## Ideología y praxis en la proyección canaria hacia Africa Occidental

MANUEL LOBO CABRERA

No sólo por motivos geográficos la costa africana estuvo de siempre ligada a Canarias. La primitiva población aborígen, elementos culturales y étnicos, llegó desde la riberas africanas (¹). En los períodos históricos continuaron estos lazos, aunque con nuevas condiciones impuestas por descubrimientos geográficos, ideias, comercio y pesca. La relación canario-africana continúa hasta nuestros días con ésta (²).

Las búsqueda de nuevas rutas comerciales, las noticias aportadas por navegantes, y los progresos naúticos y cartográficos de mallo-

<sup>(</sup>¹) Actas del Simposio Internacional Conmemorativo del Centenario del Descubrimiento del Primer Hombre de Cro-Magnon, «Anuario de Estudios Atlânticos», 15, Madrid, Las Palmas, 1970; PELLICER CATALAN, M., «Panorama y perspectivas de la arqueología canaria», en Revista de Historia Canaria, XXXII, La Laguna, 1969, pp. 291-302; idem, «Elementos culturales de la Prehistoria canaria», en Revista de Historia Canaria, XXXIV, La Laguna, 1972, pp. 47-72; SCHWIDETZKY, I., La población prehispánica de las Islas Canarias, S/C. de Tenerife. 1963.

<sup>(2)</sup> La pesca ha sido un tema en el cual se han interesado los historiadores de todos los tiempos. En los siguientes trabajos se refleja. RUMEU DE ARMAS, A., España en el Africa Atlántica, Madrid, 1957; idem, Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI), «Anuario de Estudios Atlânticos», 23, Madrid, Las Palmas, 1977; LOBO CABRERA, M., Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estu-

quines y portugueses abrieron un nuevo camino hacia el Atlántico. Así el siglo XIII redescubrió la costa occidental africana; y el siglo XIV, Canarias (3).

En el siglo XV, con Juan de Bethencourt y sus compañeros, comienzan los contactos y la proyección canaria hacia el Africa occidental (4). A fines de la primera mitad del siglo XV, el dominio de las Canarias conquistadas hasta el momento pasa a los herederos de Hernán Peraza e Inés de las Casas. Bajo su gobierno el conocimiento del Africa occidental se amplía con las entradas y saltos que continuamente se hacían. En principio su objetivo no era el dominio territorial sino el depredador; Diego García de Herrera intentó alzarse son el señorío político del território; de Enrique IV de Castilla consiguió confirmación de derechos sobre la costa de Berbería (5). Desde entonces las entradas en Africa son un hábito continúo, que se amplia a fines de la decimoquinta centuría a la conclusión de la aprehensión realenga de las Canarias mayores.

Las cabalgadas a Berbería de los señores de Lanzarote y Fuerteventura durante el siglo xv pueden acercarse a la centena (6).

dio, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, pp. 401-429; GLAS, G., Descripción de las Islas Canarias, 1764, La Laguna, 1976; BUSTO Y BLANCO, F. del, Topografía médica de las Islas Canarias, Sevilla, 1864.

<sup>(3)</sup> BONNET, B., Las expediciones a las Canarias en el siglo XIV, Madrid 1946. — —

<sup>(4)</sup> A este respecto existe confusión entre lo que plantea ABREU Y GALINDO, J., Historia de la conquista de las siete Islas de la Gran Canaria, S/C. de Tenerife, 1977, p. 43, y la critica de BONNET, B., Las Canarias y la conquista franconormanda. I, Juan de Bethencourt, La Laguna, 1944, pp. 89-90.

<sup>(5)</sup> En 1468 el rey de Castilla Enrique IV confirma a Diego García de Herrera el dominio señorial de las Islas Canarias y de la Mar Pequeña de Berbería «... e a sus subcesores en la forma e manera que primero le heran dadas a él e a sus subcesores e las tenía...». Este documento fue publicado por RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., documento IV, t. II, pp. 4-8.

<sup>(6)</sup> RUMEU DE ARMAS, A., Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias, Madrid, 1947, t. I, pp. 216-217; SERRA Y FERNANDEZ DE MORATIN, S., Conquista y aventuras de los canarios en Berbería, S/C. de Tenerife, s. s., pp. 13-14; VIERA Y CLAVIJO, J., Noticias de la história general de las Islas Canarias, S/C. de Tenerife, 1967, t. I, pp. 454 y 728.

En las islas realengas se inician desde el mismo momento en que termina la conquista militar (7); que se suspendieron en 1497 por conveniencia política (8). A partir de 1505, se reanudaron, por merced de una cédula de la reina doña Juana (9); desde entonces fueron un espectaculo casi diario.

La pesca se inició tambien por la misma fecha, de tal forma que es dificil separar el ámbito de una a otra (10)

Nueva proyección representan las dirigidas hacia las zonas de Guinea; comienzan alrededor de 1494 de manera directa (11); ante-

<sup>(7)</sup> Esto se constata porque el primer gobernador, Pedro de Vera, fue agraciado por la Corona con la mitad de los quintos de las cabalgadas que se organizasen en la isla de su mando. Al parecer recibió en un solo año más de 300 000 maravedís. Cita de RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., pp. 151-152.

<sup>(8)</sup> En 1498 la zona de Mar Pequeña fue declarada zona de paz, mediando cartas de seguro que el gobernador de Gran Canaria Alonso Fajardo expidió por autorización real. RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., p. 418; AZNAR VALLEJO, E., Documentos canarios en el Registro General del sello (1476-1517), La Laguna, 1981, doc. 430.

<sup>(9)</sup> Libro Rojo de Gran Canaria, transcrición y estudio de Pedro Cullen del Castillo, Las Palmas, 1947, Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 1505, noviembre, 2. En esta cédula la reina promueve las cabalgadas y da «licencia y facultad a todos los vecinos e moradores de todas las yslas de Canaria ... para que de aqui adelante, ... puedan saltear a los dichos moros de allende, desde el Rio d'Oro arriba hazia parte de Meça en todas las partes que quisyeren, con tanto que desde el dicho Rio d'Oro abaxo fasta la parte de Guinea non puedan saltear...».

<sup>(10)</sup> RUMEU DE ARMAS, A., Las pesquerías..., art. cit.; LOBO CABRE-RA, M., art. cit.; idem, La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI, Las Palmas, 1982, pp. 90-91; idem, El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes, «Anuario de Estudios Atlânticos», 26, Madríd, Las Palmas, 1980, pp. 331 y 341.

<sup>(11)</sup> TEIXEIRA DA MOTA, A., Viagens Espanholas das Canárias à Guiné no século XVI segundo documentos dos arquivos portugueses, «III Colóquio de História Canário-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, t. II, p. 222. Esta misma noticia aparece recogida en RUMEU DE ARMAS, A., Piraterías..., op. cit., p. 349; en TORRES CAMPOS, R., Carácter de la conquista y colonización de las Islas Canarias, Madrid 1901, p. 54, y en FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, Madrid, 1955, t. II, pp. 295-297.

riormente se había iniciado la andaluza (12). Los móviles fueron distintos. Estas tierras pertenecían por el reparto de Alcaçovas-Toledo a la corona portuguesa. Los puntos de destino, Cabo Verde o Guinea comportaban actitudes diferentes; en el primero se mantenía el sistema comercial legal por tener consideración de factoría exportadora (13); en el segundo, el contrabando y la ilegalidad.

## Ideas y practicas

Causas, razones y móviles de la proyección sobre Africa de los castellanos asentados en Canarias, se fundamentan en una tradición medieval de los inicios de la Reconquista, que aparece en las fuentes. En el siglo xv, descubiertas y conquistadas las Canarias, se inician las empresas.

Su espiritu, de corte bajo medieval, domina aún en las empresas del siglo XVI; las operaciones en toda la costa occidental africana estuvieron imbuidas de aquel espiritu, en el XV y en XVI. El 1500, en lo referente al tráfico africano, marcó el tránsito entre unas actitudes medievales y una practica precapitalista.

Estas causas no pueden justificarse para las dos zonas de atracción isleña. Los móviles de ambas operaciones pudieron tener una finalidad parecida: la comercial; pero las ideias que rodean a ambas tienen caracter diferente. La jurisdicción territorial así lo muestra:

<sup>(12)</sup> PEREZ EMBID, F., Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas, Sevilla, 1948, pp. 196-214; CORTES ALONSO, V., Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488), «Anuario de Estudios Americanos», XXV, Sevilla, 1968, pp. 565-574.

<sup>(13)</sup> A partir de 1466 los pobladores de Cabo Verde obtuvieron privilegio para rescatar en la costa de Guinea; a partir de este momento se convierte en factoría de primer orden desplazando a las antiguas de Zafi y Arguin. V. CORREIA LOPEZ, E., A Escravatura. Subsídios para a sua História, Lisboa, 1944, pp. 52-54.

Berbería aparece en Sintra como zona común para saltear, pescar y comerciar; Guinea es exclusivamente portuguesa. Esta problemática nos impone diferente tratamiento.

## 1 - Berbería

El hecho de considerar la costa africana como frontera de las islas fue atractivo a los castellanos que poblaron Canarias. Este límite significó la continuidad de la acostumbrada guerra de frontera. Terminada la conquista de Canarias, caballeros y peones vieron eñ la zona un posible futuro campo de desarrollo de su espiritu guerrero. La ideología popular se consuma y realiza en el testamento de Isabel la Católica (14). La «frontera» seguía siendo zona de avance; la zona africana se les antoja territorio anejo, don de fundan las fortalezas de Mar Pequeña — real y señorial (15) — con idea de permanencia y dominio y como punto de apoyo de sus operaciones; seguía dominando, pues, en su espiritu, el caracter de la Reconquista, que se prolongaría hasta 1572, en que Felipe II, por razones de prudencia política, prohibe las cabalgadas a Berbería (16) aúnque posteriormente, sin éxito, se realizaran algunas con participación señorial (17).

La ideia de la guerra contra el infiel se ejemplifica en las escrituras notariales; cuando varios socios se conciertan para ir de armada, declaran que realizan el viaje «contra los moros enemigos de nuestra

<sup>(14)</sup> La reina Isabel en su última voluntad recomendaba que no se abandonara la conquista de Africa.

<sup>(15)</sup> La torre señorial de Santa Cruz de mar Pequeña fue fundada por Diego García de Herrera en 1478 y la realenga entre 1495-1497. V. RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., pp. 116-123 y 227-234.

<sup>(16)</sup> Archivo Municipal de La Laguna, R VIII, n.º 45. LOBO CABRERA, M., La esclavitud..., op. cit., p. 56.

<sup>(17)</sup> Desde 1572 a fines del siglo XVI se organizaron siete expediciones — calbagadas y rescate — a Berbería desde las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Las de 1579, 1581 y 1584 fueron realizadas a medias entre los señores de las islas y el gobernador y regidores de Gran Canaria.

Santa Fe Católica» (18), y los propios reyes mantienen este criterio; doña Juana en una cédula real declaraba: «he mandado fazer guerra contra los moros enemigos de Nuestra Santa Fe Católica» (19). Con estas frases se justificaban empresas don un indudable aspecto comercial.

El espiritu caballeresco medieval comparece en el hecho de que todas la expediciones llevan armamento y caballería. Estos dos elementos marcan el aspecto militar de las empresas: en los fletamentos se consignan las armas y que un 10 % aproximado del personal reclutado sea de a caballo (20). Espadas y lanzas (21) son material bélico acorde con la caballería, que no se olvida y compra cuando no se tiene (22). La exigua proporción de caballos podría ser la común en cualquier operación bélica.

Los caballeros solían ser gente importante, como en las campañas de la reconquista peninsular. Montaban los señores de las islas, los gobernadores y los componentes del cabildo, que poseían caballos de acuerdo con su rango, ensillados y frenados. Y si los que tenían no resistian la guerra o no soportaban un viaje por mar, alquilaban

<sup>(18)</sup> Cuando el piloto Alonso Vivas se concierta con Luis de Aday y Vicente Montesdeoca puntualiza que vai con ellos a la Berbería de armada contra los moros. A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de L(as) P(almas), Cristóbal de San Clemente, n.º 734, fl. 31 r.º

<sup>(19)</sup> Libro Rojo de Gran Canaria, op. cit., p. 30.

<sup>(20)</sup> En una compañía celebrada en 1525 en Tenerife los socios explican al maestre de la carabela que irán en ella 30 peones y dos o tres de caballo. En otra concertada en 1547 el capitán de la expedición consigna llevar 80 hombres y cuatro caballos. A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de S(anta) C(ruz) de T(enerife), Diego de Andrada, n.º 391, fl. 540 r.º CIORANESCU, A., Historia de Santa Cruz de Tenerife, t. II, S/C. de Tenerife, 1977, p. 379.

<sup>(21)</sup> MARRERO RODRIGUEZ, M., La esclavitud en Tenerife a raiz de la conquista, La Laguna, 1966, doc. 53; LOBO CABRERA, M., La Esclavitud..., op. cit., p. 79.

<sup>(22)</sup> En el 1539 y por el testamento del barbero Juan Díaz, quién a la vez era espadero, sabemos que cuando Melchor de Palenzuela quiso ir de armada a Berbería, cuando armó el licenciado Zurbaran, concertó con él que le diese 14 espadas y tres al licenciado, valoradas en 51 reales. A. H. P. L. P., Hernando de Padilla, n.º 752, fl. 31 r.º

otros (23). A caballo, con silla, estribos y cabezadas, vestidos con corazas de cuero guanercidas de terciopelo, espuelas y adargas, borceguis y zapatos de la jineta, iban los jinetes (24).

Los peones, con espingardas, lanzas y ballestas (25), se acompañaban de la artillería de algunos versos con sus cámaras y pelotas (26). Quizá alguna novela de caballerias podría presentar idéntico cuadro.

El móvil religioso tenía por objectivo la conversión de los moros a la fe cristiana; pero, al poseerlos como esclavos, se prefiere veladamente que sigan siendo mahometanos para hacerlos objeto de trueque (27) en un resgate posterior, pacífico, por oro, ámbar, animales y esclavos negros (28).

Pero, frente a la teoría y el espíritu existía práctica no concordante. En todas estas empresas aparece su caracter comercial: la repoblación, las necessidades de la nueva economía de las islas, y la apertura de nuevas rutas y mercados.

La lejanía, o el mar, implicaban un tráfico y actividad marítima que conllevaba una industrial naval en la que se integran la marinería

<sup>(23)</sup> A. H. P. L. P., Cristóbal de San Clemente, n.º 736, fl. 234 r.º

<sup>(24)</sup> Este equipo costaba unas 60 doblas. A. H. P. L. P., António Lorenzo, n.º 808, s. f.

<sup>(25)</sup> En la escritura de concierto celebrada entre un vecino de Tenerife, otro de Lanzarote y dos socios más, el primero se obliga a proporcionar el navío, los mantenimientos, ballesteros y arcabuceros. CIORANESCU, A., op. cit., p. 380. El ballestero, según el uso y fuero de España cobraba 1,5 partes. A. H. P. L. P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, fl. 456 r.º

<sup>(26)</sup> En la expedición de 1552 el organizador recibía en calidad de prestamo 4 versos de hierro. A. H. P. L. P., Luis Fernández, n.º 761, fl. 125 r.º LOBO CABRERA, M., Indices y extractos de los protocolos de Hernán Gonzáles y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552), Las Palmas, 1980, doc. 189.

<sup>(27)</sup> Para evitar esto el tribunal de la Inquisición impone la función inspectora en 1566, con el fin de interrogar a los moros y conocer sus creencias religiosas.

<sup>(28)</sup> El cambio más usual era el de conseguir dos negros por un moro.

y la construcción de ribera (29), relacionadas con el nuevo desarrollo mercantil.

Pero queda otra herencia de la reconquista y de la época bajomedieval: el rescate, plasmado en las ordenanzas reales castellanas (30); y las compañías, propias del mundo mediterráneo.

El comercio abierto por las cabalgadas en Africa y en Canarias era razón tan fuerte, activa y poderosa que movía a los nuevos isleños hasta tal punto que cuando en 1499 Alonso Fernández de Lugo, capitán general de Berbería, obedeciendo a razones políticas, da cartas de seguro a los moros de la zona (31), y se mantiene una época de paz, los cabildos canarios protestan la medida, pues la desaparición del mercado, esclavista había despoblado las ciudades, ahuyentado a los mercaderes y a los navíos de los puestos, dejado sin oficio a los soldados y militares y disminuido las rentas reales (32).

El sistema empleado, tras el aparato militar, se basaba en la empresa individual y en la compañía, de raiz medieval, fundada por dos o tres socios. Esta asociación, de caracter temporal no duraba más de un viaje o dos. Por regla general, las expediciones, según confirma el inquisidor Padilla en 1545, en escrito a la Suprema, se organizaban todos los años (33). Las de tipo familiar tambien se daban por concluidas una vez terminada la operación y repartidos los beneficios.

<sup>(29)</sup> FABRELLAS, M. L., «Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife», en *Revista de História*, 105-108, La Laguna, 1954, pp. 37-46; LOBO CABRERA, M., *El mundo del mar...*, art. cit.

<sup>(30)</sup> Ordenanzas reales de Castilla, Salamanca, 1560, t. I, colum. 311.

<sup>(31)</sup> Esta es la segunda restricción, pues la primera se había hecho en 1497 por el governador de Gran Canaria Alonso Fajardo. RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., p. 418.

<sup>(32)</sup> A estas conclusiones llega RUMEU DE ARMAS, A., op. cit., p. 418, despues de analizar la información que mando hacer Fernando el Católico, en nombre de su hija, para conocer las ventajas e inconvenientes de las cabalgadas a Berbería. Se inició la información en Las Palmas el 16 de noviembre de 1505.

<sup>(33)</sup> RICARD, R., Recherches sur les relations del Iles Canaries et de la Barberie au XVI<sup>o</sup> siècle, «Hesperis», XXI, Paris, 1935, p. 148.

Las compañías formadas por los socios o compañeros, eran semejantes a las primeras que se realizaron en el siglo XIV para los asaltos piráticos a las islas y costa de Africa, de las que da cuenta el padre Abreu y Galindo (34). Ejemplos de este tipo se encuentran desde muy temprano en el siglo XVI. En 1522 tres socios fletan un navío para ir de armada contra los moros (35). Más explícita es otra en donde se emplea la palabra compañeros en una escritura otorgada para ir a Berbería (36). Normalmente, estas sociedades están formadas por personajes del común, pero otras veces sus integrantes son regidores, gobernadores e incluso canónigos (37); y hasta se conciertan las autoridades de las islas de Gran Canaria, de Lanzarote y de Fuerteventura (38).

Estas asociaciones también son para un solo, y en escasas ocasiones, para dos viajes.

<sup>(34)</sup> ABREU GALINDO, fr. J. de, Historia de la Conquista de las Siete Islas de Canaria, S/C. de Tenerife, 1977, p. 43.

<sup>(35)</sup> Son los tres socios, Sebastián de Cubas, Diego de Narvaez y Alonso de Cabrera, los que fletan a Juan Pérez, vecino de la villa de San Sebastián, el navío *María*. A. H. P. L. P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, fl. 457 r.º

<sup>(36)</sup> Eneste caso los vecinos de Gáldar Luis de Herrera y Juan Delgado fletan al mestre de carabela, Juan de Colunga, su nave en nombre de todos sus compañeros para ir de armada a Berbería. A. H. P. L. P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, fl. 444 r.º

<sup>(37)</sup> En 1555 el organizador de la empresa es el regidor de Gran Canaria Pedro Acedo; en 1552 participan los regidores Luis de Herrera y Hernando de Aguilar, junto con el mayordomo del concejo de la isla Hernando de Aguilar. En 1527 forman compañía el regidor Diego de Narvaez y el oidor de la Audiencia Agustín de Zurbaran. El deán don Juan de Alarcon tambien había mandado un navío a rescatar con el maestre Martínez.

<sup>(38)</sup> En 1579 se conciertan para hacer una armada don Martín de Benavides, governador de Gran Canaria, Hernán Peraza, regidor, y el licenciado Ayala, en nombre del capitán general de Fuerteventura don Hernando Arias de Saavedra. En 1581 el concierto se realiza entre el gobernador don Martín de Benavides y la señora de las islas de Lanzarote y Fuerteventura doña María de la O Mujica. A(rchivo) del M(useo) C(anario), Colección de Documentos para la Historia de Canarias, de Agustin Millares Torres, t. XI, pp. 65-67.

Es frecuente tambien que los socios vayan a partes iguales (39); pero a veces la participación se hace por cupos. Cada compañía se formaba de hasta 100 partes; para completarlas, los socios solían quedarse con 3 ó 5 partes (40), aunque tambien ingresaban con una sola parte. El reparto de beneficios se haría en función del capital y del trabajo aportado por cada uno, pues a veces muchos no corren otro riesgo que el de su dinero (41).

La inversión podía variar en circunstancias; se aportaba material fungible: pólvora, transporte, pago de marinería, espías o lenguas; víveres y mantenimientos para el personal de a bordo o para los esclavos en el viaje de vuelta.

Es excepcional encontrar un agente o factor destacado en Berbería, porque el tipo de operación no lo hacía posible. Al conllevar acciones guerreras y asaltos fortuitos y rápidos en la costa no era posible destacar un compañero en la zona. Esa persona podría estar representada por el adalid (42), de origen morisco, encargado de mostrar caminos, fuentes, y aduares, para que el salto resultara provechoso.

<sup>(39)</sup> En la escritura de compañía realizada entre Blás Díaz, mercader y Juan de Trigueros, Jorge Rodríguez y Antón Sanchz, el primero pone la mitad y los otros tres socios la otra mitad. En un plazo de 20 días cada parte se obligaba a poner en Santa Cruz, Tenerife, un navío armado y pertrechado, con un total de 50 quintales de bizcocho, 24 botas de agua, 60 hombres de armas y cuatro caballos. CIORANESCU, A., op. cit., p. 377.

<sup>(40)</sup> Cada parte equivalía aproximadamente a 6 doblas — 3000 mes. Había socios que intervenían con 4 partes, otros con 3, otros con 5 e incluso alguno con 16. A. H. P. L. P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, fls. 161 v.º, 162 v.º y 164 v.º LOBO CABRERA, M., La esclavitud..., op. cit., p. 89.

<sup>(41)</sup> Tres socios se conciertan en 1542 para ir a Berbería. Uno de ellos va por capitán general de la armada y los otros dos se quedan en Tenerife y no acompañan la expedición. Sin embargo cada uno ha de poner un navío y los hombres de guerra, de ellos 12 arcabuceros y 4 caballos, con 80 quintales de bizcocho. Esta escritura se otorgó ante el escribano Luiz Méndez el 9 de agosto de 1542.

<sup>(42)</sup> El papel del adalid era muy importante en las expediciones a Berbería, tal como se comprueba en los documentos. En 1552 los capitanes de tres navíos contratan a un morisco para que vaya con ellos por adalib y les muestre los caminos, gente, agua y les dé aviso de la gente que en Berbería está. Por este

Con estas operaciones se consiguen altos beneficios que calculamos en torno al 150% ó 200%. Este alto interés se explica en función de no existir el gasto de un principal invertido en mercaderías de cambio o trueque (43).

Las asociaciones de tipo familiar aparecen sólo en Lanzarote y Fuerteventura y, en algún caso, especial, en Tenerife. A los señores de Lanzarote y Fuerteventura les resultaba más fácil y económica su realización, no sólo por la mayor cercania, sino también porque el régimen señorial obligaba a sus súbditos a la prestación del servicio; ambas cosas se tradución en disminución de fletes, bastimentos y jornales de marineros, caballeros, peones y adalides (44).

Desde Tenerife Alonso Fernández de Lugo realizó varias (45) por este sistema, obligando a enrolarse en ellas a los indígenas grancanarios residentes en aquella isla, que protestaron la medida y lograron que la corona los declarase exentos de tal servicio (46).

A este sistema de régimen medieval sucede otro con las mismas raices: el «resgate». Los presos moros de ciertos valor y dignidad, no entraban en mercado: se reservaban para devolver a Africa y obtener mayor botín por trueque. El resgate era conocido perfectamente en

trabajo le conceden por cada picza de esclavo una dobla de oro, más concederle seis partes de la compañía, y permitirle que vaya libre de pagar quinto. A. H. P. L. P., Luis Fernández, n.º 761, fl. 272 r.º; LOBO CABRERA, M., *Indices..., op. cit.*, doc. 301.

<sup>(43)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitud..., op. cit., p. 88-89.

<sup>(44)</sup> Esto se comprueba al observar el personal que iba en las expediciones organizadas por los señores de Lanzarote y Fuerteventura, quienes obligaban a sus súbditos a participar en ellas, amezandolos con echarlos de la tierra tanto a ellos como a su familia. A. M. C., Inquisición CXXXI—17.

<sup>(45)</sup> MARRERO RODRIGUEZ, M., op. cit., p. 47, aclara este punto cuando dice que «En algunas de ellas (expediciones), debió de llevar la gente casi a fuerza, uno de los puntos de que se le acusa con bastante frecuencia en las residencias».

<sup>(46)</sup> RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., pp. 531-532. No obstante en siguientes expediciones los indígenas participaron, en especial los de Tenerife. En la que hace en 1527 don Pedro Fernández de Lugo, ahora Adelantado, van de un total de 17 personas, 10 naturales de Tenerife, que otorgan su testamento antes de partir. CIORANESCU, A., op. cit., p. 377.

la Península por los continuos apresamientos de cristianos por parte de moros. Ya el rey Sabio y Enrique III legislan sobre ello (47). En Berbería se dió el de cristianos, pero el más usual y provecjoso fue el rescate de moros (48).

La organización del rescate era similar a la de las compañías; cada socio aportaba sus propios moros como inversión. En una escritura de 1519, Vicente de Montesdeoca y el escribano público Rodrigo de Ocaña, dan a Bernardino de la Serna, tesorero, de la Santa Cruzada, una parte de la compañía que el primero formó con Luis de Aday para ir de rescate a Berbería. El tesorero aporta una esclava mora; por este sistema los socios se multiplicaron: los contratadores confesabon llevar hata 20 moros (49).

Estas empresas comerciales se podían realizar de tres maneras: yendo personalmente el mercader o socio con sus propios esclavos, sea a través de sus compañeros o empleando personas ajenas a la compañía. Para ello cuentan tambien con negociantes que, al resgatar sus esclavos, cumplen encomiendas de otras personas a cambio de una comisión (50).

El intercambio de nuevos esclavos por otros productos, principalmente los vedados — armas, cereales y obras de hierro —, hacía más lucrativa la empresa del resgate (51).

<sup>(47)</sup> Ordenanzas reales de Castilla, Salamanca, 1560, t. I, colum. 311.

<sup>(48)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitud..., op. cit., pp. 91-94; MARRE-RO RODRIGUEZ, M., op. cit., p. 49.

<sup>(49)</sup> A. H. P. L. P., Cristóbal de San Clemente, n.º 734, fls. 122 r.º, 147 r.º, 149 v.º y 285 r.º Aparecen como socios Luis de Aday, Vicente de Montesdeoca, Marcos de Niebla, el escribano público Rodrigo de Ocaña, el tesorero de la Santa Cruzada Bernardino de la Serna, y un tal Valenzuela. Cada uno aporta sus esclavos para el rescate.

<sup>(50)</sup> Entre los negociantes se encontraban los proprios marineros de las naves. Así por ejemplo un mareante confiesa haber recibido en 1546, de un vecino de Gran Canaria, 5 doblas de oro en ropa para llevarlas al resgate y traerle por ellas un esclavo muchacho, macho o hembra, de 10 a 11 años. A. H. P. L. P., Gil de Quesada, n.º 759, fl. 423 r.º

<sup>(51)</sup> Para evitar esto, los gobernadores y la Iglesia hicieron información, pero era muy dificil controlar este comercio. Así se enviaban al rescate cereales, armas, plata y dinero. Archivo Acilacazar, legajo Berbería.

A través de los rescates entraron esclavos negros en las islas fuera del control monopolístico portugués. Pues los rescates alentaban a los moros a continuar la trata de negros de Guinea por vía terrestre.

Estas dos operaciones — cabalgadas y resgate — implicaban una tercera: la pesquería. Los mismos barcos utilizados para hacer la entrada y el rescate eran pertrechados para faenar en las aguas africanas. Así, la espera del momento oportuno para el desembarco en los saltos, de la conclusión del trueque en los resgates, era empleada en la pesca, con lo que se conseguía ln triple objetivo (52).

Así, además del móvil teórico politico-religioso aparece, el móvil eminentemente económico. Las entradas y resgates convirtieron a al archipiélago en un activo mercado humano del que se nutrían mercaderes, oficiales y gentes de diverso origen. Pero la razón principal venía impuesta por la nueva economía de las islas tras la conquista; las plantaciones azúcareras requerían mano de obra barata y abundante (53) para obtener un producto sin competencia en el mercado internacional: el azúcar.

A esta causa primera y más importante se unen razones de tipo demográfico. Las islas señoriales, Lanzarote y Fuerteventura, con su economía orientada a los sectores ganaderos y agrícola, y en consecuencia, su menor poder de atracción de pobladores frente a las otras, donde regía la economía colonialista, necesitaban tambien

<sup>(52)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitude..., op. cit., p. 91; Los vecinos de Las Palmas..., art. cit.; RUMEU DE ARMAS, A., Las pesquerías..., art. cit.; España en..., op. cit., pp. 600-606.

<sup>(53)</sup> Los ingenios aglutinaban en torno a los 50 esclavos aproximadamente, dedicados a tareas internas del establecimiento. Este personal continuamente había que renovarlo para conseguir mayor producción. CAMACHO PEREZ-GALDOS, G., El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535), «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid, Las Palmas 1961, pp. 11-70; FABRELAS, M.ª L., «La producción de azúcar en Tenerife», en Revista de Historia, 100, La Laguna, 1952, pp. 455-475.

mano de obra para explotar las tierras y andar con el ganado (54); en este último sector los moriscos eran expertos, pues su sistema económico originario era el nomadeo. Una razón poblacional, además de las comerciales, incitó a los señores de aquellas islas a adentrarse en Africa des el siglo xv hasta fines del xvI.

Los proprios reyes fomentan el comercio pues al celebrar paces con los moros de Berbería, les permiten el traslado a las islas mediante cartas de seguro (55).

El Atlántico, único medio a través del cual se podía llegar a la costa africana, impulsó además una industria y una actividad.

Las continúas armadas requerían personal idóneo y transporte rápido y eficaz. Los barcos más utilizados, fueron de fabricación andaluza y portuguesa en los inicios; pero, la continua demanda impulsó la construcción naval y el establecimiento de carpinteros de ribera. Sus productos presentaban la tipología de la época: navios y carabelas, ligeros y de poco tonelaje (56). En barcos de este tipo se realizaron desde las islas más de doscientas cabalgadas en lo que media entre la segunda mitad del siglo XV y 1572, fecha de su prohibición por Felipe II, aún cuando algunas se realizaron con posterioridad. La marinería no era numerosa: el maestre, de cuatro a seis marineros, un paje y un mozo (57). Este personal, su comida y vestido, el flete del barco corría a cargo de los socios, quienes descontarían estos gastos de la ganancia obtenida.

<sup>(54)</sup> En una relación realizada a fines del siglo XVI por el beneficiado de Fuerteventura, Ginés Cabrera Betancor, comentaba que los moriscos servían de ganaderos a sus amos en las estancias y casas del campo. A. M. C., Colección de documentos para la Historia de Canarias, de Agustin Millares Torres, t. II, p. 40.

<sup>(55)</sup> En las capitulaciones que celebraron los Reyes Católicos con Alonso Fernández de Lugo sobre la capitanía general de Africa, aquellos se reservaron el nombramiento de uno o dos veedores para que tuviesen a su cargo el gobierno económico-rentístico de los establecimientos africanos, y se preocupan de particular manera por imprimir al tráfico mercantil entre España y Berbería un impulso extraordinário. V. RUMEU DE ARMAS, A., España..., op. cit., pp. 322-332.

<sup>(56)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitud..., op. cit., pp. 73-76; El mundo del mar..., art. cit., pp. 304-306.

<sup>(57)</sup> En las escrituras de fletamente rara vez se cita una tripulación supe-

Todo el sistema teórico está por lo tanto fundado en unas razones eminentemeste económicas, donde se mazclan los patrones medievales con los modernos. En este mismo sentido se puede hablar del sistema de impuestos: el quinto, ya establecido por Las Partidas y derivado del derecho islámico (58), se aplicaba al botín de guerra. Hasta la época del Emperador, el quinto pasaba a la Corona, si bien en ocasiones los reyes hicieron merced de él a algunos conquistadores, como Pedro de Vera y Alonso Fernández de Lugo (59).

En el aspecto político, la zona, que había sido de conquista castellana desde la segunda mitad del siglo XV, fue adjudicada a Portugal por el tratado de Sintra, con condición de que los castellanos pudiesen ir a saltear y contratar en ella como de hecho lo venían haciendo; no existían, pues, problemas jurisdicionales, aún cuando Portugal intentó estorbar la negociación de los canarios (60); estos consideraron siempre que la zona era común para ambos países. Y así continuaron casi hasta fines del siglo XVI.

## 2 - Africa negra

La conquista de las Canarias realengos concluyó en 1496, época posterior al tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480), donde quedó

rior a las 15 personas. En 1520 el regidor de Tenerife, Alonso de las Hijas, fleta dos navíos. Uno, el San Antonio, con dos maestres, 5 marineros y 3 grumetes; otro, el San Nicolás, con su maestre, 6 marineros y dos grumetes. CIORANESCU, A., op. cit., p. 375.

<sup>(58)</sup> Partida II, título 26, 1, 4 a 7. Diccionario de Historia de España, Madrid, 1968, t. I.

<sup>(59)</sup> En 1492 los reyes hacen merced a Alonso Fernández de Lugo de la mitad de los quintos que pertenecen a la Corona de las tomas y cabalgadas que se hicieren en la isla de Tenerife y en Berbería. AZNAR VALLEJO, E., op. cit., doc. 336.

<sup>(60)</sup> Sobre el particular informaba el Adelantado a los Reyes, comunicando que «... de poco tiempo a esta parte se ponen guardas y premitas por el Rey de Portugal para que ningún vassallo de Castilla ni de las dichas yslas de Canaria no pesque ni contrate ni saltee en la dicha costa (de Berbería) syn que le pague derechos e quinto...». Archivo General de Simancas, Camara de Castilla, 132-127 y 132-148; sin fecha.

establecido que las Canarias serían dominio castellano y Guinea, de Portugal. Sin embargo, anteriormente debió haber cierta relación entre Guinea y Canarias, puesto que los reyes requirieron a los señores territoriales de las otras islas, en 1477, recordandoles la reserva que habían hecho de la conquista de Africa y Guinea para la Corona y la prohibición de ir a la misma zona a hacer guerra, resgatar o comerciar (61).

En estos años de beligerancia entre Castilla y Portugal, los canarios capturaron barcos lusitanos que pasaban por la zona: en el 1477 los vecinos de Lanzarote apresaron una nave y los reyes por el servicio le hacen donación de la presa, menos el quinto real, equivalente a 800 pesos de oro de la Mina (62).

En 1478 las islas se relacionan con el comercio de Guinea y Cabo Verde, a pesar de la guerra con Portugal. Unos mercaderes castellanos van a Guinea, La Mina y Cabo Verde, y se proveen en las islas de productos necesarios para los primeros rescates. En Lanzarote adquieren conchas — para utilizarlas en Africa como moneda — y principalmente en la Mina (63).

<sup>(61)</sup> En 9 de marzo de 1477 los Reyes se dirigen por carta a los señores de Lanzarote y al concejo y vecinos de la Isla para recordales la reserva real de Africa y Guinea. AZNAR VALLEJO, E., op. cit., docs. 7 y 8.

<sup>(62)</sup> En la misma fecha ordenan a los vecinos de Lanzarote que entreguen a Gonzalo de Coronado, regidor de Ecida y receptor de Guinea, el quinto del valor de la carabela portuguesa apresada, así como de las armas, ropas y mercancías que llevaba. En el 78 reiteran lo mismo, ahora a Diego de Herrera, señor de las islas Canarias, para que auxilie al receptor de los quintos pertenecientes a la corona de una carabela portuguesa, cargada con oro, malagueta, bacines y otras mercancías, que procedente de la Mina de Oro fue apresada en Lanzarote, a raíz de la guerra con Portugal. AZNAR VALLEJO, E., op. cit., doc. 28.

<sup>(63)</sup> Los Reyes por carta a Diego de Herrera, doña Inés Peraza y los concejos de las islas de Canaria, ordenan que permitan a Francisco Bonaguisa y a Berenguer Granel, que mandan las carabelas que van a Guinea y La Mina del Oro y contra los portugueses, buscar conchas sin pagar cantidad alguna, y para que les vendan prioritariamente y a precios razonables las que estuvieran recogidas, para que estos las rescaten en la Mina de Oro.

Estos datos confirman que inicialmente los canarios no se sintieron atraidos solamente por la costa de Berbería sino tambien por Cabo Verde y Guinea, como zonas de expansión y comercio. Aquel tratado entre Castilla y Portugal impuso otro sistema. A pesar de él, los canarios no renunciaron al comercio de Cabo Verde y Guinea: en 1494 unos vecinos de Gran Canaria van a Guinea en una nave a cautivar negros (64). La protesta portuguesa no se hizo esperar, y los Reyes Católicos intentaron arreglar la infracción. La insistencia de los Reyes en 1505 indica que los canarios seguían infrigiendo los tratados (65). Lo mismo sucede con otra cédula de 1516 (66).

Esto muestra la persistencia del interés por esta zona de Africa. No parece prueba de las razones político-religiosas que inicialmente los movió hacia Berbería. Los tratados impedían el establecimiento y dominio, y, por tanto, la conversión de infieles. Aquí aparece solo la razón comercial y económica: la necesidad de esclavos, que creció según crecía el número de ingenios, y las tierras de cultivo.

El mercado de Cabo Verde ofrecía un centro exportador de esclavos, pero conllevaba un sistema impositivo muy pesado del que querían escapar (67).

Con Cabo Verde se mantuvo un intenso comercio fraudulento, que se legalizaba solamente en caso de necesidad; el canario prefirió la vía del rescate directo, sin intermediarios, con las costas de Guinea. Esto provocó la continúa protesta diplomática lusitana, tan fuerte que obligó en 1564 a Felipe II a nombrar un juez pesquisidor para

<sup>(64)</sup> FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., Colección de losviajes y descubrimientos que hicieron por mal los españoles desde fines del siglo XV, Madrid, t. II, 1955, pp. 295-297.

<sup>(65)</sup> El dos de noviembre de 1505 los Reys prohiben saltear desde el Rio de Oro hasta Guinea. Archivo General de Simancas, Registro General del Sello.

<sup>(66)</sup> En 1516 se dirigen al gobernador de Gran Canaria y le ordenan que informe al Consejo sobre las quejas presentadas por el rey de Portugal, a causa, de la fortaleza que construía un vecino de la isla en la parte de Berbería, y de los saltos que se hacen contra Arxiel y Guinea desde las islas.

<sup>(67)</sup> CORREIA LOPEZ, E., op. cit. Por cada esclavo de los embarcados en Cabo Verde se debía pagar al rey 10 ducados como derecho de salida, más los derechos del 20%.

Guinea (68) que fue castellano, en contra de los reiterados deseos portugueses.

El sistema empleado en Cabo Verde fue similar al de Guinea con diferencias; legal y amplio, en Cabo Verde, con mercancías de todo tipo, se circunscribía en Guinea al rescate de esclavos, de oro y de malagueta.

La organización comercial es parecida a la de Berbería. Existe la compañía múltiple, y la individual, aunque escasa; persiste el carácter temporal: un solo envío o un solo año. La participación es irregular; cada cual invierte de acuerdo a sus posibilidades y pocas veces van a medias (69). La compañía compra todo: transporte, artillería y mercaderías. Al final de la jornada se vende todo y habiendo cada uno recuperado su capital se reparten las ganancias. La diferencia fundamental, que aumenta los beneficios, es la supresión de caballería, peonaje militar y artillería de tierra.

La forma más generalizada es la «compañía de cargazón». El cargador principal aprovecha cualquier ocasión de asociarse con cualquier otro tipo de mercader o vecino, cuya condición militar era irrelevante. La operación comercial resultaba positiva y los beneficios casi se aseguraban de entrada. Flamencos, italianos y franceses participan activamente con castellanos y portugueses (70).

Los beneficios están, por supuesto, en función del capital invertido; al ser una ciudad escasa en capitales comerciales, las participaciones son, no solo irregulares, sino, en casos, ínfimas.

La empresa se componía de partes calculadas en 100 doblas, esto es 50 000 maravedís. En un caso concreto, la participación entre

<sup>(68)</sup> El nombramiento del juez pesquisidor se hizo motivado por las quejas portuguesas, desde 1556 el monarca lusitano pedía un pesquisidor que fuera a Canarias, a sua costa, para castigar a los que infrigiendo los tratados iban a rescatar Guinea y Magarabomba.

<sup>(69)</sup> Lo corriente era que el armador fuera a medias con la tripulación de los navios — capitán, maestres, pilotos y marineros. CIORANESCU, A., op. cit.

<sup>(70)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitud ..., op. cit., pp. 113-121; Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Sevilla, 1979, pp. 77-98.

siete socios fue esta: 2,5 para tre socios y los otros cuatro con las proporciones siguientes: 0,65, 1,5, 2,5 y 0,5 (71).

En alguna ocasión hemos calculado los beneficios para Cabo Verde, entre el 200 % y 250 % (72), y, para Guinea, el 300 %.

En el ejemplo citado hallamos que los que aportaban dos partes y media habían invertido el 30,7 % del capital, mientras que el menor aportante (0,5 % de las partes) participaba con el 6,7 %.

El modo de llevar a cabo la compañía tambien variaba. En ocasiones un mercader realiza solo la gestión; cuando el número de participantes es mayor hay socios que van y cobran la totalidad de su parte en los beneficios más una comisión sobre los beneficios de los socios absentistas; pero tambien hay socios que envían por sí un agente.

Entre las expediciones a Cabo Verde y a Guinea, existen otras diferencias: en las primeras aparece la figura del factor (73), y en las segundas, por los riesgos que entrañaban, van sólo los socios.

El factor vivía destacado en Cabo Verde, a veces a su propio riesgo económico, y realizaba las aperaciones de acuerdo con las ordenes recibidas de los capitalistas residentes en Canarias. Por cuyo trabajo cobrada una comisión, que solía ascender al 33 % de la ganancia.

En Guinea se dió en cambio el agente que llevaba sus mercancías para resgatar esclavos en la costa y zona de los rios y a la vez

<sup>(71)</sup> LOBO CABRERA, M., Relaciones entre Gran Canaria..., art. cit., p. 85. Los socios son: Pedro Alvarez, Juan Guillén, vecino de Tenerife, Juan Venero, alcalde mayor, Juan Sambrana, Román Caletote y Juan Absolbi, franceses, Jacome Nuremberque, flamenco, y Blás del Castillo. A Alvaro Gómez, piloto que va en esta expedición, se le acusa en dos cédulas de contraventor en Guinea, lo mismo que a otros» sus consortes vezinos desa ciudad armadores, capitanes, pilotos y maestres de naos». V. TEIXEIRA DA MOTA, A., art. cit., pp. 230-231.

<sup>(72)</sup> Idem, p. 86. LOBO CABRERA, M., La esclavitud ..., op. cit., pp. 113 y 121.

<sup>(73)</sup> El factor amén de tener su residencia en Cabo Verde, venía a veces a Canarias a comprar mercancías para rescatar. A la vez recibía mercancías de otras personas para negociarlas. Aunque la comisión usual era un tercio de las ganancias, otras veces recebía hasta la mitad. A. H. P. L. P., Bernardino Rosales, n.º 888, fl. 94 r.º

recibía diversas encomiendas de distintas personas (74) para que les rescataran una o dos piezas de esclavos según las mercancías que les habían entregado; recibía una comisión cuyo monto usual era el 6 % (75) sobre las mercaderías. Ni el factor de Cabo Verde ni el agente de Guinea cobrada nada sobre el valor de los esclavos adquiridos; aunque pudieran en algún caso de descenso de los precios en el mercado, comprar algunas piezas más de las que le habían encargado adquirir, y que quedaba en su poder (76).

La empresa tenía pocos riesgos comerciales: a veces, los esclavos de retorno habían sido comprados, y pagados, por no socios, de tal manera que las partes no necesitaban de otro capital que el riesgo personal (71).

Este riesgo personal podía ser de dos tipos. El primero es el riesgo de mar representado por calmas, vientos y temporales, que podían obligar a arribadas forzosas en territorios hóstiles. El segundo era el riesgo de guerra, representado por los corsarios ingleses y franceses (78); a ellos se añadía la vigilancia naval portuguesa. Estos no

<sup>(74)</sup> En 1560, en Santa Cruz, el piloto Francisco de Salamanca, otorga su testamento, y en él dice que antes de salir para Guinea, el año pasado, había recibido cuatro encomiendas de esclavos. Pero los esclavos se le murieron en el camino y, como iban a riesgo de los encomenderos, declara que no les debe nada. CIORANESCU, A., op. cit., p. 384.

<sup>(75)</sup> LOBO CABRERA, M., La esclavitud ..., op. cit., p. 111. Un mercader genovés entrega a un vecino dos botas de vino para que a cambio le traiga una esclava de 14 a 15 años. Por este trabajo gana de comisión el 6%.

<sup>(76)</sup> Por ejemplo en 1558 un mercader genovés, residente en Tenerife, entrega a un armador y a su piloto 5 varas de fustán, 4 picheles, una cuarta y dos libras de malgarideta, unos bonetes de grana, a cambio de un esclavo. El resto de la ganancia es para los americanos. CIORANESCU, A., op. cit., p. 382.

<sup>(77)</sup> Es el caso de dos mercaderes, vecinos de Santa Cruz, que hacen compañía para adelantar dinero y mercancías a una armada que se dirige a Guinea. Por ello les cupo en parte una esclava cuyo valor era de 30 doblas. Tambien es cierto que al regreso no tienen problemas para colocar la mercancía en el mercado. Diez compañeros venden su parte, al llegar a puerto. Constaba esta de 58 piezas.

<sup>(78)</sup> RUMEU DE ARMAS, A., Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias, Madrid, 1947, t. I; idem, Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595), Sevilla, 1947.

confiaban en los tratos comerciales de los canarios, quienes, pretextando ir a Cabo Verde seguían la ruta de la costa de Guinea. Con esta justificación, los portugueses ayudados por los moros de la costa (79), los apresaban y conducían a Lisboa (80).

Para evitar el apresamiento contrataban pilotos expertos, preferentemente portugueses conocedores de la zona, mangotangos o lenguas. Pero tambien llevaban armamento para evitar la presa.

La vocación canaria hacia el Africa negra, siempre ilegal, fue prohibida por cédula de Felipe II en 1564. Pero después de la unión de ambas coronas en 1580, aún continúan formandose compañías para esta actividad comercial. Estas sociedades posiblemente no fueran y ya tan rentables; era necessario invertir en licencias y despachos de la Casa da Mina de Lisboa, y pagar los derechos de salida.

El Rey protegía por un lado los derechos de su nueva Corona; los caminos del mundo se llenaban de azúcares que no eran de Canarias. Y no había razón económica para el contrabando de los canarios.

<sup>(79)</sup> En este sentido se expresa TEIXEIRA DA MOTA, A., art. cit., pp. 224-225: «Tendo havido noticia de que castelhanos das Canarias estavam resgatando junto do rio Senegal, Cristovao de Rosales enviou contra eles um caravelao, uma barca e um batel por mar e mouros a cavalo e a pé por terra, tendo tais forças surpreendido dois navios castelhanos, que no entanto conseguiram fugir; os mouros aliados dos portugueses, vítimas dos assaltos dos castelhanos, que lhes levavam mulheres e filhos, pediam apoio naval, com a promessa de darem mil vacas por ano se fossem defendidos contra tais ataques.»

<sup>(80)</sup> TEIXEIRA DA MOTA, A., art. cit.; LOBO CABRERA, M., La esclavitud ..., op. cit., pp. 121-124.