

DOCUMENTOS ACERCA DE LA APORTACION CANARIA  
A LA CONQUISTA DE LA NUEVA ANDALUCIA

JOAQUÍN BLANCO MONTESDEOCA y MANUEL LOBO CABRERA

Nuestro intento es resolver la incógnita de que si la expedición que se había estado preparando en Cádiz desde abril del año 1569<sup>1</sup> por Pedro Hernández de Serpa, Gobernador por su Majestad o Adelantado de la Nueva Andalucía, zarpa de Sanlúcar con destino a Indias, concretamente a la Nueva España, o realmente pasa por Canarias como afirma López Ruiz en su libro «Hernández de Serpa y su hueste de 1569 con destino a la Nueva Andalucía». Efectivamente, tal como afirma este autor, la expedición preparada por Serpa, después de miles de contrataciones y desertiones, pasa por Canarias y aquí, concretamente en Gran Canaria, intenta rehacerla antes de partir a Indias. Al parecer, Serpa parte de Sanlúcar con dos navíos y con pensamiento de comprar otro en Canarias, cosa completamente falsa, como luego explicaremos, y con alrededor de 300 hombres, que es el resto que le quedaba de los 900 anteriores a la sublevación.

Serpa, con pensamiento de partir lo más rápidamente hacia Indias, concerta, da poderes, hace compañías, etc., con algunos vecinos de Gran Canaria el 25 de agosto de 1569. Da instrucciones de lo que hay que llevar, hacer o contratar, y a partir del 26 de agosto ya nuestros documentos hacen abstracción total de él.

Serpa, según nuestro criterio, falta de dinero, forma compañía de tipo comercial conquistadora con dos vecinos isleños, uno, por lo pronto, mercader y portugués.

Al contrario de lo que hace él, estas expediciones no van directamente a la Nueva Andalucía, sino que tienen que realizar un recorrido más largo, el llamado triángulo comercial canario-americano, es decir, Gran Canaria, Africa y América.

La primera compañía la forma Serpa con Adriano de Padilla, vecino de la isla, para que lleve a su costa desde esta Isla o de España, 200 hombres de guerra, de ellos, 50 labradores casados, con sus mujeres e hijos y armas. Para este fin ponen dos naos de 100 toneladas cada una; una la pondrá Adriano de Padilla aparejada y amarinada para

1. A. H. P. L. P. Escribano LORENZO DE PALENZUELA, Prot. núm. 828.

poder navegar, y otro navío lo pondrá Serpa, que será de los que al presente lleva en esta armada, el cual le entregará a Padilla en Maracapaná, lugar desde donde, al parecer, se intenta partir para iniciar la conquista, por el día de Navidad, cargada y aparejada para que se venga con ella. Esta compañía se ha de hacer en cuatro años que quedan por cumplir de la cédula y provisión que su magestad ha dado a Serpa. Contando ya Padilla con los dos navíos, los gastos que se hicieren así el registro y marinaje de ellas y de todos los bastimentos y mercaderías que se han de llevar para tal fin, yendo las naos abarrotadas y cargadas así desde esta Isla como de España. De todas las ganancias obtenidas en estos cuatro años en que hacen compañía cada uno recibirá la mitad. Como podemos observar, Serpa, para animar a su socio a cumplir sus primitivos objetivos, lo engancha como parte integrante a una operación puramente comercial. Pero Serpa no se queda sólo en esto; para darle a su socio un nuevo aliciente le cede parte de las licencias que había obtenido de su Magestad para transportar a la nueva tierra esclavos que pusiesen en movimiento el desarrollo agrícola y ganadero. De las licencias, 600, que su Magestad le había cedido para introducir en la Nueva Andalucía, Serpa cede a Padilla 400, para que éste, con los dos navíos, lleve de las partes de Guinea, Cabo Verde u otras partes, 400 esclavos negros, la tercia parte hembras, a su costa y misión, y lo procedido de ellos lo han de repartir a medias sacando primeramente los costos. Estos esclavos los ha de llevar Padilla en los dos primeros años; al parecer hay premura de que lleguen cuanto antes, llevando cada año la mitad. Sabido es que las licencias de esclavos habían subido bastante de precio, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVI, sin embargo, esto no obsta para que Serpa intentando embaucar por todos los medios a su nuevo socio se la ceda al módico precio de 10 ducados cada licencia.

Como esta compañía recién hecha le podría traer contratiempos, tanto a Serpa como a Padilla, aquél, conocedor de los males que había padecido en la Baja Andalucía, da facultad y poder y licencia, que, según él, los tiene de su Magestad, a Padilla para que en su nombre pueda usar de las dichas provisiones.

Serpa, en su idea fija de completar su primera hueste, no sólo compromete a Padilla por una razón puramente comercial, sino que incluso engancha a otro, en este caso a Pedro Alvarez de Silva, al parecer, mercader portugués y vecino de Gran Canaria, con el mismo fin. Pedro Alvarez se compromete con Serpa a llevarle a la Nueva Andalucía desde esta Isla o de España 100 hombres de guerra armados con sus armas, llevándolos a su costa y misión hasta ponerlos en las provincias

de la Nueva Andalucía en todo el año setenta, es decir, el siguiente de la partida de Serpa. Sin embargo, aquí Serpa no da tantas facilidades como le había dado a Padilla, y que a continuación podemos comprobar. Además, se obliga a llevar con licencia que le ha concedido al conquistador, de Guinea, Cabo Verde y otras partes, 100 esclavos negros, la tercera parte de ellos hembras, y ponerlos igualmente que a la gente de guerra en la Nueva Andalucía por todo el año setenta a su propia costa. Llegado a las dichas partes y vendidos los esclavos, sacados los costos, el gobernador se llevará 15 ducados por cada uno. Nueva jugarreta realizada por Serpa con este portugués, pues le está cobrando cinco ducados más que a Padilla, y el resto de las ganancias lo han de partir de por medio. Igualmente que en la anterior compañía, Serpa da poder para que Alvarez pueda cumplir y realizar lo arriba descrito.

Después de haber concertado y hecho las compañías descritas, el mismo día 25 de agosto, Pedro Hernández de Serpa comparece por última vez ante nuestro escribano para dar poder a Pedro de Serpa, vecino y regidor de Gran Canaria y según nuestras noticias, al parecer, su pariente, pues durante su estancia en la isla ha posado en su casa, para que en su nombre y como tal Adelantado pueda cobrar y recibir todos los maravedís que a él le sean debidos, y asimismo para que a su vez reciba todas las cosas que él enviare, y para que pida el cumplimiento de las escrituras que él ha otorgado. Según nuestro criterio, Serpa, o estaba en vísperas de partir, o partía inmediatamente, pero eso sí, antes de ello deja las cosas claras y aseguradas con sus socios.

Ya partido Serpa, no volvemos a tener noticias de Alvarez de Silva hasta 1571. Mientras por su parte, Padilla, al parecer muy apresuradamente, empieza a organizar su expedición con vistas a zarpar lo más pronto posible de nuestra Isla, pues el 26 de agosto otorga poder general a su padre Hernando de Padilla y a Leonor de Rosales, su mujer, vecinos de ella. Ya el 27 del mismo mes aparece ante nuestro escribano como señor de la nao «Santiago» en compañía de Juan de Tapia, vecinos de la isla, lo que nos indica que ya él posee la nao de cien toneladas conforme a la escritura hecha por Serpa; comprando a Manuel Rodríguez cierta artillería para fornecer el navío, concretamente dos piezas de artillería de hierro colado gruesas con 12 o 13 balas por 97 doblas de oro, de las que ha pagado 70 en seis botas de vino encascadas que le ha dado Padilla, y 27 que ha pagado a Tapia en dineros de contado. Por lo tanto, ya tiene en su poder dos elementos imprescindibles para cualquier expedición: navío y armas. A continuación le falta fornecer el navío de mercaderías y mantenimientos, pero

al parecer no cuenta con dinero para ello; por lo tanto, recibe de Bartolomé Aguirre, vizcaíno, 800 reales de plata nuevos en dineros de contado para el despacho y aviamiento de su nao, con los cuales la ha despachado y está de viaje y partida. Estos reales lleva Padilla en su poder por cuenta de Aguirre, puestos en la nao y en mercaderías que dentro de ella lleva, y sobre los fletes de ella, yendo a riesgo del vizcaíno hasta las Indias.

Comentado lo principal, sólo nos falta localizar al posible personal que vaya en la nao, si pensamos que los hombres de guerra van también por marineros puesto que no les cobra flete, sólo nos falta localizar los mandos. Por capitán va Adriano de Padilla, y por maestros van por una parte Juan de Tapia y por otra Francisco Rodríguez, al cual Padilla se compromete a dar de comer y beber y lo ordinario según es uso y costumbre a tales maestros; además cobrará dos soldadas conforme a lo que ganan otros más la mitad del «calseamiento», todo en moneda de la que corriere en Indias. Este maestraje le ocasiona problemas a Padilla, puesto que Baltasar González ya estaba nombrado por el Juez de Indias y pretendía pleitear el puesto; para tranquilizarlo le entregan 30 ducados. A cuenta, ha recibido ya 10 doblas. La incógnita que nos queda es saber por qué Padilla tenía tanta preferencia por Rodríguez, rehusando a González, lo cual le cuesta 30 ducados. Tal vez la preferencia pueda estribar en una imposición de Serpa antes de partir a la Nueva Andalucía. En este viaje lo que sí aseguramos es que Padilla no va a Guinea ni Cabo Verde, sino que parte directamente a Indias haciendo la primera escala en Santo Domingo y la segunda en Honduras o Nueva España; esta desviación del navío hasta estos puertos en vez de ir directamente a Maracapaná, ruta más corta, viene explicado porque, si Serpa era una gran negociante, Padilla lo era aún más, pues convierte este viaje en una operación totalmente comercial, en la que participan tanto vecinos de la Isla como el propio maestro, Juan de Tapia.

En primer lugar, el 28 de agosto un vecino, Francisco Espino de Figueroa, recibe en la nao «Santiago», de Francisco de la Mata, vecino, 28 pipas de vino, que han costado a 15 ducados cada una, y de Marcos de León, vecino asimismo de Gran Canaria, ha recibido cuatro pipas de vino que han costado 14 ducados cada una. Llegado a Indias venderá las pipas al mejor precio que hallare, y pagados costos y fletes, Espino obtendrá de las pipas de Mata un tercio y de las de León una cuarta parte; el resto de cada uno lo invertirá en oro y plata ensayada y la remitirá a España a nombre de ambos. Como se puede comprobar esto es una pura misión comercial. Asimismo, Aguirre, el

que presta a Padilla los 800 reales, va en el viaje con seis pipas de vino, las cuales le han costado a 14 doblas, para venderlas en cualquiera de los puntos donde el navío hiciere escala.

Podemos concluir diciendo que la expedición que prepara Padilla alentado por Serpa cumple varios fines, que podemos enumerar de la siguiente manera:

- Conquista y comercia a la vez.
- Comercio en sentido exacto de su denominación.
- Poblamiento.

1571<sup>2</sup>

La expedición consta, asimismo, de dos partes claramente definidas: la compañía formada por Adriano de Padilla con otros tres y la compañía formada por Pedro Alvarez de Silva con su hermano Diego Hernández. El lazo de unión entre ambas no es solamente que uno y otro de los flamantes Capitanes por Su Magestad hubieran tomado parte en la expedición de 1569, sino que también celebra una escritura el 13 de noviembre, última de las que celebra Adriano de Padilla y primera en que toma parte y por ella empezamos a conocer la participación del capitán portugués. Pero de esta hablaremos más adelante.

El día siete de noviembre de este año, Adriano de Padilla y Cristóbal de Serpa, vecinos de la Isla, firman la escritura de compañía con dos sevillanos vecinos del barrio de Triana y estantes en la isla de Gran Canaria. Estos dos sevillanos eran Vicente Alvarez y Francisco Romano. Ambos eran pilotos de la carrera de Indias y así se titulan en el momento de la contratación. Y juntos habían corrido anteriormente alguna pequeña aventura económica.

Algún tiempo antes, estando en la isla de la Madera habían comprado por terceras partes, pero en cabeza de Baltasar González, que se titulaba vecino de la ciudad de Funchal y natural de las islas de Abajo, un navío redondo de cincuenta toneladas llamado «Santi Spiritus», de que eran propietarios dos portugueses, Hernán Rodríguez y Juan Rodríguez. Este último natural de Villanueva de Portimon. Por una escritura de treinta de octubre, Baltasar González había reconocido que, habiendo traído el navío al puerto de Arrecife de Gran Canaria los dos socios sevillanos, mientras el portugués quedaba en Madera, reunidos ahora, les reconocía la propiedad de las dos terceras partes, por las cuales le habían entregado la cantidad de ciento cuatro mil cincuenta maravedís portugueses, pero aunque anteriormente les había

---

2. Idem. ANTONIO LORENZO, Prot. núm. 811.

hecho escritura de venta de todo el navío, la verdad era que no le habían pagado su tercera parte. Hecho un cierto compromiso de venta, dos peritos apreciaron el barco en trescientos ducados, por lo cual se sintió agraviado, ya que consideraba que el precio era mayor. Tuvieron sus diferencias ante el licenciado Nava, juez de la contratación de Indias en Gran Canaria, y por quitarse de pleitos, se lo vende en 115 ducados de a once reales. El comprador de esta tercera parte es solamente Vicente Alvarez, que pasa a ser propietario de dos terceras partes, al tiempo que su compañero queda propietario del resto. La forma de pago es curiosa y refleja el mundo de trapicheos mercantiles en que se movían ambos pilotos: paga 49 ducados en moneda y el resto en 121 varas de ruan a tres reales la vara, y en una cantidad de tela de palmilla que no hemos podido averiguar por encontrarse el documento en bastante mal estado.

En esta última transacción nos encontramos por testigos a dos personajes ya conocidos: Adriano de Padilla y Hernando de Padilla, su padre.

Unos días después llevan a la perfección documento de establecimiento de la compañía que venía retocándose desde algunos días antes, puesto que en una de las cláusulas aparecen entrando en la compañía a partes iguales los dos sevillanos y en una de las finales, sin dar otra explicación que la introducción en la compañía de treinta ducados más a nombre de Vicente Alvarez, se le adjudican a éste dos tercios del navío y sólo un tercio a Romano.

La compañía tiene como finalidad principal la trata de esclavos y su conducción desde las islas de Cabo Verde y los ríos de Guinea hasta las Indias de doscientas piezas de esclavos, de los cuales la tercera parte han de ser hembras.

Curiosamente, Adriano de Padilla acepta que se dé como precio del navío el de setecientos cincuenta ducados, cuando él mismo había sido testigo de la venta de la tercera parte en 115 ducados. El navío entra a formar parte de la compañía y se ha de vender después de la llegada a Indias y este precio que se hubiere de lograr entraría entre las ganancias de la empresa para dividir entre todos.

Entre las dos fechas de las escrituras citadas, el 4 de noviembre Adriano de Padilla ha comprado al pescador Pedro López, vecino de Gran Canaria, una barca que estaba surta en el Charco de la Ciudad de Las Palmas: También, como el «Santi Spiritus», la barca fue pagada en dineros de contado y en telas de ruan. La barca, con velas, aparejo, jarcias, remos y una aguja de marear, fue vendida en 65 doblas de oro. Esta barca entra también en la sociedad, sin condición de venta, pero

contándola entre otras mercaderías, en el haber que pone en la compañía el capitán Adriano de Padilla, quien pone, asimismo, las licencias de importación de los esclavos, apreciando la totalidad en tres mil ducados, y cada una de ellas en 18, posiblemente para el caso de que alguna de ellas pudiese tener nueva utilización por falta de esclavos en los puntos de aprovisionamiento o por muerte en las travesías de algunos o de la totalidad. La barca desplaza aproximadamente 16 toneladas; con el pan, el vino, el vinagre, las habas y las arvejas y otras municiones, que entran también en la cuenta de Adriano de Padilla, se aprecian en mil ducados; de tal forma que su participación en la compañía, con ser la mayor, es la única participación que puede ser variable.

Cristóbal de Serpa, hijo de Antón de Serpa, entra con la participación de cuatrocientos ducados que ha puesto en ropa, mercaderías y en dineros.

Los gastos de la expedición se han de pagar por partes iguales, incluyendo en ellos los gastos de marineros, grumetes, pajes y el piloto de los ríos de Guinea.

Adriano de Padilla va por capitán del navío, barca y armazón y por maestre del navío, puesto que así aparece en el registro que ya tiene hecho ante el licenciado Nava, Juez de Indias en la Isla. Pero de los dos sevillanos, el uno —Vicente Alvarez— ha de ir por maestre efectivo del «Santi Spiritus» y el otro por piloto. Las condiciones de viaje de Francisco Romano, el de menor capital de todos los asociados, son las peores, puesto que no se puede permitir una sola ausencia del navío so pena de que se ponga otro piloto al mayor costo, y pagado de su parte, de lo que «ha de heredar» en la empresa. Al parecer, entre los dos han de cobrar por maestraje y pilotaje la cantidad de mil doscientos ducados de oro de a once reales.

Adriano de Padilla, mayor asociado, no cobrará sueldo, pero se reserva para sí la joya —«una piesa macho o hembra qual mas quisiese en qualquiera parte de los dichos puertos libremente sin que por ello me descuenten ni paguen (*sic*) cosa alguna»— y se reserva asimismo el rescate del oro en cualquier sitio a donde se vaya. Asimismo impone la condición, móvil verdadero y razón de la empresa, de que ninguno de los que vayan bajo su bandera por soldados y conquistadores haya de pagar cosa alguna por razón de fletes.

Y en los puertos a donde se llegare, han de tener un cierta forma de negociar la mercancías humana que llevan: un cofre con dos llaves

donde se ha de depositar cuanto procediere de la venta de los esclavos, hasta tanto que no se decidiere su reparto a prorrato, después de haber pagado soldadas y pilotajes. Asimismo solamente se han de vender las piezas yendo los asociados por parejas: Francisco Romano, junto a Adriano de Padilla; y Cristóbal de Serpa junto a Vicente Alvarez, es decir, que se procura acercar las sumas de las cantidades interesadas por los socios de cada uno de los grupos, y que en cada uno de ellos haya un canario y un sevillano.

En los últimos momentos, como ya se ha insinuado, Vicente Alvarez invierte treinta ducados más en la expedición además de los quinientos que llevaba invertidos; con ello se completa una de las necesidades de ella: la artillería: cuatro versos, dos falconetes y un barril de pólvora. Como desconocemos si los barcos de la expedición tenían en sí alguna artillería o si ésta entraba entre los muchos avíos que componen el aparejo no podemos saber si esto era la totalidad: no sabemos tampoco si era para la defensa del barco, en cuyo caso solamente entraba en la compañía mercantil o si el sevillano tomaba parte también en la operación guerrera de socorro a los descendientes y sucesores de Pedro Hernández de Serpa.

Todo cuanto se interesase en la expedición era poco: en un desconocido día de este mes Adriano de Padilla otorga un poder: el mal estado del documento nos impide conocer al apoderado, seguramente su mujer, Leonor de Rosales, a quien ya ha apoderado para que resolviera un pleito ejecutorio que contra él, el mercader Alonso de la Fuente Belluga, vecino de Cádiz, trata aunque bien pudiera ser el testigo de la anterior escritura: su hermano Hernando de Padilla, el Mozo. El objeto de este poder revela de nuevo el estado no muy boyante de las finanzas de Adriano de Padilla. Se trata de un poder para reclamar a Pedro Cerón, Capitán General de la isla de Gran Canaria, la visión y presentación de las cuentas de los azúcares procedentes de sus cañaverales durante los diez años anteriores, las cuales han sido molidas en el ingenio de Santa Gadea, en Arucas, propiedad de Cerón.

Por estos mismos días, tres y cuatro de noviembre, los cuatro socios contratan la marinería de sus barcos. Es muy diversa la procedencia de las gentes que se enrolan: siguiendo el orden en que los documentos aparecen en el legajo, el primero es Jacome Anríquez, sardo, marinero de profesión. El segundo es Bartolomé Catalán, natural de Colliure —Cabo Libre en el reino de Cataluña—, también marinero: ambos cobrarán por todo el viaje setenta ducados cada uno, y como Antonio López, que es el tercero de los contratados, natural de Tenerife, se obligan a ayudar a tomar las almadías y canoas de negros en los

ríos de Guinea, pero éste cobrará solamente setenta ducados por el viaje, aunque con una condición que no han impuesto los otros: si surgiere algún litigio, se han de someter a la jurisdicción en Contratación de las Islas o de las Indias. El siguiente, Francisco Hernández se presenta como marinero, calafate y carpintero, y es vecino de la isla Española de Santo Domingo, que se contrata por sí y por su criado, el vizcaíno Juan de Arriola, aprendiz de carpintero, que lo acompaña: se obliga a ir a Cabo Verde, Magarabomba y ríos de Guinea, haciendo el mismo oficio que los anteriores. Por ello ha de cobrar la cantidad de 145 ducados de oro, de los cuales ochenta y cinco son por sí mismo en su triple oficio, y los sesenta, por la tarea de marinero de su aprendiz: en el mismo día suscribe con éste el contrato por dos años para servirlo en los oficios de carpintero y calafate, con las obligaciones normales por ambas partes en los contratos de aprendizaje. En el mismo día tres del mes de noviembre se contrata Pedro Bayón, vecino de Ayamonte por sesenta ducados con las obligaciones de los anteriores. Con la misma fecha se contrata el que es pieza clave de las empresas negreras en el caso que no se encuentren esclavos en las islas de Cabo Verde: el piloto de los ríos de Guinea, Rodrigo de Amores, vecino de la isla de Tenerife, de color loro, que sirve en su oficio de marinero y llegando a los ríos de Guinea tiene que servir como piloto y diestro en los ríos, entrando y saliendo en los ríos, bajas y bahías como tal piloto y persona experta en ellos y ayudar a tomar las almadías y canoas que hallaren yendo en los bateles y barcos que lleven en el viaje. Cobrará por su trabajo 120 ducados por razón del marinaje y pilotaje. El vecino de Las Palmas, Pedro Barrado, se contrata también como marinero por sesenta ducados con las obligaciones normales de los marineros anteriores; pero el gallego Juan Alvarez, vecino de Bayona cobrará 65 ducados como marinero y 20 como despensero; es probable que este Juan Alvarez sea el antiguo poseedor de la barca vendida a Adriano de Padilla, que toma parte en la expedición. Gonzalo Ribero, vecino de Ayamonte, cobrará también sesenta y cinco ducados por su marinaje. Pedro Domingo Jorge, maestre de la barca «La Concepción», que ha comprado Adriano de Padilla y que entra en la expedición se contrata, como los anteriores para ir como marinero en el «Santi Spiritus» con las mismas obligaciones, pero el pago será diferente: una pieza negro, macho, de dieciocho años, rescatado a costa de la nao y armazón. horro de flete y licencia de Su Majestad y mantenido de todo lo necesario hasta llegar a las Indias, que se le ha de señalar desde los ríos de Guinea para que vaya por suyo, a su riesgo y ventura; y, además, se le han de pagar diez ducados de oro, cobraderos, como los ducados

de todos los anteriores, dentro de los quince días siguientes a la entrada del navío en el puerto de destino. Todos ellos se han contratado para tomar parte en la dotación de la barca «La Concepción», pero desconocemos totalmente la dotación de ésta. Sospechamos que la tendría contratada anteriormente, y que sólo cambia el maestro, por innecesario en ella, ya que hay maestros sobrantes en la expedición, pues van cuatro para dos barcos de pequeño tonelaje: cincuenta y dieciséis toneles, y bastaba el examen del juez de Indias en las Islas, según la Cédula de 3 de febrero de 1569.

La documentación referente a esta segunda parte de la expedición comienza unos días después, cuando Adriano de Padilla otorga al mercader portugués Pedro Alvarez de Silva, capitán por S. M., 200 licencias de esclavos de las que el Rey había dado a Diego Hernández de Serpa, para que Alvarez navegue los esclavos a su costa porque gasta en la expedición mucho dinero y porque dio cantidad de maravedís a Adriano para llevar dos navíos y municiones y bastimentos y otras cosas y gente en socorro a la Provincia de la Nueva Andalucía en el presente viaje que emprende. Uno de los testigos es, precisamente, uno de los marineros que acababa de contratar unos días antes para dotación del «Sancti Spiritus». Pero añade una nota más: dice y asegura a Silva que los herederos de Diego Hernández no han de reclamarle nada acerca de las licencias. La mención de los herederos nos quiere indicar que ya ha muerto Diego Hernández de Serpa, Adelantado de la Nueva Andalucía, pero que la colonia sigue su vida aunque viva peligrosamente.

Desde este día trece de noviembre de 1571 no vuelve a aparecer el nombre de ninguno de los que forman parte de la mini expedición de Padilla. Los que aparecerán de aquí en adelante son los nombres de los de Silva.

El 16 de noviembre, Pedro Alvarez de Silva contrata con Gonzalo Sánchez el fletamento del galeón «Santiago», de su propiedad. Desde este primer contrato se manifiesta la superior solvencia económica y comercial de los Silva, pues el galeón es fletado en la cantidad de cinco mil seiscientos ducados de oro. El maestro Gonzalo Sánchez impone además unas precisas condiciones de tiempo de partida y de estancia en los puertos de camino. Primeramente se obliga a ir al Puerto de Santiago de Cabo Verde o al de Praia, donde ha de tomar trescientas piezas de esclavos negros, si los hubiere en los quince días que como máximo ha de esperar por la cargazón de las piezas. Y ha de emprender directamente la derrota de la Nueva Andalucía con las escalas que el registro dirá. Además, se impone como condición la salida en el día 26

de noviembre desde Las Palmas con penalización por el retraso de cada día consistente en veinte ducados de oro. El flete ha de hacerse efectivo en la cantidad de 5.200 ducados antes de los veinte días de la llegada al puerto donde se verificase la descarga de los esclavos en oro o plata ensayada, sin que se le pueda descontar nada por la muerte de los esclavos si muriesen en el viaje. Los mantenimientos de esclavos y mozos los ha de dar Silva puestos en el barco a su costa, así como el agua para unos y otros; en cambio, los soldados, pasajeros y marineros meterán en el galeón sus propios mantenimientos. Gonzalo Sánchez se obliga solamente a llevar la nao bien aderezada y amarinada para dicho viaje, y con las penalizaciones usuales en los fletes. La lectura de este documento produce la impresión de que Gonzalo Sánchez no tiene gran interés en hacer la travesía, impresión que se acrecienta con algunos documentos acerca de las relaciones de Pedro Alvarez de Silva y su hermano Diego Hernández con este señor de su galeón, que ha de recibir cuatrocientos ducados antes de salir del Puerto de las Isletas, para poder ponerlo en condiciones de salida.

Lo primero que nos extraña en la lectura de este fletamento es que Pedro Alvarez contrata el traslado de trescientos esclavos negros. Adriano de Padilla le ha otorgado la licencia para doscientos, ¿de dónde han salido los cien restantes? Hemos pensado que muy probablemente fueran las cien licencias que le otorgó durante su breve estancia en Las Palmas Diego Hernández de Serpa, porque no se ha sabido nada de un posible viaje a la Nueva Andalucía en época anterior a pesar de que en el contrato con Serpa se le imponía la obligación de navegar las cien piezas de esclavos durante todo el año de 1570.

Pero, a pesar de la mayor libertad económica, también se presentan problemas. Silva recibe de Juan Ceverio de Vera la cantidad de cien doblas de oro con lo que compró pipas de vino para su avío y se obliga a pagárselas en piezas de esclavos al precio que se compraren en las islas de Cabo Verde, para viajarlas a su riesgo.

También confiesa deber a su hermano Diego Hernández ochocientos ducados de oro, que se los ha prestado para fornecer el galeón «Santiago» en este viaje y además le da amplísimos poderes para que administre y cobre todos sus bienes tanto en Islas como en España, en Portugal y en otras partes.