



## GRAN CANARIA Y CUBA EN EL SIGLO XVI: HISTORIA DE UNA RELACIÓN

### GRAN CANARIA AND CUBA IN THE 16TH CENTURY: HISTORY OF A RELATIONSHIP

Manuel Lobo Cabrera \*

**Cómo citar este artículo/Citation:** Lobo Cabrera, M. (2020). Gran Canaria y Cuba en el siglo XVI: historia de una relación. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII-009. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10404>

**Resumen:** Las primeras referencias a las comunicaciones directas en la isla de Gran canaria y Cuba, al margen de los viajes de conquista y exploración que pasaron la isla, se recogen en la segunda mitad del siglo XVI, período en que la emigración y el comercio están presentes en dicha relación.

**Palabras clave:** Canarias, Cuba, emigración, comercio, viajes.

**Abstract:** The first references to direct communications between the island of Gran Canaria and Cuba, apart from the conquest and exploration trips passed through the island, are collected in the second half of the century XVI, period in which emigration and trade are present in this relationship.

**Keywords:** Canary Islands, Cuba, migration, trade, travel.

Las primeras referencias que existen sobre la presencia de canarios criollos en las islas del Caribe y en el conjunto de las Indias tienen que ver con los primeros derroteros que se hacen a través del Atlántico, a partir del primer viaje de Cristóbal Colón en 1492, pues no hay que perder de vista de que el almirante en sus cuatro viajes hizo escala y se aprovisionó de artículos, animales y plantas en las Islas Canarias<sup>1</sup>. Desde esta fecha la presencia de isleños en las islas caribeñas es corriente, pues desde pronto se estableció un nexo de unión entre ambas orillas a través del comercio y de la emigración, aunque se insista en que el principal grupo de canarios que se estableció en Cuba fue en el último tercio del siglo XVI, de tal manera que se calcula que entre 1585 y 1655, los canarios representaron alrededor del 25,6% de los inmigrantes de La Habana. De hecho es recurrente señalar también que la emigración canaria a Cuba fue importante y sostenida en el tiempo, considerándose como una de las raíces culturales y etnográficas de la perla de las Antillas<sup>2</sup>.

El comienzo de la repoblación de Cuba se establece a partir del viaje que realiza en 1511 Diego Velázquez de Cuéllar. Esta persona natural de Cuéllar en Segovia, había llegado a las Indias, enrolado en el tercer viaje de Colón, que como el resto hizo escala en Canarias, este en concreto en la isla de La Gomera, donde posiblemente se alistaron algunos isleños. El gobernador de La Española, Diego Colón, le encomendó en 1510 la realización de una expedición para conquistar y poblar Cuba, primero como capitán y luego como gobernador. Comenzó a organizar la misma, después de levantar el pendón en Salvatierra de la Sabana,

---

\* Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1, 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: manuel.lobos@ulpgc.es

<sup>1</sup> LOBO CABRERA (2017).

<sup>2</sup> HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (1992).



acudiendo a su llamada unas 300 personas<sup>3</sup>. A comienzos de 1511 partió de dicho lugar con cuatro naos, algunos indios y esclavos y el grueso de la hueste, desembarcando en el puerto de Palmas, al sur de Oriente.

A partir de aquí se inició la fundación de pueblos y haciendas y la atracción de pobladores, comenzándose así con el periodo de colonización y el comienzo de la puesta en producción. En estos primeros años de la colonia se demandaban productos vitales para el abastecimiento, así como otros elementos para avivar la colonización, por lo cual es muy posible que fuera Canarias el lugar que abasteciera a la isla de Cuba de hombres y de artículos de primera necesidad, así como de aquellos otros productos necesarios para el laboreo de las tierras, entre ellos los esquejes de la caña de azúcar, que desde el segundo viaje Colón había introducido en las islas del Caribe desde el archipiélago canario.

Además, coincidente con el viaje que hace a Cuba el gobernador Velázquez, una real orden firmada por Fernando el Católico permitía que los canarios podían emigrar simplemente con la autorización del capitán de navío<sup>4</sup>, razón por la cual tanto los canarios como los residentes en las islas se incorporaron a las huestes de las expediciones de conquista y colonización o simplemente emigraron por su cuenta en búsqueda de fortuna y reconocimiento<sup>5</sup>. También desde 1508 a través de una permisión el rey Católico extiende que las mercancías canarias podían exportarse a las Antillas, exigiéndose a la autoridad competente efectuar registros ante personas capacitadas<sup>6</sup>.

En el siglo XVI los principales destinos de los canarios son Santo Domingo y después Cuba, para a partir de ahí se desarrolla un movimiento continuado de comerciantes y de agricultores. La afluencia de isleños a Santo Domingo, a otras islas del Caribe y al resto de las Indias debió llegar a ser de tal proporción que el regidor de Gran Canaria Pedro de Escobar expuso al rey el peligro que ello conllevaba para la seguridad de la isla<sup>7</sup>, por el peligro de que se despoblase. En muchos casos este destino viene motivado por el lugar a donde se dirigen las naves de las expediciones de conquista y, por supuesto, por la travesía que lleven los navíos dedicados al tráfico mercantil. Lo normal es que los barcos que tenían por destino las Indias tocaran en su ruta primero en un puerto de las Antillas para, desde allí, encaminarse a Tierra Firme. En este caso se pueden distinguir tres derroteros diferentes: uno que tenía como puerto de destino inicial Santiago de Cuba, para desde allí tomar rumbo a Nueva España; otro que, una vez llegado a Puerto Rico, se encaminaba a los tres puertos más importantes de la costa norte de Santo Domingo en aquellos momentos: Puerto Plata, Montecristo y Ayaguán, y desde allí a Santiago de Cuba; por último tenemos los navíos que habiendo tocado en Puerto Rico tuercen hacia el sur con arribadas en Cabo de la Vela, Santa Marta y Cartagena de Indias.

El comercio junto con la emigración fue una de las actividades pioneras en las cuales los isleños se vieron involucrados dadas las facilidades que a comienzos del siglo se le dieron y luego a partir de los registros asentados ante el juez establecido en la ciudad de Las Palmas desde 1566. Fue en este siglo donde alcanzó cotas importantes, pues desde las islas Canarias se abastecía a los nuevos territorios de productos con gran demanda como el vino. De la red comercial establecida en la zona del Caribe fue Cuba quien actuó como punto de recepción de los productos canarios y de reexportación, pues a través de La Habana mantenía una intensa actividad comercial con Nueva España, mientras que desde Santiago de Cuba había una

<sup>3</sup> MARRERO (1974), p. 105.

<sup>4</sup> PERAZA DE AYALA (1977), p. 28. En la Real Cédula de 1511 sólo se exige que se escriba el nombre de la persona que quisiera pasar a Indias, sin examen ni información.

<sup>5</sup> HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (2008), pp. 137-172.

<sup>6</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 36.

<sup>7</sup> PERAZA DE AYALA (1977). Esta queja dio como resultado que no saliese ningún vecino de la Isla para quedarse en Indias.

relación directa con Cartagena. También desde La Habana se estableció una red comercial con Yucatán, mediante la cual tanto los productos indígenas como los artículos importados de Canarias iban y venían en todas las direcciones<sup>8</sup>.

Este comercio que se mantiene con las Indias, y especialmente con las islas del Caribe y en concreto con Cuba, tuvo una doble vertiente, desde el momento en que la necesidad se impone por la complementariedad de las economías canaria y antillana, una legal más ligada al sistema del monopolio y otra por el cauce abierto del contrabando, que se convirtió en una vía expedita para comerciar desde Gran Canaria con Cuba. De todas maneras el comercio practicado entre ambas islas fue siempre bastante más amplio de lo que marcaban los cauces legales. El principal producto de exportación desde Gran Canaria a la isla caribeña fue el vino, seguido en menor proporción por el vinagre, el aguardiente y la brea, mientras que el producto más demandado desde la isla canaria fueron los cueros.

#### EL COMIENZO DE LA ACTIVIDAD

El abastecimiento fue el origen de las licencias que se libraron en la isla, a pesar de la rigidez del monopolio, para proveer a las islas antillanas<sup>9</sup>, de tal manera que los comerciantes castellanos fueron autorizados a cargar en Canarias cualquier tipo de mercancía no prohibida<sup>10</sup>. A ello se unía el hecho de las expediciones y flotas que tocaban en la isla, antes de atravesar el Atlántico, para avituallarse y tomar refresco, lo mismo que para rehacer la hueste y llevar pobladores y conquistadores, por ello no es nada extraño que muchos de los se enrolaron en estas naves arribaran a Cuba desde los primeros momentos de la colonización. Entre estas expediciones está la de Nicolás de Ovando, que pasó por el puerto de Gran Canaria en 1502, donde embarcaron personajes y materiales colonizadores, a la vez que se cargaron esquejes de caña de azúcar para introducir en La Española. En estos primeros años Ovando se preocupó del conocimiento que se tenía sobre la isla caribeña, posiblemente con algunos de los canarios que le acompañaron en dicho viaje, pues tal como se recoge en una carta dirigida por el rey Católico al colonizador, fechada en Valladolid en 14 de agosto de 1509, se interesa por el conocimiento de aquella isla y así hace alusión a ella en los siguientes términos «En lo que dezis que embiareis a la isla de Cuba a Tomás y a Sancho Camacho, su hermano, que se habían ido allá secretamente...»<sup>11</sup>. Posteriormente también hay referencia del paso por Canarias del explorador y navegante Sebastián de Ocampo, quien llegó a La Española en el segundo viaje de Colón después de haber hecho escala en la isla de Gran Canaria. Este marino fue el primero que circunnavegaría la isla de Cuba en 1506<sup>12</sup>.

Sin embargo, no será sino a partir de la fundación de La Habana por Velázquez, cuando los contactos entre Cuba y Canarias se intensifiquen, en especial por la necesidad de pobladores que desde el archipiélago eran necesarios para el poblamiento, especialmente varones, lo que provoca la queja de las autoridades isleñas ante el temor de dejar despoblada la isla canaria. De este modo el puerto de las Isletas, en Las Palmas, se convertirá, no solo para las relaciones con Cuba sino para todo lo relacionado con las Indias, en un lugar de operaciones y de embarque, tanto de hombres y de mercancías para el mantenimiento de los barcos, así como lugar para enrolarse tripulantes, comerciantes y emigrantes. Junto a ello comenzó el desarrollo de una actividad comercial que aunque sea el prolegómeno de lo que acontecerá en

<sup>8</sup> SUÁREZ FERNÁNDEZ (1984), p. 218.

<sup>9</sup> AZNAR VALLEJO (1983), p. 315.

<sup>10</sup> PERAZA DE AYALA (1977), p. 21.

<sup>11</sup> CHACÓN Y CALVO (1929), pp. 18-20.

<sup>12</sup> MIRA CEBALLOS (1996), pp. 199-205.

la segunda mitad del siglo es vital para ambas orillas. Hasta 1566, fecha de la creación del juez de registros en la isla, el tráfico fue importante, pero será a partir de dicha fecha cuando las operaciones de emigración y las mercantiles se intensifiquen, con el envío de frutos de la tierra y artículos de abastecimiento a los puertos cubanos, tanto al de Santiago como al de La Habana. Coincidente con ello es la disposición de 1561 en que el rey Felipe II ordena que la bahía se convierta en puerto de La Habana, a donde habían de dirigirse todas las naves de Indias para protegerse de asaltos de corsarios y piratas, cada vez más frecuentes y agresivos, en especial en la zona del Caribe<sup>13</sup>.

A partir de esa fecha La Habana se convierte para Canarias y para Gran Canaria en el primero de los destinos antillanos para todos aquellos navíos que salen de la isla, pues al obligarse el paso de las flotas por la capital de Cuba, no solo a la ida, sino fundamentalmente a la vuelta, momento en se pertrechaban y avituallaban en su puerto principal, su situación se hace privilegiada<sup>14</sup>. Esta coyuntura le confiere la conversión de un lugar preeminente en el tráfico y por lo tanto la presencia en su solar de comerciantes, funcionarios y gentes del común que demandan productos y servicio. A la importancia del puerto de La Habana dentro de la isla de Cuba hay que añadir el de Santiago, ampliándose así la actividad comercial, pues mientras que el puerto norteño se orientó al comercio exterior el del sur se especializó en el comercio caribeño<sup>15</sup>, demandando ambos productos canarios para luego reexpedir a otros lugares indianos.

El movimiento por tanto de estas relaciones hay que situarlo con intensidad a partir de la citada fecha, tal como reflejan los protocolos notariales de Gran Canaria, pues el tráfico aumento de manera específica a partir de la década de los sesenta situando su destino en la isla Cuba, sin coger ninguna travesía previa, aunque si se amplía el circuito a partir de los puertos cubanos, especialmente en el derrotero que tenían su punto final en los puertos de Nueva España.

#### EL APOGEO DEL TRÁFICO

El comienzo de una mayor intensificación se inaugura en 1562, un año después de que la Corona obligara a los navíos de la flota a recalar en el puerto de La Habana. En febrero de ese año, gozando todavía la isla de Gran Canaria de libertad comercial, solo controlado por los registros que se hacían ante escribano, un portugués, maestre de un navío de 40 toneladas, tonelaje permitido a las islas<sup>16</sup>, lo fleta dos socios, un zapatero vecino de Gran Canaria y a su compañero, para que a bordo puedan cargar hasta 20 toneladas de mercaderías, tano de vino como de otras cosas, para llevar derechamente a Santiago de Cuba, donde le entregaría la carga<sup>17</sup>.

A partir de aquí el tráfico se va a mantener hasta final de siglo, dividiéndose el destino entre La Habana y Santiago, con alguna otra escala en Bayamo, aunque con una mayor presencia de barcos con dirección al primer puerto. A partir de 1569 dicho lugar acapara la atención de los isleños, no solo por su interés en colocar allí sus productos sino también por la presencia de algunas de las autoridades cubanas en Gran Canaria que se avituallan de productos para el abastecimiento de la capital de Cuba. Justamente sabemos que con anterioridad a 1569 el maestre Juan de Narea, canario, como señor de su navío, junto con el

<sup>13</sup> ARTILES (2017), p. 156.

<sup>14</sup> PARRY (1970), p. 108 y PÉREZ HERREROS (1992), p. 120.

<sup>15</sup> PÉREZ HERREROS (1992), p. 121

<sup>16</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 109.

<sup>17</sup> A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n° 781, f. 58 r. Por cada tonelada les cobraría de flete 14 ducados.

escribano cubano Bartolomé de Morales, apoyaron a un tercero, de oficio de cantero y vecino de Gran Canaria, para que pudiera pasar a La Habana como mercader, y como tal le entregaron en confianza hasta un total de 10 pipas y 325 peruleras de vino<sup>18</sup>.

Los dos puertos citados son el destino de las naves que se fletan o pertrechan en la isla, pues mientras unas naves vienen fletadas desde los puertos andaluces y en Gran Canaria se acaban de pertrechar con gentes y vituallas, otras se fletan en el puerto canario, aunque cuando hay falta de naves los organizadores dan poder para que se vaya a buscar la embarcación a otra parte para cargarla en el puerto de las Isletas, en Las Palmas, así en 1582 el vecino Juan de Sagasta, daba poder a dos vecinos de Sevilla y a otros de Cádiz, para que tanto en una ciudad como en otra, pudieran fletar un navío, con cabida para poder llevar entre 200 o 250 pipas de vino, y traerlo a Gran Canaria para llevarlo bien a Cartagena como a La Habana, y poder incorporarse a la flota que se estaba esperando en la isla por San Juan de junio<sup>19</sup>.

El destino solía ser directo, tanto a La Habana como a Santiago, aunque en ocasiones los recorridos eran más largos y solo se tocaba en la isla de Cuba para hacer parte de la descarga, como para hacer aguada, así en 1571 se pone como condición en un contrato que dicha operación debía de hacerse en la isla y no en otra parte.

En total los puertos de Santiago y La Habana recibieron desde la isla de Gran Canaria un total de 40 navíos, incluyéndose entre ellos algunas naos, una barca, una fragata y un galeón. La Habana acaparó la mayor atención con un total de 25 embarcaciones mientras que Santiago recibió la visita de 15, junto con Bayamo que también recibió algunos de los navíos que salieron de la isla canaria, entre ellos uno en 1580 que aportó a aquel puerto cuyo maestre era Juan Zamorano<sup>20</sup>. A estas cifras hay que añadir 10 barcos que no indican puerto sino solo la isla de Cuba como destino

Estas naves antes de llegar a Cuba describen distintas rutas, antes y después de tocar la isla. En unas ocasiones el destino es solo Cuba con escala en los puertos de Santiago y La Habana<sup>21</sup>; después de la isla antillana los barcos toman distintas travesías, así unos se dirigen a Campeche y Nueva España, otros toman como primer puerto San Juan de Puerto Rico, para desde allí tocar en Puerto Plata, Montecristi o Agagrana, en la isla de Santo Domingo, a la banda norte, y de allí al puerto de Santiago de Cuba para dirigirse a la costa de Tierra Firme a los puertos de Cabo de la Vela, Santa Marta Cartagena<sup>22</sup>; también los hay que una vez que descargan en San Cristóbal de la Habana reciben mercancías para llevar a Honduras<sup>23</sup>. En otros casos Cuba es el siguiente destino después de la nave haber tocado en el puerto de Cartagena.

En otras ocasiones cuando las naves lleva su destino directo a Nueva España, en concreto al puerto de San Juan de Ulúa, el fletador, en este caso un vecino de Gran Canaria de origen flamenco, Anrique Vanquisel, impone al maestre del navío que el aguada debe hacerse en la isla de Cuba y no en otra parte, lugar donde el mercader puede descargar aquella parte de la mercancía que quisiese<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 810, f. 55 r. El cantero Manuel Pérez, declara que una vez que llegase a La Habana entregaría la mercancía a sus legítimos propietarios, pues así lo reconoce en la escritura.

<sup>19</sup> A.H.P.L.P., Bernardino de Rosales, n° 887, f. 105 v. Las Palmas, 28 de febrero de 1582. Los vecinos de Sevilla a quienes se da poder eran Antonio de Pesquera y Francisco Sáez, y los de Cádiz Francisco de Santi, Jerónimo de Valenzuela y Jorge Álvarez.

<sup>20</sup> A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n° 795, f. 256 r.

<sup>21</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 776, f. 513 r.

<sup>22</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 824, f. 40 r. y 127 v.

<sup>23</sup> A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n° 860, f. 78 v. En 1572 un vecino declara haberle entregado a un mercader vecino, en La Habana, una cama de red con un traveso de Holanda labrada, dos cojinicos labrados y 3 libras de hilo portugués delgado y blanco, para que todo lo llevase a Honduras a vender y allí lo beneficiase.

<sup>24</sup> A.H.P.L.P., Luis Felipe, n° 854, f. 335 v.

Las naves, tal como hemos indicado, podían adquirirse en la propia isla o fuera de ella, lo mismo sucede con la tripulación, por ello hallamos que en tales travesías pilotos y maestros que eran contratados en el puerto de la isla entre personal experto, conocedor del mar de Caribe.

## LAS MERCANCÍAS

Las mercancías permitidas para remitir a Cuba así como al resto de las Indias tenían que ser productos de la tierra, aun cuando se enviaron por la vía de Canarias muchos artículos de los prohibidos. En la segunda mitad del siglo XVI el vino producido en Gran Canaria, así como en las otras islas, se convirtió en el principal producto de exportación, constituyendo según algún autor casi la única mercancía que se enviaba<sup>25</sup>. El vino por tanto era el producto con mayor demanda tanto para proveer a las tripulaciones y a las flotas como para abastecer a la población. El vino era llevado por los pobladores como parte de su equipaje o en partidas más interesantes por los comerciantes.

Los caldos se registran en los documentos notariales de muchas maneras y en distintas capacidades, unas veces se nos habla de cargas de vino<sup>26</sup>, entendiéndose como tal todo el aforo del navío, mientras que en otras ocasiones se nos remite a toneladas, igual a dos pipas, pipas, equivalente a 13 barriles, y a otros tipos de recipientes tasados como arrobas, botijas, peruleras, cuartos y tercios.

Las cantidades de vino exportadas a Cuba son elocuentes, de tal modo mientras que unos casos los mercaderes o los propios emigrantes llevan alguna cantidad, uno o dos pipas, para su despacho y aprovechamiento, en otras ocasiones los barcos lleva toda la carga en vino. En total según nuestros datos se enviaron a la isla caribeña en la segunda mitad del siglo XVI y especialmente después de la década de 1560 que es cuando se intensifican los envíos un total de 1.341 pipas de vino, 2.296 peruleras, 10 botas y 1 tercio, de los cuales un porcentaje importante casi la mitad del total, el 42, 8%, tenía por destino la ciudad de La Habana, y el resto se repartían entre Santiago y la propia isla de Cuba, suponiendo que una parte de esa carga tendrían por destino La Habana.

Junto al vino otros artículos necesarios para comerciar o para abastecer eran también objeto de atención por los comerciantes entre ellos los cordobanes, pues existía una tradición importante en Gran Canaria con respecto al trabajo de los cueros de cabra<sup>27</sup>, que eran remitidos con cierta frecuencia, así en 1562 se envían ciertas docenas en una caja<sup>28</sup>, así como otros objetos fabricados con cuero, calzado por ejemplo, y valdreses<sup>29</sup>. La brea también fue objeto apreciado, lo mismo que otros productos como vinagre, 61 botijas se exportan en 1569, bizcocho, harina, jabón, cera, pasas e higos, e incluso azúcar, almendras y conservas. A estos productos le acompañaban en ocasiones, a bordo de los barcos vestidos<sup>30</sup> y camas de red.

<sup>25</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 179.

<sup>26</sup> En octubre de 1562 un piloto, vecino de Santiago de Cuba, se concierta con un maestre de navío para ir por piloto hasta el puerto de Santiago de Cuba, y continuar luego hacia Campeche y Nueva España, cargado de vino. A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n° 768, f. 379 v.

<sup>27</sup> LOBO CABRERA (1994), pp. 195-215.

<sup>28</sup> A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n° 781, f. 113 r.

<sup>29</sup> En 1586 se envían con destino a La Habana tres docenas.

<sup>30</sup> En 1587 un vecino de San Cristóbal de La Habana reconoce llevar a su cargo a La Habana, la mercancía que le había entregado un mercader sevillano consistente en : una caja de vestidos con un vestido entero de rajeta salmonada con sus pasamanos verdes, un vestido negro de un herrezuelo de paño negro y un calzón de terciopelo rucio, y una ropilla de gorbarán y un jubón de Holanda y mangas de tafetán, un sombrero, dos pares de medias y otras cosas según constaba en el conocimiento de embarque, para entregar en La Habana al escribano del registro. A.H.P.L.P., Luis de Loreto, f 344 r.

## LOS MERCADERES Y SUS AGENTES

Las personas que negocian y trafican con productos desde Gran Canaria a Cuba son muy variadas, así encontramos implicadas tanto a vecinos como autoridades y oficiales de ambas islas. Lo normal es que quien se dedique a estos menesteres fueran personas relacionadas directamente con el comercio como los mercaderes, pero estos no es óbice para que figuren controlando y enviando productos otros oficiales.

Lo normal es que estas personas realicen la actividad en solitario, comprando y viajando con la mercancía, venderla en el lugar de destino, retornar con productos apreciados en los mercados peninsulares y con el beneficio regresar a Gran Canaria. Sin embargo también hallamos como distintas personas, por lo normal dos, se asocian constituyendo sociedad o bien trabajando a través de encomiendas que reciben de terceras personas.

En todo este trasiego del comercio encontramos a personas que tanto pertenecen a la tripulación de las naves, como pequeños agricultores y artesanos, así como representantes de la administración y del clero. Junto a ellos están los mercaderes y negociantes, tanto los dedicados a la actividad mercantil como los que realizan transacciones similares. Estas operaciones estaban solo permitidas a los naturales del reino hasta 1562, fecha en que se establece que pueden cargar incluso los extranjeros

[...] que uvieren bibido en estos reynos o en las dichas yslas con mugeres naturales dellos o de las dichas yslas....e lo mesmo hazemos a los estrangeros que estuvieren en las dichas yndias po tiempo de diez años siendo casados...<sup>31</sup>.

De acuerdo con esta norma nos encontramos involucrados en la actividad comercial entre la isla canaria y la antillana a todo tipo de personas, tanto residentes en Canarias como en Cuba, y de distintas profesiones. Entre ellos los propios miembros de la tripulación, especialmente los capitanes y maestros de las embarcaciones, seguidos por artesanos, miembros de la administración y del común, junto con personas residentes tanto en La Habana como en Santiago de Cuba, algunos con cargos de importancia en la administración de la isla, que tanto figuran invirtiendo su capital en el comercio como ejerciendo sus funciones como consignatarios de las mercancías remitidas desde Canarias.

Las fórmulas más típicas para llevar adelante el negocio eran las típicas en otros tipos de comercios, así como más habituales tenemos la encomienda y la compañía, distinguiéndose ambas porque en el primer tipo la operación la hace una persona de manera individual mientras en la sociedad participan varias personas como socios, quienes se reparten las tareas,

Las personas encargadas de hacer los negocios en el primer caso se hacen cargo de la mercancía bien sea suya o la reciban en encomienda para venderla en los puertos de destino y su beneficio volverlo a invertir en productos demandados en España, todo mediante una comisión que oscilaba en torno al 6% del beneficio recibido.

No obstante la fórmula más habitual y más segura era la compañía, formada por dos o más personas, que dividían gastos, trabajo y beneficio. La casuística en este caso puede variar, pues así mientras que en unos casos los socios se registran para ir a Cuba y realizar allí sus negocios con los frutos y especialmente con el vino que llevan a bordo, en otros se reparten las tareas viajando uno de los compañeros a Cuba y quedándose el otro en Canarias, intercambiando e invirtiendo los beneficios obtenidos en ambas orillas.

---

<sup>31</sup> Archivo Municipal de La Laguna, R-VII-4.

En el primer caso tenemos la sociedad formada por el zapatero y vecino Lope Gutiérrez, y Rodrigo Díaz, su compañero, quienes fletan en 1562 en el puerto de las Isletas el navío a un portugués, vecino de Faro, para llevar a bordo hasta 20 toneladas de mercancías, entendiéndose por esto vino y otras cosas, para llevar a Santiago de Cuba a vender<sup>32</sup>.

En el otro modelo tenemos el concierto otorgado en 1569 en Las Palmas, donde dos vecinos de Gran Canaria, uno de ellos regidor, Andrea de Argiroffo, de origen italiano, forman compañía por un periodo de seis años para la negociación de vinos y otras cosas entre Gran Canaria y Cuba. Uno se compromete a viajar en la primera flota hasta el puerto de La Habana, desde donde le enviaría al regidor 400 ducados, consignados en Sevilla a un mercader, para que dicha cantidad la enviase a la isla donde el italiano debía poner en la sociedad otros 400 ducados, para emplear todo en vino y en las demás cosas contenidas en una memoria, que enviaría a La Habana, donde vendería todo y lo beneficiaría al mejor provecho, y lo obtenido lo enviaría a Gran Canaria, donde su socio volvería a emplear lo obtenido y lo remitiría a Indias, guardando siempre la misma orden. Al final del tiempo concertado repartirían los beneficios de todas las operaciones por mitad, sacando cada uno previamente el capital invertido<sup>33</sup>.

En cuanto a las personas avecindadas en la isla del Caribe e interesadas por los productos isleños encontramos a aquellos que vienen a Canarias a realizar los negocios, así como aquellos otros que residiendo en Cuba envían encomiendas para que inviertan sus capitales en vinos. Por último encontramos a algunas autoridades cubanas que actúan como consignatarias de los envíos de vinos y otras cosas que se le remiten desde Gran Canaria con el fin de beneficiarlo e invertir su provecho en cueros y otras cosas. En el primer de los casos tenemos al vecino y regidor de Cuba Pedro de Quesada que se presenta ante escribano como señor y maestro de un navío para llevarlo con carga para Cuba y Nueva España<sup>34</sup>, así como Juan de Rojas y Jerónimo de Avellaneda, vecinos de La Habana. Caso diferente es el de Juan Cabrera Betancor, vecino de La Habana, quien había entregado al vecino de Gran Canaria, Nicolao de Franquiz, 100 ducados para que los invirtiera en vino y se los enviase en el primer navío que pudiese, y así le compró cinco pipas de vino que cargaría a bordo de un navío que parte del puerto de las Isletas en 1589<sup>35</sup>. Como consignatarios en varias de las operaciones que se hacen en la isla tenemos a Antón Recio, depositario general de Cuba y vecino de La Habana y a Francisco de Escalona, maestro mayor de la fortaleza de La Habana. El primero, en 1571<sup>36</sup> figura como receptor de ciertas mercaderías con el fin de venderlas y su valor remitirlo a Sevilla a un consignatario del propietario, y en 1575 recibe poder de un vecino que había enviado 15 pipas de vino a Santiago de Cuba, para que cobrara cualquier mercadería que se le debiese así cueros de vaca, oro y cualquier otra cosa<sup>37</sup>. Francisco de Escalona también es receptor de los beneficios obtenidos de 300 reales que le entregaron en nombre del catalán, vecino de Las Palmas, Juan Codina<sup>38</sup>.

## EMIGRANTES

La emigración canaria hacia el Nuevo Mundo ha sido una constante a lo largo de la historia. Se sabe de las características de la misma, de su contribución a la conquista y al

<sup>32</sup> A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n° 781, f. 58 r.

<sup>33</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n° 827, f. 381 r.

<sup>34</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 775, f. 736 v.

<sup>35</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n° 846, f.r. Las Palmas, 18 de febrero de 1589.

<sup>36</sup> A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n° 822, f. 134 r.

<sup>37</sup> A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n° 786, f.r.

<sup>38</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n° 845. Poder otorgado por Juan Codina, en Las Palmas, el 28 de julio de 1588.



poblamiento, de la posible dirección, pero no se ha podido cuantificar el número total de emigrantes que partieron del archipiélago, a lo largo del Antiguo Régimen, - rumbo al Nuevo Mundo, salvo algunas cifras dadas para el siglo XVI, cuestionadas por algunos autores<sup>39</sup>-. Además, el archipiélago canario fue elegido como zona providencial por muchas personas para realizar el viaje transoceánico, escapando así al control de la Casa de la Contratación de Sevilla, dada la libertad que existía por parte de la Corona para que se pudiera comercial con las Indias libremente, mediante los periodos de concesión de la permisión. En el caso de la emigración pasó exactamente lo mismo, hasta que se impone la presencia del juez de registros de Indias en 1566. A partir de esa fecha era necesaria la licencia, concedida bien por la Casa o por el Rey, aunque con respecto a Canarias da la sensación de que no existía una rigurosidad manifiesta a lo largo del periodo, pues en determinados momentos había cierta permisividad, por el propio deseo oficial de que el flujo migratorio, aunque selectivo, fuese continuo para amparar así el proceso de colonización de las islas antillanas.

Las islas del Caribe, aunque en principio no son las que reciben mayor número de emigrantes, colocándose por detrás de Tierra Firme y Nueva España, posteriormente se van convirtiendo en el lugar preferido por los isleños, especialmente Santo Domingo y Cuba. La elección de estas islas, al margen de su economía y situación parecida a Canarias por ser islas, viene motivada en parte por ser lugar de escala de las flotas que se dirigen al continente, y especialmente Cuba por encontrarse en el punto final antes del regreso de las naves a España. En la primera mitad del siglo XVI encontramos como nueve personas que embarcan en los puertos de Gran Canaria<sup>40</sup> eligen esta isla como lugar de destino, pero es a partir de 1560 cuando la isla posee mayor capacidad de atracción para los isleños<sup>41</sup>, de tal modo que recibe como segundo aporte migratoria en el periodo de 1585-1645 a los naturales de las Islas Canarias<sup>42</sup>.

En el caso que nos ocupa, la segunda mitad del siglo, fue el periodo en que mayor número de personas eligieron la isla de Cuba como nuevo lugar de residencia, aunque muchos de ellos no decidieron fijar allí su destino de manera permanente, así en 1593 un vecino reconoce haber dejado en poder de otro emigrante, natural de Gran Canaria, todo el aderezo de una tienda de zapatero para que trabajase el tiempo que estuviese en La Habana y al regresar lo vendiese y su producto junto con otros bienes lo emplease y lo trajese invertido con destino a Sevilla, y así vendió todo con el fin de regresar de nuevo a la isla, aunque murió viniendo de regreso a España<sup>43</sup>.

El conjunto de las personas que llevan por destino Cuba procuran pasar como mercaderes o como miembros de la tripulación para así evitar tener que solicitar la licencia, que es lo que hace en 1569 el cantero Manuel Báez, quien reconoce que el maestro del navío en el que viajaba así como el escribano, vecino de Cuba, por hacerle buena obra para poder encaminarle a su destino y poder pasar como mercader le dieron en confianza una cantidad de peruleras y pipas de vino<sup>44</sup>. Otros pasan figurando en el registro como escribanos de la nave<sup>45</sup>, marineros e incluso como grumetes, tal como encontramos en la inclusión del rol de una embarcación a dos esclavos negros<sup>46</sup>; en este caso recibe licencia para poder llevarlos a consecuencia del déficit de tripulaciones en la isla. En otras ocasiones el maestro, en este caso vecino de San Cristóbal de

<sup>39</sup> BORGES (1979), pp. 23-60.

<sup>40</sup> LOBO CABRERA (1991), p. 321.

<sup>41</sup> LOBO CABRERA (2001), pp. 63-86.

<sup>42</sup> FUENTE GARCÍA y ROMERO ESTÉBANEZ (1990), pp. 68-82.

<sup>43</sup> A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n° 904, f. 29 r.

<sup>44</sup> A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n° 810, f. 55 r. Las Palmas, 23 de marzo de 1569.

<sup>45</sup> El vecino de Telde Jusepe Hernández va como escribano en la nao "Nuestra Señora de la Consolación", cuyo maestro es Francisco Pérez de Vera, de viaje a La Habana, a pesar de haber formado compañía con su cuñado, en donde ha invertido su capital en la compra de 29 pipas de vino. A.H.P.L.P., Juan de Vega, n° 3.119, f. 205 v.

<sup>46</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 841, f. 690 r.

La Habana, llevar en su nao a un sevillano, al cual se compromete a enrolarlo con «cualquier título» para poder pasarlo y llevarlo a La Habana, con el cargo de que le pague 20 ducados<sup>47</sup>.

Otros van como artesanos, sastres, zapateros, calafates, etc., los cuales van solos con cajas de matalotajes y vestidos, aunque en alguno ocasión se declara el embarque de seis pasajeros sin hacienda en febrero de 1591, tal como lo declara el vecino de Cádiz y señor de navío Alonso Hernández, quien sale de la isla con licencia del juzgado de Indias, con destino a Santiago de Cuba y a La Habana con frutos de la tierra, entregados por dos vecinos, que le habían fletado el navío. Entre las condiciones figura que no llevara hacienda de nadie a bordo, salvo lo concertado, y seis pasajeros sin hacienda con matalotaje<sup>48</sup>. En algún caso si el emigrante es casado hace constar ante el juez que va con licencia real y con su mujer y un niño, más su matalotaje y ropas de su vestir en una caja con ciertas mercaderías hasta un cuarto de tonelada<sup>49</sup>.

En relación a su origen en su mayoría son naturales o vecinos de Gran Canaria, aunque dada la facilidad con que se podía emigrar desde el archipiélago, hay personas de otra naturaleza que aprovechan su estancia en los puertos isleños para enrolarse como miembros de la tripulación o simplemente para emigrar, así encontramos a algunos andaluces, vecinos de Sevilla, Cádiz y Gibraltar, y castellanos, junto con otros pasajeros de origen italiano de apellidos Franquiz y Azuaje.

El hecho de que personas no vecinas de la isla la utilicen como vía de escape para pasar al otro lado del Atlántico y en especial a Cuba, se debe por un lado a que no siempre los barcos surtos en Gran Canaria esperaban la llegaba de la flota, saliendo en fechas distintas a las programadas, en segundo lugar a la facilidad para poder emigrar con la complacencia del juez del juzgado de Indias, a los que se les acusa de corrupción, y especialmente al menor costo de los pasajes<sup>50</sup>, así Francisco de Coral, natural de Toledo, se obligaba pagar al maestre del navío 8 ducados castellanos<sup>51</sup> por 16 que le era deudor del flete de su persona por llevarle a La Habana<sup>52</sup>. En efecto en el último tercio del siglo XVI los precios del traslado desde Canarias a Indias tendieron a descender, en correspondencia a la creciente oferta para el tráfico directo, fuera del régimen de flotas.

## EL RETORNO

En contrapartida a la actividad realizada a través de las exportaciones que salen de Gran Canaria con destino a Cuba, llegaban a la isla, unas veces de manera directa saltándose los controles y otras a través de Sevilla, distintos artículos demandados por la propia sociedad isleña y por los mercaderes que esperaban su llegaba para desviarlos a otros puertos europeos.

A pesar de las escasez de noticias, ya comentado en su momento por el profesor Morales Padrón<sup>53</sup>, es cierto, tal como demuestran los documentos notariales, que por distintas vías hicieron llegar «[...] a sus familiares, de modo regular o intermitente, productos americanos, bien para su propio uso y consumo o para ayudarlos con la venta de los mismos...<sup>54</sup>».

<sup>47</sup> A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n° 872, f. 321 v. Las Palmas, 2 de julio de 1587.

<sup>48</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 848, f. 91 r. Las Palmas, 13 de febrero de 1591.

<sup>49</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 845.

<sup>50</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (1992), p. 21.

<sup>51</sup> El hecho de que se haga esta distinción se debe a que el ducado tenían curso diferente, bien fuera en Castilla o en Canarias, así mientras que allí valía 375 maravedís en las islas cotizaba a 528 maravedís.

<sup>52</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n° 848, f. 157 r.

<sup>53</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 239. Así nos dice “Parece como si en el siglo XVI nada, o muy poco llegase a Canarias procedente de América.”

<sup>54</sup> CIORANESCU (1977-1979), tomo I, pp. 60-61.

Los isleños, tanto los que emigran como los que pasan como mercaderes o miembros de la tripulación de los navíos que tenían por destino a la isla antillana, prefirieron determinados productos frente a otros, quizá por su mayor demanda y su mejor comercialización. Las compañías, los poderes y las órdenes recibidas por los encomenderos y agentes residentes en los puertos de La Habana y Santiago, solían recibir órdenes para que los productos que llevaban los empleasen en determinados artículos.

En términos generales lo que se pide suelen ser cosas genéricas tales como oro, plata, perlas, cochinilla, piedras preciosas, azúcar, guayacán, zarzaparrilla y otras mercaderías. Algunos de estos artículos tenían un fin alimenticio y medicinal como la zarzaparrilla y el guayacán, los cuales tenían gran aceptación en la época por su uso y remedio contra la sífilis y la gota, así como purgantes y depuradores de la sangre, así un canario solicitaba testimonio de una partida registrada por él en La Habana de 23 quintales<sup>55</sup>. El guayacán era utilizado igualmente como medicamento pues se empleaba para frenar los dolores estomacales, y por tal motivo interesó a los isleños.

En otras ocasiones se especifica y se concreta lo que se quiere a cambio de los productos canarios, así se da orden de que a cambio del vino se envíen pesos de oro<sup>56</sup> o marcos de plata<sup>57</sup>, pues los metales significaron para los canarios uno de los productos más atractivos, de tal modo que se piden por cualquier transacción, por ello en algunas ocasiones se especifica claramente que el valor obtenido por la venta de los vinos se registre en plata.

Sin embargo, en el caso de Cuba y de otras islas de las Antillas, el artículo que más llamaba la atención era el cuero. Cantidades de este artículo se obtuvieron gracias a las transacciones realizadas con el vino y con los otros productos exportados desde Gran Canaria, pues su demanda favoreció el curtido y tratamiento en la isla, para luego reexportarlos hacia los puertos peninsulares y europeos.

Los cueros eran encargados directamente por los mercaderes a sus socios o personas que recibían sus encomiendas por la buena venta que tenían tanto en la isla como en el exterior. En general se señala que desean cueros vacunos al pelo, aunque hay quien los prefiera de toro, y ya enjutos y salados. En la segunda mitad del siglo XVI recibieron los isleños, bien vía directa o indirecta, al menos hasta 3.000 unidades de cuero, en cantidades sueltas, así en 1587 el prior de la catedral de Canarias reconoce haber enviado a Cuba 79 pipas de vino de cuyo beneficio se habían comprado 1.378 cueros, con el objeto de enviarlos a vender a Vizcaya<sup>58</sup>. En otra ocasión en una compañía formada en La Habana entre un sastre y un mercader, parte del capital lo emplean en 500 cueros para que vía Sevilla llegasen a Gran Canaria<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> A.H.P.L.P., Teodoro Calderín, n° 900, f. 301 r. En 1589 un vecino apodera a otro de viaje a Indias, para que dé testimonio de la partida de zarzaparrilla que había cargado, y pida copia al escribano de La Habana Gaspar Pérez de Barroto

<sup>56</sup> A.H.P.L.P., Teodoro Calderín, n° 900, f. 75 v. En 1593 se reclaman mediante poder 100 pesos de a 8 reales que se pagaron a un tercero ante Gaspar Pérez Barroto, escribano de La Habana.

<sup>57</sup> A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n° 784, f. 211 r. En 1576 Juan Pérez, herrero, da poder a un vecino de Huelva, para que cobre de Simón de Valdés, vecino de Sevilla, 21 marcos y 1,5 onzas de plata ensayada de Nueva España, que Pedro González, cantero, vecino residente en La Habana le envió consignados a Valdés. En 1579 el deán y canónigo de la catedral de Canarias, daba poder para que distintas personas pudieran recibir 101 marcos de plata que vinieron de Indias de lo procedido de 24 pipas de vino que cargó en la isla para La Habana. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n° 778, f. 671 r.

<sup>58</sup> A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n° 891, f. 354 r.

<sup>59</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n° 849, f. 224 r.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARTILES, J. (2017). *La Habana de Velázquez*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*. La Laguna.
- BORGES, A. (1977). «Las primeras migraciones a Indias desde las islas orientales (Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria)». En *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón.
- CHACÓN Y CALVO, J.M. (1929). *El documento y la reconstrucción histórica*. La Habana.
- CIORANESCU, A. (1977-1979). *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803*. Santa Cruz de Tenerife.
- FUENTE GARCÍA, A. y ROMERO ESTÉBANEZ, L. (1990). «La inmigración en la Habana, 1585-1645: un estudio de sus áreas de procedencia». En *Rábida*, nº 2, pp. 68-82.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1998). *Canarias: La migración*. Tenerife.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (2008). «La emigración canaria a América a través de la historia». En *Cuadernos Americanos*, nº 126, pp. 137-172.
- HERREROS, P. (1992). *América Latina y el colonialismo europeo, siglos XVI-XVIII*. Madrid, p. 120.
- LOBO CABRERA, M. (1991). «Gran Canaria y la emigración a Indias en el XVI (1500-1565), a través de los protocolos notariales». En EIRAS ROEL, A. (ed.) (1991). *La emigración española a ultramar, 1492-1914*. Madrid.
- LOBO CABRERA, M. (1994). «Los cordobanes canarios y su exportación a Indias». En *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón, tomo I, pp. 195-215.
- LOBO CABRERA, M. (2001). «La emigración a Indias desde Gran Canaria (1566-1598)». En *Imigração e emigração nas ilhas*. Região Autónoma da Madeira, Funchal, pp. 63-86.
- LOBO CABRERA, M. (2017). «Canarias y los viajes del descubrimiento». En *IV Congreso Internacional Conmemorativo del Descubrimiento de América «Visiones y perspectivas en el 525 aniversario»*. Universidad de Huelva.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1992). *La migración canaria: 1500-1980*. Colombes.
- MARRERO, L. (1974). *Cuba: economía y sociedad*. Madrid: Editorial Playor.
- MIRA CEBALLOS, E. (1996). «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la Isla de Cuba (1506)». En *Revista de Indias*, nº 206, pp. 199-205.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla.
- PARRY, J.H. (1970). *El imperio español de ultramar*. Madrid, p. 108.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Universidad de Sevilla.
- PÉREZ HERREROS, P. (1992). *América Latina y el colonialismo europeo, siglos XVI-XVIII*. Madrid.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1984). *América en el siglo XVII. Evolución de los reinos indios*. Madrid.