

# SEVILLA, GRAN CANARIA Y LAS INDIAS EN EL SIGLO XVI

## SEVILLE, GRAN CANARIA AND THE WEST INDIES IN THE 16TH CENTURY

*Manuel Lobo Cabrera\**

### RESUMEN

Las relaciones entre estos tres puntos geográficos se fueron sucediendo a lo largo del siglo XV, para luego afianzarse y desarrollarse a lo largo del siglo. Desde fines del siglo XVI, en época de Enrique III de Castilla, Sevilla fue el punto desde el cual se organizaron distintas razias al archipiélago canario, con la capturas de cientos de esclavos que fueron subastados en pública almoneda en el mercado hispalense. En el siglo XV fue también la ciudad del Betis escenario de diversos asuntos que tenían que ver con las islas, entre ellos el hecho de que fueran unos señores andaluces, residentes en Sevilla, los que a la postre se hicieran señores de Canarias.

En el último tercio de la centuria fue también Sevilla escenario de los preparativos que tuvieron por objeto la conquista de Gran Canaria, con recluta de huete y compra de armas y mantenimientos. A la conclusión de la empresa militar los contactos, tanto humanos como mercantiles, entre la ciudad andaluza y la isla de Gran Canaria fueron continuos, pues la necesidad de la ínsula hizo imprescindible acudir a aquel mercado en busca de los elementos necesarios para la creciente población. También desde Sevilla llegaron los primeros mercaderes y banqueros que invirtieron sus capitales en la incipiente industria azucarera.

A pocos años de concluirse la conquista, consolidados ya los lazos entre la isla y la ciudad hispalense, la isla es testigo presencial de la flota descubridora que lleva al mando Cristóbal Colón. Abierto el camino en este primer viaje, Canarias y Gran Canaria en particular, por la primera de las islas realengas en ser conquistadas, se convertirá en un punto intermedio crucial de las relaciones sevillanas con las Indias recién descubiertas.

**PALABRAS CLAVE:** Sevilla, Islas Canarias, América, emigración, comercio.

### ABSTRACT

The relations among these three geographical points succeed during the 15th developed through the century. From the end of the 16th was the starting point of organized raids to the Canarian Archipelago, capturing hundreds of slaves that were auctioned in public sale in the Sevillian market. During the 15th scenery of different matters than had something to do with the Islands, among them the fact that there were Andalusian nobles, residents in Seville, the ones that later on were made Lords of the Islands.

In the last third of the century was also Seville the scenery of the preliminaries for the conquest of Gran Canaria, with the recruitment of host and the purchase of arms and maintenance. At the end of the military campaign, the contacts, humans and commercials, between the Andalusian city and the island of Gran Canaria were constant, because of the necessity of the island of supplying in that market due to the growing population. From Seville as well arrived the first merchants and bankers that inverted their capital in the early sugar industry.

Few years before the end of the conquest, strengthened the links between the island and Seville, Gran Canaria is eyewitness of the discovery fleet led by Christopher Columbus. Once opened the route in this first trip, the Canary Islands and Gran Canaria in particular, by being the first of the crown of Castile islands to be conquered, will become a decisive halfway point in the relationships between Seville and the just discovered West Indies.

**KEYWORDS:** Seville, Canary Islands, America, emigration, commerce.

Las relaciones entre estos tres puntos geográficos se fueron sucediendo en el tiempo hasta que se afianzan definitivamente, jugando una importancia más que destacada a lo largo del siglo XVI.

---

\*Dpto. de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Calle Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España; Teléfono: +34928451714; Correo electrónico: mlobo@dch.ulpgc.es

Los primeros contactos, como es lógico, se dieron entre Sevilla y Gran Canaria, para incorporar más tarde al mundo recién descubierto. Desde fines del siglo XIV, en época de Enrique III de Castilla, Sevilla fue el punto desde el cual se organizaron distintas razias al archipiélago canario, con la captura de cientos de esclavos que fueron subastados en pública almoneda en el mercado hispalense.<sup>1</sup> A lo largo del siglo XV fue también la ciudad del Betis escenario de diversos asuntos tocantes a las islas, entre ellos el hecho de que fueron unos señores andaluces, vecinos de Sevilla, los que a la postre se hicieron señores de Canarias.

En el último tercio del siglo XV, entre 1478 y 1483, fue también la ciudad del Betis escenario de los acuerdos y preparativos que tenían por objeto la conquista de Gran Canaria, con recluta de hueste y compra de armas y mantenimientos, así como implicándose el propio concejo sevillano en el costo de parte de los mismos. Las armas de Juan Rejón, Pedro de Algaba y Pedro de Vera, fueron concertadas en la ciudad hispalense, aún cuando algunas de las mismas zarparan de otros puntos de la costa de Andalucía. Soldados y capitanes sevillanos participaron en la conquista, quedándose muchos de ellos en la isla como repobladores. Asimismo Sevilla fue también escenario de la llegada y permanencia en su solar de muchos indígenas grancanarios, entre ellos el propio Fernando Guanarteme,<sup>2</sup> y lugar de tránsito y comercio de otros artículos canarios como la orchilla y la sangre de drago.

A la conclusión de la empresa militar los contactos, tanto institucionales como humanos y mercantiles, entre la ciudad andaluza y Gran Canaria fueron continuos, pues las necesidades de la nueva población hicieron imprescindible el acudir a aquel mercado en busca de elementos necesarios para sus sustento. También desde Sevilla llegaron los primeros marineros, mercaderes y banqueros que unieron Gran Canaria con la península a la par que invertían sus capitales en la incipiente industria azucarera, y permitía que su producción se distribuyera a partir de los puertos andaluces de Cádiz y Sevilla.

A pocos años de concluirse la conquista de la isla, y siendo aún la única isla realenga bajo el gobierno de Castilla, consolidados los lazos con la península y con Andalucía, es también testigo presencial de la llegada a sus aguas de la flota descubridora que lleva al mando Cristóbal Colón. Abierto el camino en este primer viaje Canarias y Gran Canaria en particular, la isla se convertirá en un punto intermedio y crucial de las relaciones sevillanas con las indias recién descubiertas.

A partir de ese momento, dichos puntos geográficos quedaron indisolublemente unidos, de tal manera que los contactos, las relaciones y los negocios se incrementarán con la presencia de sevillanos que llegan al puerto de las Isletas y por ende a la ciudad de Las Palmas, para utilizar esta posición como punto de partida, bien como emigrantes, que se enganchan en las distintas flotas y expediciones que pasan por la isla, como para hacer negocios a través de encomiendas y compañías, a la vez que Sevilla se convertirá en el lugar donde recalaban los envíos de los emigrantes que partían de Canarias.

#### FUENTES

La información que nos va a permitir profundizar en estos aspectos son los protocolos notariales. En ellos vamos a encontrar escrituras de todo tipo que nos van a informar del devenir de las conexiones entre ambas orillas atlánticas, siendo Gran Canaria el punto medio de las mismas. Cada documento da idea de asuntos diferentes, y entre los tipos de escrituras encontramos como más frecuentes: poderes, obligaciones, constitución de compañías, fletamentos, declaraciones, ventas e incluso algunos testamentos otorgados por andaluces, que temiéndose de lo incierto y de lo largo del viaje otorgan su última voluntad en la ciudad de Las Palmas antes de partir.

Los poderes son abundantes, e importantes aquellos que son de carácter especial; por ellos sabemos del paso de navíos a Indias, de la muerte de muchos isleños y sevillanos que pasaron al otro lado del Atlántico como simples pasajeros o como integrantes de las huestes de conquista, y de sus bienes, tanto en metálico como en tierras, hacienda y otras cosas que son remitidas a sus parientes residentes en Gran Canaria y reclamados por estos mediante poderes otorgados a vecinos de Sevilla para cobrarlos de las autoridades indianas o de la Casa de la Contratación. Igualmente hallamos poderes concedidos para solicitar licencias de embarque con las cuales

poder viajar a Indias legalmente. También informan de la remisión de mercancías y frutos de la tierra, pues en fechas posteriores a la salida de los navíos se dan poderes para cobrar el producto y el beneficio generado por los artículos enviados, así como también son útiles para conocer el mercado del transporte en Indias, pues Gran Canaria sirvió como lugar idóneo para la realización de operaciones de este tipo o desde donde se enviaban navíos a Indias para su venta allí. La financiación y el crédito también están presentes en estos poderes, otorgados por personas tanto vecindadas en Gran Canaria como en Sevilla.

Por último dentro de este tipo de escrituras nos encontramos con la sustitución de poderes. Muchos de ellos son otorgados en Sevilla y se encuentran insertos en los protocolos canarios, pues el apoderado al llegar a Gran Canaria lo traspasa a otra persona con el mismo fin con el que fue otorgado.

Las obligaciones también abundan, y hallamos como más frecuentes aquellas referidas a reconocimientos de deuda, así como a otro tipo de contratos, entre ellos el concierto. Está la simple obligación de pago, por la cual normalmente una persona se compromete a pagar cierta cantidad de dinero, por cuanto lo ha recibido bien para comprar o pertrechar un navío o bien para pagar su pasaje, situándose siempre el lugar de pago o en las Indias o en Sevilla.

Luego están aquellas obligaciones que hacen miembros de la tripulación en sus acuerdos con los capitanes y maestros de navíos. En estos casos, pilotos, calafates, escribanos, carpinteros, médicos, marineros, grumetes y pajes se comprometen a ir en las naves hasta el punto de destino solamente o en viaje de ida y vuelta, cuyo último destino sería Sevilla, por cierto precio que cobrarían totalmente en el puerto indiano, o en dos plazos: una parte en Indias y otra en la ciudad del Betis.

Otras veces las obligaciones hacen alusión al pago de mercancías recibidas en Gran Canaria para navegarlas a Indias. Estas y otras obligaciones están relacionadas directamente con el comercio, desde el momento en que una persona se obliga a vender distintos artículos en el Nuevo Mundo al mejor precio y su costo y beneficio emplearlos en productos americanos a remitir a Sevilla.

Las ventas, aunque no muy abundantes, tienen que ver con el traspaso de parte o de embarcaciones enteras. Otro tipo de ventas nos da cuenta de la necesidad que tienen algunas personas de poner en circulación sus bienes, tanto para pagar el pasaje como para sustentarse al no tener otro medio. También algunos vecinos que determinan ir a Indias “para allí dar orden a su vida” venden los bienes que tienen para con su dinero comprar ropas y vestidos, más mercancías para vender en Indias y negociarlas y con su producto sacar algún beneficio para situarse en la nueva tierra. Por la venta de mercancías, sabemos como en el puerto de las Isletas algunos mercaderes se desprenden de parte de la misma que habían comprado en Sevilla o en Gran Canaria para pasar a Indias y la traspasan a algunos oficiales que llevan aquel destino.

Sin embargo, a pesar de la importancia de los documentos reseñados, son los fletamentos las escrituras más destacadas para el análisis del comercio que se realiza entre las tres plazas señaladas. En dichas escrituras el naviero o socio si lo hay, son los principales protagonistas, de tal manera que todas las estipulaciones del fletamento quedan suscritas por ellos. En representación de la nave actúa el maestre o capitán de la misma que es quien contrata sus servicios. El origen de los mismos es variado pero destacan los andaluces, entre ellos los sevillanos, los isleños y los portugueses. De los fletadores se da a conocer su origen y vecindad, así como su profesión. Muchos de estos cargadores, son los llamados mercaderes de Indias, que a la vez que cargan, viajan con sus mercancías, siendo en algunos casos pasajeros o emigrantes que llevan en su compañía, vino, harina, herramientas de su oficio y matalotaje.

La mayoría de las naves vienen despachadas de Sevilla y surgen en el puerto de las Isletas, que coincide con el lugar de aguada, escala, carga y descarga, donde las naves se fletan mediante dos modalidades: o al través o por toneladas. Este último tipo es el más común en tanto que se recibe carga de varios mercaderes o cargadores hasta completar la totalidad del aforo. El tipo de carga más generalizado a lo largo del siglo XVI es el vino, envasado en pipas. Para la entrega de las mercancías en la escritura se especifica el plazo de que dispone el cargador para la entrega de las mismas, aunque lo más común era entre 8 y 25 días, en los cuales el maestre solicitaba licencia del juez de registro, a partir de 1566, y dar las fianzas necesarias.

Cargada la nave la misma debía tomar la derrota hasta el puerto de destino en las Indias, indicándose si había varios puntos de apoyo antes de llegar al puerto final de la descarga. En algunos ejemplos se incluyen rutas amplias que iniciado el periplo en Sevilla y después de hacer escala en Gran Canaria, las naves se dirigen a la costa de África y luego después de hacer descarga en varios puertos indianos se dirigen al punto final del viaje, desde donde retornan a Sevilla. En los puertos del Nuevo Mundo, bien los que se utilizan como escala como de destino último se van haciendo negocios con la mercancía entregándose la misma a los factores radicados en ellos o al mercader que viaje con ella, a los cuales se les cobra el flete estipulado.

En los fletes que se hacen a los pasajeros hay ciertas diferencias, tanto económicas como de condiciones. En unos se paga el mismo por desplazarlos desde Gran Canaria a Indias, bajo promesa del maestro de darles mantenimientos durante la travesía; en otras si el fletador es una persona de cierto prestigio las condiciones varían.

Relacionados con los fletamentos están los conocimientos de embarque, en los cuales el maestro o capitán de la nave reconoce haber recibido la carga a bordo, debajo de verga, a la vez que identifica la mercancía y los recipientes en que va, con el compromiso de llevarla a Indias y ponerla descargada en el puerto de destino donde la entregará a la persona consignada en la escritura.

Sin embargo, dado que los contactos entre estos tres puntos geográficos están basados especialmente en el comercio, las escrituras de mayor interés tienen que ver con los contratos de constitución de compañías. En Las Palmas, sede capital de Gran Canaria, se crean sociedades de este tipo o se amplían aquellas constituidas en la ciudad del Betis. Existen las compañías llamadas familiares, formadas por padres, hijos o hermanos, que dan mayor seguridad y mejores ganancias, en viajes tan largos y peligrosos, y luego tenemos las particulares llamadas de “cargazón”, asociaciones realizadas con un solo objetivo: realizar el envío a un lugar determinado de las Indias de distintas mercancías, y una vez concluido el objetivo perseguido se da por extinguida la sociedad, con el reparto consiguiente de gastos y beneficios; otras, por el contrario, se constituyen para operar durante algunos años.

Estas compañías mercantiles junto con los fletamentos son las que asumen todo el peso e información del comercio. En las mismas cada socio cumple una función específica y participa de manera diferente, tal como señalara Martínez Gijón.<sup>3</sup> Todos los tipos aparecen recogidos en los protocolos, aún cuando prevalezca un tipo sobre otro, especialmente en donde uno de los socios aporta capital y otro trabajo, ocupando este último un lugar importante, pues como decía T. de Mercado lo esencial no era el capital “sino el ingenio e industria con que se negocia”.<sup>4</sup>

Relacionados también con las compañías figuran los factores, hombres de confianza de los socios, que comparecen ante los escribanos públicos para otorgar escrituras de recibo y carga de mercancías, para venderlas y beneficiarla en las Indias de acuerdo con las disposiciones y órdenes de sus señores.

También cumplen funciones similares a los factores, aún cuando su régimen laboral y su relación con las compañías es completamente diferente, los encomenderos. Los mismos reciben encomiendas de mercaderes y de otras personas para que les negocien mercancías y productos de la tierra, y a cambio les retornen los beneficios mediante el pago de una comisión. Estos personajes, que a la vez que negocian sus artículos hacen lo propio con los de otros, suelen ser mercaderes, pasajeros e incluso miembros de la tripulación, que a la vez que realizan el viaje hacen encomiendas a cumplir en Indias e incluso en Sevilla.<sup>5</sup> Por este trabajo los encomenderos llevaban un porcentaje que solía ser del 6% para los negocios realizados en Indias y el 3% para los ejecutados en Sevilla.

En otras ocasiones el encomendero, después de especificar las mercancías que recibe y el valor de las mismas, señala que percibirá por su trabajo “lo que se suele llevar por semejantes mercaderías”.

Si el encomendero es un comerciante, suele indicar qué hará con las mercancías recibidas lo mismo que con la suya propia, empleando el producto de la venta en cosas propias de Indias como oro ensayado, plata y otras mercancías que pondría en el registro para traerlas en el tornaviaje, a riesgo de quien las ha de recibir, hasta Sevilla, donde se emplearía la hacienda, salvo orden contraria, en lo mismo que hiciera con su dinero: paños, aceite y lo mejor que le pareciere para vender en Gran Canaria.<sup>6</sup>

Para el objeto de este trabajo resultan de interés las declaraciones que hacen algunos socios de compañías quienes al llegar a la isla testifican ante escribano la ejecución de compañías en la ciudad de Sevilla y de los gastos realizados en las mismas, tanto en cargazones de vinos como en los preparativos de las mismas, para poner los caldos a bordo de los navíos, lo mismo que los pagos realizados en conceptos de impuestos, más otros costos derivados del almacenazgo hasta tanto se habilitaran embarcaciones para recibir la carga. El interés de estos datos está en relación al capital invertido y a los gastos, así como a los posibles beneficios a obtener.

Los testamentos, documentos no muy abundantes para el objeto de este trabajo, son de interés para conocer las relaciones que se mantienen con el continente americano, tanto desde el punto de vista de la emigración como del comercio. En ellos se suele indicar la causa del viaje y el porqué se otorga el testamento “por ser el viaje peligroso de tanta mar y distancia”, a la vez que se ofrece información sobre las peripecias para realizar el viaje, y si el mismo se ha iniciado en Sevilla o en Gran Canaria, y hacia dónde se dirigen, al tiempo que nos describen lo que llevan a bordo, mercancías y alimentos, y nos informan de su situación económica y de sus tratos. Aquellas personas que otorgan en Gran Canaria su última voluntad y que han mantenido trato con las Indias a lo largo de su vida también lo reflejan informando de su negocios y envíos.

Las declaraciones son de interés porque a través de ellas se da cuenta de los créditos que se traen de Sevilla a Gran Canaria para comprar mercancías o para aprestar navíos con destino a Indias.

Las licencias de pasajeros para el Nuevo Mundo figuran citadas en los protocolos de manera indirecta en muchas ocasiones. Es sabido que las mismas eran concedidas por la Casa de la Contratación de Sevilla, previa presentación de la documentación exigida en aquellos momentos: garantías sobre las costumbres y solidez cristiana de los emigrantes; los isleños y vecinos de la isla de Gran Canaria intentan conseguirlas mediante acuerdos con otras personas que se encargan de gestionarlas en Sevilla, en un plazo no superior a un año; en algunos casos se solicita para una sola persona y en otros para pasar a Indias con su familia al completo, más criados y esclavos. También se registran documentos en donde se hace alusión a personas que han pasado a Indias sin licencia, poniéndose de relieve que, a pesar del control burocrático y aduanero, la emigración clandestina que partía de la isla desde época temprana fue muy frecuente.

En definitiva todos los tipos documentales reseñados ofrecen información variada y rica en aspectos tales que nos demuestran la estrechez de las relaciones entre Sevilla, Gran Canaria y las Indias en el llamado siglo de la conquista, y aunque los documentos nos informen sobre aspectos múltiples e interesantes para el conocimiento de estos contactos y de sus relaciones, no obstante dado lo amplio de la información nos vamos a constreñir a dos aspectos: la emigración y el comercio.

## EMIGRACIÓN

Las palabras de López de Gomara “por ser las Islas Canarias camino para las Indias”,<sup>7</sup> son una realidad fuera de toda duda, pues desde Gran Canaria muchos pobladores y conquistadores cogieron dicho camino. En las distintas expediciones de conquista que pasaron por Gran Canaria, una vez habían partido de Sevilla, muchos hombres, bien como labradores o como soldados, se enrolaron en las mismas, en especial en la de Diego Hernández de Serpa que llevaba por destino la Nueva Andalucía, como en la de Pedro Menéndez de Avilés, con destino a La Florida, sin contar las de Nicolás de Ovando, Juan de la Cosa, Gonzalo Fernández de Oviedo, Cabeza de Vaca, Pedro de Mendoza y doña Mencía Calderón. Algo similar sucede con las flotas, desde el momento en que se imponen por Felipe II; cada año se recibe aviso en Las Palmas de la llegada de las flotas, tanto la de verano como la de invierno, razón por la cual los vecinos se aprestan para engancharse a las mismas bien como marineros o pasajeros.

Hombres del común, de procedencia diversa y profesiones variadas, junto con sus esclavos y criados, mercancías y equipajes utilizaron los puertos de Gran Canaria, como zona de escala y de partida providencial para realizar sus viajes transoceánicos. Muchos fueron con licencia que habían comprado en Sevilla o habían mandado a buscar, pero otros muchos tomaron la isla como base para escapar así al control de la Casa de la Contratación. Saber el número total de

emigrantes que partieron de Gran Canaria como pasajeros, como cargadores y mercaderes de Indias y como marineros, es difícil, porque no toda la emigración era igual y también porque al ser un hecho cotidiano no se veía tan trascendente, salvo en el caso de despoblación, como en 1574 en que a petición de la isla por voz del regidor Pedro de Escobar, ante la alarma de que Gran Canaria se estaba quedando sin habitantes, el rey prohíbe la salida de aquellos isleños que pensaban pasar a Indias con intención de quedarse.<sup>8</sup> Por dicha razón la documentación consultada se convierte en fuente útil y casi única para evaluar, aunque sea de manera aproximada el peso específico de la emigración a Indias en el siglo XVI, especialmente cuando comprobamos que mediante el registro de licencias, concedidas por la Casa de la Contratación, una vez exigida la documentación requerida, el porcentaje de Canarias, y de Gran Canaria, en el conjunto de las regiones del solar hispano es mínimo si lo comparamos con el resto.<sup>9</sup> Por esta vía salieron vecinos de las islas, tanto pasajeros como comerciantes y marineros, vascos, catalanes, extranjeros y especialmente andaluces, con un porcentaje alto de sevillanos. Estos obviaron la salida de Sevilla para evitar contratiempos, en especial aquellos que habían tenido problemas con la Inquisición, y los que no podían emigrar por tenerlo prohibido. Este excesivo paso de personas por Canarias hace que el rey, informado por el Consejo de Indias de que muchos de sus súbditos y los portugueses llevaban pasajeros y cargaban mercaderías y otras cosas en Sevilla bajo pretexto de ir a vender a Canarias, y luego aprovechaban su estancia en las islas para pasar a Indias llevando cosas prohibidas sin su licencia, prohíba mediante cédula real:

que ninguna ni algunas personas de qualquier estado y condición que sean puedan tratar ni pasar a las dichas nuestras Yndias si no fueren registradas y despachadas por los nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla...<sup>10</sup>

Se ha afirmado que durante el siglo XVI diez mil canarios pasaron al otro lado del Atlántico, en calidad de conquistadores, pobladores, así como gente para evangelizar y gobernar las nuevas tierras.<sup>11</sup> Esta cifra ha sido cuestionada, al plantearse que no todos los emigrantes eran isleños sino peninsulares y extranjeros que llegaban a Canarias y desde allí continuaban su viaje.

Si la cifra anterior es discutida por exceso, también hay que cuestionar con mayor razón por defecto la apuntada por P. Boyd-Bowman.<sup>12</sup> Este, a través de sus investigaciones estima que entre 1493 y 1559 pasaron a América, vía Canarias, 63 personas, lo que representa un porcentaje del 0,2% en el conjunto de las contribuciones regionales. Número similar o menor se refleja en el catálogo de pasajeros a Indias.<sup>13</sup>

Nosotros, a través de los protocolos, estamos en condiciones de afirmar que la emigración canaria, y en especial la grancanaria, supera con creces las cifras citadas, así entre 1508 y 1565, a través de 177 escrituras, contabilizamos que 211 personas partieron desde la isla, muchos de los cuales murieron en Indias y otros retornaron. De ellos 84 podemos considerar isleños, nacidos en la tierra, y el resto lo conforman peninsulares y algunos extranjeros que utilizaron Las Palmas para pasar al Nuevo Mundo.<sup>14</sup>

En el período que va de 1565 a 1598, fin del reinado de Felipe II, el aporte es bastante superior, no solo por el aumento del tráfico sino por la cantidad de personas que se conciertan con los maestros y capitanes de naos para pasar a Indias. En este periodo mediante el expurgo de 910 escrituras notariales, a pesar de la ocultación de las fuentes y de la desaparición de escribanías completas, más la clandestinidad que reinaba en los pasajes, hemos contabilizado la salida de 2.377 personas, que hay que considerar como mínimos en función de la documentación, pues a tenor de las referencias muchas veces se nos dice que algunos van acompañados de “muchas gente”, sin saber exactamente a cuánto ascienden.<sup>15</sup>

En esta segunda parte del siglo se asiste a algunas irregularidades, pues así mientras hallamos años en que se acumulan bastantes salidas en otros apenas figuran, aunque sí se palpa un goteo permanente, de tal manera que podemos estimar una media de 70 emigrantes por anualidad.

Con los datos obtenidos nos encontramos con un periodo de ascensos y descensos, con algunos baches, originados por deficiencia de las fuentes como por causas muy particulares, que

tienen que ver además con que en la segunda mitad del siglo XVI se produce un período de colonización y poblamiento, que exige mayores recursos humanos para fijar poblaciones.

La inmensa mayoría de los emigrantes son hombres, en su mayoría solos, y es quizá esa fuerte emigración de varones lo que provoca la quejas de las autoridades ante el temor del despoblamiento y dejar la isla sin defensa, por lo cual la respuesta real iba en la línea de obligar a aquellos que tenían sus mujeres en los reinos castellanos a venir a hacer vida con ellas o enviar por las mismas en un plazo de dos años, y de tres para los mercaderes de Indias.<sup>16</sup>

También destaca la juventud, pues gozan de mayor libertad y movilidad dentro de las tierras americanas. Los hay también que deciden irse con su familia al completo, llevando además a parientes de segundo grado, más criados y esclavos. Dentro del conjunto de los emigrantes en este período del siglo hemos contabilizado 84 familias de las cuales 50 son de labradores que van en una expedición con sus mujeres e hijos.<sup>17</sup> En los casos en que conocemos a los miembros de la unidad familiar, es decir 34 familias, encontramos aquellos casos en que solo va el matrimonio,<sup>18</sup> o familias numerosas en que además de los hijos viajan en compañía de sus nueras, yernos, nietos y otros parientes,<sup>19</sup> así en 1582 un estante y residente en la isla se obliga a pagar a un señor de nao 340 ducados por el flete de un camarote y once personas y cosas de sus casas que lleva a Cartagena de Indias.<sup>20</sup>

Las mujeres figuran con un escaso porcentaje en estos viajes, a pesar del prestigio del cual gozaban en las Indias. Mujeres solas van muy pocas, aunque, a veces por licencia real se autoriza el embarque de ocho de ellas desde Gran Canaria, tal como lo testifica un vecino de Las Palmas,<sup>21</sup> por el prestigio y la demanda que había de ellas en Indias, al considerarse a la mujer como un elemento crucial en el poblamiento, pues como afirma A. Borges, de no mediar su paso a Indias la empresa descubridora se hubiera convertido en un “colonaje de explotación”.<sup>22</sup> La mayoría emigran con sus maridos e hijos, o en el séquito de algún funcionario que va a servir al Nuevo Mundo.

Los canarios que emigran son en su mayoría de Gran Canaria, aunque tampoco faltan los de otras islas, como Tenerife y La Palma. En cuanto a las profesiones, contando que la gran masa migratoria estaba formada principalmente por una población de origen popular, en su mayoría labradores, seguidos por los que figuran relacionados con los trabajos del mar, en gran parte de origen andaluz, junto con los cargadores, mercaderes y encomenderos.

Los tripulantes y mercaderes suelen ser emigrantes golondrinas,<sup>23</sup> aunque finalmente muchos de ellos quedan en las tierras americanas, siendo los artesanos los que manifiestan su intención de pasar a Indias de manera definitiva, vendiendo sus bienes y hacienda antes de partir y llevando consigo toda su familia. Son estos los que emigran con la esperanza de montar en Indias sus talleres y tiendas y así prosperar más rápidamente, al conseguir mejores precios para sus productos artesanales.<sup>24</sup>

Los mercaderes, aunque no son muchos los que así lo declaran, sabemos que son bastante más los que se dedicaban a la actividad mercantil, y como tales actuaban formando compañías, llevando su propia mercancía y la de otras personas en encomienda.

Junto con los canarios son los andaluces los que le siguen a la zaga, y en especial los sevillanos.

La mayoría de estos emigrantes van sin licencia, pues de la mayoría no encontramos referencias en el catálogo de pasajeros, cosa obvia y lógica cuando comprobamos que muchos de ellos buscan algún resquicio para pasar a Indias sin ella, al valerse de algunas argucias que hacen saber al juez de registros para que les autorice a embarcar, como la necesidad de tripulación de las naves o el llevar mercancías de otros en su cabeza, para presentarse como mercaderes. En efecto, la propia legislación preveía algunas causas, y daba pistas, lo mismo que en las denuncias que se hacen desde Sevilla, por las cuales se pasaba ilegalmente en función de hacer uso de una plaza de marinero o de soldado, pagar o sobornar a los oficiales y cargos de los navíos, y salir desde Canarias donde el control no era tan efectivo como en Sevilla.<sup>25</sup> Esta casuística la corroboran los propios emigrantes, alguno de ellos en una carta enviada a su hermano para que lo vaya a ver a Potosí señala:

La otra, que, pues mes tan mozo y tiene tan buen aparejo para ver el mundo, nos venga a ver a esta tierra. Que lo puede hacer como irse de Oropesa a Toledo, que no es más

de llegar a Sevilla y allí ya escribo que procure v.s, por Sancho de Esquivel, que yo se lo encargué acá muy mucho, por él aviará a v.m. Y si no, con su oficio le traerán todos cuantos maestros navíos hay en Las Palmas.<sup>26</sup>

En otras ocasiones solicitan licencia al juez, razón quizás por la cual no figuran en el catálogo, o envían, los menos por ella a Sevilla o a la corte, a través de apoderados o parientes, como hace el vecino maese Mateos Masiel, portugués, quien da poder para que le traigan de España una licencia para poder pasar desde Gran Canaria a Indias con su mujer y cuatro personas de su casa, y más otra licencia para llevar un esclavo macho o hembra.<sup>27</sup> Los hay también que consiguen la licencia de manera temporal, bajo fianza, para residir algunos años en Indias o para realizar el viaje, como mercader o miembro de la tripulación, que son autorizados con la obligación de retornar en el primer navío que viniese para España.

Los esclavos negros también forman parte de esta diáspora, pero de manera forzada, pues son llevados como objetos para vender al otro lado del Atlántico. Estos viajan mediante dos sistemas: en grandes envíos de cargazones, vía Cabo Verde o Guinea, preparadas en Lisboa o Sevilla, o al menudeo con el despacho de unidades, correspondiendo el mayor apogeo de ambas modalidades en el reinado de Felipe II.<sup>28</sup>

En cuanto al origen de los 2.377 que parten de Gran Canaria a partir de 1565,<sup>29</sup> fecha en que ya hay juez de Indias en las islas, 853 son isleños y 155 andaluces, a lo que hay que añadir 67 que pasaron con anterioridad a dicha fecha.<sup>30</sup> Representan la máxima proporción dentro de las regiones del solar hispano; en su mayoría son sevillanos, del barrio de Triana, aunque también los hay de la costa onubense. Muchos de estos acuden a Gran Canaria y en ella se enganchan en los navíos como medio para escapar al control de la Casa de la Contratación y para eludir el pago de la licencia, y así debió ser porque de los hallados por nosotros solo el 17,6% figuran consignados en los catálogos; asimismo tenemos aquellos que conocedores de la demanda de tripulaciones en los puertos isleños acuden desde Andalucía para ser contratados en algunas de las huestes o flotas pertrechadas en Sevilla. De estos andaluces el 56,5% proceden de Sevilla, porcentaje que aumenta si a los mismos unimos a los procedentes de Osuna, Marchena y Cantillana. El papel de Sevilla no hace falta resaltarlo, pero hemos de indicar que algunos de los pasajeros que decían proceder de la ciudad del Betis, en realidad son vecinos radicados allí con un origen más lejano como Gonzalo Caro, siciliano, Vicencio Centurión, Paduan Pisanello, natural de Calvi, en Córcega, que va al Perú como factor de Juan Antonio Corzo Vicentelo.<sup>31</sup>

El paso por Canarias de estas personas para enrolarse en los navíos que llevan por destino el Nuevo Mundo, hace que el rey, informado por el Consejo de Indias de que muchos de sus súbditos, incluidos los portugueses llevaban pasajeros y cargaban mercaderías y otras cosas en Sevilla, bajo pretexto de ir a vender a Canarias, y luego aprovechaban su estancia en las islas para pasar a Indias llevando personas y cosas prohibidas sin su licencia, prohíba que se pase a Indias sin registro y despacho de la Casa de la Contratación.<sup>32</sup>

El destino de estas personas es amplio y variado, ocupando casi toda la geografía americana, desde La Florida al Río de la Plata, pasando por Nueva España, las Antillas y el reino del Perú. El mayor volumen de los emigrantes tiene por destino lo que se denomina Tierra Firme, que es a donde se dirige una de las flotas anuales que pasa por Gran Canaria, además de ser el lugar por donde se encaminan hacia el Perú, lo que parece ser el destino último de los localizados, aunque muchos quedan radicados en Colombia, Venezuela, La Margarita y en el istmo. Las razones del porqué de esta predilección pueden estar motivada por la abundancia de perlas y otros artículos de buena acogida en los mercados europeos.

En segundo lugar le sigue en importancia aquellos que se dirigen a Nueva España, a los puertos de Veracruz y San Juan Ulúa, también en función de que hacia aquel virreinato se dirigía una de las flotas, que tenía como primer punto de destino Santiago de Cuba. Además, la propia riqueza de este territorio y lo que se contaba del mismo, lo convierten en uno de los principales focos de la emigración en el siglo XVI, y en particular la canaria.

Le siguen en importancia aquellos que se dirigen al área de las islas del Caribe, en especial hacia Cuba y Santo Domingo, aunque algunos barcos y pasajeros se quedan en Jamaica y Puerto Rico, que es uno de los derroteros que hacen los navíos isleños que van sueltos, fuera de flota. También la elección de estos lugares viene motivada por ser punto de escala y descarga de



mercancías, en especial Santo Domingo, donde sus autoridades solicitan licencia al rey para que algunos isleños se trasladen allí con su familia para poblar la isla.

Finalmente tenemos aquellos emigrantes que declaran llevar por destino las Indias, que conforman un grupo importante.

#### COMERCIO

La situación de Gran Canaria dentro de la ruta que enlazaba a Sevilla con África y América propició casi desde el primer momento la idea de incluirla junto con las islas del archipiélago en el régimen monopolístico de la Casa de la Contratación, proyecto que no prosperó y que dejó a Canarias en lo relativo al comercio, abierta a todas las iniciativas.<sup>33</sup> No obstante en 1508, en una permisión concedida por el rey católico, a favor de las mercancías canarias, se indica en qué condiciones se debía hacer y realizar el tráfico. Por tanto desde esa fecha se exigía por la autoridad real que se efectuaran registros ante personas capacitadas para ello.<sup>34</sup> Además de por su valor estratégico, la necesidad de abastecer a las flotas y a las huestes conquistadoras reportó a Gran Canaria una serie de privilegios que hicieron posible su participación en el monopolio sevillano. Este aspecto se vio ampliado por el comercio y la emigración.

En lo relativo al comercio los estudios inciden que el abastecimiento fue el origen de las licencias logradas por las islas, a pesar de la rigidez del monopolio sevillano.<sup>35</sup> Junto a este motivo de carácter general, se halla otro especial relativo a proveer a la isla de Santo Domingo.<sup>36</sup> La licencia disfrutada por las islas para comerciar directamente con las Indias fue otorgada por un número reducido de años, prorrogados por lo general, y en algún caso suspendido por las quejas sevillanas. Desde bien pronto los comerciantes de la Corona de Castilla fueron autorizados a cargar en Gran Canaria para las Indias cualquier clase de mercancía excepto las prohibidas.<sup>37</sup>

La necesidad de que todo lo que se enviase a Indias fuera mediante registro, para evitar el fraude y la falta de cumplimiento, hace que se realice ante el escribano del puerto, que en el caso de Gran Canaria era ante los escribanos de Las Palmas y de Telde, aunque posteriormente se especificó que fuera el del cabildo.<sup>38</sup> Tanto unos como otros estaban obligados a remitir testimonio del registro en un plazo no superior a seis meses para su comprobación posterior en Sevilla,<sup>39</sup> plazo que varía con el nombramiento de los jueces de registro, quienes estaban obligados a remitir de cuatro en cuatro meses una copia de los registros firmados de su nombre y del escribano, para con ellos pedir cuenta a los maestros cuando volvieran del tornaviaje, de acuerdo con el punto VII de la instrucción dada a los jueces.<sup>40</sup>

El sistema de licencias continuó así durante gran parte del siglo XVI, regulándose la salida de los navíos, y no cambió en el control hasta la creación de la figura de los jueces de registro en la época de Felipe II, dependiente de la Casa sevillana, cuya subordinación va a constituir un prolongado antagonismo.<sup>41</sup> Estos tenían por objeto evitar las irregularidades que concernía al tráfico entre Canarias y las Indias, y hacer cumplir las disposiciones legales. Entre estas estaba el vigilar y prohibir la exportación de mercancías prohibidas y la intervención en el comercio de personas de origen extranjero. Sin embargo, Cioranescu opina que la vigilancia del juez resultó ineficaz, y que si en algo surte efecto, es en sentido contrario, porque estimulaba la evasión, el fraude y el contrabando.<sup>42</sup> No obstante, con ello se fundaba la primera intención seria de organizar el tráfico.

Dicha figura se crea primeramente en La Palma en 1564, pero ante las protestas de Gran Canaria y Tenerife, por cuanto se les obligaba a enviar allí sus navíos a sufrir el registro, se crea la misma figura en las citadas islas en octubre y noviembre de 1566. El primer juez con estas competencias para Gran Canaria fue el licenciado Cristóbal Palomeque de Estrada, extendida además a las naves que saliesen de Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera

De acuerdo con esto podemos decir que cualquier actividad realizada entre Sevilla y las Indias, vía Gran Canaria, queda empuñada si la compramos con la actividad mercantil propiamente dicha. Hasta 1566, fecha de la creación del juez de registros, el tráfico fue importante, pero será a partir de la citada fecha cuando las operaciones mercantiles se intensifiquen. Para ello se utilizaron navíos de poco porte, más ligeros y capaces de esquivar los peligros del mar, razón por la cual la Casa de la Contratación había intentado controlar el tráfico, disponiendo en 1532 la capacidad mínima de los navíos en 80 toneladas, pero entre

1556 y 1561 permitió a las islas el uso de navíos de menor porte.<sup>43</sup> Este tipo de embarcaciones, muchas de origen andaluz, hacían todo tipo de rutas, directas o indirectas, tocando en diferentes puertos —Sevilla, Gran Canaria, África, Indias—, aunque lo normal era tomar como primer puerto uno de las Antillas, para desde allí encaminarse a Tierra Firme y Nueva España.

A bordo de los navíos, comprados, reparados, fabricados y pertrechados en Gran Canaria, iban junto a los pasajeros, tripulantes y emigrantes clandestinos, toda clase de productos, incluidos animales. La documentación oficial estudiada por los investigadores consigna cómo desde los primeros momentos se permitió el envío de pan, vino, harina, bizcocho, quesos y otros mantenimientos.<sup>44</sup>

El envío de estos artículos tenía como único requisito remitir certificaciones a la Casa de la Contratación, el cual se inicia desde 1508; relacionada asimismo con este comercio está la provisión real emitida en 1511, donde se permite a las naves en ruta a La Española proveerse en Gran Canaria.<sup>45</sup> A partir de 1566, en las instrucciones que se dan a los jueces de Canarias, se les ordena que no dejen pasar esclavos, ni oro, ni plata labrada, ni libros prohibidos, sin expresa licencia real.<sup>46</sup> También estaba prohibido llevar paños o lienzos de fuera de las islas. Insistiéndose por parte del Consejo de Indias en que solo se podían navegar frutos de la tierra. No obstante, por las necesidades al otro lado del Atlántico, los reyes en la primera mitad del siglo XVI autorizaron el envío de todos los artículos sin limitación alguna, tal como hace Carlos I en 1525.

En Gran Canaria, sin embargo, a pesar de las prohibiciones, se embarcan desde muy pronto junto a frutos de la tierra, artículos importados y extranjeros. Entre los primeros es el vino el gran protagonista, enviado a Indias tempranamente una vez que la población insular quedaba abastecida, junto con pan, harina, quesos, animales y otros mantenimientos como gofio y pescado. Las ropas extranjeras, a pesar de estar prohibida su exportación, abundan en los envíos, lo mismo que otras mercancías no producidas ni fabricadas en Canarias. Otros productos de la tierra acompañan a los anteriores como el vinagre, conservas, brea y los famosos cordobanes, junto con zapatos y otros artículos de la tierra.

El vino, no obstante, fue el producto de exportación por excelencia, y tanto los canarios, como los andaluces y extranjeros cargan partidas de caldos en la isla con destino al mercado indiano. Su exportación fue tan importante, que se le atribuía la competencia a los caldos peninsulares. Aunque el principal cultivo que se implantó en la isla en el siglo XVI fue la caña de azúcar, que alcanzó índices de exportación que dieron riqueza y esplendor a Gran Canaria, el viñedo alcanzó pronto su andadura como cultivo para abastecer a la población, y a medida que decaían las plantaciones azucareras se ampliaban las tierras dedicadas a vides de tal manera que el propio cabildo plantea la necesidad de plantar viñas, acordando para ello cierta ordenanza, con el objeto de obtener provecho y utilidad para Gran Canaria,<sup>47</sup> hasta tal punto que en torno a 1564 ya se informa a la Corona que los vecinos se han deshecho de las cañas y han plantado sus tierras de viñas, de tal guisa que en unos seis años se cogen en la isla más de 6.000 botas de vino.<sup>48</sup> Todo parece indicar que es a partir de 1542 cuando se establece que los vinos canarios se puedan enviar a Indias según una disposición de Carlos I otorgada a la isla de Tenerife.<sup>49</sup> Será a partir de dicha fecha, y especialmente a partir de 1566 cuando el vino pasa a convertirse casi en el principal producto de exportación hacía las Indias, al ser demandado desde aquella orilla del Atlántico cada vez con mayor intensidad. Aunque las primeras noticias que dan los protocolos sobre la exportación de vinos al Nuevo Mundo se dan en 1534 será a partir de 1560 cuando las remesas aumenten sin cesar, así entre 1560 y 1569 se cargan en Gran Canaria con destino a Indias 3.484 pipas de vinos, unos 1.672.437 litros, que se reduce en la siguiente década a 1.565 pipas, para aumentar en la de 1580 a 2.293 pipas; en conjunto durante todo el período fueron remitidas al Nuevo Mundo, según las escrituras notariales, 7.904 pipas de vino, esto es 3.794.116 litros, cuya mayor demanda es la de Tierra Firme, seguida por las Anillas y Nueva España.<sup>50</sup>

Esta actividad comercial y la abundancia de las exportaciones vinícolas convierte a Gran Canaria en plaza idónea para la constitución de compañías, donde intervienen mercaderes y personas de origen diverso. Este comercio, como cualquier otro, se mantenía gracias a los hombres, autores materiales de la actividad mercantil. Estos actuaban tanto en solitario como en compañía de socios y factores en distintos puertos para poner en circulación tanto el vino como

otros artículos en los mercados indianos, donde los vendían, invertían lo obtenido en mercancías propias de aquel continente y luego las reexpedían a Sevilla, en su compañía o consignadas a factores andaluces, radicados en Cádiz y Sevilla.

Los negocios americanos atraen capitales y gentes de todo tipo. Entre ellos estaban los propios pasajeros, los miembros de la tripulación, mercaderes y negociantes de todo tipo, entre ellos los cargadores. Estos solían realizar un solo acto comercial o varios; viajaba con la mercancía, la negociaba y retornaba de nuevo a Gran Canaria, previo paso por Sevilla; muchos solían ser mercaderes, vecinos de las islas o andaluces.

Los encomenderos solían ser tanto mercaderes como pasajeros, que a la vez que actúan por cuenta propia reciben encomiendas de segundas personas, percibiendo por ello una ganancia. La utilización del encomendero era habitual que la hicieran aquellos negociantes que no poseían una elevada actividad mercantil como para permitirse tener factores. Algunos de estos reciben encomiendas de personajes sevillanos como el racionero de Sevilla Pedro Bello, que remite ciertas peruleras de vino, de Francisco Nieto, vecino de Sevilla 10 pipas y de Luis Magan 5 pipas.<sup>51</sup>

Por último tenemos a aquellos mercaderes y negociantes que actúan en el comercio con Indias integrándose en una compañía o sociedad.

Las compañías constituidas para comerciar con las Indias, vía Gran Canaria, no difieren en absoluto de las realizadas en otras partes del territorio peninsular. Las más usuales, las de más envergadura y las más importantes son aquellas en donde intervienen tres, mercaderes o negociantes, para repartirse las funciones en Gran Canaria, en Indias y en Sevilla, en donde cada uno invierte capitales, tanto en mercancías como en transporte, y trabajo. El que se queda en Las Palmas es el encargado de comprar la mercancía, por lo general vino, seleccionando los mejores; el que reside en Indias viaja primero con la mercancía y remite desde allá su producto a Sevilla y el que vive en la plaza andaluza es el encargado de invertir el capital más el beneficio en artículos de buena acogida en Gran Canaria, para en ella volver a iniciar el periplo. Concluida la sociedad al cabo de los años la dan por liquidada con reparto de capitales y ganancias.

En cuanto al carácter de los socios, a pesar de las disposiciones establecidas de que los mismos no podían ser oficiales públicos, al estarles prohibido contratar por la incompatibilidad existente entre la función pública y el comercio, hallamos inmersos en ellas, en lo relativo a los socios canarios a regidores, almojarifes y depositarios generales. También se legisló durante algún tiempo que únicamente solo podían traficar aquellas personas que residiesen en Canarias, por lo cual los andaluces buscaron sus intermediarios, hasta que se permite que puedan comerciar todos los naturales del reino.

Estas sociedades mercantiles no se sustentaban solo en el capital, sino que vienen a ser combinaciones de capital y trabajo, pues no siempre los socios iban a medias en la aportación de capital, sino que en uno de los casos uno aportaba dinero y otro trabajo, pues como señalara T. de Mercado "... y si oro es, según dicen, lo que oro vale, oro pone quien su solicitud, sudor e industria mete, pues oro vale...". Con estos dos ingredientes, capital y trabajo, hemos hallado hasta cuatro variantes en la manera de asociarse los mercaderes y negociantes.

En este tipo de sociedades es en donde es frecuente que se encuentren involucrados los mercaderes andaluces, tales como Pedro Álvarez Ariscado, los Jorge, Diego Jerez de Évora o el jurado sevillano Francisco de Molina. Junto a ellos figuran isleños, conocidos mercaderes del ámbito local, con cargos en la administración y dedicados al trato mercantil.

Los Jorge están considerados como el consorcio más poderoso del comercio americano durante el reinado de Felipe II, y su compañía puede considerarse como la más importante.<sup>52</sup> En Gran Canaria actuaron mediante agentes e intervinieron y usaron esta plaza para sus negocios con África y con las Indias, de hecho a su quiebra debían a varios acreedores de Canarias 500.000 maravedís.<sup>53</sup> Tanto en las compañías realizadas para Nueva España como para otras partes, sus navíos tocaban en Gran Canaria a cargar vinos. En 1567 durante el período de la cuarta compañía que los Jorge habían celebrado con Andrés de Loya y con Juan de Heredia, vuelven a cargar vinos en Canarias. En esta ocasión el vino iba registrado a nombre de Bernardo de Loya, vecino de Sevilla, en la colación de Santiago el viejo,<sup>54</sup> pero el mismo aclara en otra

escritura que 30 pipas de vino eran de Gonzalo y Gaspar Jorge y de Juan de Heredia, por la compañía realizada entre ellos.<sup>55</sup>

Pedro Álvarez de Ariscado es otro poderosos mercader sevillano que trabaja con factores y agentes isleños para que le compren vino y se le registren a Nueva España, Tierra Firme y Honduras. Las conexiones de este hombre con Gran Canaria fueron frecuentes, hasta el punto que se convierte en uno de los consignatarios sevillanos más nombrado por los canarios en sus escrituras. En una compañía realizada en Sevilla con el piloto Bernardo Rodríguez, morador en Triana, Sevilla, actúa en Gran Canaria por su comisión Luis de Quesada Castillo, hombre asiduo en los tratos con Indias. Actúa como agente de Ariscado por poder y con el mismo compra mercancías de vinos para despachar en cantidad de 945.711 maravedís.<sup>56</sup>

El mercader y vecino de Sevilla Diego Jerez de Évora, también realizó negocios y compañías para negociar con las Indias. Su relación con Gran Canaria la detectamos en 1562, en donde figura como consignatario del oro, plata, perla, cueros y otras cosas que remiten los canarios residentes en Indias,<sup>57</sup> y como apoderado de los cargadores isleños. En 1565 Jerez para enviar mercancías a Indias, en una compañía de cargazón, realiza un fletamento en Sevilla, por el cual el navío debía cargar mercancías en Gran Canaria. En la isla su hombre de confianza era Francisco de Campos, quien carga en su nombre y en el de sus aseguradores 64 pipas y 22 peruleras de vino, 23 peruleras de vinagre y otras mercancías como harina y miel.<sup>58</sup>

Quizá una de las compañías de mayor envergadura tanto por la personalidad de los socios como por el capital invertido es la formada por Hernán Vázquez de México y Gaspar Melchor, ambos sevillanos, con Alonso Venegas, regidor y depositario general de Gran Canaria. Vázquez era un conocido mercader indiano, comerciaba activamente en lencería, vino y otros artículos, además de en la trata negrera. De él se dice: “Es uno de los rarísimos mercaderes conocidos, que una vez hundido, logra ponerse a flote, pero también es cierto que era si no el primero de los principales cargadores del comercio indiano”.<sup>59</sup>

Sus múltiples negocios y actividades le llevan a participar en el comercio canario, pues era cosa conocida que los mercaderes de Sevilla solían asociarse y tener factores en Canarias para adquirir vinos y ropas a precios inferiores y sin abono de derechos. Se asocia con Alonso Venegas, hombre dinámico tanto en relación al comercio como en la ocupación de cargos, pues participó tanto en el comercio con Indias, como en la trata y mantuvo contratos comerciales con Sevilla y Flandes. En 1562 junto con Hernán Vázquez y con el sevillano Gaspar Melchor contratan y concierta compañía por tres años donde entraría con una tercera parte, para Nueva España. Durante este tiempo Melchor residiría en Méjico, Vázquez en Sevilla y Venegas en Las Palmas, para en la isla de Gran Canaria y en las otras islas comarcanas hacer los empleos y cargazones necesarias, y hacer cada uno según lo capitulado y concertado.<sup>60</sup>

De similar envergadura es la compañía formada por Jerónimo Avellaneda y el almojarife de Gran Canaria Antonio de Campos, donde el primero actúa en unión de los andaluces Hernando de la Fuente Velluga, vecino de Cádiz, y Alonso Pérez de la Fuente, vecino de Sevilla. Esta es la llamada compañía de cargazón para un solo viaje, en la cual se invierten 4.000 ducados, repartidos al 50% para comprar vinos y enviar a Indias.<sup>61</sup>

## BIBLIOGRAFÍA

- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*. La Laguna, p. 315.
- BORGES, A. (1961). "La mujer-pobladora en los orígenes americanos" en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, p. 410.
- BORGES, A. (1977). "Las primeras migraciones a Indias desde las islas Orientales (Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria)" en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, T. I, pp. 23-60.
- BOYD-BOWMAN, P. (1964-1968). *Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI, 2 Tomos [Tomo I: 1493-1519, Bogotá- Colombia; Tomo II: 1520-1539, México]*.
- BOYD-BOWMAN, P. (1967). "La procedencia de los españoles de América" en *Historia Mexicana*, vol. XVII, 65. México, pp. 37-71
- CIORANESCU, A. (1977). *Historia de Santa Cruz de Tenerife. II. 1494-1803*. Santa Cruz de Tenerife, p. 44.
- BERMÚDEZ PLATA, C. (1940-1942) (Dir.). *Catálogo de pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, 7 vols. Sevilla.
- "Emigración andaluza a las Indias durante el siglo XVI" [Cuadro pormenorizado de las contribuciones regionales al poblamiento americano] en SOLANO, F. de (1983). *América y la España del siglo XVI*, Madrid, T. II, p. 43.
- FRANCO SILVA, A. (1979). *La esclavitud en Sevilla y su tierra*. Sevilla.
- LOBO CABRERA, M. (1985). "Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria". *Revista de India*, 175. Madrid, pp. 27-50.
- LOBO CABRERA, M. (1991). "Gran Canaria y la emigración a Indias en el siglo XVI (1500-1565) a través de los protocolos notariales" en EIRAS ROEL, A. (Coord.). *La emigración española a Ultramar 1492-1914*. Madrid, pp. 317-332.
- LOBO CABRERA, M. (1993). *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1997). "Emigración andaluza a Indias vía Gran Canaria" en *Homenaje a Celso Martín de Guzmán (1946-1994)*. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 201-213.
- LOBO CABRERA, M. (2001). "La emigración desde Gran Canaria a Indias en la segunda mitad del siglo XVI" en *Imigração e emigração nas Ilhas*. Funchal, pp. 63-86.
- LOBO CABRERA, M. (2012). *La conquista de Gran Canaria, 1478-1483*, Las Palmas de Gran Canaria.
- LOCKHART, J. (1982). *El mundo hispanoamericano 1532-1560*. México, p. 131.
- LORENZO SANZ, E. (1977). "Esplendor y quiebra de la sociedad mercantil más poderosa del comercio indiano de mediados del siglo XVI" en *Revista de Indias*, 147-148. Madrid, pp. 23-50.
- LORENZO SANZ, E. (1979). *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, T. I, p. 363.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J. (1979). *La compañía mercantil de Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*. Sevilla.
- MERCADO, T. de (1977). *Sumas de tratos y contratos*. Valladolid.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, p. 36.
- MORALES PADRÓN, F. (1970). *Cedulario de Canarias*. Las Palmas, T. I.
- MORALES PADRÓN, F. (1977). "Las islas Canarias y América" en *Historia General de las islas Canarias de A. Millares Torres*. Santa Cruz de Tenerife, T. I, p. 231.
- OTTE, E. (1988). *Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616*. Sevilla, p. 24.
- PERAZA DE AYALA, J. (1952). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII* [obra citada en MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, pp. 19, 150].

## NOTAS

- <sup>1</sup> FRANCO SILVA (1979).
- <sup>2</sup> LOBO CABRERA (2012).
- <sup>3</sup> MARTÍNEZ GIJÓN (1979).
- <sup>4</sup> MERCADO (1977).
- <sup>5</sup> Así en 1598 un maestre de navío recibe en Gran Canaria un esclavo negro para venderlo en Indias, en el primer puerto a donde arribare, que es este caso era el de la isla Margarita; el producto obtenido con la venta lo invertiría en mercancías a vender en Cartagena de Indias, y lo obtenido se lo enviaría al mercader en Sevilla, consignado al mismo al propio maestre, quien lo invertiría en mercaderías conforme a la orden recibida para remitirlas a Gran Canaria. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, nº 803, f. 366 r.
- <sup>6</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 108 r. En este caso un vecino de la isla reconoce haber recibido de otro 14 tercios de pipas llenos de vino para llevar a riesgo de este, a cuyo nombre se han puesto en el registro, hasta La Habana, donde los descargaría y vendería al mayor precio que hallare, para emplearlos en los artículos reseñados, y traerlos a Sevilla, donde daría cuenta, o a Las Palmas, llevando por su trabajo el 6% de la hacienda.
- <sup>7</sup> MORALES PADRÓN (1977), T. I, p. 231.
- <sup>8</sup> MORALES PADRÓN (1970), T. I, p. 214.
- <sup>9</sup> *Emigración andaluza a las Indias durante el siglo XVI* Cuadro pormenorizado de las contribuciones regionales al poblamiento americano en SOLANO (1983), T. II, p. 43.
- <sup>10</sup> Archivo Municipal de La Laguna, R-VI, 19
- <sup>11</sup> BORGES (1977), T. I, pp. 23-60.
- <sup>12</sup> BOYD-BOWMAN (1964-1968); (1967), vol. XVII, 65, pp. 37-71.
- <sup>13</sup> *Catálogo de pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, siete volúmenes, editado el primero en Madrid, 1930, que abarcan desde 1509 a 1599.
- <sup>14</sup> LOBO CABRERA (1991), pp. 317-332.
- <sup>15</sup> Así en 1574 al llegar un pataje a la isla con objeto de embarcar al doctor Mejía, que iba como gobernador nombrado para Cartagena de Indias, se nos dice que entró tanta gente en él, que no fue posible embarcarlo. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, nº 832, f. 116 r.
- <sup>16</sup> Archivo Municipal de La Laguna, XIV. Libro 2º de Reales Cédulas, nº 28, f. 25 r.
- <sup>17</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 828, f. 770 r. En el concierto que hace el capitán de la Nueva Andalucía con el vecino Adriano de Padilla, éste se obliga a llevar a su costa 50 labradores casados con sus mujeres e hijos.
- <sup>18</sup> A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, nº 811, f. 193 v. Así viajan, entre otros, Francisco Cortés y su mujer María Jiménez, que van en una nao que lleva por destino Nueva España.
- <sup>19</sup> A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, nº 889, f. 196 r.
- <sup>20</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, nº 838, f. 12 r.
- <sup>21</sup> En 1571 el vecino Agustín Espíndola da poder al arcediano Juan Salvago, para que comparezca ante el juez de la contratación de Indias de la isla y haga nombramiento de ocho mujeres o de cualquiera de ellas para pasar a Indias, conforme a la cédula real que tiene. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 830, f. 581 r.
- <sup>22</sup> BORGES (1961), p. 410.
- <sup>23</sup> Pues muchos van y vienen continuamente a Indias, pasando por Sevilla y Gran Canaria
- <sup>24</sup> LOCKHART (1982), p. 131. Este autor afirma para el caso del Perú, que allí los precios de los productos artesanales eran más elevados que en España.
- <sup>25</sup> *Recopilación de las Leyes de los reinos de las Indias*, Madrid, 1973, leyes 2, 3 y 40.
- <sup>26</sup> OTTE (1988), p. 24.
- <sup>27</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, nº 829, f. 956 r.
- <sup>28</sup> LOBO CABRERA (1985), pp. 27-50.
- <sup>29</sup> LOBO CABRERA (2001), pp. 63-86.
- <sup>30</sup> LOBO CABRERA (1997), pp. 201-213.
- <sup>31</sup> A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, nº 838, f. 1 r. En Las palmas sustituye el poder que había recibido de su patrón.
- <sup>32</sup> Archivo Municipal de La Laguna, R-VI, 19.
- <sup>33</sup> AZNAR VALLEJO (1983), p. 315.
- <sup>34</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 36.
- <sup>35</sup> PERAZA DE AYALA (1952), p. 19 [obra citada en MORALES PADRÓN (1955), p. 150].
- <sup>36</sup> MORALES PADRÓN (1977), 304.
- <sup>37</sup> PERAZA DE AYALA (1977), p. 21
- <sup>38</sup> MORALES PADRÓN (1977), p. 36.
- <sup>39</sup> PERAZA DE AYALA (1977), p. 35.
- <sup>40</sup> MORALES PADRÓN (1970), T. I, p. 14.
- <sup>41</sup> MORALES PADRÓN (1955) pp. 37 y ss.
- <sup>42</sup> CIORANESCU (1977), p. 44.
- <sup>43</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 109.
- <sup>44</sup> PERAZA DE AYALA (1977), p. 27.
- <sup>45</sup> MORALES PADRÓN (1955), p. 37.
- <sup>46</sup> MORALES PADRÓN (1970), T. I, p. 206.
- <sup>47</sup> Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, Valladolid, 12 de enero de 1550.

- <sup>48</sup> Ídem, Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153.
- <sup>49</sup> Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 29 de abril de 1542.
- <sup>50</sup> LOBO CABRERA (1993).
- <sup>51</sup> A.H.P.L.P., Luis de Loreto, nº 872, f. 258 r.
- <sup>52</sup> LORENZA SANZ (1977), 147-148, pp. 23-50.
- <sup>53</sup> LORENZO SANZ (1979), T. I, p. 363.
- <sup>54</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 359 r. El vino, al parecer, debía cargarse en La Palma, a donde la nao debía llegar en septiembre.
- <sup>55</sup> A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, nº 775, s.f.
- <sup>56</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 568 r.
- <sup>57</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 774, f. 128 r.
- <sup>58</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 52 r.
- <sup>59</sup> LORENZO SANZ (1979), p. 328.
- <sup>60</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 774, fs. 175 r. y 176 v. En el mismo día, 27 de octubre de 1562, otorgaron escritura por separado Alonso Venegas y Gaspar Melchor.
- <sup>61</sup> A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, nº 775, f. 312 v. Avellaneda es vecino de San Cristóbal de La Habana.