

RELACIONES ENTRE GRAN CANARIA, AFRICA Y AMERICA
A TRAVES DE LA TRATA DE NEGROS

MANUEL LOBO CABRERA

Desde los inicios del siglo XVI, acabada ya la conquista del archipiélago canario y apenas iniciada la del Nuevo Mundo, los contactos entre Canarias, Africa y América van a ser continuos y duraderos tanto en esta centuria como en las siguientes. En los primeros momentos las relaciones Canarias-Africa van a estar orientadas en gran manera al Africa noroccidental por varios motivos: principalmente por un motivo puro y simplemente comercial del cual formaban parte los esclavos, mano de obra que demandaba continuamente Gran Canaria, y por otra parte, la presencia castellana en la torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña, dependiente durante muchos años de los gobernadores de Gran Canaria¹. Mientras los contactos Canarias-América obedecían a que fuera nuestro Archipiélago el paso obligado de la ruta de los descubridores y de la flota de Indias, a la vez que nuestras islas exportan al Nuevo Mundo hombres, materias de primera necesidad y junto con todo esto dejó sentir su influencia en el desarrollo cultural².

Sin embargo, la relación que queremos connotar en este estudio es aquella en la cual tres puntos geográficos se hayan unidos por un mismo denominador común: la trata de negros, en la cual cada uno de ellos juega un papel de suma importancia: *a)* Gran Canaria viene a ser como si dijéramos «la casa comercial» en la cual se monta la compañía tanto para nutrir el mercado isleño como el americano. *b)* Africa, concretamente Cabo Verde y Ríos de Guinea, ofrece la tan codiciada presa. *c)* América o Indias es la receptora de ella y punto final de la operación, aunque a veces el punto final vuelve a ser Gran Canaria, por ser en ella donde se reparten los beneficios. Pero veamos seguidamente el proceso seguido en tales empresas.

1. RELACIONES GRAN CANARIA-AFRICA

Como ya hemos indicado, los primeros contactos entre las islas y

1. A. RUMEU DE ARMAS: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1956.
2. M. MARRERO RODRÍGUEZ: *La esclavitud en Tenerife a raíz de la conquista*, I.E.C., La Laguna, 1966, p. 53.

Africa nos lo ofrecen las armadas realizadas a Berbería por las razones ya aducidas, autorizadas por los Reyes con la finalidad de perseguir a los *infielos* —continuación de la Reconquista³—. Fue Berbería la zona que tempranamente aportó al Archipiélago más esclavos ofreciendo dos aspectos importantes: mano de obra barata que pusiese en movimiento la economía insular a la vez que procuraba a la Corona una renta sa-neada, el llamado «quinto». Pero, ante los problemas que crearon los moriscos muy prematuramente, por sus rebeldías, huidas, etc., los isleños pusieron sus ojos en el África Negra —posesiones portuguesas principalmente— donde se podía obtener una mano de obra resistente a trabajos duros, a la vez que la lejanía de sus lugares de origen no les incitaba tanto a la huida como ocurría con los moriscos.

La trata de negros se hizo acudiendo al mercado de las islas de Cabo Verde o comprándolos directamente a los mercaderes portugueses que recorrían las Islas ofreciendo su humana mercancía en los ingenios o lugares de trabajo⁴, sin embargo, hemos observado que más que esperar la llegada de los portugueses a la Isla con la mercancía traída de sus posesiones⁵, lo cual encarecía considerablemente el precio, los vecinos y estantes —generalmente mercaderes— decidieron arrebatarles este monopolio, optando por consiguiente en ir ellos mismos a la fuente inicial. Así, en 1532, Domingo González fleta su carabela a Bernardino de Soria, mercader estante, para ir a las islas de Cabo Verde⁶. Años más tarde dos vecinos repiten la operación, en este caso es Diego Hernández el que fleta su carabela a Alonso de Cisneros⁷ para ir de «resgate» a las partes y ríos de Guinea, entendiéndose no sea del río Cenasa o Cenaga⁸ para abajo, más de hasta puerto Yeguas e islas de Cabo Verde, es decir, a la altura de la factoría de Arguín. En 1561 volvemos a encontrar a Diego Hernández preparando otra expedición a las partes de Guinea⁹. También los extranjeros en unión de vecinos de las islas se asocian y hacen compañía para ir a Cabo Verde a «resgatar» esclavos con mercaderías¹⁰. Aunque aquí hayamos citados pocos casos, hay que hacer constar que son numerosos y continuos, pero debido tal vez a la premura del tiempo no nos ha sido posible hacer el estudio completo, más adelante pensamos hacer un estudio más amplio, sin embargo, los documentos utilizados son de los más interesantes.

3. *Op. cit.*, p. 47.

4. A. RUMEU DE ARMAS: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, t. I, Madrid, 1947, p. 350.

5. HENRY KAMEN: «El negro en Hispanoamérica (1500-1700)», *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 28, 1971, p. 125.

6. Documento núm. 1.

7. Documento núm. 2.

8. Creemos que se trata del río Senegal.

9. Documento núm. 3.

10. Documento núm. 5.

1.1. *Preparación de la expedición*

Las expediciones Canarias-Africa constituían una verdadera empresa comercial, con todo el montaje que lleva consigo como más adelante veremos, pues no sólo se iba en busca de esclavos, aunque en principio constituían la principal materia prima, sino incluso se aprovechaba la expedición para a la vez «resgatar» sal, producto muy demandado en Europa en estos momentos, oro y otras mercaderías. Como es lógico, para obtener un buen beneficio es necesario antes una inversión.

Aunque los documentos en este aspecto no nos proporcionan bastantes datos, sin embargo, hemos podido localizar algunos donde se nos detalla unas veces con abundancia y otras con parquedad todo lo relativo al gasto del montaje de la operación.

Siguiendo paso a paso todo su proceso tenemos que el monto total del «armazón» lo constituían en primer lugar las naves con todo lo a ellas anejo, seguido de los mantenimientos para la nave y gente de a bordo, y por último, la mercancía necesaria para «resgatar».

Conjuntamente con esto tenemos al personal de a bordo: pilotos, maestros, marineros, grumetes, pajes, etc., con su soldada, más el flete que se ha de pagar por el casco de la nave unas veces, y otras para sacarle más rendimiento a la operación los armadores de la compañía compraban entre todos la nave, o la ponía un solo armador, y al final de la jornada la volvían a vender repartiéndose su valor entre todos.

1.1.1. *Principal elemento: barcos*

Indudablemente, para poder realizar tan largo y peligroso viaje, tal como lo demuestra el que algunos tripulantes hiciesen su testamento antes de partir¹¹, lo primero que tenían que considerar era el medio de transporte, llámese carabela, navío o barca. Así, en la expedición de 1532¹² Bernardino de Soria lo primero que hace constar en la escritura es que ha fletado la carabela «San Juan» para ir a las islas de Mayo, Santiago y Nicolás, todas del Archipiélago de Cabo Verde, por setenta y tantos ducados de oro de moneda de Castilla¹³. En 1556 Diego Hernández¹⁴ fleta la carabela «Santo Antón» a Alonso de Cisneros por 30 doblas de oro mensuales¹⁵ comenzando desde el día que

11. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Protocolos Notariales. Antonio Lorenzo núm. 808, fl. 40rº. En adelante se citará A. H. P. L. P.

12. Documento núm. 1.

13. Que difiere del isleño en cuanto a su equivalencia, pues mientras un ducado castellano equivale a 375 maravedís tal como aparece en el documento, el isleño equivale a 528 maravedís.

14. Documento núm. 2.

15. Al no especificar aquí su valor pensamos que se trata de moneda isleña.

se hiciera a la vela hasta llegar a la isla de Gran Canaria. Cobrará Hernández 30 doblas adelantadas para adobar la carabela y el resto en los diez días primeros después de llegada la carabela a la Isla. En esta escritura es conveniente hacer constar que se hace sin estar todavía en puerto la nave, lo cual puede indicar cierta demanda de barcos para hacer estas expediciones, puesto que comenzará a cargar cuando llegue de La Gomera a donde ha ido por un viaje de leña, materia imprescindible para poner en movimiento los ingenios de azúcar, dada su importancia al constituir este producto uno de los principales elementos de exportación a Europa en estos momentos¹⁶. Cisneros ha de poner, además de pagar el flete, el cebo necesario para la carabela.

Si en estas dos expediciones hemos podido comprobar que la compañía se realiza entre dos personas, una de las cuales pone la carabela, cobrando por ella, en la realizada en 1567¹⁷ entre Alvaro Gómez, residente en la Isla, Román Caletote, francés, Juan Absolbi, francés, Pedro Alvarez, portugués, Blas del Castillo, Juan de Berneo y Juan Sánchez de Sambrana, vecinos de Tenerife, y Jacóme Nuremberque, vecino de La Palma, éstos poseen la barca «Santa Inés» que corresponde a la parte invertida en la compañía por uno de los armadores, Pedro Alvarez, la cual ha comprado a Juan Guillén, vecino de Tenerife. Juntamente con la barca llevan también un barquito para su servicio, más lo anejo a ellos como son áncoras, velas, tiros, jarcias, etc. Como aquí el transporte y lo anejo a él forma parte de la compañía, una vez llegados a puerto de destino se ha de vender, y el valor procedido se repartirá entre los armadores.

Con los ejemplos citados llegamos a la conclusión de la existencia de distintas modalidades, al menos dos, a la hora de preparar estas expediciones.

El tonelaje de estas embarcaciones era limitado, solía oscilar entre 30 y 70 toneladas con un cupo de piezas de esclavos de 50 a 100, aunque siempre se podían cargar más. Esto no se puede certificar con exactitud, pues varía bastante¹⁸ y depende del valor de la inversión y de las mercancías llevadas para «resgatar».

Estos navíos parten usualmente desde el puerto de Las Isletas, el principal de la Isla, o desde su arrecife¹⁹, aunque también suelen zarpar desde el puerto de Melenara en la ciudad de Telde²⁰ con destino

16. GUILLERMO CAMACHO PÉREZ-GALDÓS: «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)», *Anuario Estudios Atlánticos*, núm. 7, Madrid-Las Palmas, 1961.

17. Documento núm. 5.

18. ENRIQUETA VILA VILAR: «Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII», *Historiografía y Bibliografía Americanista*, 17 (3), 1973, p. 225.

19. Zona de las Canteras.

20. A. H. P. L. P., PEDRO HERNÁNDEZ, núm. 853, f. 98^o.

al Archipiélago de Cabo Verde, Ríos de Guinea e incluso a Magarabomba²¹.

1.1.2. *Mantenimientos y «mercaderías»*

Conseguido el transporte y lo a él dependiente, la segunda fase va encaminada a preparar y embarcar en los navíos los mantenimientos propios para la gente de a bordo y las «mercaderías», expresión de la época, para hacer el «resgate» o cambio, pues tal como deja entrever la documentación manejada es la transacción de unas mercancías por otras.

Entre los mantenimientos se cuenta con vino, agua, pan, bizcocho, carne y otros productos o cosas no especificadas. Aquí, es conveniente hacer una aclaración, pues muchos de estos productos llevados para mantenimientos, también tienen su utilidad como elementos de «resgate» tal como ocurre con el vino y el bizcocho.

En cuanto a las mercaderías embarcadas para el «resgate» generalmente solían ser baratijas y tejidos, como ejemplo del tipo de tejidos usuales para estas operaciones poseemos la lista que nos da un documento²². En 1571 en la expedición que va a Guinea y Cabo Verde, de la cual es capitán Pedro Rodríguez, Arnaldos Vandala, posiblemente flamenco por su apellido, ha invertido en mercaderías 92.040 maravedís en lo siguiente:

	<i>Mrs.</i>
— 2 piezas de lienzo audinarda que tienen 113 varas y dos tercias a 2,5 reales la vara	14.640
— 1 pieza de tela de seda fina en 72 reales	3.456
— 25 varas de angeo a 2 reales	2.400
— 10 varas de holanda blanca a 6 reales	2.880
— 1 pieza de paño azul de 33 varas a 17 reales vara ...	26.928
— 109,5 varas de ruan a 3 reales la vara	15.768
— 100 varas de angeo a dos reales	9.600
— 2 piezas de telilla de seda fina a 72 reales pieza ...	6.912
— 6 varas de holanda a 6 reales vara	1.728
— 1 fresada blanca en 4 doblas	2.000
— 6 varas de paño de Castilla a 17 reales vara	4.896
— 6 varas de holanda blanca a 6 reales vara	1.728
<i>Total</i> ²³	92.936

21. A pesar de nuestras indagaciones, topónimo sin identificar.

22. Documento núm. 7.

23. Las equivalencias las hemos hecho de acuerdo con la moneda corriente en la isla, valorando el real en 48 maravedís y la dobla en 500.

Atendiendo al resultado total que nos da la suma, habiendo sido detallada la mercancía y valorada a nuestro juicio de acuerdo con las equivalencias corrientes y vigentes en la Isla, observamos que no coincide con el capital invertido por Vandala; esta diferencia existente entre un total y otro —896 maravedís— puede obedecer a varias causas; por un lado, puede estar valorada la mercancía atendiendo a otras equivalencias; por otro, que algún tejido tenga un valor diferente al especificado, y, por último, que sea errónea la cantidad de la cual se da por recibido el capitán, pues en otra escritura otorgada ante Rodrigo de Mesa dos días después, es decir, el 22 de noviembre²⁴, se cita a Vandala como inversor de 150 doblas que vienen a representar 75.000 maravedís; de todos modos, sea una cifra u otra, lo cierto es que el capital invertido en mercaderías por una sola persona es cuantioso, máxime si tenemos en cuenta que con 10.000 maravedís se «resgatan» dos piezas de esclavos; sacando la proporción obtenemos que con 92.040 maravedís se «resgatarían» 18,4 piezas. Tampoco se puede olvidar que es la inversión de una sola persona como ya hemos dicho y lo usual en estas operaciones es la participación de varios inversores.

También es corriente en este tipo de compañías que la gente de a bordo o tripulantes, principalmente marineros, lleven mercancías suyas o de segundos para «resgatar» repartiéndose luego las ganancias. Este es el caso de Francisco de Farios, de color loro, marinero, estante²⁵, el cual confiesa haber recibido de Catalina Learda, vecina de la Isla, 25 piezas de estaño, 4 paños de la India de Portugal, 2 cintos grandes de corales, un camisón de lienzo blanco, una bota de aceite, medio quintal de bizcocho, valorado todo en 20 doblas para «resgatar» dos piezas de esclavos en las partes de Guinea, las cuales se han de repartir entre los dos, es decir, una para cada una de las partes.

En resumen, tenemos que las mercancías apropiadas y utilizadas para «resgatar» son múltiples y variadas, pues llevan tanto materias primas como tejidos y baratijas.

1.1.3. *Personal*

El personal contenido en estas expediciones es diverso por su origen y color, a la vez que por su categoría marítima. En cuanto al origen tenemos a los extranjeros —tanto portugueses como franceses y flamencos— y al personal isleño, tanto de Gran Canaria como de las demás islas —Tenerife y La Palma, principalmente—. Por su color, citar

24. Documento núm. 8.

25. Documento núm. 4.

a Francisco de Farios de color loro²⁶ y a Bastián Prieto, el apellido de este puede indicar lo oscuro de su tez.

En el capítulo de inversores de estas compañías comerciales los extranjeros jugaban un papel decisivo por dos motivos claros: por una parte, los portugueses ejercieron casi un monopolio en la trata porque fue de sus posesiones en África de donde se sacaron la mayoría de los negros²⁷, y, en segundo lugar, porque los extranjeros eran comúnmente mercaderes, lo cual indica cierta solvencia económica para realizar estas operaciones. Junto a ellos, los isleños jugaban un papel no menos importante, sobre todo los poseedores de algún cargo local, regidores, personeros, etc., y aquellos que por un motivo u otro estaban relacionados con los ingenios de azúcar, como los Palenzuelas, García del Castillo, Padillas, etc.²⁸.

El personal cualificado para estos viajes se componía principalmente por maestro, piloto, marineros, grumetes, pajes y mozos, los cuales cobraban su «soldada»²⁹ de acuerdo a su categoría y oficio, tanto en dinero de contado como en mercancía humana, esclavos, como muy pronto tendremos ocasión de comprobar.

Los mareantes, excepto el maestro y piloto, ha de buscarlos el armador, éste les pagará y sustentará a su costa³⁰.

Los maestros y pilotos, aparte de ser la jerarquía máxima dentro del navío, si exceptuamos el capitán, poco corriente en estas expediciones, suelen ser comúnmente los dueños de las naves y, por lo tanto, los que más salario cobran, tanto en dinero como en «piezas», si lo comparamos con el salario de los marineros o de los grumetes.

Así, en la expedición realizada por Alonso de Cisneros y Diego Hernández, éste cobrará por su pilotaje 10 doblas de oro mensuales, además de una «pieza» de esclavo libre de costos. Con datos aproximados podemos calcular el valor total de su salario: poniendo como término medio de duración de estas expediciones dos meses, y calculando el valor del esclavo en mercado a 50 doblas, obtenemos un salario de 70 doblas, correspondiéndole mensualmente 23 doblas, casi tanto como lo que cobraba un molador de ingenio durante el tiempo de «zafra» de la caña. Pero además ha de tener facultad para que resgatadas 25 «piezas» del armazón pueda él resgatar una «pieza» con su hacienda, resgatadas otras 25 puede «resgatar» otra, y hecho el «resgate» final del armazón, otra, que hace un total de tres «piezas» libres de todo

26. Amulatado.

27. KAMEN: *op. cit.*, 125.

28. Esto lo hemos comprobado en el A. H. P. L. P. Sección de Protocolos.

29. Sueldo, salario, etc.

30. Documento núm. 2.

gasto de comida y flete durante el tornaviaje. Si calculamos que él emplea en «resgatar» cada «pieza» 10 doblas, y el precio en mercado es de 50 doblas, libre de gastos de entrada, obtenemos que además de su salario recibe un beneficio de 120 doblas, lo cual indica lo saneado de su oficio.

En esta misma expedición Pedro de Viana cobrará por ir por maestro nueve doblas de oro mensuales, una menos que el piloto, aparte de tener facultad de «resgatar» una «pieza» después de hecho el «resgate» la cual vendrá en el navío libre de costos.

Poseemos otros datos con los cuales aún podemos cuantificar más el beneficio de estos mareantes, y es que si al margen del fin con el que ha otorgado el contrato, el navío tomase algunos pasajeros, el flete pagado por su pasaje se partirá de por medio tanto para el armador como para el maestro³¹. Ante estos datos, ya nos es imposible calibrar el beneficio obtenido, lo que sí aseguramos es un margen de ganancias elevado.

En otra expedición, años más tarde³², el maestro va ganando una parte como marinero, además de recibir como armador la parte correspondiente de acuerdo a lo invertido, mientras, el piloto por su trabajo tendrá facultad para con mercaderías y hacienda «resgatar» tres «piezas» de esclavos machos o hembras, libres de gastos, bajo obligación de hacer el «resgate» sin descuido y si algún daño tuviere ha de pagarlo a los armadores, más 50 doblas que ha de llevar por su trabajo como si realmente las hubiese invertido en la compañía.

Este viaje nos da de manera precisa el rol del personal que va en la barca y el salario de cada uno, lo cual podemos tomar como ejemplo de este tipo de expediciones:

Piloto.—Alvaro Gómez: 50 doblas, licencia para «resgatar» esclavos y una parte de marinero.

Maestre.—Juan Guillén: Una parte de marinero.

Marineros.—Pedro Alvarez, una parte de marinero; Vicente González, hijo de P. Alvarez, una parte de marinero; Blas Rodríguez, una parte de marinero; Cosme Hernández, una parte de marinero; Juan Báez, una parte de marinero; Juan Afonso, una parte de marinero.

Mozos.—Cinco: dos partes de marinero.

Interpretando el documento en el contexto de que ganarán una parte cada 100 doblas, sacamos como conclusión que cada marinero

31. Documento núm. 1.
32. Documento núm. 5.

percibe por su parte 10 doblas, excepto las dos partes asignadas a los cinco mozos, resultando como total las 100 doblas citadas.

Como tripulación total de la barca tenemos: piloto, maestre, seis marineros y cinco mozos, imaginamos incluidos en ellos a los grumetes y pajes.

Por el personal citado deducimos que la barca tenía una capacidad aproximada de 35 toneladas, según datos dados en otros estudios³³.

En expediciones similares³⁴ los marineros no perciben su salario en dinero de contado, sino en licencias para poder «resgatar» con su hacienda dos piezas de esclavos —indistintamente, varones o hembras.

1.1.5. *Inversiones y beneficios*

Es inexacto a todas luces sacar conclusiones claras sobre el beneficio obtenido en estas expediciones al no contar con listas o documentos que nos consignen el número total de «piezas» llegados a Gran Canaria, por ello los datos que daremos son relativos, en tanto en cuanto desconocemos esas listas a la vez que también desconocemos el número de esclavos muertos en travesía.

En principio, vamos a tomar como ejemplo dos expediciones, la de 1567³⁵ y la de 1571³⁶, contando primero con la inversión realizada en cada una de ellas.

En la de 1567 tenemos a los armadores con la cantidad invertida por cada uno o grupo de ellos:

	<i>Maravedís</i>
Pedro Alvarez	114.300
Juan Guillén	32.500
Juan de Bernero y Juan Sánchez de Sambrana	75.000
Román Caletote, Jacome Nuremberque y Juan Absolbí.	125.000
Blas del Castillo	25.000
	371.800
<i>Total</i>	

Tal como dice el documento, toda la armazón suman siete partes de a 100 doblas cada una de ellas, con 43 doblas y 200 maravedís más, pero es necesario puntualizar, sólo por método, que la última cifra de maravedís es errónea, pues haciendo el reparto de la cantidad

33. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 227.

34. Documentos núms. 1, 3.

35. Documento núm. 5.

36. Documento núm. 8.

total entre las siete partes nos da 300 maravedís y no 200 como se aprecia en el documento; la diferencia no tiene mayor importancia, pero es necesario consignarlo para que no nos lleve a errores.

Si ya sabemos la cantidad invertida, analicemos ahora los beneficios posibles obtenidos en base sólo a las piezas de esclavos que podían «resgatar» con tal cantidad, prescindiendo de otras mercancías tales como oro, cuero, sal, etc., los cuales eran también objeto de intercambio.

Partiendo de la base, tal vez un poco relativa, que con 10 doblas empleadas en mercancías se obtiene una «pieza» de esclavo, es obvio hallar la regla de tres para calcular cuántas piezas se obtendrían con 700 doblas; para hallar de una manera clara tal proporción hay que descontar *a priori* la parte invertida en la barca y aparejos, calculándolo en una tercera parte de lo invertido; descontado esto, nos restan 467 doblas. Contando ya con esta cifra nos da como posibles «piezas resgatadas» 47; apreciando cada pieza en una media de 30.000 maravedís, dejando gastos, puesto que este precio es bastante económico para la época en el mercado grancanario, obtenemos como valor total de las piezas vendidas 1.410.000 maravedís, es decir, cuatro veces más la cantidad invertida. Descontando la inversión y el salario de la tripulación quedan de beneficios limpios de polvo y paja 963.200 maravedís.

1.410.000	1.038.200
371.800 inversión	75.000 soldada
1.038.200	963.200

Como se puede apreciar este tipo de compañía resultaba de una rentabilidad asombrosa, pues daba unos beneficios con un margen de flexibilidad amplio entre el 200 y el 250 por 100. Sin embargo, queda aún más para demostrar que todavía la rentabilidad podía ser mayor, pues la tercia parte descontada de lo invertido en la barca, no es a fondo perdido, pues es condición entre los armadores que llegados a la Isla se ha de vender y lo procedido se repartirá entre ellos de acuerdo a la cantidad que cada uno invirtió en el negocio. Resultaba, por tanto, una operación tan perfecta en la cual no se perdía ni un solo maravedí.

En el otro ejemplo citado se invierten, aproximadamente, 1.504.420 maravedís para ir de «resgate» a las costas de Guinea en un navío que tiene de capacidad de 70 a 100 toneladas más o menos. Siguiendo aquí

el porcentaje utilizado por Chaunu, el cual calcula que una tonelada equivale a 1,2 negros³⁷, tenemos que un navío de 85 toneladas —media entre 70 y 100— nos da un total de 102 piezas³⁸, valoradas a 30.000 maravedís da un resultado de 3.060.000 maravedís, descontándole lo invertido nos quedan 1.555.580 maravedís. Hallado el beneficio por este sistema da una rentabilidad del 100 por 100. De todos modos calculando un porcentaje y otro observamos que el margen de ganancias es elevado y satisfactorio para cualquier mercader.

Hay que hacer constar que este tipo de beneficios varía de acuerdo y según las condiciones con que se haga la armazón, dependiendo de muchos factores.

Como conclusión, solamente decir que a la vista de los datos obtenidos nos queda ya claro el por qué tanto los mercaderes como los propios vecinos se arriesgaban a este tipo de compañías, pues el beneficio obtenido compensaba con creces los riesgos que la operación llevaba consigo. Si esto ocurre en nuestras islas, América ofrece un panorama aún más agradable, puesto que allí la mano de obra negra era cada vez más solicitada³⁹, a la vez que se prestaba mucho más al contrabando, pues tal como cita Enriqueta Vila en su trabajo «Los asientos portugueses y el contrabando de negros»⁴⁰, la trata de negros ha sido una de las vías más expeditas con que se contó en el período colonial para la introducción del contrabando, contrabando que se fomentó desde nuestras propias islas, pues muchos capitanes, maestros, etcétera, alegando tener falta de gente de mar y no hallarla en la Isla piden al gobernador les dé licencia para llevar esclavos negros por grumetes y marineros, esclavos negros que muy pocas veces regresan a España⁴¹.

2. EXPEDICIONES GRAN CANARIA, ÁFRICA, AMÉRICA

Si hasta aquí hemos estudiado las expediciones Canarias-Africa, ahora vamos a intentar compararlas con aquellas que van a adquirir una importancia decisiva para el estudio de la trata de negros en el continente americano, queriendo hacer constar antes que nuestra inten-

37. CHAUNU, HUGUETTE y PIERRE: *Seville et L'Atlantique (1504-1650)*, París. Leyendo a ENRIQUETA VILA en «Los asientos portugueses y el contrabando», *A. E. A.*, núm. 30, 1973, p. 561.

38. Aunque aquí hayamos seguido este porcentaje no quiere decir que sea fidedigno, pues este tipo de navíos podía transportar hasta 200 «piezas» de esclavos. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 225.

39. E. VILA: *Los asientos...*, p. 558.

40. *Idem*, p. 557.

41. A. H. P. L. P., LORENZO DE PALENZUELA, núm. 841, f. 690^o.

ción ha sido en todo momento hacer una pequeña aportación al estudio de tan importante tema.

Estas expediciones son tal vez más complicadas que las anteriores, aunque en el aspecto material pocas diferencias hemos encontrado.

El primer aspecto diferenciador es el de las licencias, único medio legal para introducir negros en el continente americano. Estas licencias tenían que ser expedidas obligatoriamente por la Casa de la Contratación aunque el barco saliera de Lisboa o Canarias, como era lo más frecuente⁴², tal como hemos comprobado en el Archivo Provincial.

Habiendo ya encontrado el rasgo que distingue a ambas expediciones, pasemos a comentar y a analizar una compañía de este tipo realizada en Las Palmas el 7 de noviembre de 1571⁴³, ello no quiere decir que con anterioridad no se realizaran operaciones de este tipo en los puertos insulares, pues como indica Kamen⁴⁴, la importación de negros en masa comenzó en 1518 con la primera licencia para llevar esclavos de África, y es indiscutible que nuestros puertos jugaron desde ese momento un papel decisivo en la introducción de negros en el Nuevo Mundo. Este es un aspecto poco estudiado, a pesar de ser consciente de la riqueza bibliográfica existente sobre el tema en general, al cual pensamos en breve dedicarle su debido tiempo y estudio.

Desde la segunda mitad del siglo XVI, período que estudiamos, las licencias para la introducción de esclavos se habían utilizado para varios fines, siendo los más comunes el pago del rey de algún mérito o servicio personal o la cobertura de los juros situados en la Casa de la Contratación⁴⁵, pero también solían darse licencias para estimular la emigración, para que se pudieran llevar esclavos servidores de familia, para ayudar a las conquistas se dieron licencias a muchos jefes conquistadores; para la construcción de fortificaciones, etc.⁴⁶. En el caso que estudiamos nos da la sensación que la concesión de licencias ha sido para ayudar a la conquista de La Nueva Andalucía, pues Adriano de Padilla, capitán por su Majestad, invierte en la compañía 3.000 ducados, cantidad que representa 200 licencias de esclavos a razón cada una de 18 ducados, precio demasiado barato para la época, pues en 1561 se cotizaban las licencias a 30 ducados⁴⁷; aquí es conveniente hacer un inciso para aclarar que aunque en el documento consten los 3.000 ducados las matemáticas indican 3.600. No obstante, precisan-

42. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 219.

43. Documento núm. 6.

44. *Op. cit.*, p. 124.

45. E. VILA: *Los asientos...*, p. 559.

46. MODESTO ULLOA: *La hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Librería Sforzini, Roma, 1963, p. 200.

47. *Idem*, p. 263.

do aún más, cuando él hace compañía con Cristóbal de Serpa, vecino de Gran Canaria, y con Vicente Alvarez y Francisco Romano, piloto de la carrera de Indias, estantes en la Isla, habla realmente de llevar 200 «piezas» de esclavos, la tercera parte hembras, proporción recomendada en los envíos a Indias⁴⁸, pero puesto que se permitía embarcar hasta un 20 por 100 más de los esclavos consignados con tal que éstos fuesen declarados a su llegada al puerto de destino y abonados los derechos correspondientes⁴⁹, no es de extrañar que Padilla se agarrase a este cupo para llevar hasta 240 esclavos, con el cual obtenía un beneficio aún mayor.

Analizado ya el aspecto de las licencias, pasemos a estudiar el resto, tonelaje, inversión, mercancías, artillería, tripulación, etc. Desgraciadamente el documento no nos da el tonelaje, pero en una escritura de venta otorgada ante Antonio Lorenzo⁵⁰ se consigna el navío «Espíritu Santo» en 50 Tn., barco demasiado pequeño para la armazón que se preparaba, ante este hecho el cálculo de Chaunu en que dice que una tonelada equivalía a 1,2 esclavos no lo podemos aplicar aquí, puesto que nos resulta cuatro esclavos por tonelada. Con este dato del tonelaje, en lo que respecta a Canarias, apoyamos la tesis de Enriqueta Vila⁵¹ y disentimos de Chaunu cuando consigna la mayor parte de los navíos utilizados en el siglo XVI como de cien toneladas, pues en la documentación consultada rara vez alcanzan los navíos tal capacidad.

Los inversores en esta compañía son los cuatro citados, los cuales invierten y se obligan a lo siguiente:

a) Llevar los esclavos desde Cabo Verde o Ríos de Guinea a las Indias, al puerto a donde fuere el registro; los más usuales para este fin eran Cartagena y Nueva España, donde se repartirán los beneficios, quitados los gastos.

b) Invierten:

— Vicente Alvarez y Francisco Romano, 750 doblas en el valor de una nao aparejada, para que sea de los cuatro, más 30 ducados en artillería.

— Cristóbal de Serpa, 400 ducados en mercaderías, ropas y dinero.

— Padilla, 3.000 ducados en las licencias (que realmente no le costaron nada) y 1.000 más en despacho de licencias, registro, en una barca grande y en mantenimientos.

48. VICENTA CORIÉS ALONSO: «Procedencia de los esclavos negros en Valencia (1482-1516)», *Revista Española de Antropología Americana*, vol. 7, Madrid, 1972, p. 138.

49. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 222.

50. A. H. P. L. P., ANTONIO LORENZO, núm. 811, f. 183r.

51. *Ibidem*, p. 223.

En total tenemos 750 doblas y 4.430 ducados que en maravedís nos resulta 2.714.040⁵².

c) Aquí hay que distinguir entre mantenimientos y mercaderías. Entre los mantenimientos mencionados en el documento tenemos: pan, vino, vinagre, habas y arbejas (guisantes), aunque dada la posible capacidad del navío la Casa de la Contratación obligaba a almacenar más⁵³. Tampoco podemos citar la cantidad de cada cosa por ausencia en el documento.

En mercaderías, sin saber su tipificación, se han invertido 400 ducados y parte de los 1.000 aportados por Padilla.

d) Como se ha indicado en otros trabajos⁵⁴ uno de los privilegios de los que disfrutaban estos barcos negreros era poder navegar con menos artillería de la generalmente señalada por la Casa. Pues la Casa exigía para un patache de 35 toneladas, donde podían ir hasta cien negros, la mitad de lo que lleva el nuestro, ocho mosquetes y dos arcabuces con sus cargas, dos arrobas de plomo en pan y en balas, 20 libras de cuerda de arcabuz y tres arrobas de pólvora⁵⁵. No nos podíamos imaginar hasta qué punto gozaban de privilegios estos navíos hasta comprobar que el «Espíritu Santo» con 15 toneladas más e intuyendo que además de ir por navío negrero va a la conquista de nuevas tierras, no lleva a nuestro entender ni la mitad de lo exigido, pues sólo se cita como artillería: cuatro versos, dos falcones, un barril de pólvora y algunas municiones.

e) Componen la tripulación el capitán, maestre, dos pilotos (el de la Carrera de Indias y el de los Ríos, es decir, el conocedor y encargado de dirigir la barca para que se introduzca en los ríos de Guinea en busca de esclavos), marineros, grumetes, pajes, más los soldados y conquistadores que van en servicio de su Majestad. Aquí se nos plantea la duda de la cual podemos deducir dos cosas: en principio, la compañía se realiza para llevar esclavos a Indias, objeto principal, pero tal como indica el documento se llevan a bordo soldados y conquistadores, esto nos induce a pensar que continúan con la conquista de la Nueva Andalucía, puesto que en 1569 el capitán de la nao, Adriano de Padilla, participa en ella como socio de Pedro Hernández de Serpa para transportar soldados, labradores y esclavos⁵⁶; siguiendo esta hipótesis, esta compañía cumple dos fines. En este último aspecto la

52. Esta equivalencia la hemos hecho de acuerdo con la moneda corriente en la Isla, en la cual un ducado equivale a 11 reales; un real, a 48 maravedís, y la dobla, 500.

53. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 228.

54. *Ibidem*, p. 226.

55. *Ibidem*, p. 226.

56. A. H. P. L. P., LORENZO DE PALENZUELA, núm. 838.

armazón descrita difiere de las citadas por Enriqueta Vila⁵⁷, ya que en ellas no constan conquistadores.

Por su trabajo, el piloto y el que hace las veces de maestre han de llevar de salario 1.200 ducados; el capitán es el único que puede «resgatar» oro, además por ir por capitán tanto por su Magestad como por esta armada ha de haber el «aventija» por joya escogida, entendiéndose por «joya» el mejor y más apreciado esclavo.

Analizados todos estos puntos llegados a Indias, de lo procedido de los esclavos, se pagará a la tripulación y soldados más los costos, y el resto se repartirá entre ellos conforme a lo que cada uno ha invertido, con condición que si en Guinea no se resgatasen las 200 «piezas», en tal caso las «piezas» que falten para las 200 las herede Padilla de menos.

Comparadas las inversiones anteriores con esta, observaremos que el valor y la envergadura de esta última supera con creces a la mayor de las anteriores, aunque aquí hay un fondo de licencias que en las anteriores no existía, indicando unos beneficios más altos, tal vez por el precio obtenido en el puerto de destino que siempre era más alto que en las islas, de lo contrario no creemos que los vecinos isleños se aventuraran a realizar este tipo de operaciones, máxime cuando los barcos en estos momentos no iban en conserva de flotas, sino sueltos, lo cual aumentaba el riesgo y, además, teniendo en cuenta que las expediciones a Guinea desde Canarias eran lucrativas superando una distancia mínima si la comparamos con la existente entre Guinea-América.

Por último, tenemos que aclarar que sería más completo este trabajo si realmente supiésemos los negros llegados a América y los muertos en travesía, y si los beneficios realmente se repartían en América o en el tornaviaje, lo cual implicaría un comercio de ida y vuelta que usualmente sería lo más corriente.

57. E. VILA: *Algunos datos...*, p. 227.

INTERVENCIONES:

Enriqueta Vila.

TEXTO DE SU INTERVENCIÓN:

Felicitar al señor Lobo por haber abordado el comercio de esclavos con la documentación de los Archivos de Protocolos que creo la más idónea para estudiar el sistema comercial interno que impulsó este comercio. Querría hacer dos observaciones y una pregunta: 1.º No parece adecuado emplear el término «exportación “masiva” de esclavos» para una época tan temprana como 1518. En esta época se firman contratos para la exportación de esclavos, ciertamente numerosos, pero esporádicos, y hasta que no se conozca la cuantía de las licencias que el rey otorgó durante este siglo, no podrá saberse la cantidad exportada, pero creo que la «exportación masiva» no comienza hasta 1595 con el período de asientos portugueses.

2.º Se debe tener en cuenta que el término «pieza» se emplea en esta época para denominar a un solo individuo y no tiene todavía la acepción de «pieza de indias» que se daría luego para denominar un esclavo de siete cuartas y sin tachas. Por último, querría saber si las expediciones a África son sólo a Cabo Verde o se dirigen también a Angola, porque en época posterior y desde Tenerife las expediciones a Angola son bastante numerosas.*

* El autor contestó a esta pregunta, pero no la consiguió para su reproducción.

ANEXO

DOCUMENTOS EXTRACTADOS

1.—1532, marzo, 21. Las Palmas.

Domingos González, portugués, ... roto..., maestre de su carabela «San Juan», surta en el puerto de las Isletas, la fleta a Bernardino de Soria, mercader, estante, para ir a las islas de Cabo Verde con ests condiciones: la nave tomará en Gran Canaria la carga que Soria diga dentro de ocho días a partir de la fecha, cumplido este plazo partirá para la isla de Mayo, de allí a la de Santiago y de allí a la de San Nicolás, todas del Archipiélago de Cabo Verde. En ellas dará el maestre a Soria 18 días de morada en puerto sin que se cuente el tiempo de la travesía entre islas. En los dichos lugares Soria o la persona que actúe en su nombre aprovechará la demora para cargar cuanto quisiere: sal, esclavos u otras mercaderías, trayendo todo esto la nave a Las Isletas. El maestre cobrará por todo el viaje y tornaviaje setenta y ... roto ... ducados de oro de su justo peso o su justo valor, razonándolos a 375 maravedís de moneda de Castilla, pagados dentro de los seis primeros días después del término del viaje. Si tomasen algunos pasajeros, el flete lo partirán de por medio el mercader y el maestre, el cual no puede cargar nada sin permiso de Soria excepto hasta 6 esclavos para el maestre y sus marineros sin flete alguno.

A. H. P. L. P.—Cristóbal de San Clemente, núm. 740, fols. 561-562.

2.—1556, mayo, 16. Las Palmas.

Diego Hernández, vecino y señor de la carabela «Santo Antón», fleta su carabela a Alonso de Cisneros, vecino, para que pueda ir con la gente y mantenimientos que en ella quisiera meter de rescate a Guinea, al río de Cenasa o a otra cualquier parte y ríos, así de Guinea como de Berbería. Hernández va por piloto y Pedro de Viana, portugués, mareante, por maestre, que al presente anda en la carabela, para con él seguir viaje venida que sea a esta isla de la isla de La Gomera donde al presente está ida por un viaje de leña. Descargada la nave la ha de poner en el arrecife y puerto de esta isla. Allí recibirá todos los mantenimientos así de vinos, agua, pan como otras cosas que le entregue Cisneros, además de las mercaderías y otras cosas que convengan para el rescate y las personas que en la carabela vayan. Recibido todo esto se ha de hacer a la vela para hacer el viaje e ir a los puertos que él mandare, y asimismo se hará a la vela de ellos cada vez que Cisneros le mandare e ir donde le dijese conque no sea del río Cenaga para abajo, más de hasta puerto de Yeguas o islas de Cabo Verde.

Por razón de ello le pagará de flete de la carabela 30 doblas de oro mensuales que comenzará desde el día que se hiciere a la vela hasta llegar a esta isla,

pagándole en esta manera: 30 doblas se le han de pagar luego adelantadas para adobar la carabela y el resto se le pagará en los diez días primeros siguientes después de llegado al puerto principal de esta isla.

Hacen el viaje con las siguientes condiciones: 1.ª) Cisneros ha de buscar los marineros y gente que fuese necesaria, pagándolos y sustentándolos a su costa. 2.ª) Cisneros dará a su costa el sebo que fuese necesario para la carabela. 3.ª) En la carabela ha de ir por maestro Pedro de Viana, pagándosele de soldada cada mes 9 doblas de oro, pagadas de la manera que con él fuese concertado, además se le ha de dar facultad para que hecho el rescate de la compañía Viana pueda resgatar una pieza, la cual se ha de traer horra de costos, mantenimientos y flete. 4.ª) En lo que toca a su pilotaje es condición que además del flete de su carabela se acordó darle de sueldo por su persona 10 doblas de oro mensuales en los diez días primeros después de la vuelta y adelantadas se le han de dar 5 doblas. 5.ª) Además de su pilotaje, después de hecho el rescate de la compañía de todas las piezas que resgatare Cisneros, éste ha de escoger primero una pieza, y escogida Diego Hernández escogerá de las demás que quedaren una pieza de esclavo o esclava, la cual ha de venir señalada y escogida por mar, sin costo de flete ni mantenimiento. 6.ª) Ha de tener facultad para que resgatadas 25 piezas del armazón pueda el resgatar una pieza con su hacienda, y resgatadas otras 25 piezas pueda resgatar otra, y hecho el rescate del armazón otra, que son en total tres, que han de venir horras de todo gasto. Asimismo Cisneros lo ha de sustentar.

A. H. P. L. P.—Alonso de Balboa, núm. 796, fol. 178r.

3.—1561, febrero, 19. Las Palmas.

Bastián Prieto, vecino, es concertado con Cristóbal Mainel y otras personas para ir por marinero en la carabela de Diego Hernández, nombrada «San Lázaro», que va de rescate a las partes de Guinea. Se obliga a hacer todo lo que buen marinero es obligado a hacer fielmente tanto en la ida como en la vuelta hasta ser llegados a esta Isla. Por razón de ello ha de tener licencia y facultad para poder con su hacienda resgatar dos piezas de esclavos o esclavas, los cuales han de venir en la carabela hasta el puerto de esta isla.

A. H. P. L. P.—Antonio Lorenzo, núm. 808, s. f.

4.—1561, febrero, 20. Las Palmas.

Francisco de Farios, de color loro, marinero, estante, confiesa que ha recibido de Catalina Learda, vecina, 25 piezas de estaño, 4 paños de la India de Portugal, 2 cintos grandes de corales, un camisón de lienzo blanco, una bota de aceite, medio quintal de bizcocho, todo lo cual fue apreciado en 20 doblas de oro, para llevarlo a resgatar a las partes de Guinea y Magarabomba donde al presente va en el navío de Alvaro Díaz, vecino de Telde, por dos piezas de esclavos de ... años arriba, y traerlos a esta isla. Venido que sea han de repartir de esta manera: una pieza para cada uno, y si una valiere más que la otra que la demasía se parta de por medio.

A. H. P. L. P.—Antonio Lorenzo, núm. 808, fol. 43r.

5.—1567, mayo, 9. Las Palmas.

Alvaro Gómez, residente, confiesa que Román Caletote, francés, Juan Absolbi, francés, residente, Pedro Alvarez, portugués, residente, Blas del Castillo, Juan de Benero y Juan Sánchez de Sambrana, vecinos de Tenerife, y Jácome Nurumberque, vecino de La Palma, son de acuerdo en enviarle por piloto en una

barca desde esta isla a Cabo Verde a resgatar esclavos con mercaderías. Dentro de la barca han de ir y meten los dichos 371.800 maravedís en el valor de la barca nombrada «Santa Inés» que han metido en la compañía, surta en el puerto del Arrecife de esta isla, con todas las áncoras, velas, tiros y lo demás anejo a la barca que en esta armazón se ha puesto. La barca ha sido de Juan Guillén, vecino de Tenerife, el cual va en ella. Lo demás a cumplimiento de la dicha cantidad y armazón lo han gastado en mantenimientos de bizcocho y vino para la armada y rescate y en mercaderías convenientes y necesarias para hacer el rescate, todo lo cual él ha comprobado y visto, puesto que se ha hecho de acuerdo entre el y ellos. Ha de llevarlo a su cargo y poder ya que lo ha recibido como tal piloto; Juan Guillén que es presente a ello y va por maestre confiesa asimismo haberlo recibido.

Todo va a riesgo de los armadores y a cargo del maestre y piloto para que en las partes de Cabo Verde, Gómez haga todo el rescate que se pudiera hacer, y en el tiempo que sean de venida a esta isla conste entre ellos la cantidad que cada uno lleva: va por cuenta de Pedro Alvarez 114.300 maravedís que ha puesto en el valor de la barca, 6 pipas de vino y otros gastos y costos; Juan Guillén ha puesto 32.500 maravedís; Juan de Benero y Juan Sánchez de Sambrana 75.000 maravedís; Román Caletote por sí y por Jacóme Nuremberque y Juan Absolbi todos tres 250 doblas de oro llevando por tal cantidad tres partes ... roto ... mercaderías que en ella han dado... de Francia, y Blas del Castillo 25.000 maravedís en otro quatro (sic) ... roto ... entre los cuales van partidos y dividida la cantidad. Todo lo cual llevarán desde esta isla dentro de dos días.

Se obligan a llevar por marineros que vayan ganando su parte en lo dicho a Pedro Alvarez y a Juan Guillén, asimismo han de ir ganando una parte de marineros Vicente González, hijo de Pedro Alvarez, Blas Rodríguez, Cosme Hernández, Juan Báez y Juan Afonso además han de ir cinco mozos que sirvan en la barca ganando todos cinco dos partes, asimismo Alvaro Gómez ha de ganar una parte de marinero.

Se entiende que todo el cuerpo de la armazón que es la cantidad arriba dicha suman 7 partes, 43 doblas más 200 maravedís porque han puesto a 100 doblas y es una parte cada 100 doblas. Al dicho respecto se ha de tener cuenta venido que sea el viaje y rescate.

Gómez por su trabajo en ir personalmente en el viaje a resgatar los esclavos con las mercaderías que lleva, ha de tener facultad para con mercaderías y hacienda suya poder resgatar 3 piezas de esclavos o esclavas que hallare y traerlas en el viaje de vuelta a esta isla sin que por ello pague cosa alguna, y por ello y por la parte que lleva de marinero se obliga a ir por tal piloto y hacer el rescate sin descuido, y si algún daño tuviere el rescate se obliga a pagarlo a los armadores.

Venidos que sean a esta isla, de todo lo que traigan de rescate de las mercaderías que llevan, así de esclavos, oro u otras cosas se ha de hacer almoneda y se ha de vender primeramente todo lo que viniere resgatado con la hacienda que de ellos va dentro de la barca, y vendido todo, primeramente se ha de sacar los 371.800 maravedís del precio principal de lo puesto en este rescate, y de ello se ha de llevar cada uno lo que lleva metido en este viaje, y pagado esto, lo demás que restare se ha de partir entre ellos y los marineros llevando cada uno su parte, respecto de las 100 doblas por parte.

Hecho esto es condición entre los armadores que la barca y barquito que lleva para su servicio con todos los aparejos que vinieren a esta isla se ha de vender y el precio de ello se ha de partir y lo han de recibir al respecto por las partes

y cantidad que cada uno puso, sin que en esto tengan parte los marineros, salvo Alvaro Gómez que ha de llevar una parte como si hubiera puesto en la armazón 50 doblas porque esto se lo dan por cuenta de su trabajo. De la misma manera se ha de partir entre todos los armadores y el piloto por la dicha cantidad el valor de las mercaderías que se trajeren del viaje que quedaren por resgatar.

Lorenzo de Palenzuela, núm. 826, fol. 486 r.

6.—1571, noviembre, 7. Las Palmas.

Adriano de Padilla, capitán por su Majestad, Cristóbal de Serpa, vecinos de Gran Canaria, Vicente Alvarez y Francisco Romano, piloto de la carrera de Indias, estantes, hacen compañía en esta manera: 1) Llevarán de las islas de Cabo Verde o de los Ríos de Guinea 200 piezas de esclavos y esclavas que sean la tercera parte hembras, heredando cada uno en esta compañía conforme a lo que cada uno metiere, sacando antes los costos y gastos que en la compañía se hicieren de montón desde el día que se empezare hasta acabar. Los esclavos los han de llevar a las Indias de su Majestad a los pueblos y lugares a donde fuere el registro que de esta isla llevan, y llegados se han de vender y disponer de ellos; de lo procedido quitados los gastos se ha de repartir conforme a lo que cada uno puso. 2) Alvarez y Romano han metido 750 doblas en el valor de una nao que tienen surta en Las Isletas llamada «Santo Espíritu» aparejada con todo lo a ella anejo para que sea de los cuatro y de la compañía y acabada ésta se venda el navío a quien más diere por él, y lo procedido se ha de partir como lo demás. En el navío Romano ha de ir por piloto y Alvarez por armador. 3) Serpa tiene metido en la compañía 400 ducados en tantas mercaderías, ropas y dineros, entendiéndose que luego heredará según lo que ha metido. 4) Padilla mete en la compañía las licencias de las 200 piezas de esclavos a razón cada una de 18 ducados, que suman y montan 3.000 (sic) ducados y 1.000 ducados que asimismo tiene metidos en la compañía en el despacho de las licencias y registro de ellas y en una barca grande que compró de Pedro López, vecino de la Isla, y en mantenimientos de pan, vino, vinagre, habas, arbejas y otros resgates y municiones que tiene metidas en la compañía. 5) Es condición que han de llevar la gente que fuere necesaria para el servicio y barca concertada con tanto que se han de obligar en las Indias los cuatro a los marineros, grumetes, pajes y al piloto de los ríos saliendo todo de montemayor antes de que hagan partición. 6) Padilla ha de ir por capitán de la armazón porque además de ser capitán por su Majestad para esta jornada, han por bien que sea de esta armada acatándolo por tal capitán, además de ir por maestre del navío, por lo uno y por lo otro ha de haber «el aventija» por joya escogido lo que se declarará en esta escritura. 7) Romano ha de ir por piloto del navío hasta llevarlo y meterlo en los puertos para donde fuere el registro y hacer las escalas contenidas en el registro, sin hacer ausencias, y Alvarez, no embargante que Padilla vaya por maestre, puede usar el oficio trabajándolo, por ello Romano y Alvarez han de haber por su trabajo 1.200 ducados. 8) Es condición que la gente que fuere en 1 navío, fuere aparte de la gente del mar que van por soldados y conquistadores en compañía y debajo de la bandera del capitán Padilla, sin pagar cosa alguna de flete ni de otra cosa por respeto de que van en servicio de su Majestar, y así se entienden que los soldados puedan sacar y llevar algunas cosas. 9) Es condición que si acaso fuere que llegaren a los ríos de Guinea, que ninguno de los que van en el navío pueda resgatar oro salvo Padilla. 10) Romano y Alvarez meten 30 ducados en 4 versos, 2 falcones y un barril de pólvora que Alvarez mete por

propia cuenta. Se entiende que los 750 ducados que tienen en el navío metidos son las $\frac{2}{3}$ partes de Alvarez y la otra de Romano, por lo cual Alvarez ha de heredar 530 ducados y el resto Romano. 11) Padilla ha de sacar de montemayor una joya de pieza macho o hembra cual el quisiere en cualquier parte. 12) Es condición que en cualquiera de los puertos contenidos en el registro se tenga entre los cuatro un cofre con dos llaves en que se ponga todo lo procedido de los esclavos y esté allí hasta tanto se acabe de disponer de ello, y entonces se reparta entre todos, y solamente se saque para pagar los soldados y el pilotaje; que ninguno de los compañeros pueda vender presa alguna por si aparte sin que intervengan en la venta dos de los compañeros. 13) Los partidos o escrituras que se hagan con los marineros o grumetes se ha de cumplir por los cuatro. 14) Es condición que si en la costa de Guinea no se fueren las 200 piezas de esclavos que en tal caso tantas cuantas piezas faltaren para las 200 tanto menos heredará Padilla de los 3.000 ducados a razón de los 18 ducados por licencia.

A. H. P. L. P.—Antonio Lorenzo, núm. 811, fol. 324r.

7.—1571, noviembre, 20. Las Palmas.

Pedro Rodríguez, señor y capitán del navío «Espíritu Santo», surto en las Isletas, de viaje para Cabo Verde y Guinea, se obliga a pagar a Arnaldos Vandala 92.040 maravedís los cuales son por razón de 2 piezas de lienzo audinarda que tienen 113 varas y dos tercias a 2 $\frac{1}{2}$ reales la vara, una pieza de tela de seda fina en 72 reales, 25 varas de angeo a 2 reales, 10 varas de holanda blanca a 6 reales, una pieza de paño azul de 33 varas a 17 reales la vara, 109 varas y medias de ruán a 3 reales la vara, 100 varas de angeo a 2 reales, 2 piezas de tulla de seda fina a 72 reales pieza, 6 varas de holanda blanca a 6 reales la vara. Toda la ropa montó el precio dicho, de lo cual se da por recibido y se obliga a pagar los maravedís en esta isla o en cualquier parte donde fuere demandado por el día de San Juan de junio de 1572 o antes si antes volviere con el navío de este viaje donde va dentro de 20 días, después de llegado a esta isla pagados en dinero de contado.

A. H. P. L. P.—Rodrigo de Mesa, núm. 783, fol. 823r.

8.—1571, noviembre, 22. Las Palmas.

Pedro de Medina y Pedro de Escobar, vecinos de la Isla, dicen que por cuanto los señores Bernardino Palenzuela y Bernardino García del Castillo por ellos y en nombre de Escobar, y Pedro Rodríguez, capitán del navío «Espíritu Santo» surto en el puerto de las Isletas de viaje para Cabo Verde y costa de Guinea, por sí y por Pedro de Medina otorgaron una escritura de armazón del navío para las partes de Guinea en la cual por parte de Medina se metieron 626.012 maravedís en el casco del navío y otras cosas, y porque Palenzuela y García por Escobar metieron 786.368 maravedís según la memoria del armazón que pasó ante el presente escribano en 8 de noviembre, y en ella cada uno ha de heredar del rescate de esclavos y otras cosas según la cantidad que metió, por tanto por esta ratifican la escritura de armazón obligándose a cumplirla, y porque en otra escritura que Palenzuela, García por sí y en nombre de Escobar hicieron por la cual declararon lo que cada uno hereda en la armazón que es Palenzuela en 100 doblas, García 400 doblas y Escobar 150 y en todo lo demás hereda Arnaldos Vandala porque es suyo, obligándose a pagar cada uno lo que en la dicha armazón llevan metido, por tanto ratifican la dicha escritura, y las 150 doblas que deben a Arnaldos Vandala por lo que lleva metido en el armazón

en mercaderías que han recibido, se obligan a pagarle como en ella se contiene en contado en esta isla por el día de San Juan de junio de 1572 o antes, si antes volviera el navío del rescate en un mes después de llegado a esta isla.

A. H. P. L. P.—Rodrigo de Mesa, núm. 783, fol. 825 v.