

HISTORIA

TENERIFE Y LAS INDIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XVI

POR

MANUEL LOBO CABRERA

El archipiélago canario se insertó casi desde la época del Descubrimiento en las rutas que llevaban al Nuevo Mundo, exportando sus productos y sus hombres. Las islas mantuvieron ritmos distintos en dicha inserción en función de que estuvieran conquistadas o no, así Gran Canaria y La Gomera sirven de escenario a los primeros viajes de Colón, mientras que las restantes, y sobre todo Tenerife y La Palma, tuvieron que esperar a la conclusión de la empresa militar para mantener contactos con las expediciones que pasaban por ellas rumbo a las Indias. Sin embargo, acabada la conquista van a meterse de lleno en aquellas actividades que generaban las expediciones que tocaban en sus puertos, convirtiéndose los mismos en escalas obligadas donde los barcos se pertrechaban de mantenimientos a la vez que enrolaban en sus tripulaciones a vecinos de estas islas. Todo esto sucede desde al menos 1508 en que se reconoce legalmente la libertad de embarcar productos canarios a bordo de las naves, al principio con exención de derechos y luego tributando como todas las mercancías; esta época es conocida como el período en que la Casa de la Contratación descuidaba su acción sobre Canarias, al no exportar, todavía, las islas vinos y no representar un peligro digno de consideración, aunque a

Sevilla se deben remitir desde 1526 los registros de los barcos que salen de Canarias¹.

A mayor abundamiento estas disposiciones tienen su razón de ser al haberse convertido las islas en un lugar idóneo para la navegación a las Indias, hasta el punto de que en 1526 unos informes dados por algunos pilotos sostenían y defendían las ventajas estratégicas y económicas del archipiélago. En estos informes se hacía una apología de las fertilidad de Canarias y se enumeraban todos los productos que las naves embarcaban cuando fondeaban en los puertos insulares, tales como leña, pan, carnes, pescado y quesos, entre otros².

La isla de Tenerife jugó un papel importante en este proceso al contar desde bien pronto con excedentes de alimentos, en especial de trigo y del producto obtenido del mismo como eran las harinas. El seguimiento de las actas capitulares, así como de las peticiones que se realizan a la corte, amén de los contratos y noticias que se recogen en los protocolos notariales nos van dando cuenta de ello. En efecto, así lo reconocen los regidores del cabildo, quienes al solicitar al rey las penas aplicadas a su cámara para hacer un muelle en Santa Cruz; lo justifican por ser un lugar

«donde suelen venir muchas naos e navíos, así de los que van a las Indias, islas e tierra firme como por la especiería como otros muchos que en la dicha isla tratan e se fornecen de bastimentos e otras cosas...»³.

A esto hay que añadir que los monarcas fomentaron las relaciones y los intercambios entre Canarias y América, siendo sus iniciativas decisivas, desde el momento en que permiten el envío de toda clase de artículos en navíos sueltos, que se podían introducir por cualquiera de los puertos y surgideros indianos; estas facilidades otorgadas por los reyes hacen que se utilice el

¹ A. CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, p. 44.

² F. MORALES PADRÓN, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, p. 174.

³ L. DE LA ROSA y M. MARRERO, *Acuerdos del cabildo de Tenerife. 1525-1533*, La Laguna, 1986, p. 419.

recurso de las Indias para todo tipo de negocios, así en 1524 hay una queja por parte del almojarife mayor de Sevilla, de que los navíos de Canarias llegaban a la ciudad del Betis cargados de azúcar y para no pagar el almojarifazgo, decían que venían de Indias⁴.

La iniciativa real la van a aprovechar los vecinos de Tenerife, a través de su cabildo, para solicitar facultad para que desde la isla se pudiera cargar para las Indias cualquier mantenimiento y otras cosas⁵. Debe ser que cundió efecto porque en 1524 el vecino y regidor Antonio Joven obtiene licencia para sacar de la isla 500 fanegas de harina que tenía hechas para llevar a las Indias⁶; meses más tarde otro regidor solicitaba licencia para remitir quinientos quesos a las nuevas tierras⁷. En julio del mismo año se insiste de nuevo en el cabildo sobre el mismo tema dándose poder a un vecino para que pudiera solicitar merced de hacer cargazones para las Indias, Yucatán, señoríos del Mar Océano y Mar del Sur, así de mantenimientos como de otras mercancías de que pudieran gozar y traer⁸.

Al parecer las islas fueron autorizadas desde 1508 para comerciar con las Indias y los comerciantes autorizados a cargar cualquier clase de mercaderías no prohibidas con carácter general, pero es en la década de los veinte cuando ya se regulan las autorizaciones, así consta que en 1524 Tenerife debió disfrutar de alguna autorización para embarcar mantenimientos con destino al Nuevo Mundo, tal como se comprueba en los cargamentos que se preparan en dicho año⁹. En 1526 se autoriza al concejo y vecinos de la isla de Tenerife para que puedan condu-

⁴ AZNAR VALLEJO Y OTROS, *Documentos canarios en el Registro general del Sello (1518-1525)*, La Laguna, 1991, doc. 533. Asimismo se quejaba el almojarife que los patronos de los barcos cargaban mercancías diciendo que iban para Indias, cuando en realidad iban a las islas.

⁵ SERRA RAFOLS Y L. DE LA ROSA, *Acuerdos del cabildo de Tenerife. 1514-1518*, La Laguna, 1965, p. 222.

⁶ SERRA RAFOLS Y L. DE LA ROSA, *Acuerdos del cabildo de Tenerife. 1518-1525*, La Laguna, 1970, p. 227.

⁷ *Ídem*, p. 228.

⁸ *Ídem*, p. 241.

⁹ J. PERAZA DE AYALA, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977, p. 22.

cir, por tiempo de dos años, hasta las Antillas, cualquier clase de mantenimientos, provisiones y mercaderías y otras cosas que en la isla hubiese¹⁰, pagando los derechos en la misma forma que en Sevilla y remitiendo en un plazo de seis meses el registro a los oficiales de la Casa de la Contratación. Al año siguiente el concejo remite una nueva petición al monarca en donde se le solicita licencia para poder cargar para las Indias, Tierra Firme y Nueva España todas las mercaderías y cosas que se pudieran cargar, igual que se hacía en la ciudad de Sevilla y de la misma manera, sin necesidad de pagar derecho alguno; alegaban que esta medida favorecía a las Indias al ser mejor proveídas de vinos, harinas y otras cosas que se producían en las islas¹¹. A raíz de estas mercedes Tenerife eleva súplica para que se le conceda la permisión perpetuamente pero solo logra su prórroga, por lo cual en 1531 previa petición del cabildo, en el que solicita que en aquel año y en los venideros se puedan llevar a las Indias cualesquier tipo de mantenimientos, pagando los derechos, se vuelve a dar autorización por tres años, retirándola en 1534. En 1536 se confirma la de 1534 y se señala que

«conbiene que se puedan cargar en ella(Tenerife) todas las mercaderías y otras cosas que en dicha isla obiere e quisieran cargar para las nuestras Indias...»¹².

Asimismo el monarca vuelve a conceder al archipiélago canario licencia en 1545, en 1547 y en 1549 en que concede un privilegio de cuatro años para embarcar los frutos de las islas para las Indias¹³. De acuerdo con estas licencias el monarca da comisión en 1549 para que la Casa de la Contratación de a la isla de Tenerife certificación de haber cumplido sus vecinos las condiciones del privilegio de saca de sus frutos para las Indias¹⁴, y en ese mismo año se concede licencia para que los vecinos de

¹⁰ A. RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, t. I, pp. 291-292.

¹¹ L. DE LA ROSA y M. MARRERO, *op. cit.*, p. 426.

¹² Archivo Municipal de La Laguna, R-III, 29. 16 de febrero de 1536.

¹³ L. DE LA ROSA OLIVERA, *Catálogo del Archivo Municipal de La Laguna*, La Laguna, 1944-1960, pp. 249, 256 y 258.

¹⁴ *Ídem*, p. 258.

Tenerife puedan cargar los vinos producidos en aquella isla libremente por

«... la muy gran cosecha de vinos de manera que es el trato principal... para proveerla e llevar a las Yndias...»¹⁵.

De nuevo en los años de 1556 y 1557 se prórroga por varios años la autorización para la saca de frutos para las Indias.

Estas concesiones o permisiones se van a ir manteniendo con cierta regularidad, con algunos baches producidos a causa del fraude y de la ilegalidad¹⁶.

Del mismo modo que se permite la exportación de los productos isleños, también se permite la salida de personas a pesar de que la regla general era la prohibición de pasar a Indias sin expresa licencia, se concedieron en casos especiales para permitir la emigración hacia las partes de las Indias que se necesitaban poblar, en especial a Santo Domingo y a otras zonas de la nueva colonia, así por ejemplo ante la denuncia de varios vecinos de La Palma, que con sus mujeres e hijos pasaban a poblar las Indias, de que eran molestados con el pago de ciertos derechos por las cosas que llevaban, se expidió a su favor la real cédula de 20 de febrero de 1534¹⁷. En efecto, en 1545 los oidores de la Audiencia de la isla La Española envían una carta al Consejo de Indias, en donde explican que el mayor socorro que se les hace proviene de Canarias¹⁸, y la respuesta real no se hace esperar, desde el momento en que en ese mismo año el monarca a petición de la ciudad de Santo Domingo concede licencia para que gentes de Canarias puedan pasar a poblarla, porque ha quedado muy falta de gente¹⁹. Dos años más tarde, por un motivo similar, se incentiva la emigración a la isla del Caribe autorizando a los naturales de Canarias para ir con sus familias a

¹⁵ A.M.L.L., leg. XIV, libro 2.º de Reales Cédulas, núm. 112, f. 159 r.

¹⁶ F. MORALES PADRÓN, *El comercio...*, pp. 171-179; J. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, pp. 19-24.

¹⁷ J. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, p. 28.

¹⁸ J. PÉREZ VIDAL, «Aportación de Canarias a la población de América», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1, Madrid-Las Palmas, 1955, p. 109.

¹⁹ A.M.L.L., Cuaderno segundo de testimonios de Reales Cédulas y Privilegios, f. 18.

poblar la isla de Santo Domingo, y en 1550 concede privilegio a los comerciantes naturales de las Islas Canarias, residentes en la de Santo Domingo, para continuar en ella por tres años sin que puedan ser molestados²⁰.

EXPEDICIONES Y VIAJES

A la par que el cabildo hacía sus gestiones para mantener fluido el trato entre Tenerife y las Indias, los propios vecinos y las expediciones que tenían por destino el Nuevo Mundo hacían lo propio, así una serie de viajes que tenían por destino la exploración y la conquista de nuevas tierras hacen escala en los puertos de la isla tinerfeña.

La primera expedición de la que tenemos noticias que pasa por Tenerife es la de Juan Díaz de Solís, que con rumbo al Río de la Plata, se rehace en Tenerife, a la cual le sigue la de Magallanes, que, buscadora del estrecho de su nombre, toma fuerza en la isla en 1519²¹, donde permanece ocho días, después de ocultarse en la costa sur de la isla por temor a los navíos portugueses.

A éstas le continúan en 1531 la de Diego de Ordás, que con destino a Paria y al Orinoco obtiene un asiento que le permite marchar con una hueste que refresca en Tenerife, donde compra dos carabelas y «tomo otros cien hombres isleños, buena gente y proveyóse» según Fernández de Oviedo. Esta expedición se demoró en la isla más de la cuenta, pues permaneció en la misma cuarenta y cinco días, y se unieron a ella los tres hermanos Silva, actores de una trágica historia en las bocas de Orinoco. Esta expedición es la primera de la que sabemos que se le permitió sacar vinos de la isla, a pesar de estar prohibida su exportación por la gran necesidad que se tenía para el consumo local; al factor de Ordás, Alonso de Herrera, se le permitió cargar en una de las naves 12 botas de vino para la arma-

²⁰ L. DE LA ROSA OLIVERA, *Catálogo...*, p. 259.

²¹ F. MORALES PADRÓN, «Las Islas Canarias y América», en *Historia General de las Islas Canarias* de A. Millares Torres, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, pp. 231-232.

da. Esto se permitió, al comprobar los señores del cabildo que la situación de la armada era crítica, porque no tenía el pan y el vino suficiente para cubrir las necesidades de toda su gente, por lo cual se le concede una provisión especial de 200 quintales de bizcocho, 250 fanegas de harina y 25 botas de vino, mediante el pago del almojarifazgo, a la vez que se le permite cargar carne de vacuno, ovino, caprino, porcino y otros²². Los Silva, ricos hacendados de Tenerife condujeron con ellos más de doscientas personas entre soldados y pobladores, que iban en auxilio de la expedición de Ordás.

En 1533 pasa por ella Jerónimo Dortal u Ortal, sucesor de Ordás, que en Tenerife armó una carabela y añadió «copia de gente» según el verso de Juan de Castellanos; al parecer incorporó con él a unos ochenta hombres naturales y residentes en la isla. El mismo año y con destino a Venezuela, recaló en la isla Jorge Espira, quién engrosa su hueste con doscientos soldados insulares.

Con destino al sur americano siguió el adelantado Pedro de Mendoza que en 1535 tocó en Tenerife, La Palma y La Gomera, donde vio como mucha gente suya se le quedaba en tierra, llenando los huecos con canarios, después de una estancia en las islas de unos dos meses. En el mismo año don Pedro Fernández de Lugo abandona la isla y su gobierno, para ir en busca de la gobernación americana de Santa Marta, acompañado según algunos autores de unos ochocientos hombres que reclutó en las distintas Islas Canarias y yendo al frente de unas cuatro embarcaciones²³.

A la par los vecinos de la isla, al comprobar el futuro que tenía la nueva tierra descubierta, comienzan a participar vivamente, negociando, enrolándose y perterchando barcos que lleven por destino el Nuevo Mundo. De modo que mucho antes de que el cabildo lagunero inicie las gestiones con su solicitud a los reyes, los vecinos le toman la iniciativa, así en 1509 un tal

²² L. DE LA ROSA, y M. Marrero, *Acuerdos del cabildo de Tenerife. 1525-1533*, La Laguna, 1986, p. 47.

²³ *Ídem*, pp. 232-233; A. BORGES, «Viajes colombinos. Participación en la conquista de América», en *Historia General de las Islas Canarias* de A. Millares Torres, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, pp. 250-251.

Alonso de Alcalá apodera a dos personas para que puedan vender 500 ovejas que tiene en la isla de La Palma con saca para Indias²⁴. Los animales al igual que el mantenimiento son elementos codiciados por las personas que van a Indias o que demandan los allí establecidos, por ello ante esta situación se aprovecha la primera oportunidad que se tiene para introducirse en los negocios, que es lo que hace el vecino Juan de Llerena en 1510 cuando le fleta un navío a dos sevillanos con porte de entre 70 a 80 toneladas para cargarlo en el puerto de Santa Cruz y en La Orotava, con ropas, 30 fanegas de trigo y 120 ovejas²⁵. Para fletar este navío Juan de Llerena había dado poder especial a los dos sevillanos para que pudieran ir a Castilla a fletar un navío de hasta 80 toneladas, al objeto de enviarlo a las Indias de la Mar Océano²⁶.

Entre 1523 y 1524 se prepara otro viaje en Tenerife con destino al puerto de Santo Domingo, que llaman de las Indias primeras, y de allí al Yucatán. Para ello se compra un navío, de 50 a 60 toneles, surto en el puerto de La Gomera²⁷. En estas dos escrituras de venta se comprueba el carácter implícito de una compañía, en donde cada uno de los socios participa con un tercio, tanto en gastos como en beneficios, y se perfila la continuidad de la operación para otros viajes futuros. En esas mismas fechas se pertercha otro navío, el cual recibe igualmente a pasajeros con su mercancía para llevarlos a Yucatán o las Indias, de manera genérica²⁸. En agosto de 1524 un vecino de las Indias se concertaba con el escribano público Alonso Gutiérrez para ir con él a las Indias, a Yucatán o Tierra Firme, a los puertos y lugares donde se pueda contratar y tomar mantenimien-

²⁴ E. GONZÁLEZ YANES y M. MARRERO RODRÍGUEZ, *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510*, La Laguna, 1958, doc. 155.

²⁵ *Ídem*, doc. 1.366.

²⁶ F. CLAVIJO HERNÁNDEZ, *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, Santa Cruz de Tenerife, 1980, doc. 64.

²⁷ M. I. COELLO GÓMEZ, M. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ y A. PARRILLA LÓPEZ, *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, Santa Cruz de Tenerife, 1980, docs. 1.307 y 1.328. La propiedad del navío era de un mercader estante en Tenerife quien lo vende por partes a un marinero, de origen asturiano y a un vecino de Tenerife de nombre Antonio González de Salamanca.

²⁸ *Ídem*, doc. 1663.

tos²⁹. El viaje comienza en el puerto de Santa Cruz, lugar donde se carga el navío con productos y frutos de la tierra, y en los puertos de destino se ha de vender la mercancía a los más y mejores precios, para en el retorno volver a Sevilla, donde se debían vender los productos coloniales y el beneficio emplearlo en artículos necesarios y demandados por la población de Tenerife. En la misma operación el escribano y el bachiller Alonso de Belmonte ponen cada uno la mitad del navío, así como 24 botas de vino, 150 fanegas de harina, 705 quesos entre grandes y chicos y 47 quintales de pez, más 42 quintales de bizcocho, ciertas arrobas de aceite, carne, pescado y otras cosas para mantenimiento y aprovisionamiento de los tripulantes y pasajeros. La duración de esta compañía dependía de la voluntad de los socios, y especialmente de la persona que se hacía cargo de viajar con la mercancía y venderla en Indias, que no era otro que el escribano, pero en último caso el tiempo límite de la misma se establecía en tres años. Sin embargo, por la incorporación de Gutiérrez a su escribanía sabemos que la compañía duró unos dos años³⁰.

En 1530, de nuevo la isla de Tenerife es escenario de un nuevo viaje a las Indias, con la idea de llevar un navío de 60 toneles, cuya carga se ha de realizar en los puertos de Garachico y La Orotava, para llevarla con destino a la isla de Santo Domingo, y de allí a la de San Juan, previa escala en las islas de Cabo Verde, lo que puede dar a entender que allí se cargarían esclavos, con el mismo destino. Las mercancías a cargar eran las usuales en este tipo de viajes, tales como harina y vino, que junto con los esclavos auguraban un buen negocio³¹. En estos mismos años hallamos otras operaciones similares, participando en una de ellas un vecino de Garachico, que se compromete a cargar en un navío vinos, harinas y otras cosas, cuyo destino

²⁹ *Ídem*, doc. 1.671. Para este viaje se contrata un maestre, un piloto y el propio concertante que se obliga a ir como marinero y despensero del navío.

³⁰ M. MARRERO RODRÍGUEZ, «Algunos viajes atlánticos de los vecinos de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI», *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Sevilla, 1979, t. I, pp. 61-73.

³¹ *Ídem*, pp. 71-72.

son las islas de Santo Domingo, San Juan y la de las Perlas. El otro viaje se realiza mediante una compañía formada por tres personas, en donde dos ponen el caudal y la tercera el trabajo. El objetivo de la compañía es llevar mercancías a la isla de Cubagua, y si se estimara oportuno continuar hasta las de Puerto Rico y Santo Domingo. Aquí interviene ya una familia de hacendados de cierta importancia en Tenerife como son los hermanos Ponte, los cuales ponen el caudal en mercancías para vender en las Indias³². El capital se invierte en 20 botas de vino, 50 quintales de pez y un barril de menudencias.

En 1533 entra de nuevo en escena el escribano Alonso Gutiérrez quien se asocia con el vecino Alonso Pérez del Sauzal mediante compañía, poniendo cada uno la mitad, para llevar a Indias, al Río de la Plata y Paraná, en compañía del segundo adelantado del Río de la Plata, un cargamento de vinos, harinas, bizcocho, carne, aceite, vinagre, quesos y otras cosas³³.

En la década de los cuarenta se incrementan los viajes a Indias desde Tenerife, y se observa una mayor continuidad en los embarques, de tal modo que en dicha década se realizan 16 viajes y se forman 12 compañías que tienen por objeto negociar mercancías isleñas en el Nuevo Mundo. El primero que se realiza en estos años, se inicia en 1540 en que dos vecinos fletan un navío con destino a Puerto Rico, San Germán y Santo Domingo, para llevar 80 pipas de vino, harinas y otras mercancías; a este viaje le siguen otros en los años siguientes con destino a Cubagua y a otras partes, entre los cuales destaca el que se organiza en 1545, mediante una compañía en la cual se asocia un importante cargador sevillano, Gaspar Jorge, con el vecino Sancho de Almonte para hacer un viaje a Santo Domingo, Nombre de Dios y otras partes de las Indias, mediante la sociedad organizada en Sevilla, para llevar y negociar en las dichas partes 370 botas de vino y esclavos.

Las siguientes tienen por objeto casi lo mismo, lo único es que cada vez las inversiones van en aumento así como la dura-

³² *Ídem*, p. 72.

³³ P. M. MARTÍNEZ GALINDO, *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*, La Laguna, 1998, Cuadro de compañías y «commendas».

ción de la empresa, tal como se comprueba en una organizada en 1549 que tiene por destino el Cabo de la Vela y Burburata, para operar durante tres años, en que se invierten dineros en 300 pipas de vino, 50 pipas de harina y 50 piezas de esclavos cada año³⁴. En estas sociedades es curioso observar como cada vez se van implicando más distintos sectores sociales de la isla, a la vez que se incorporan inversores de origen andaluz, que toman la isla como lugar de operaciones para realizar sus negocios mercantiles, asociándose con autoridades y vecinos isleños.

Tal como se ha comprobado por los documentos comentados y las operaciones realizadas en esta parte del siglo XVI los vecinos de Tenerife se interesan por los negocios con las Indias, pero sabedores de las mayores necesidades circunscriben sus negocios al área del Caribe, y más especialmente a la isla de Santo Domingo, amén de que en algunos viajes amplíen su derrotero al Yucatán por un lado y por el otro hasta la isla de Cubagua, considerada de cierta importancia por la producción de perlas, cuya venta en la Península estaba asegurada así como los beneficios a obtener en la ciudad del Betis. Así, solo en la década de los 40, tenemos que de los 16 viajes realizados desde Tenerife a las Indias, los 16 o van directamente a Santo Domingo o tocan en su derrota algún puerto de dicha isla.

Junto con las mercancías o en expediciones sueltas comienzan a enrolarse vecinos de la isla, así en 1516 una vecina comparece ante el teniente de gobernador para que le de licencia por estar su marido fuera de la isla en las Indias³⁵, a la vez que otra hija de un irlandés, pero vecina de Tenerife, reclama la herencia que su padre le dejó en Indias³⁶. En 1520 otra vecina de la isla, reconocía haber recibido 18 doblas de oro que le había enviado su marido desde las Indias, hacia donde había emigrado³⁷. Del

³⁴ *Ídem*. En esta última compañía participaban como socios Juan Batis-ta de Arguijo, en nombre de García de Arguijo, su hermano, y Pedro de Alarcón, vecino y regidor de Ayamonte.

³⁵ M. PADRÓN MESA, *Protocolos de Juan Márquez (1518-1521)*, La Laguna, 1993, doc. 665.

³⁶ *Ídem*, doc. 1.204.

³⁷ P. MARTÍNEZ GALINDO, *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, 1988, doc. 205.

mismo modo, en 1522, otra vecina, en su testamento, reclama 100 castellanos de oro que su padre, muerto en Indias, le había dejado en su última voluntad³⁸. En 1526 sabemos que parte con el mismo destino un médico, que había estado en La Gomera, lo cual crea preocupación en el cabildo por la ausencia de tales especialistas en la isla³⁹.

Los regidores y gente con solvencia económica desde el momento en que consiguen licencia real comienzan a involucrarse en estos viajes, así en 1525 el regidor Antonio Joven, que había formado compañías mercantiles con su hermano, residente en Gran Canaria, reconoce haber remitido mercancías a las islas del Caribe y apodera a un segundo para pedir cuentas de su resultado⁴⁰. Al parecer hizo un concierto con el vecino Luis de Aday y con otros vecinos de Gran Canaria y de Sevilla, a modo de compañía, para enviar un navío a las Indias⁴¹. Del mismo modo el escribano público Alonso Gutiérrez partió de la isla, al menos en tres ocasiones, con ciertas mercaderías, bien suyas como de otras personas, para venderlas en Indias⁴².

También bien pronto comienzan a participar en estos negocios labradores y pequeños cosecheros, que ven en los mismos una vía para aumentar sus beneficios.

Los sevillanos, tanto factores como cargadores, bien por cuenta propia como en nombre de mercaderes de toda solvencia en la ciudad del Betis, participan en compañías, asociándose a isleños, y repartiéndose las tareas, así uno queda en la isla o se traslada a Sevilla, y otro viaja con la mercancía, la beneficia y remite lo obtenido a Sevilla donde de nuevo se vuelve a emplear lo obtenido, para así continuar el ciclo hasta la expiración de la sociedad.

³⁸ M. I. COELLO GÓMEZ, M. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, y A. PARRILLA LÓPEZ, *op. cit.*, doc. 342.

³⁹ L. DE LA ROSA, y M. MARRERO, *op. cit.*, p. 99.

⁴⁰ M. PADRÓN MESA, *op. cit.*, doc. 2.442.

⁴¹ M. I. COELLO GÓMEZ, M. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ y A. PARRILLA LÓPEZ, *op. cit.*, doc. 1.712. En el concierto figuran un canónigo de la catedral y varios mercaderes de Sevilla, a quienes se adeudada 100 doblas de oro.

⁴² D. GALVÁN ALONSO, *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, La Laguna, 1990, doc. 1.122. Entre otros llevó mercancías de Alonso Miguel, el cual se da por pagado y contento puesto que el escribano a su regreso le liquidó la cuenta.

Asimismo los extranjeros, y especialmente los portugueses, utilizan la isla para preparar sus viajes a las Indias, tal como hace en 1524 el portugués Bastián González, quien junto con otro paisano se ofrecen como miembros de la tripulación para ir a la isla de Santo Domingo y a su derrota, que era pasar adelante hasta Yucatán y Tierra Firme⁴³.

MERCANCÍAS Y DESTINO

Uno de los primeros destinos a donde dirigen las gentes de Tenerife su mirada para realizar sus negocios y para poblar la tierra, amén de aquellos que se enrolan en las expediciones, es la isla de Santo Domingo, pues no en vano desde aquella isla se reclama la presencia de canarios a la vez que reconocen que la mejor ayuda para su mantenimiento les viene del archipiélago. De hecho desde muy pronto se permite que los navíos sueltos que salen de Sevilla puedan tocar solo en los puertos de las islas para tomar leña y otras cosas de mantenimiento, tal como se permite en 1511⁴⁴. Le sigue en importancia como lugar de destino la costa de Yucatán, a donde se dirigen varias embarcaciones desde los puertos tinerfeños.

Las mercancías que se demandan de las tierras americanas tienen que ver directamente con el mantenimiento, por ello el trigo, las harinas, de lo cual se permitía sacar el tercio de la cosecha una vez que la isla estuviera abastecida, y algo de vino, puesto que todavía este cultivo no había llegado a su apogeo en Tenerife, son las mercancías que completan los fletes, junto con las ropas que importan los mercaderes afincados en la isla de Tenerife, y animales, especialmente ovejas y cabras. Sin embargo son las harinas las que llaman la atención de los barcos que hacen la ruta atlántica, de tal modo que los molinos de La Orotava casi se especializaron en este ramo, ocasionando protestas en el cabildo por parte de algunos regidores, y exigiendo

⁴³ *Ídem*, doc. 1.869.

⁴⁴ E. AZNAR VALLEJO, *La integración de las Islas Canarias en la corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, La Laguna, 1983, p. 353.

al Adelantado que pusiera guardas en el puerto de La Orotava porque era notorio que allí arribaban los navíos para cargar harinas para las Indias, lo mismo que se hacía en el puerto de Garachico⁴⁵.

También, el vino, a medida que avanzaba el siglo, fue autorizado por el monarca por encontrarse las Indias desabastecidas, por lo cual concedió a las Islas Canarias el privilegio para exportarlo, razón por la cual la producción vitícola canaria inicia su ciclo exportador en 1520⁴⁶, aunque la disposición definitiva la realiza en 1542, concediendo licencia, a petición del escribano público de la isla de Tenerife Bartolomé Joven⁴⁷, para la exportación. A partir de estas fechas se convierte en el principal artículo de exportación, de tal manera que su peso específico en las cargas acaba por excluir a los demás⁴⁸. Sin embargo el envío de los vinos isleños a Indias, al hacer una dura competencia a los andaluces, va a ser visto por la Casa de la Contratación como una brecha en su comercio, en especial desde el momento en que los compradores indianos van a preferirlos, con lo cual se aviva el conflicto entre Tenerife y las otras islas y Sevilla. El aumento de las cantidades exportadas es lo que en realidad pone en guardia a los mercaderes sevillanos, que a través de la Casa presionan para evitar la competencia de los caldos tinerfeños. Las cifras son elocuentes: de los 9.600 litros exportados entre 1526-1535, se pasa a 38.400 entre 1536-1540, para pasar a 144.000 litros entre 1541-1545, y consolidar el mercado indiano entre 1546-1550 con la remisión de 516.960 litros⁴⁹.

Junto con el vino y la harina, hallamos como se cargan a bordo de los navíos otro productos agropecuarios, tales como los quesos, cuya demanda no dejará de crecer, pues desde el principio la cantidad de quesos que se exportan desde Tenerife va en aumento, de tal modo que en los registros de llegada a Puerto Rico y a otras partes se contabilizan entre 1512-1513

⁴⁵ L. DE LA ROSA y M. MARRERO, *op. cit.*, p. 251.

⁴⁶ A. RUMEU DE ARMAS, *Piraterías...*, t. I, p. 293.

⁴⁷ M. LOBO CABRERA, *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, pp. 163-164.

⁴⁸ A. CIORANESCU, *op. cit.*, t. II, p. 59.

⁴⁹ P. M. MARTÍNEZ GALINDO, *La vid y el vino...*, p. 905.

1.576 quesos de Canarias y entre 1516-1517 se registran 1.550 quesos⁵⁰.

La pez, obtenida de los bosques de pino de la isla, también era solicitada en los embarques tanto para calafatear los navíos, como para utilizarla como remedio medicinal en ocasiones. De lo cual se deduce que las principales exportaciones comprendían los mantenimientos y los ganados, junto con otros artículo importados del exterior, caso del aceite andaluz, y algo de tejidos bastos canarios.

También en estos primeros años hallamos la presencia de esclavos a bordo de los navíos, que son remitidos al Nuevo Mundo para negociarlos, así en 1527 un mercader, vecino, reconoce haber entregado a un maestre, vecino de Sevilla, dos esclavos⁵¹, para venderlos en Indias. Junto con los propios esclavos que se pueden conseguir en la isla, desde muy pronto los mercaderes que operan en Tenerife comprueban como un elemento a añadir a sus negocios, la estancia de las naves durante unos días en Cabo Verde, para cargar esclavos y venderlos en una tierra que los demandaba para poner en explotación su territorio.

⁵⁰ E. AZNAR VALLEJO, *La integración...*, p. 353.

⁵¹ D. GALVÁN AFONSO, *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, La Laguna, 1990, doc. 2.393. Como el maestre se teme que por llevar los esclavos sin licencia le puedan pedir alguna pena el mercader se obliga a sacarlo en paz y a salvo de cualquier pena que le pidieran.

