

ALGUNOS VIAJES ATLANTICOS DE LOS VECINOS
DE TENERIFE EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XVI

MANUELA MARRERO

La isla de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI tuvo al frente de su gobierno a don Alonso Fernández de Lugo, su conquistador y primer gobernador, y a su hijo don Pedro hasta el año 1535. A finales del mismo año don Pedro se va a la conquista de Santa Marta.

En el aspecto político se siguen las directrices de la Corona de Castilla, según las posibilidades y adaptaciones correspondientes. Se ha destacado que don Alonso trató de sortear con habilidad y astucia el control del gobierno local por parte del poder central en el reinado de los Reyes Católicos y regencia de Cisneros; pero, en el reinado de Carlos I, puede restablecer con más facilidad su poder personal, ya que los consejeros reales se preocupan más de conseguir ingresos para las arcas reales que de la gestión del gobierno local¹.

Don Pedro continúa en la misma línea iniciada por su padre, pero de una manera más sosegada y tranquila. Al cambio continuo y multiplicidad de autoridades subalternas de la política de don Alonso sucede una mayor estabilidad en los cargos, salvo algunas excepciones. Las sesiones del Cabildo tinerfeño son ahora más pacíficas y los ánimos de los asistentes a las mismas parecen estar más serenos y ser más ecuanimes, mientras que con don Alonso las reuniones eran mucho más movidas y se producían mayores tensiones entre los distintos regidores, según se desprende de las actas o acuerdos.

Es evidente que don Pedro, al encargarse del gobierno de Tenerife, con motivo del fallecimiento de su padre, se encuentra con la Isla ya organizada y, en parte, con bastantes problemas resueltos, por el momento, y otros en plena realización o a desarrollar en el futuro. La misión que le tocaba desempeñar en el tiempo era seguir la misma senda y procurar superar los obstáculos e inconvenientes de cada día con la finalidad de obtener una mayor riqueza y bienestar para la Isla y su población. Además, don Pedro traía un buen bagaje de experiencia, ya que había sido testigo y colaborador en muchas de las tareas del

1. *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*, IV, 1518-1525. Edición y estudio por ELÍAS SERRA y LEOPOLDO DE LA ROSA, «*Fontes Rerum Canariarum*», XVI, La Laguna, 1970, p. II.

gobierno de su padre. Educado en un ambiente duro y, a veces, hostil, no es raro encontrar en él la misma tenacidad de su progenitor, ya que ambos eran inaccesibles al desaliento.

En cambio, la puesta en marcha de la Isla, después de su incorporación a la civilización europea, fue una obra ardua para don Alonso y sus compañeros de conquista. En su realización tuvo factores adversos; pero, con la tenacidad que le caracterizaba, procuró, con todos los medios a su alcance, tratar de llevar a buen fin la nueva creación de Tenerife; en algunos aspectos las medidas tomadas fueron un acierto y dieron resultados muy positivos, pero, en otros, sucedió todo lo contrario. Hay que destacar a su favor una preocupación constante por la formación de una población campesina que asegurase los alimentos básicos de la Isla.

Entre las medidas económicas desarrolladas en estos años, sobresale el interés por alcanzar abundancia en la cosecha del pan (trigo y cebada), con una doble finalidad, la del abastecimiento de la población isleña y la de un excedente para la exportación. Según concesión real de 1512, cada vecino podía pedir licencia para exportar el tercio de su cosecha, siempre que hubiera seguridad de que no escaseara para el consumo interior. Fue la mayor aspiración de don Alonso así como la de su hijo y, gracias a su firmeza, se consiguió, a pesar de tener en contra a los regidores y ganaderos.

Según las sesiones del Cabildo, se convierten ciertas partes de la dehesa en tierras concejiles y se dividen en hazas de 25 y 30 fanegas, que se arrendarán por tiempo de nueve años, con ventaja para los propios y para los labradores, que son los más de los vecinos, según se dice en varias ocasiones. Los acuerdos de 26 de julio de 1521, 3 de octubre, 5 y 7 de noviembre de 1522, entre otros, explican con todo detalle tal decisión.

Años más tarde, bajo el gobierno de don Pedro, en las sesiones de 8 y 18 de julio de 1530, se acuerda dividir en suertes de 20 fanegas las tierras de El Rodeo. Estas suertes se arrendarán por nueve años a vecinos casados o a los que traigan a su familia, siempre que no posean tierras propias o, si las poseen, no excedan de 20 fanegas; además, tampoco se arrendarán a personas que hayan tenido tierras a renta en los cercados del Concejo, ni los vecinos podrán traspasar las tierras arrendadas, porque las perderían.

En relación con la obtención de licencia para la exportación del tercio, en la sesión de 17 de junio del mismo año, el jurado Juan de Herrera presenta una petición de los vecinos para que les sea dada libremente la saca, o permiso de exportación, de los tercios de la co-

secha del pan; además, piden se les permita sacar mayor cantidad de la concedida. Aducen para conseguir tal petición que en este año se ha sembrado mayor cantidad de trigo que en otros anteriores, por lo que se espera coger unas 100.000 fanegas; ya que, si no se permitiese exportar el trigo, la Isla se despoblaría, pues la mayor parte de los vecinos son labradores y no lo podrían sufrir, «por no tener la Isla otra vivienda». Se indica también que su prohibición sería funesta no sólo para Tenerife sino para las islas comarcanas, que pueden vivir merced al excedente exportado. Asimismo los mercaderes, al no poder adquirir el pan para abastecer el mercado exterior al círculo económico de la Isla, se marcharían y dejarían de venir a la misma, por no encontrar alicientes para realizar sus negocios. Para resolver con conocimiento de causa se presentan testigos, que declaran que los trigos de este año son muy abundantes y granados en toda la vega lagunera, zona de San Lázaro y camino de Tacoronte hasta El Sauzal, por lo que respecta al término de La Laguna; en los otros términos de la Isla ocurre de la misma manera con relación a la sementera de panes. Los testigos declaran también que en este año se han sembrado más tierras que en años anteriores, y dicen que son conscientes de sus declaraciones porque «son labradores e sabidores en el arte de la cosecha del pan»².

Tanto en el gobierno de don Alonso como en el de don Pedro se deja ver claramente un cierto matiz de preocupación social para que todos los vecinos puedan, si trabajan las tierras, disponer de un medio de obtención de ganancias propias. Se considera de vital importancia la exportación del excedente en los años de buenas y abundantes cosechas. En realidad, la concesión de la saca del tercio del pan beneficia, en general, a casi todos los vecinos de la Isla. Estas ventajas pueden llegar al pequeño propietario e incluso al vecino sin tierras propias, pero que puede disponer de trigo o cebada, porque los ha obtenido mediante cualquier variedad de contratos, ya de arrendamiento, partido, concierto, etc., ya de pegujal, es decir, por medio de una parcela de tierra sembrada a costa del dueño de la misma.

En cambio, en relación a la industria azucarera, los beneficios están menos repartidos que los de los cereales. Las grandes ganancias de la industria azucarera sólo llegan a una minoría, y, en mucha menor medida, a toda la población isleña, sea a través de los diversos trabajos propios de la elaboración del producto, que van desde la plantación de la caña de azúcar hasta su extracción en los ingenios, sea de una manera indirecta, al poner en contacto a la población isleña con el mundo exterior.

2. De los *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*. En preparación.

Otra preocupación de las reuniones del Cabildo tinerfeño, en este primer tercio del siglo xvi, fue la madera, artículo de exportación. La saca estaba sujeta también a permiso especial y a un fuerte arancel, con algunas excepciones. El tema de la madera es casi constante en los asuntos que ocupan el tiempo y la atención de los regidores encargados de su cuidado y vigilancia. Para evitar los abusos de todo género y con el fin de poder ejercer un mejor control, se prohíbe su saca por los distintos puertos y caletas de la Isla; se señalan continuamente los sitios determinados para su exportación, según los usos para que se destina y la clase de madera a embarcar, pero todas las medidas resultan ineficaces. El fraude y la tala de madera continúa. Además, el Cabildo, como único señor de los montes, acude a ellos para conseguir recursos con que pagar su salarios y así poder continuar las obras de la ciudad. Al pagar algunos salarios con madera, el Cabildo concedía de manera implícita el permiso de exportación.

Del vino del país, se puede decir que ya es un producto normal. En efecto, han pasado las medidas restrictivas de los primeros años. Las extensiones de tierras dedicadas a parrales y viñedos se han incrementado durante todos estos años, así como se ha mejorado el cultivo de la vid. El resultado de todos estos cuidados trae como consecuencia una mejor calidad del vino, y pronto comienza su exportación. Así, el vino va a ocupar un puesto al lado de los otros productos exportables, cereales, azúcar, madera, pez, quesos, miel, productos tintóreos, etc.

También es evidente la serie de medidas tomadas en relación a los oficios, entre ellos, los relacionados con el cuero, su preparación y destino. Igualmente se puede decir lo mismo de los restantes productos derivados de la ganadería. Todos estos asuntos y otros muchos más son objeto de la atención y desvelos de los asistentes a las reuniones del Cabildo tinerfeño. Se puede decir que el provecho para la Isla y sus habitantes dependía de la perspectiva y acierto de las medidas tomadas, sin dejarse influir por intereses particulares, cosa no siempre fácil de llevar a la práctica.

Se ha puesto de relieve que la importancia de las islas proviene de que son indispensables escalas a lo largo de los caminos del mar³. En estas escalas ya determinadas se pueden entablar relaciones comerciales más complejas, aparte de renovar agua y alimentos, arreglar algún desperfecto del navío y gozar, además, del refugio y tranquilidad del puerto. En efecto, al amparo del mismo, se intensifican las transacciones comerciales, esto es, hay un verdadero intercambio de productos

3. FERNAND BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976², T. I, p. 195.

entre los mercaderes y la población insular, siempre en estrecha dependencia de la demanda del momento y de la obtención de grandes ganancias o beneficios. Estas relaciones y actividades constituyen la riqueza indispensable para desarrollar la vida isleña. Además, en el refugio y tranquilidad del puerto, se comentan las incidencias de los viajes y negocios.

Pues bien, las Islas Canarias, desde un primer momento, fueron escala en la ruta de los viajes atlánticos, según es de todos conocido. Pero también de sus puertos salen de manera casi continua expediciones al Atlántico, en dirección a Europa, África y a las Indias y Tierra Firme del Mar Océano. Así las expediciones a la costa africana de don Alonso y de su hijo don Pedro, entre otras, como los viajes a distintos puntos de Europa o de Africa realizados por mercaderes o por simples particulares.

En este primer tercio del siglo xvi comienza a prepararse en Tenerife una serie de viajes atlánticos con dirección a las Indias y Tierra Firme del Mar Océano.

En los documentos que vamos a comentar, las primeras noticias de la preparación de un viaje, con punto de partida del puerto de Santa Cruz, proceden de una escritura de poder especial otorgado en 19 de marzo de 1510 por Juan de Llerena, vecino de Tenerife, a Rodrigo de Narváez y a Francisco Zarco, vecinos de Sevilla y estantes en Tenerife, para que puedan ir al reino de Castilla, o a otra cualquier parte, y fletar un navío de unas 80 toneladas, bien amarinado, para ir a las Indias del Mar Océano. Han de traer el navío al puerto de Santa Cruz en el mes de mayo del mismo año⁴.

A finales de 1523 y comienzos de 1524, 30 de diciembre y 9 de enero, se está preparando otro viaje para las Indias, al puerto de Santo Domingo y al Yucatán. El mercader Gonzalo de Écija, estante en Tenerife, vende al marinero asturiano Juan Díaz, estante en la Isla, el tercio del navío «Santa María», surto al presente en el puerto de La Gomera, por 40 ducados de oro. Se especifica en la carta de venta que el navío es redondo, de porte de 50 a 60 toneles, y consta de todos los aparejos, anclas, amarras, jarcias, barca, un cabrestante pequeño comprado en La Gomera, y demás aparejos que dentro están y fuera penden.

Unos días más tarde, el mismo mercader vende otro tercio del mismo navío a un vecino de Tenerife, Antonio González de Salamanca, por 50 ducados de oro. Las condiciones de ambas escrituras de venta

4. A. H. P. T., HERNÁN GUERRA, 1510, fol. 9r.

son muy análogas, y dejan ver una relación más compleja de socios o compañeros. Se indica que los dos compradores, además de ser dueños del tercio de todos los aparejos del navío y de todo lo que está dentro del mismo, tienen derecho al tercio de los fletes y demás ventajas que el navío ganare en este viaje que se ha de hacer, así como en otros que se hicieren en el futuro. Juan Díaz ha de gozar de todo el maestraje del navío, ya que en este viaje va de maestro del mismo, con dos soldadas, y de ellas Antonio González no ha de tener parte alguna. Después de realizado este viaje, en los demás que se hicieren en adelante Juan Díaz tendrá el tercio del maestraje y ventajas anejas, al igual que Antonio González ⁵.

Las dos escrituras de venta llevan implícitas las condiciones de una compañía entre tres personas. El dueño del navío ha formado una compañía entre los tres a través de la venta del tercio del navío de su propiedad a dos personas diferentes. Sus componentes entran al tercio, tanto en los gastos y costos como en las ganancias o ventajas. Solamente en el primer viaje, uno de ellos, el marinero que va por maestro, gozará de dos soldadas. Los dos documentos dejan ver para el futuro la realización de otros viajes, realización que dependerá del resultado, beneficioso o no, de este primero que se intenta llevar a cabo. Es muy frecuente la reunión de dos o más personas para realizar un negocio en común. En este caso que comentamos, el mercader, dueño del navío, verifica la relación por medio de la venta. Cada uno posee y puede disponer de su tercio correspondiente, hecho que les permite llevar a cabo la finalidad que se persigue: ir a las Indias.

En 1524 se prepara otro viaje atlántico, con dirección final las Indias y sus puertos. Para la preparación de este viaje se dispone de mayor documentación, es decir, se cuenta con más datos y detalles. Todo ello permite un mayor conocimiento del mismo, las finalidades que se persiguen y las personas que van a intervenir en él.

El viaje comienza en el puerto de Santa Cruz y termina en los puertos de las Indias y en Yucatán; en estos lugares se venderán las mercancías isleñas a los mejores precios. A la vuelta, en Sevilla, se empleará el dinero obtenido en productos para venderlos en Tenerife. La compañía está formada por dos personas vecinas de la Isla y muy conocidas en la sociedad isleña. Gozan de prestigio por la calidad de los oficios que les toca desempeñar en la misma. Las personas son el bachiller Alonso de Belmonte y Alonso Gutiérrez. El primero ha sido Teniente de Gobernador nombrado por el Adelantado don Alonso; el segundo es escribano público del número de la ciudad.

5. A. H. P. T., ALONSO GUTIÉRREZ, 1524, fols. 137 y 141.

Veamos con más detalle el proceso de la preparación del viaje al Nuevo Mundo. En 5 de agosto de 1524 hay una escritura de concierto entre Fernán González de San Juan de Puerto Palo, vecino de las Indias, estante en Tenerife, con el escribano Alonso Gutiérrez y con Francisco Martín, maestros y señores del navío «Santa Cruz», que fue de Juan Gómez, portugués, surto al presente en el puerto de Santa Cruz. Fernán González se obliga a ir, en todo el viaje, de piloto, juntamente con Martín, para llevar a Alonso Gutiérrez y a su navío a las Indias y sus puertos, «a las que más aína y sin menos riesgos pudieren tomar»; y, si lo acordaren, a Yucatán y Tierra Firme. Ha de llevarlos a los puertos y caletas de las poblaciones, donde puedan tratar y tomar agua dulce, pan, leche y los mantenimientos y provisiones necesarios. González y Martín han de recibir por el pilotaje 50 ducados nuevos de oro, la mitad para cada uno, a pagar de los fletes que ganare el navío en el viaje, según uso y fuero de España entre maestros, pilotos y hombres de la mar. Este salario es por todo el viaje, es decir, desde el día de la partida de Tenerife hasta que las mercancías que el navío llevare se descarguen en tierra. González se obliga también a servir en todo el viaje con su persona de marinero y despensero del navío, por lo que ha de recibir una soldada y un cuartón ⁶.

La segunda fase de la preparación se verifica en enero de 1525. El escribano y el bachiller hacen compañía de la siguiente manera. Ponen la mitad del navío con sus aparejos, 24 botas de vino, 150 fanegas de harina, 705 quesos grandes y chicos y 47 quintales de pez. Para el mantenimiento y aprovisionamiento de los marineros y pasajeros del navío llevan 42 quintales de bizcocho, ciertas arrobas de aceite, carne, pescado y otras cosas. Suman los gastos hechos después de la compra del navío, hasta el día de la fecha, 229.585 mrs. de moneda canaria. De tal cantidad, Alonso Gutiérrez ha pagado 122.825 mrs. y el bachiller 106.760 mrs. Alonso Gutiérrez se obliga a llevar la carga con la mitad del navío a las Indias para venderlos en cualesquiera de las islas a los mayores precios y según pudiere. De la ganancia obtenida por mercancías, mitad del navío y fletes que ganare el navío, se sacarán los mrs. del principal y la séptima parte; el resto se dividirá en dos partes, una para el bachiller y otra para el escribano, más la séptima parte por el trabajo e industria que ha de llevar a cabo. La partición de los beneficios se hará después de haber regresado a la isla de Tenerife ⁷.

Al regreso, de tornaviaje, en Sevilla, Alonso Gutiérrez empleará

6. A. H. P. T., ALONSO GUTIÉRREZ, 1524, fol. 425.

7. A. H. P. T., DIEGO DE ANDRADA, 1525, fol. 141.

las ganancias obtenidas en Indias en mercancías para vender en Tenerife. El reparto de los beneficios se hará tal como se ha indicado. La duración de la compañía dependerá de Gutiérrez, pero no podrá durar más de tres años. En este caso permanecerá en Indias y Belmonte le enviará las mercancías, compradas, ya con caudal de ambos, ya de uno solo. Si Alonso Gutiérrez hallare una persona de toda su confianza con quien pudiera enviar cierta cantidad de mrs. para que el bachiller le provea y cargue la mercancía, podrá hacerlo. La compañía se hace con la condición de que en toda la cuenta que Alonso Gutiérrez diere de toda la compañía sea creído por su juramento, sin otra averiguación alguna.

Como se ha podido ver, ahora no se trata de mercaderes profesionales. El viaje lo realiza un escribano público, quien, por razón de su oficio, ha debido tener bastante relación con mercaderes, con armadores de navíos y con toda clase de personas relacionadas con estos menesteres. En la compañía pone su caudal y su persona; en cambio, el otro socio o compañero pone solamente su caudal.

No conocemos el resultado de tal viaje, pero sabemos que en la sesión del 4 de diciembre de 1526 se incorporaba a su escribanía, al presentar en Cabildo renunciación a su favor de Diego de Andrada. Fue recibido, admitido y dada posesión; se quedó en pedir la confirmación a Sus Majestades.

Su ausencia había durado unos dos años. La primera escritura que conocemos lleva fecha de agosto de 1524 y la segunda es de enero de 1525. En Cabildo de 10 de febrero de 1525, Diego de Andrada presenta un escrito de los escribanos públicos de Tenerife, que dice que Alonso Gutiérrez había renunciado su oficio de escribano público del número en Diego de Andrada, escribano de Sus Majestades, ante el escribano Alonso de Llerena; que, por la ausencia del escribano Gutiérrez, están pendientes muchas causas civiles y criminales, y que, por no haber despacho, los litigantes reciben daño, por todo lo cual suplican manden admitir y recibir a Diego de Andrada. El Adelantado y regidores lo admiten y reciben.

Alonso Gutiérrez, pues, estuvo de viaje desde finales de enero de 1525 hasta noviembre de 1526, ya que, como hemos indicado, el 4 de diciembre de 1526 se incorporaba de nuevo a su oficio.

Otra noticia de preparación de un viaje a la isla de Santo Domingo aparece en una escritura de concierto. En 15 de noviembre de 1524, el portugués Bastián González y su compañero Juan Fernández de la Fuente, ambos vecinos de Tenerife, se concertan con Pedro de Lagos,

piloto, estante en Tenerife, para que este último vaya por maestre de su navío y les sirva como tal ⁸.

Pedro de Lagos se obliga a ir como maestre en el navío de González y Fernández y a llevarlos desde esta isla de Tenerife a las Indias del Mar Océano, a Santo Domingo, por su derrota. Recibirá por su trabajo de maestre 40 ducados de oro bueno, o su justo valor, a pagar en la isla de Santo Domingo, en el plazo de diez días después de la llegada. Se hace constar en el documento que, si por causa del maestre viniere algún perjuicio a los dueños, al navío o a la mercancía, Pedro de Lagos estará obligado a pagar lo que dos personas dijeren que vale el perjuicio ocasionado. Además se especifica que, si llegados a la isla de Santo Domingo, el navío hubiere de pasar adelante hasta Yucatán, y el maestro se atreviere a ir, los dueños del navío le pagarán lo que otros pilotos suelen llevar.

En 1530 se vuelve a tener noticias de otro viaje en perspectiva a través de una escritura de poder. El mercader Juan de San Martín, vecino de Tenerife, da poder especial a Francisco López, vecino de Cádiz, estante al presente en Tenerife, para que en su nombre pueda fletar un navío de 60 toneles en los reinos de Castilla. Ha de hacer el fletamento para tomar la carga en Tenerife, en el puerto de La Orotava y en el de Garachico, para llevar la carga a las Indias del Mar Océano, isla Española y puerto de Santo Domingo, con escalas en las islas de Cabo Verde, una demora de cuatro días, y en la de San Juan, otros cuatro días de demora. Las condiciones del contrato a realizar serán las siguientes: no podrá llevar carga de otras personas desde las Canarias, sin licencia del mercader. Podrá pagar por cada tonelada de 2.000 a 2.500 mrs., aproximadamente. Ha de tener el navío en Tenerife en el mes de mayo con una demora de veinticinco días. La cuantía de mrs. del fletamento en cuestión se pagará en la ciudad de Santo Domingo, en los quince días siguientes después de haber realizado la descarga de lo que se llevare en el navío ⁹.

El mercader encarga la contratación del navío a un vecino de Cádiz, quien hará la escritura en las condiciones señaladas en el poder anterior. Las mercancías a llevar a Indias se tomarán en Tenerife y serán las usuales, es decir, los productos de exportación isleños, que se han de cargar por los puertos de La Orotava y Garachico. Todo muy normal y correcto. Pero la escala de cuatro días en las islas de Cabo Verde hace suponer que la carga más importante y de mayores beneficios se va a embarcar en dichas islas. La mercancía de esclavos negros com-

8. A. H. P. T., ALONSO GUTIÉRREZ, 1524, fol. 715v.

9. A. H. P. T., ALONSO GUTIÉRREZ, 1530, fol. 297.

prados directamente en el mercado esclavista de las islas portuguesas es una medida económica a favor del mercader, ya que, si los comprara en las Islas Canarias, la mercancía aumentaría de precio y el rendimiento económico del negocio sería mucho menor.

En 1531 un vecino de San Pedro de Daute, Cristóbal Ponce, se obliga a llevar a Antonio de Fonseca, maestro, y a su carabela «La Concepción», surta en el puerto de San Miguel de La Palma, cargada de vinos, harinas y otras cosas a las Indias de España, es decir, al puerto de Santo Domingo, al de San Juan y al de Las Perlas¹⁰. Se obliga a hacer de piloto y poner su arte de marear y pilotaje de ciencia, saber y diligencia. Recibirá por el pilotaje y servicio 140 ducados de oro, buenos y de buen peso (cada ducado a 375 mrs. de la moneda que corre en los reinos de Castilla), en el plazo de diez días después de dejada la carga en tierra, además de la comida y bebida durante el viaje, conforme a la calidad de su persona y al oficio que tiene.

Por último, señalemos en este mismo año una escritura de compañía entre tres personas, dos socios que ponen su caudal y un tercero que pone un caudal menor y su persona para llevar las mercancías a la isla de Cubagua, en primer lugar, y si lo creyera oportuno iría también a Puerto Rico y Santo Domingo. Los dos primeros son los hermanos Ponte, familia genovesa arraigada en Tenerife por su dedicación al comercio, entre otras cosas, y el tercero es Pero Gómez, estante en la Isla. Gómez irá en la carabela «La Piedad», que lleva por maestro a Diego Martín Salazar, vecino de la villa de Palos, y tienen fletada por 2.500 mrs. por cada tonelada de mercancía. Las mercancías consignadas son vinos, pez, un barril de mercería y otras menudencias por una suma de 71.370 mrs. De tornaviaje en España se empleará el dinero obtenido en Indias en las cosas más provechosas, es decir, las cosas que produjeran más ganancias al traérlas a Tenerife. Sacado el caudal puesto por cada socio, el resto se dividirá en tres partes, una para cada uno. Si los tres acuerdan continuar la compañía, después de verificado el primer viaje, la compañía seguirá de la misma manera¹¹.

Se ha destacado que las economías canaria y peninsular son mucho más complementarias que las economías canaria e indiana. Lo que las Canarias buscan en las Indias españolas son los medios de pago para sus cambios con Europa¹². En los ejemplos de viajes atlánticos presentados con destino a las Indias de España, concretamente en dos

10. A. H. P. T., RODRIGO FERNÁNDEZ, 1530-32, fol. 296.

11. A. H. P. T., RODRIGO FERNÁNDEZ, 1530-32, fol. 298.

12. PIERRE CHAUNU: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*; París, 1959, T. VIII, p. 385.

de los mismos, se hace constar que las mercancías se llevan a vender en los puertos y poblaciones de las Indias, y con el dinero obtenido de las ventas se comprarán en los reinos de Castilla los productos más rentables y de mejor aceptación en Tenerife.

El resto de la documentación estudiada no permite conocer si el dinero obtenido en Indias se empleará al regreso en la Península, reino de Castilla, en mercancías de mayor rentabilidad en Tenerife.

En resumen, se puede decir que en el primer tercio del siglo XVI los vecinos de Tenerife inician los viajes atlánticos, con destino a las Indias españolas, tradición viajera que llega hasta nuestros días.