la Casa de la Contratación a través de la presencia en Canarias del juez de registro, establecido primero en La Palma y ampliado luego a Gran Canaria y a Tenerife<sup>27</sup>.

En el primer período las islas juegan un papel importante, centrado en tres caracte-

rísticas: situación y enclave, aprovechamiento de escala por los barcos y las propias necesidades del Archipiélago, al permitir la salida hacia Indias de sus excedentes<sup>28</sup>.

En la segunda etapa el comercio se intensifica con la actividad de los exportadores, en su relación con el comercio y con el capital invertido en el mismo<sup>29</sup>.

Las islas en este siglo jugaron un papel destacado con respecto al comercio americano. Fueron aprovechadas por diferentes flotas para sus escalas y aprovisionamiento de mantenimientos y productos, aclimatados muchos de ellos, luego, en las Indias<sup>30</sup>. En este sentido es de destacar la flota de Juan de la Cosa, a bordo de la cual iba el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, quien nos relata cómo los primeros plátanos llevados a Indias procedían de la huerta propiedad de la orden seráfica, ubicada junto a su convento en el barrio de Triana de Las Palmas de Gran Canaria. Por tanto, hombres, dinero y productos canarios ayudaron a llevar a buen término estas expediciones.

Además las islas ocuparon un lugar singular en las reparaciones de los navíos de la ruta indiana, a la par que contribuyeron con préstamos a la continuación de la ruta, pues no debe olvidarse el papel de Canarias como plaza bancaria, para ampliar tripulaciones y fomentar un activo y duradero comercio.

Este tráfico, como el africano y el europeo, permitió aumentar y ampliar astilleros y varaderos en los litorales de las islas<sup>31</sup>, e incrementar la nómina de carpinteros de ribera que trabajaron en ellos<sup>32</sup>. Los barcos se varaban en las Isletas o en su Arrecife, en Las Palmas, y en Santa Cruz y Garachico, en Tenerife, donde se reparaban, ampliaban y carenaban. Navíos reparados en las islas hicieron la ruta con destino a Nueva España, Santo Domingo o al Nombre de Dios. Pero no sólo Canarias es un taller de reparaciones para llevar a buen fin las expediciones, sino que se convierte a la vez en un mercado del transporte naval. En ellas se

compran y venden toda clase de embarcaciones cuyo último destino eran las Indias castellanas<sup>33</sup>.

Los mercaderes y maestros de navíos extranjeros, conocedores de la actividad de este mercado, ponen sus barcos en venta en momentos de escasez, al no poder navegarlos ellos mismos de acuerdo con las normas de la Casa de la Contratación, o simplemente se desprenden de una parte del navío al objeto de que el isleño o castellano a quien se la venden lo pueda navegar, participando aquéllos de las ganancias de los fletes y pasajes.

En este comercio se hallan involucrados individuos de diferente condición social, tanto autoridades locales como personas dedicadas a actividades liberales, sin conocimientos náuticos, que invierten en este trato al objeto de conseguir saneadas ganancias a través de sus barcos<sup>34</sup>.

Su papel como centro de finanzas queda patente también en este tráfico. Se realizaban préstamos para concluir la fábrica de un navío, alguno de ellos mediante cédulas a librar en la ciudad del Betis, por algún mercader<sup>35</sup>. En otras ocasiones los créditos tienen como lugar de su saldo el puerto de destino en Indias, donde debía pagarse en productos americanos o en dinero de aquel cuño. Del mismo modo los mercaderes y maestros de navío lo mismo que los pasajeros recibían dinero a crédito, bien para su mantenimiento como para pagar el pasaje.

Sin embargo, no cabe duda de que el nexo más duradero y beneficioso se realizó a través del tráfico y del comercio. Sólo para Gran Canaria tenemos contabilizada la salida de 61 navíos que realizaron las rutas indianas hasta 1566, en su calidad de embarcaciones sueltas, sin contar las flotas y expediciones de conquista<sup>36</sup>. Es obvio la pequeñez de la cifra, pero tan sólo nos remitimos a las localizadas en la documentación de protocolos al no contar con otras fuentes, estimando por ello que podría multiplicarse por cinco e incluso por diez,

en función de los hallazgos de noticias sueltas en la misma fuente, en los libros parroquiales y en la documentación de la Inquisición<sup>37</sup>. En las otras islas las cifras pueden ser superiores o similares, pero hasta ahora no existe estudio alguno al respecto, además de contar con los inconvenientes que se han señalado de que

*«... los archivos canarios del siglo XVI en lugares de tanta trascendencia para el pasado de las islas respecto a América, como es, por ejemplo, Santa Cruz de La Palma, han sido casi todos destruidos; otros se hallan con abundantes legajos, pero en los años y lugares que interesan para nuestro estudio se encuentran tan deteriorados que prácticamente son ilegibles.»*<sup>38</sup>.

A estos inconvenientes hay que añadir los navíos que comerciaban de manera clandestina, sin registrar su carga ante escribano<sup>39</sup>, puesto que en el envío de mercancías era requisito remitir certificación a la Casa de la Contratación, nombrando para tal efecto en los primeros momentos como factor en Gran Canaria a Juan de Ariñez, conquistador y escribano mayor del cabildo, y en su ausencia a Michel de Muxica, ambos vecinos de Gran Canaria<sup>40</sup>.

Los propios estudiosos del tema hacen hincapié en señalar cómo la vigilancia de los jueces de registro, a partir de 1566, resultó ineficaz, desde el momento en que ellos mismos estimulaban la evasión, el fraude y el contrabando<sup>41</sup>. Haring es aseverativo cuando nos dice que la situación favorable de Canarias como base para el comercio clandestino convirtió a las islas en fuente perenne de enfado para las autoridades de España<sup>42</sup>. Para ello los canarios utilizaron navíos de poco porte, más ligeros y capaces de esquivar los peligros del mar, principalmente piratas y corsarios<sup>43</sup>. La Casa de la Contratación había intentado controlar esto, disponiendo en 1532 la capacidad mínima de los navíos en 80 toneladas, pero entre 1566 y 1561 permitió a las islas el uso de navíos de menos porte<sup>44</sup>. Estos navíos hacían todas las rutas, aunque lo normal era tomar

como primer puerto de escala uno de las Antillas, para desde allí encaminarse a Tierra Firme, Santo Domingo y Nueva España, los más visitados, seguidos por Cartagena, Nombre de Dios, Río de la Plata, Santiago de Cuba, Puerto Rico, Honduras, Campeche y Florida.

A bordo de los navíos se cargaban y enviaban todas clase de productos, puesto que desde el primer momento hubo una amplia libertad de envíos, incluso sin limitación, y así en 1511 se emite una provisión real, permitiendo a las naves en ruta a La Española proveerse en Gran Canaria<sup>45</sup>. Así ya desde 1509 se envían 560 ovejas desde La Palma al Nuevo Mundo<sup>46</sup>, y en 1510 salen de Tenerife otras 120 con 70 u 80 toneladas de ropa<sup>47</sup>, sin contar las propias ovejas que lleva el hermano de Colón, Bartolomé, desde La Gomera<sup>48</sup>.

En todas las islas la tónica fue similar y junto a los propios frutos de la tierra, se enviaban artículos de fuera como paños, lienzos y otras cosas prohibidas. El Consejo de Indias insistía en que debían ser frutos de la tierra el objeto del tráfico, pero la necesidad al otro lado del Atlántico hizo que los reyes autorizaran el envío de todos los artículos sin limitación alguna tal como señala Carlos I en 1525<sup>49</sup>. De todos modos a lo largo del siglo XVI fue el vino el artículo de exportación por excelencia. Trabajos recientes confirman la idea de la pronta inserción de este ramo en los mercados exteriores<sup>50</sup>, por lo cual hay que adelantar la fecha de exportación de este producto, orientado principalmente hacia las Indias. En el plano económico la remisión de los caldos isleños a los mercados americanos permite explicar cómo la crisis azucarera no afectó en demasía a la economía insular sino que se redujo a una simple y pausada sustitución de los cultivos de regadío<sup>51</sup>. Junto con los caldos se enviaban otros artículos tales como harina, quesos, pez<sup>52</sup>, manufacturas y paños de origen extranjero como cariceas, tafetanes y oro tejido<sup>53</sup>. En un envío realizado desde Gran Canaria en 1570 junto a un barril de azafrán se re-

miten camisas de ruán, paños de narices, escopetas, fruteros de ruán y otras mercaderías<sup>54</sup>. La prohibición del envío de estos artículos confirma el fundamento de las protestas de los mercaderes andaluces<sup>55</sup>. Otros productos de la tierra también son objeto de este comercio como el vinagre, la conserva, la miel, los cordobanes y los zapatos<sup>56</sup>.

La actividad comercial y las exportaciones en general convierten a Canarias en plaza idónea para la constitución de compañías. Intervienen en ellas mercaderes de origen diverso, tanto isleños como peninsulares y extranjeros, que se dan cita en los principales puertos y ciudades para en unión de otros socios invertir grandes cantidades de dinero de cara a negociar en distintos puertos del Nuevo Mundo y obtener con ello un buen y saneado negocio.

Para llevar a buen término estas empresas lo normal era formar sociedades familiares, por ofrecer mayores garantías, aunque también fue usual el concierto entre dos o más socios particulares con la aportación de capitales, no siempre en cantidades iguales, para emplearlos en mercaderías y productos de la tierra. La inversión de capitales y el modo de hacerlo varía en función de la tipología de las compañías: fijas y eventuales. Las primeras se fijan para trabajar en la negociación durante tres años, mientras que las otras sólo duraban el tiempo indicado por los socios para la transacción. Estas últimas son más corrientes, en especial cuando las cantidades invertidas son más elevadas. Se debe ello a que las compañías fijas, en ocasiones, entrañaban más riesgos, pues las distancias y los peligros del mar creaban casi siempre serios obstáculos, más aún si el capital invertido sobrepasaba el millón de maravedís. Junto a las sociedades de gran envergadura, donde se conciertan mercaderes de renombre en plazas como Sevilla y Cádiz, hallamos otras de tipo más modesto, formadas por isleños. De ambas tenemos ejemplos para el siglo XVI. Compañía de

tipo familiar es la formada por un regidor de Gran Canaria y su cuñado, yendo este último en el navío con la carga además de ir como escribano. En la sociedad el primero invierte 211.632 maravedís y el segundo 153.984 maravedís, invertidos en vino para vender en La Habana, donde el producto obtenido se volvería a invertir en corambre y mercancías de beneficio, para navegarlas a Sevilla, lugar donde se volvería a vender y emplear en cosas convenientes para traerlas a Gran Canaria. El beneficio obtenido en los cambios se partiría a medias entre ambos<sup>57</sup>. Estos tratos son los que nos permiten hablar de comercio triangular, realizado en este caso por dos socios, donde uno solo aporta capital y el otro capital y trabajo.

Compañía similar formada por dos particulares es la que se realiza en Tenerife entre el bachiller Alonso de Belmonte, teniente de gobernador de la Isla, y el escribano público de La Laguna Alonso Gutiérrez, en la cual invierten 229.585 maravedís, en vino, harina, quesos y pez, para llevar a venderlos a Yucatán, y de allí a Sevilla y Tenerife<sup>58</sup>.

A veces un vecino de las islas entrega a un maestre de navío mercancías para que se las venda en Indias y las invierta pagándole por su servicio y trabajo en la venta el 6% de las ganancias obtenidas<sup>59</sup>.

Compañías de tres socios y de mayor envergadura también se forman con el mismo objetivo. Con ello se consigue darle mayor agilidad a la sociedad desde el momento en que cada uno de ellos actúa en un punto geográfico distinto. Así tenemos ejemplos de este tipo donde los integrantes son dos mercaderes sevillanos y un isleño. La duración de la compañía se establece por tres años y en este tiempo cada uno de los compañeros residirá en un puerto distinto: Méjico, Sevilla y Canarias<sup>60</sup>.

En otras ocasiones las sociedades se organizan en Sevilla y se eligen las ciudades canarias como punto de las operaciones.

Lo indicado hasta aquí nos da pie para afirmar cómo los tipos de sociedades de

origen medieval, organizadas preferentemente por italianos, siguen estando vigentes en las relaciones canario-americanas en el siglo XVI, del mismo modo que seguían estando de actualidad en la ciudad de Sevilla<sup>61</sup>.

A la hora de estudiar el carácter de los exportadores directos hemos de señalar que tal y como se había dispuesto por la Casa de la Contratación sólo podían exportar productos a Indias los vecinos y comerciantes de Canarias, aunque en 1559 se consiguió que pudiesen hacer lo mismo todos los naturales de los reinos hispánicos, hasta que en 1566 se vuelve a constreñir sólo a los vecinos isleños<sup>62</sup>. Dichas disposiciones se cumplieron, pues en una proporción cercana al 80%, los exportadores eran isleños, entendiéndose por tales no a los aborígenes, sino a aquéllos que habían vivido y residido en el Archipiélago más de 10 años y estaban casados en él, según ha señalado Veitia Linage<sup>63</sup>.

El resto de los tratantes eran grupos minoritarios, sevillanos y portugueses. Los primeros no directamente sino, por lo común, a través de sus agentes, factores y encomenderos isleños, asiduos al trato con Indias. Los portugueses, vecindados en las islas, de acuerdo con las disposiciones vigentes podían hacerlo. El resto lo conformaban indianos, vecinos de las Antillas o de Tierra Firme, quienes en sus transacciones con aquel destino, aprovechaban su estancia en las islas para comerciar con sus productos.

Entre los isleños son asiduos en el comercio los mercaderes y personas a quienes les estaba prohibido hacerlo, pero que sin embargo lo hacían, como eran los oidores, regidores, depositarios generales y almojarifes<sup>64</sup>. También el clero participa de los beneficios de este negocio, lo mismo que las mujeres, viudas y con sus maridos ausentes en Indias, y los artesanos.

En contrapartida a lo exportado se recibían en las islas a bordo de los navíos que lle-

gaban a ellas directamente de Indias, y de mano de los propios isleños que habían viajado al continente joyas, oro, plata, palo Brasil y palo Campeche. Era normal tesarizar los metales preciosos, fundamentales para hacer objetos de arte y joyas<sup>65</sup>, para en momentos de necesidad poderlos vender y poner en circulación en el mercado. En testamentos e inventarios se aprecia la cantidad de joyas y piedras preciosas que existían en las islas.

Las materias tintóreas procedentes del continente americano se encuentran en los puertos isleños y desde aquí se vuelven a reexportar en busca de nuevos beneficios. El palo Brasil, propio de países tropicales, cuya madera, dura y capaz de hermosos pulimentos, servía para teñir de encarnado. De las Indias, su procedencia era principalmente Santo Domingo y Cuba<sup>66</sup>, zonas con las que Canarias mantenía activas relaciones. No obstante, pensamos que este palo no venía directamente de Centroamérica sino del propio Brasil, a pesar de estar prohibida la entrada de extranjeros en los reinos hispánicos, pero al ser de mala calidad el que venía de las Indias castellanas existió durante algunos años un tráfico fraudulento de aquél<sup>67</sup>, utilizando como plataforma para este comercio ilegal el Archipiélago Canario, puesto que mientras en Sevilla no se registra ninguna entrada en el año 1575, ese mismo salen por el puerto de las Isletas, en Las Palmas, 178 quintales, 3 arrobas y 20 libras rumbo a Cádiz<sup>68</sup>. Algo similar sucede con el palo Campeche, originario de la península de Yucatán, empleado para teñir paños y sedas<sup>69</sup>.

Capítulo aparte, aunque entroncado también con el comercio indiano, merece el tráfico de esclavos hacia el Nuevo Mundo, donde Canarias juega un papel trascendente.

Poco o muy poco se sabe sobre este tema para el siglo XVI a nivel general, así V. Cortés señalaba, no hace mucho tiempo, cómo el conocimiento sobre este trato no es muy concluyente, a causa de la inexistencia de mono-

grafías al respecto. La misma autora es la primera que da cifras correlativas de este tráfico, mediante el estudio de las licencias concedidas por los reyes entre 1505 y 1596<sup>70</sup>. A nivel canario el panorama es aún más pobre, a pesar de tener constancia del papel desempeñado en la trata. Desde el Archipiélago se enviaban negros a Indias mediante dos sistemas: en grandes envíos mediante cargazones, vía Cabo Verde o Guinea, o a menudeo con el despacho de unidades<sup>71</sup>.

Para ambos envíos era necesaria la licencia. Ésta era concedida gratuitamente o mediante el pago de la misma. Ambos casos se observan en Canarias. De todos modos debe tenerse en cuenta que las cifras obtenidas a través de las licencias no son siempre fidedignas con respecto a este tráfico, al ser costumbre habitual cargar más negros que los registrados, para compensar las pérdidas en el trayecto. El fraude tan habitual en Canarias, fue de uso general tanto en el sistema de cargazones como en el de menudeo<sup>72</sup>.

Los navíos negreros, implicados en el tráfico, partían directamente de los puertos canarios o los tomaban como escala, una vez salidos de la Península. Desde las islas se dirigían a Cabo Verde, Ríos de Guinea o Santo Tomé, donde rescataban y compraban esclavos, que luego navegaban hacia las Indias. Era usual la salida de estos barcos fuera de flota, lo cual representaba una amenaza para el comercio de Sevilla por las posibilidades que ofrecía para el tráfico ilegal. En la época de Felipe II hicieron esta ruta, al menos desde Gran Canaria, 18 navíos, en los cuales navegaron a Indias alrededor de 4.000 esclavos<sup>73</sup>. Las zonas receptoras eran, principalmente, Cartagena de Indias, Nueva Andalucía y Nueva España.

La introducción de negros a través de las islas, fue fomentada, en algunas ocasiones, por la corona, al conceder licencias a los cabildos para fortificar las islas<sup>74</sup>.

Bien por un sistema como por otro lo cierto es que Gran Canaria, Tenerife y La Palma se



convirtieron en puertos favorables donde los navíos se proveían de productos para trocarlos, luego, en Guinea por negros. La principal inversión se hacía en vinos: enviados por isleños, comprados por los mercaderes y factores sevillanos o entregados por los canarios a los maestros y capitanes de navío para que le comerciaran varios negros<sup>75</sup>.

### Emigración

El descubrimiento de las Indias y su repoblación se verificó gracias a un importante contingente humano, en el que contribuyeron todas las regiones del solar hispano<sup>76</sup>. Canarias no quedó al margen por razones obvias: ser la última tierra castellana que las naves tocaban antes de emprender el viaje transoceánico y por rehacerse en ella las huestes y expediciones. Sobre este aspecto se ha incidido en especial por las recomendaciones reales, pues en 1511 el rey concede privilegios de excep-

ción a los insulares que deseen pasar a las Indias<sup>77</sup> y por la alarma producida en Gran Canaria ante su despoblamiento<sup>78</sup>.

No obstante en los estudios realizados sobre las contribuciones regionales a Indias entre 1493 y 1560 Canarias ocupa casi el último lugar con el 0,2% representado por 63 personas<sup>79</sup>. No obstante estudios realizados en las islas multiplican esa cifra por más de cien, estimando que a lo largo del siglo XVI pasaron unos 10.000 insulares al Nuevo Mundo, entre gobernadores, conquistadores, pobladores y clero<sup>80</sup>. Sin embargo, en muchos casos, estas cifras pueden plantear problemas con respecto a la población total del Archipiélago, porque si bien es cierto que muchos de los que pasaron al Nuevo Mundo eran isleños, otros muchos eran peninsulares y extranjeros que utilizaron las islas para pasar al Nuevo Mundo, tales como los maestros de navío y los mercaderes, además de muchos pobladores.

### NOTAS

- 1 *Cedulario de Canarias*, transcripción y estudio de F. MORALES PADRÓN. Las Palmas de G. C., 1970, 3 tomos. El primer documento que se recoge en esta colección documental se remonta al 9 de octubre de 1566.
- 2 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1975. El primer juez de registro nombrado para la isla de Tenerife fue Francisco Maldonado de Olivares y para Gran Canaria el licenciado Palomeque de Estrada. De todos modos el primer juez de registro nombrado para Canarias se estableció en La Palma en 1564.
- 3 LAPEYRE, H. y R.: CARANDE: «Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI». *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, p. 705.
- 4 AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, La Laguna, 1983, p. 315.
- 5 PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977, p. 19. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 150.
- 6 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 304; AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 135.
- 7 PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, p. 21.
- 8 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 36.
- 9 *Idem*, p. 37 y ss.
- 10 Cit. por MORALES PADRÓN, F.: «Las Islas Canarias y América», en *Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres*, S/C. de Tenerife, 1977, T. II, p. 231.
- 11 BORGES, A.: «Viajes colombinos. Participación en la conquista de América», en *Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres*, S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 250-253. En estas páginas se recogen mediante cuadro las expediciones de las que se tiene constancia pasaron por las islas entre 1499-1593.
- 12 AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 158. En 1522, y merced a la reclamación de su viuda, doña Inés Cabrera, los reyes expiden una cédula donde ordenan se le pague a la misma 90.566 maravedís-castellanos, por los servicios de Lope de Sosa en Tierra Firme.
- 13 BORGES, A.: «La región canaria en los orígenes americanos», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18, Madrid-Las Palmas de G. C., 1972, p. 2567. (Archivo Histórico Provincial) de Las Palmas. Jerónimo Bautista, n.º 756, fs. 181 v. a 183 v., 333 v., 335 v., 336 v., 338 v., y 346 v.
- 14 BORGES, A.: *Viajes...*, p. 252.
- 15 A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 749, f. 163 r. Estos vecinos de Gran Canaria compran su pasaje y dos ye-

- guas a dos vecinos de Iloja que deciden quedarse en la Isla, para pasar al Río de la Plata.
- 16 A.H.P.L.P. Hernando de Padilla, n.º 749, f. 86 r.
  - 17 BORGES, A.: «La región...», p. 246: «Las primeras migraciones a Indias desde las Islas Orientales», *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de Gran Canaria, 1979, p. 51.
  - 18 LOBO CABRERA, M.: «El adelantado de La Florida, Pedro Menéndez de Avilés, y su estancia en Gran Canaria», *El Museo Canario*, XLII, Madrid, 1982, pp. 57-63.
  - 19 BLANCO, J. 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 de Gran Canaria, 1979, pp. 121-131.
  - 20 LA ROSA, L. y M. MARRERO RODRÍGUEZ: «Acuerdos del Cabildo de Tenerife (1525-1533)», La Laguna, 1986, p. 47.
  - 21 CIORANESCU, A.: «La aventura americana de los hermanos Silva», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, 1972, pp. 227-308.
  - 22 LA ROSA OLIVERA, L.: «Don Pedro Fernández de Lugo prepara la expedición a Santa Marta», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 5, Madrid-Las Palmas de G. C., 1959, pp. 399-444.
  - 23 BORGES, A.: *Viajes... MORALES PADRÓN, F.: Las islas...*
  - 24 A.H.P.L.P. Hernando de Padilla, n.º 751, f. 109 r. Dos vecinos de Gran Canaria murieron en la conquista de Venezuela, habiéndose enrolado quizá a la expedición del alemán Nicolás Federman, que fundó en Lanzarote y La Gomera. En Guatemala falleció Juan Ome, siendo maestro de una compañía del adelantado don Pedro de Alvarado.
  - 25 ANÓNIMO: «Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias (1831)», *El Museo Canario*, XXIV, Las Palmas de Gran Canaria, 1976, p. 175.
  - 26 En este sentido son pioneros los trabajos de MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*; y RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, 5 tomos. En los últimos años la producción bibliográfica sobre el tema se ha incrementado considerablemente con las ponencias y comunicaciones presentadas a los Coloquios de Historia Canario-Americana, que van ya por su décima edición.
  - 27 CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C de Icenite, 1977-1979, T. II, pp. 43-46. Este autor siguiendo a PERAZA DE AYALA, J. y a MORALES PADRÓN, F. y completando su información con material inédito establece seis periodos para el comercio canario-americano, que abarca desde la época del Descubrimiento hasta 1778.
  - 28 MORALES PADRÓN, F.: «Las relaciones comerciales canario-americanas», en *Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres*, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, T. III, pp. 317-330.
  - 29 GUIMERÁ RAVINA, A.: «El comercio de Garachico con las Indias, 1566-1612», *Memoria de Licenciatura, inédita*, La Laguna, 1976, «¿Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVI? Incentivos y obstáculos», *I Coloquio de Historia Canario-Americana* (1976), Las Palmas de Gran Canaria, 1977, pp. 86-104; «La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612)», *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de Gran Canaria, 1979, T. I, pp. 262-282.
  - 30 BORGES, A.: *La región...*, pp. 199-276; PÉREZ VIDAL, J.: «Aportación de Canarias a la población de América», *Anuario de Estudios Atlánticos*, I, Madrid-Las Palmas de G. C., 1955, pp. 91-197; HARING, H. C.: «Comercio y navegación entre España y las Indias», Méjico, 1979, p. 21.
  - 31 LOBO CABRERA, M.: «El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 26, Madrid-Las Palmas de G. C., 1980, pp. 319-322.
  - 32 LOBO CABRERA, M.: «Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 31, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, 1985, pp. 346-374.
  - 33 Así por ejemplo un vecino de Tenerife vende a uno de Nueva España una barca de 24 toneladas, por 205 ducados, con todos sus aparejos: velas, entenas, jarcias, árboles, etc., 130 de los cuales debía pagarle en Méjico, luego que allí llegase. A.H.P.L.P. Luis Felipe, n.º 854, s.f.
  - 34 Entre los compradores se aprecia la presencia de cirujanos, uno de ellos actúa como testafiero del maestro de un barco, quien en realidad desembolsa el dinero: A.H.P.L.P. Alonso de Balboa, n.º 775, f. 18 v.
  - 35 El tráfico de cédulas de cambio entre Canarias y Sevilla, tanto para estos tratos como para otros, ha sido estudiado por OTTE, E.: «Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI», *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), Las Palmas de G. C., 1982, T. I, pp. 157-173.
  - 36 LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registros, 1566», *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), Las Palmas de G. C., 1982, T. I, p. 119.
  - 37 A este respecto es importante la información facilitada por estas fuentes y por la documentación del Archivo Municipal de La Laguna. Como ejemplo tenemos constancia del paso de una expedición con destino a El Dorado, a través de un niño bautizado en la parroquia de San Juan de Telde.
  - 38 BORGES, A.: *La región...*, p. 247.
  - 39 Esto se hacía bien para evadir los impuestos o simplemente porque determinados grupos optaron por no acudir al notario tal como refiere MELIS, F.: *Las fuentes específicas de la historia económica y otros estudios*, Valladolid, 1977. En relación al comercio canario-americano vid. E. VILA VILAR se refiere al contrabando de los navíos portugueses que hacían escala en Canarias en «Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses», *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de G. C., 1979, T. II, pp. 248-300.
  - 40 AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 315.
  - 41 MORALES PADRÓN, F.: *Las relaciones...*; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*, y «Acerca del régimen comercial de Canarias

- con Indias», en *Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres*, Las Palmas de G. C., 1977, T. III, pp. 306-316.
- 42 HARING, H. C. *Op. cit.*, p. 24.
- 43 RUMEU DE ARMAS, A. *Op. cit.*
- 44 PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen...*, p. 31; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 108-109.
- 45 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 37.
- 46 GONZÁLEZ YANES, E. y M. MARRERO RODRIGUEZ: *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510, La Laguna, 1958, doc. 155.*
- 47 *Idem*, doc. 1366.
- 48 FERNÁNDEZ MARTÍN, L.: «Un pleito de Bartolomé Colón relacionado con La Gomera», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 29, Madrid-Las Palmas de G. C., 1983, pp. 15-40.
- 49 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, p. 37.
- 50 VRANICH, G. B.: «El negociante tinerfeño Gaspar de Arguijo (1532-1594). Historia de un éxito», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 26, Madrid-Las Palmas de G. C., 1980, pp. 561-614.
- 51 BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Panorama del Quinientos canario», prólogo a la obra de M. LOBO CABRERA: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, p. 19.
- 52 MARTÍNEZ GALINDO, P.: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, San Cristóbal de La Laguna, 1988, T. I, pp. 39 y 41.
- 53 A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, f. 345 r.
- 54 A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 829, f. 963 v. Mercancías como éstas son llevadas por un piloto a Nueva España para venderlas y beneficiarlas a la mayor ventaja, para emplear lo procedido en plata o reales.
- 55 LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, p. 131.
- 56 Así en 1569 se remiten a La Habana distintas pipas de vino y vinagre, y en 1588 junto al vino, varias docenas de cordobanes, más 24 pares de zapatos y 8 trocas de lino: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 827, f. 369 r; y Bernardino Rosales, n.º 892, f. 133 r.
- 57 A.H.P.L.P., Juan de Vega, n.º 3119, f. 205 r.
- 58 MARRERO RODRIGUEZ, M.: «Algunos viajes atlánticos de los vecinos de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI», *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1979, T. I, pp. 61-74.
- 59 A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 370 v.
- 60 En 1562 forman compañía tres socios: el sevillano Gaspar Melchor, Hernán Vazquez de México, hombre sobresaliente en estos negocios, al poseer crédito en Sevilla e intentar constituir una sociedad para Indias con el propio rey Felipe II, y el depositario general y regidor canario Alonso Venegas: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, fs. 175 r. y 176 v.
- 61 LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, 2 vols.
- 62 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio...*, pp. 148-149.
- 63 LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, p. 144; VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, 1945, libro II, cap. XXV.
- 64 A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 789, f. 172 r.; Luis Felipe, n.º 854, f. 294 r.; Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 981 r., n.º 831, f. 158 v.; Francisco Hinojosa, n.º 967, f. 227 v. y Juan de Vega, n.º 3119, f. 205 v.
- 65 SERRERA, R.: «Un uso marginal de la riqueza minera indiana: la acumulación suntuaria de metales preciosos», *Anuario de Estudios Americanos*, XXXIV, Sevilla, 1977, pp. 487-515.
- 66 LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, T. I, p. 598.
- 67 *Idem*, p. 599.
- 68 A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 50 v.
- 69 LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 600. Archivo General de Simancas, Diversos de Castilla, leg. 46, n.º 33.
- 70 CORTES ALONSO, V.: «La mano de obra negra en el Virreinato», *Revista de la Universidad Complutense de Madrid*, 117, Madrid, 1080, p. 489 y ss.
- 71 LOBO CABRERA, M.: «Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria», *Revista de Indias*, 175, Madrid, 1985, pp. 27-50.
- 72 SCELLE, G.: *La traite negriere aux Indes de Castilla*, Paris, 1906, vol. I, p. 153. En el sistema de menudeo se practicó el fraude de dos modos: uno era aquel donde un pasajero declaraba llevar como hacienda suya un esclavo, cuando en realidad era propiedad de otra persona y lo llevaba al Nuevo Mundo para venderlo. La otra forma fue practicada por los maestros de navío, quienes escudándose en la falta de tripulación, pedían licencia para llevar esclavos como tales; así recibían piezas de segundas personas al objeto de comercializarlas en Indias.
- 73 LOBO CABRERA, M.: *Esclavos negros...* Esta cifra representa el 3,2% del conjunto del tráfico de negros en el siglo XVI, si cotejamos nuestra cifra con las aportadas por V. Cortés.
- 74 MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario...*, T. I, docs. 192 y 206. En 1581 se concede merced a la isla de La Palma por dos años para poder cargar esclavos a Indias y en 1582 se concede licencia a Gran Canaria para poder cargar hasta 200 esclavos.
- 75 A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 148 r., n.º 866, f. 195 r.
- 76 SOLANO, F. de: «Emigración andaluza a las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI*, Madrid, 1983, T. II, p. 39.
- 77 PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen...*, p. 28.
- 78 *Idem*. La afluencia de canarios a Santo Domingo y otras partes de las Indias llevo a tener tal proporción que el regidor Pedro de Escobar expuso al rey el peligro que ello conllevaba.
- 79 BOYD-BOWMAN, P.: *Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América*, Bogotá-México, 1964-1968, T. I: 1492-1519 y T. II: 1520-1539; «La procedencia de los españoles de América (1540-1559)», *Historia Mexicana*, XVII, 65, México, 1967, pp. 37-71.
- 80 BORGES, A.: «Las primeras...» y «Aproximación al estudio de la emigración canaria a América en el siglo XVI», *Anuario de estudios Atlánticos*, 23, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, 1977.