

ESCLAVOS NEGROS A INDIAS A TRAVES DE GRAN CANARIA *

POR

MANUEL LOBO CABRERA

Universidad de La Laguna

El envío de esclavos negros a Indias en el siglo XVI se encuadra, tal vez, en el período menos conocido de la trata. A este respecto es revelador el juicio emitido por Vicenta Cortés no hace muchos años:

... lo que sabemos relativo a ellos (los negros) en el siglo XVI no es muy concluyente porque, por lo común, las monografías no son muchas y los estudios de interpretación y síntesis, precisamente por faltar las primeras, se basan a veces en información que corresponde a años posteriores que, a falta de otra coetánea, se adecúa a los primeros momentos del acontecer americano (1).

En efecto, mientras contamos con un estudio pormenorizado para el siglo XVII (2), el gran período de los asientos, estamos a la espera del trabajo prometido por Cortés sobre el siglo XVI (3). Aun así existen noticias sueltas sobre el tráfico en esta época, recogidas

Sigla utilizada:

AHPLP: Archivo Histórico Provincial, Las Palmas de Gran Canaria.

* Este trabajo fue presentado como ponencia en la XXX Reunión de Centros de Estudios Locales, celebrada en La Laguna en 1983.

(1) Vicenta CORTÉS ALONSO: "La mano de obra negra en el Virreinato", *Revista de la Universidad Complutense de Madrid*, 117, Madrid, 1980, p. 490.

(2) Enriqueta VILA VILAR: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977.

(3) CORTÉS en obra citada en nota [1], p. 489. Aquí la autora dice que el trabajo puede considerarse un avance sobre un estudio más amplio que tiene comenzado.

por Chaunu, Kamen, Scelle y Curtín (4). Este recoge en su obra (5) toda la documentación e información conocidas hasta el momento, y en ella podemos observar cómo el espacio dedicado al siglo xvi es mínimo, lo que demuestra las lagunas existentes. Kamen sólo nos da testimonios sueltos al respecto, recogiendo las citas de Saco, Haring, Scelle y Mellafe, sin estudiar en realidad las cifras estimativas de la época, en lo que se refiere a la importación de negros en América. Lo mismo hace José Luis Martínez en su reciente libro (6), en el capítulo denominado *Los pasajeros esclavos*.

Es V. Cortés la primera que da cifras correlativas de este tráfico, mediante el estudio de las licencias concedidas por los reyes entre 1505-1596, ampliando así las dadas por Ulloa (7) al referirse al valor del almojarifazgo de los esclavos. Calcula la autora que en este período pasaron a Indias un total de 122.432 negros. Si comparamos sus cifras con las dadas por Curtín, observaremos que las de éste son inexactas, desde el momento en que estima que entre 1521-1595 fueron llevados a América 51.000 negros, es decir, el 41,6 por ciento del total hallado a través de las licencias. Esto, por supuesto, fiándonos de las cifras oficiales, sin contar aspectos tales como el fraude y el contrabando. Del mismo modo hay que tener en cuenta la no relación estricta entre el número de licencias vendidas y el de esclavos embarcados, ya que, a veces, se introducían muchos con pocas licencias o se usaban licencias años después de haber sido obtenidas.

Si este es el panorama general para el conjunto del tráfico negro en el siglo xvi, más pobre resulta todavía si lo trasparamos a Canarias. La trata practicada desde Canarias apenas si ha sido esbozada (8). Se habla de que la esclavitud practicada en el archipiélago y las incursiones de los isleños en Cabo Verde sirvió para disimular el contrabando negrero con las Indias (9). Del mismo modo hay constancia del comercio triangular entre Canarias e Indias a

(4) Pierre y Huguete CHAUNU: *Seville et L'Atlantique (1504-1650)*, París, 1950-1960; H. KAMEN: "El negro en Hispanoamérica (1500-1700)", *Anuario de Estudios Americanos*, XXVIII, Sevilla, 1971, pp. 121-137; P. D. CURTIN: *The Atlantic slave trade. A Census*, Wisconsin, 1970; G. SCELLE: *La traite negriere aux Indes de Castille*, 2 vols., París, 1906.

(5) CURTIN [4], pp. 21-24.

(6) José Luis MARTÍNEZ: *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Madrid, 1983.

(7) M. ULLOA: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 300.

(8) Antonio RUMEU DE ARMAS: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, 1, Madrid, 1947, pp. 351-352.

(9) SCELLE [4], vol. 1, p. 153.

través de Guinea y Cabo Verde (10). Sobre este mismo tráfico hemos adelantado algunas noticias, pero sin pormenorizar ni el sistema empleado ni la cantidad de esclavos que pasaron al Nuevo Mundo a través de Gran Canaria.

1. *Sistemas empleados en Canarias para la exportación de negros a Indias*

En dos podemos dividir los sistemas seguidos para el envío de negros al Nuevo Mundo. Uno es el de las cargazones o grandes envíos, y otro es el del menudeo mediante el despacho de unidades.

Las cifras halladas, tanto por un procedimiento como por otro, corresponden en su mayoría a la segunda mitad del siglo, sin embargo sabemos que en la década de 1540, cuando se realiza el primer contrato de arrendamiento del almojarifazgo de esclavos entre la Corona y el vecino de Toledo Diego de Hurtado, no aparece en la cuenta, como cobrado, el derecho sobre ciertos esclavos embarcados en Canarias (11). Del mismo modo, cuando se remata la renta para el período 1559-1563 con Juan de Maldonado, vecino de Salamanca, se excluyen los esclavos embarcados en los puertos de España y de las Islas Canarias (12). Estas alusiones son pruebas fehacientes para afirmar el transporte de esclavos desde Canarias, al reservarse la Corona el derecho del almojarifazgo.

Para el sistema de grandes remesas como para el de menudeo era necesaria la licencia. Esta se conseguía gratuitamente o pagándola. Scelle enumera los motivos por los cuales se podía obtener gratis: para estimular las emigraciones se daban licencias para ayuda a las conquistas, para la construcción de fortificaciones, para el fomento económico, en premio de servicios, y a corporaciones religiosas (13). Casi todas estas razones se dieron en Canarias, como ya veremos. También se compraron, a la par que se practicaba el fraude, pues muchos navíos cargaban en Cabo Verde la mercancía, alegando su dirección al archipiélago, y luego se encaminaban a las Antillas o al continente (14).

(10) Manuel LOBO CABRERA: "Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata", *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1979, T. I, pp. 75-98, y *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*, Las Palmas, 1982.

(11) ULLOA [7], p. 298.

(12) Idem, p. 299.

(13) SCELLE [9], vol. I, pp. 233-253.

(14) Idem, p. 153.

También se practicó el cargar más negros de los registrados y asignados por las licencias; otros navíos, por medio de sus maestros, alegaban el haber arribado a Indias con temporal y alejarse de su ruta: Canarias, confinándose en este caso la mercancía humana (15).

En el sistema de menudeo también fue corriente el fraude. Se usaron dos medios: uno era aquél donde el emigrante o pasajero declaraba llevar como hacienda propia un esclavo, según declaración ante el registro; a continuación otorgaba escritura ante escribano donde hacía constar que el esclavo no era suyo, sino de otra persona, y lo llevaba para vender. El segundo medio era practicado por los maestros de navíos. Estos se quejaban ante el Juez de Registros o gobernador de Gran Canaria de la falta que tenían de marineros y grumetes para que les concedieran licencia con la obligación de llevar al esclavo como marinero y traerlo luego, bajo fianza de no venderlo. Posteriormente, en escritura notarial, dejaban constancia de que el esclavo o esclavos no eran suyos, pese a haberlo consignado así en el registro, sino de segundas personas, a quienes los entregaría en Indias, con la condición de que allí pagasen la licencia a Su Majestad.

En las cuentas del almojarifazgo de Gran Canaria de un año, registradas ante escribano, se declara la petición de licencias para esclavos grumetes, dando fianza los maestros de que si se vendiesen los negros pagarían los derechos (16).

2. *Navíos negreros*

Los navíos destinados a llevar carga humana a Indias partían directamente de los puertos de Gran Canaria o los tomaban como escala una vez habían salido de la Península. Tanto unos como otros harían a su vez arribada en Cabo Verde, Ríos de Guinea o Santo Tomé para allí rescatar o comprar esclavos que luego embarcarían para las Indias. Estos navíos zarpaban fuera de flota, lo cual representaba una amenaza para el comercio de Sevilla por las posibilidades que ofrecía para el tráfico ilegal.

(15) Avelino TEIXEIRA DA MOTA: "Viagens espanholas das Canarias a Guiné no século XVI segundo documentos dos arquivos portugueses", *III Colóquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1980, T. II, pp. 217-249, AHPLP, Alonso Hernández, núm. 788, f. 57 r.

(16) AHPLP, Francisco de Casares, núm. 923. Razón de lo que pertenece al almojarifazgo desde 30 de marzo a 7 de abril de 1588.

Desde 1559 a 1588 zarparon de Gran Canaria, aproximadamente, 18 navíos; de éstos el 75 por ciento son naos. Este tipo de embarcación, de origen atlántico, utilizaba como elemento de propulsión un velamen cuadrado o mixto. Era el modelo de nave más generalizada en los viajes atlánticos, seguida del navío. Llama la atención, y es significativa su utilización en este tráfico, al ser una de las embarcaciones de mayor capacidad. Esto es lógico si se tiene en cuenta la necesidad de cargar más esclavos de los consignados en las licencias. Por lo general, y según documentación de la época, solía tener de porte unas 100 toneladas, no obstante en Canarias encontramos algunas de 50 toneladas (17).

En el cuadro adjunto puede comprobarse que en los ejemplos donde se dan cifras de licencias se llevan de 200 a 300 esclavos en estas naos. Si nos atenemos a la opinión de Chaunu sobre cuántos negros cabían en una tonelada, tenemos 1,2; mientras que Mellafe estima que podía equivaler a 2,4 (18). Si obtenemos una media entre ambos índices, puesto que la segunda fue rechazada por Curtín al parecerle exagerada para este período, reforzamos la idea de que la mayoría de las naos que partieron de Gran Canaria en este período tenían un porte de 100 toneladas.

Según estas apreciaciones podemos calcular la cantidad de negros introducidos en el continente a través de las naos zarpadas de Gran Canaria directamente como de las que hacían escala. En conjunto, puede estimarse que en este período llegaron a Indias, vía Gran Canaria, unos 4.000 negros, lo que viene a representar un 3,2 por ciento si comparamos nuestras cifras con las dadas por V. Cortés.

2.1. *Fletamento de los navíos*

Pocos son los navíos fletados al completo en Gran Canaria para organizar el tráfico, al proceder la mayor parte de la Península, tanto de Sevilla como de Lisboa, aunque contraten en la isla personal experto para tal efecto. Entre 1559 y 1576 hay constancia de dos viajes organizados para llevar negros a Indias. Las referencias legadas documentalmente dan pie para afirmar que los navíos fueron fletados para ir a Guinea; así se declara cómo se había abaste-

(17) En una expedición organizada en 1571, uno de los navíos, *Espíritu Santo*, tiene de porte 50 toneladas, tal como se constata en la escritura de venta. AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 11, f. 183 r.

(18) Rolando MELLAFE: *Breve historia de la esclavitud en América*, México, 1973, pp. 78-79.

CUADRO I

NAVIOS NEGREROS A INDIAS

Año	Barco	Escala	Destino	Esclavos
1559	—	Guinea	Indias	—
1565	<i>Nombre de Jesús</i> (nao)	Cabo Verde y Guinea	Sto. Domingo	—
1569	Nao	Cabo Verde o Ríos de Guinea	N. Andalucía	600
1571	<i>Santo Espíritu</i> (nao)	Cabo Verde o Ríos de Guinea	Indias	200
1571	<i>Santiago</i> (nao)	Cabo Verde	N. Andalucía	300
1574	Nao y pataje	—	Indias	—
1576	—	Guinea	Indias	—
1578	<i>San Antonio</i> (nao)	Ríos de Guinea	Tierra Firme	—
1578	<i>N.ª S.ª Victoria</i> (nao)	Ríos de Guinea	N. España	—
1579	<i>San Antonio</i> (nao)	Ríos de Guinea	Indias	—
1583	—	Ríos de Guinea	Indias	300
1583	<i>N.ª S.ª Concepción</i> (nao)	Ríos de Guinea	Puerto Rico	—
1584	<i>San Cristóbal</i> (nao)	Santo Tomé	N. España	300
1585	<i>San Julián</i> (nao)	Santo Tomé	Indias	—
1587	<i>N.ª S.ª Concepción</i> (nao)	Ríos Grandes	Indias	—
1587	<i>N.ª S.ª Ayuda</i> (nao)	Santo Tomé	Cartagena	—
1588	—	Ríos de Guinea	Tierra Firme	70

cido un navío y una carabela para ir de rescate a Guinea, pero con él se aportó a Indias, donde fue confinado y hubo pleito (19).

Una viuda reclamaba la herencia que quedó en Indias de lo que pudiera pertenecer a ella y a sus hijos por accidente de su marido, muerto en Guinea a manos de los negros (20). Mayor envergadura tiene una compañía realizada en Las Palmas para llevar 200 esclavos a Indias (21).

El resto de las naos vienen fletadas desde Sevilla y Lisboa y recalán en Gran Canaria para contratar a parte del personal, cargar mercancías, conseguir quién les fíe en el pilotaje y maestraje de las naos e incluso para hacer efectivos créditos.

(19) AHPLP, Alonso Hernández, núm. 788, f. 57 r. Según declaración de Gonzalo Rodríguez, calcetero y vecino. Este dice que él y otros compañeros abastecieron una carabela y un navío para ir de rescate a Guinea, contribuyendo él con 75 doblas y un hermano suyo con 25.

(20) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 802, f. 302 v.º

(21) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r.

2.2. Gente de a bordo

La tripulación de estas naos es muy similar a la del resto de las embarcaciones que hacían los viajes al Nuevo Mundo (22), aún cuando se contrataba un personal específico para estos viajes.

La autoridad del barco recaía en el capitán; esta persona era quien contrataba el resto del personal, pedía créditos cuando se le consignaba en Sevilla que lo lograra en Gran Canaria, buscaba fiadores para los maestros y pilotos y, a veces, incluso era socio, con parte, cuando celebraba compañía. Normalmente es difícil saber su sueldo, toda vez que como dueño del barco fletaba el navío a tope. Cuando el capitán interviene como compañero, gana como tal en función de la inversión, además de su cargo. En una sociedad formada en 1571 para llevar negros a la Nueva Andalucía aportó las licencias para 200 esclavos, más 1.000 ducados en el despacho de ellas y su registro, en una barca y mantenimientos (23). En este caso concreto va por capitán, porque además de serlo por Su Majestad, los socios han por bien que vaya como tal, además de asumir el maestraje del navío; por ambos cargos lleva «el aventaja por joya» escogido, y el poder, él sólo, rescatar oro.

El maestro, asociado a veces a la figura del capitán, y otras a la del piloto, era el responsable de la carga del navío, dando para ello fianzas, respaldado por el capitán y escribano y avaladas por algún vecino de la isla, quien según declaración de los contratantes no pagaría nada de la cantidad señalada en la fianza, a veces 5.000 ducados, más obligación de traer testimonio de la Casa de la Contratación de Sevilla (24). En estos viajes, al participar personal sevillano e isleño, el maestraje recaía tanto en unos como en otros.

También los maestros de la carrera de Indias, aun cuando fueran vecinos de Sevilla, se contrataban en Gran Canaria con el capitán de la nao. En la escritura de concierto le obligaban a ir por tales maestros de las naos desde Gran Canaria a los Ríos de Guinea o Cabo Verde, dependía de la ruta, y desde allí al puerto americano

(22) Manuel LOBO CABRERA: "Gran Canaria e Indias hasta la creación del Juez de Registros, 1566", *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1982, T. 1, pp. 121-122.

(23) LOBO: *Relaciones* [10], p. 89.

(24) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, f. 368 r. En 1578 el capitán de la nao *San Antonio*, el maestro y el escribano, reconocen que como el vecino y regidor de la isla Bernardino de San Juan ha fiado en el maestraje de la nao, sin lo cual no podían hacer ni despachar el viaje, éste no pagará cosa alguna so pena de depositar donde quiera que estén 5.000 ducados.

que llevara como destino, más volver en el tornaviaje (25). Por su trabajo recibía, además de la bebida y comida, de 137.280 a 528.000 maravedís, a pagar en las Indias, en cualquier parte donde la nao hiciera la descarga (26). Más, recibían, en ocasiones, de dos a seis piezas de esclavos, libres de fletes y derechos, marcados con su marca desde el día de la llegada del navío a Guinea o desde que allí se hiciera a la vela. También se les concede, a veces, dos soldadas del tercio del resto de la gente de a bordo (27). En las compañías, los socios ocupan tanto este cargo como el de piloto, percibiendo por ello su salario, al margen de los beneficios de su inversión (28).

Junto a los capitanes y maestros tenemos a los pilotos, encargados de la pericia y navegación del barco. Su cometido, como el de los maestros, era ir de Gran Canaria a los Ríos de Guinea y Cabo Verde, para con licencia real llevar negros a Indias. Estos técnicos no podían hacer ausencia del barco so pena de poner otro piloto al mayor costo, y en el caso de ser accionista, pagado de la parte que heredaría en la empresa (29). Asimismo, debía entrar y salir en las partes y puertos que fuera necesario y hacer las escalas contenidas en el registro, además de entrar en los Ríos de Guinea para tomar las almadías y canoas de negros. Su salario oscilaba entre 211.200 maravedís y 316.800 maravedís, más de tres a cinco esclavos, buenos y sanos, de edad aceptable (30). Para obtener estos esclavos, el capitán o maestro debía de darle, en ocasiones, la mercadería y rescate para comprar los negros, o dejarle elegir entre los cautivos que fueran en la cargazón (31).

A veces, cuando el viaje lleva como objetivo el comprar esclavos en Cabo Verde, al piloto se le impone que en caso de no hallar esclavos en tal mercado debía ir a los Ríos de Guinea, donde serviría como piloto de los ríos, entrando y saliendo en las bajas y bahías, más tomar las almadías que hallare yendo en los bateles (32).

(25) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, f. 288 r. Un maestro se obligaba a ir desde Gran Canaria a Nueva España por los Ríos de Guinea, y volver desde San Juan de Ulúa al río de la ciudad de Sevilla, haciendo todo lo que un buen maestro debe y es obligado a hacer.

(26) Idem; AHPLP, García Ortiz, núm. 852, f. 310 v.; Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r.

(27) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, f. 288 r.

(28) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r.; LOBO: *Relaciones* [10]; J. BLANCO MONTESDEOCA y Manuel LOBO CABRERA: "Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía", *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1979, p. 127.

(29) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r. y ss.

(30) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 840, f. 930 r. Al sevillano Juan Pinzón, piloto del navío *Nuestra Señora de la Concepción*, se le dará por su trabajo además de comer y beber, tres negros.

(31) AHPLP, García Ortiz, núm. 852, f. 315 r.

(32) LOBO: *Gran Canaria e Indias...* [22], p. 124.

El resto de la tripulación estaba formada por unos doce marineros, aumentados a veces a catorce, y calafate, carpintero, despensero, escribano y dos grumetes. Los marineros suelen ser del mismo origen que el maestre, persona en quien delega el capitán para hacer la contrata, aunque a veces es variada, formada por isleños, andaluces, gallegos, portugueses e incluso sardos y catalanes (33). Estos están obligados a servir en todo aquello que mandara el capitán, maestre y piloto, tanto en el barco como en entrar en los ríos a tomar los bateles y canoas de negros (34). Percibían por ello entre 31.680 y 36.960 maravedís, aun cuando alguno prefiere menos cantidad en metálico: 5.280 maravedís, con una pieza de esclavo, varón, de buena edad, 18 años, con licencia y horra de flete (35). De este modo su salario se aumentaba considerablemente, si tenemos en cuenta que por estas fechas un esclavo negro alcanzaba en el mercado indiano el valor de 150.000 maravedís.

El calafate, despensero y carpintero solían ser marineros que desempeñaban las dos funciones, aumentando su salario por ello en 7.920 maravedís.

El escribano era ocasional, pero también lo hallamos en algunas de estas naos (36). Se requerían sus servicios cuando se formaban compañías y los socios no iban en el navío, por lo cual debía llevar cuenta y razón de todo. Si los socios navegaban con la mercancía, ocupando además cargos náuticos, lo corriente era tener un cofre con dos llaves donde se ponía todo lo procedido de los esclavos, y una vez concluido el negocio se repartía el capital, después de pagar la soldada de la tripulación.

2.3. *Rutas*

Las naves salidas de Gran Canaria, bien directamente o después de una escala, con registro del Juez de Indias, desde que lo hubo, seguían en este tráfico tres rutas diferentes en lo que se refiere al continente africano y cinco en relación a Indias.

(33) BLANCO y LOBO [28]. En un viaje de 1571 la marinería estaba formada por un sardo, un catalán, un vizcaíno, un vecino de La Española, más andaluces, isleños y gallegos.

(34) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 306 r. Un maestre de barca, sevillano, se comprometía a ir por marinero, y servir en todo aquello que le mandaren e ir en las barcas y batelas y entrar en los ríos, y ayudar a tomar las almadías y canoas de negros que allí hubiere.

(35) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811.

(36) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, f. 368 v. Luis Gramajo era escribano de la nao *San Antonio*, lo mismo que Juan de Torres, de quien da fianza el regidor Bernardino de San Juan.

La ruta africana tenía como objetivo tres zonas principales: Cabo Verde, Ríos de Guinea y Santo Tomé. La primera era la más transitada por los navíos que venían desde Sevilla, o cuando los canarios contaban con licencia. Hacia los Ríos de Guinea se dirigían aquellas naos fornecidas con capital isleño, en las que las licencias se encontraban ausentes o se cargaban más negros de los concedidos. Tal vez esta ruta fue la más dada al contrabando y en donde más se dejó sentir la protesta portuguesa (37). Quizá por el mismo motivo los portugueses fueron asiduos a esta ruta. El viaje por Santo Tomé sólo interesaba a las naves cuyos maestros o capitanes, lo mismo que sus empresarios, eran lusitanos. En el orden descrito los porcentajes se reducen así: 25, 50 y 25 por ciento, respectivamente.

En cuanto a los puertos indianos se circunscriben al área del Caribe, bien a las Antillas como Tierra Firme, con puntos de arribada en Cartagena, Nueva Andalucía y Nueva España, sobresaliendo esta última, junto con Cartagena, sobre el resto al ser zona de mayor asentamiento y cabeza de virreinato. La llegada de esclavos a la Nueva Andalucía coincide con la conquista de la zona por Diego Fernández de Serpa y sus consocios canarios, a quienes se les conceden licencias (38).

2.4. *Licencias*

En casi todas las expediciones, salvo las de formación netamente canaria, donde se alega la arribada forzosa a Indias, se contempla la obtención de licencias.

Todos los capitanes y armadores dan fe de poseer permiso de Su Majestad para introducir esclavos en Indias. Estas licencias suelen ser obtenidas o compradas por varias personas, las mismas que fletan las naos y contratan los capitanes de la carrera de Indias. Podían conseguirlas, en cantidades cuantiosas, como gracia por alguna empresa o a bajo precio, de acuerdo con el mercado; también las obtenían en pequeño número, asociándose en este caso varios de los agraciados.

En conjunto, sólo detectamos un caso de concesión gratuita de licencias al conquistador de la nueva Andalucía; se le asignan 600. Sin embargo, el conquistador, para conseguir socios en esta empre-

(37) TEIXEIRA DA MOTA [15].

(38) BLANCO y LOBO [33].

sa, concede a uno de ellos 400 al módico precio de 10 ducados (39), cuando alcanzaban un valor de 30 (40).

En 1571, en una compañía formada por cuatro socios para introducir más esclavos en la Nueva Andalucía, uno de los compañeros aporta como inversión las licencias, valoradas a 18 ducados (41). Este caso es similar al anterior, pero aquí al ir unida la idea repobladora con la conquista y comercio, el precio de la licencia es rebajado a casi la mitad de su valor.

Licencias gratuitas también se concedieron, para que su precio se invirtiese en fortalezas. Existía el precedente, desde 1518, de gastar el dinero sacado de ellas en obras de alcázares (42). Así, en 1569 se concedían licencias a Tenerife para edificar la fortaleza de Santa Cruz (43); en 1577 La Palma obtiene para el mismo fin 500 licencias de negros, la tercia parte hembras, libre de todos derechos (44), y en 1583 Gran Canaria es agraciada con 200 licencias, con la salvedad de que no se pueden llevar los negros a la provincia de Tierra Firme. En la cédula de otorgación se añade también que los navíos no pueden llevar otra carga salvo bastimentos y brebajes necesarios para los esclavos (45).

Además de éstas, los propios isleños gestionan la concesión de licencias, pagando lo estipulado. Para ello, el mercader flamenco, almojarife y regidor de Gran Canaria, Daniel Vandama, daba poder en 1588 a su cuñado para que en su nombre y en el de su mujer concertase con los jueces y contratadores residentes en Lisboa, relacionados con los Ríos de Guinea, para llevar de allí o de otra parte hasta 70 esclavos negros a las Indias, con licencia para que los administradores y factores de Guinea los dejaran sacar, de modo que mediante el Juez de Registros de la isla se pudieran despachar (46).

Los armadores sevillanos o sus gentes, lo mismo que los canarios, practicaban el contrabando, evadiendo los derechos de los esclavos. Conocemos estos hechos por las quejas lusitanas. En 1563 Felipe II emitía una provisión a los oficiales de la Casa de la

(39) Idem, p. 122. AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 828.

(40) ULLOA [7], p. 414; MARTÍNEZ [6], p. 188.

(41) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r.

(42) ULLOA [7], p. 412. En una relación de 1554, publicada por Laiglesia, se dice "Para las obras de Madrid y El Pardo han de servir las licencias de esclavos".

(43) FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Cedulario de Canarias*, I, Las Palmas-Sevilla, 1970, doc. 184, p. 121.

(44) Idem, doc. 169, pp. 236-238.

(45) Idem, doc. 206, pp. 283-287.

(46) AHPLP, Alonso Fernández Saavedra, núm. 798, f. 174 r., 1588-junio-18.

Contratación, relativa a las protestas del embajador portugués, sobre un vecino de Huelva, que con dos naos armadas había robado en la costa de Guinea 250 esclavos, cargados para La Española, donde fueron confiscados (47).

Los canarios les imitan, pues por cédula de 13 de enero de 1565 se informa en contra de Pero Rodríguez, natural de Gran Canaria, por haber llevado a Guadianilla y Puerto Rico 150 esclavos sin licencia. Un año después se pide a las justicias de Canarias hagan averiguaciones, a petición del rey de Portugal, sobre ciertos esclavos y malagueta robados en la isla de Guinea y navegados a La Española, San Juan de Puerto Rico y otras partes de las Indias (48).

En este contrabando también participaron los corsarios y piratas ingleses y franceses, proveyéndose en Canarias de vituallas, bastimentos y otras cosas (49).

2.5. *Mercaderías*

Con licencias o sin ellas todos los navíos negreros que partían de Gran Canaria, o hacían escala en ella, con destino a Indias, se proveían de productos para rescatarlos en Guinea por negros. Normalmente en las escrituras se habla genéricamente de mercaderías y ropas.

La principal inversión se hacía en vinos, enviados por los isleños, comprados por los mercaderes y factores sevillanos o dados por los canarios a los capitanes de las naos para que les comerciaran varios negros (50). En el caso de los sevillanos, eran los agentes los encargados de la operación, así un vecino de Montemayor reconocía haber recibido, en nombre de un vecino de Sevilla, tres pipas de vino bueno para emplearlo en Guinea en esclavos, y de allí llevarlos a Indias, donde los vendería al mayor provecho y enviaría su producto a Sevilla, consignado al mercader, a cambio de repartir la ganancia a medias (51).

Los canarios hacían lo mismo, tal y como se comprueba en el poder dado por el escribano público y del cabildo de la isla a un

(47) TEIXEIRA DA MOTA [15], p. 231. El rey dio autorización para que un agente de los contratadores pudiera ir a la isla de la Española a recuperar el robo.

(48) Idem, p. 232.

(49) Idem, p. 236. RUMEU [8]. T. I, pp. 578-598.

(50) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 866, f. 195 r.

(51) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 864, f. 148 r. El vino lo recibe García Leytón en nombre de Juan de Tapia, del señor Pedro de Solarado, para cargarlo en la nao portuguesa *Santo Antonio*, de viaje a Indias por los Ríos de Guinea.

vecino de Sevilla para cobrar de un capitán de nao, vecino de Lisboa, un esclavo habido en Guinea a cuenta de cierto vino que le dio, y vendido en Santo Domingo (52).

2.6. Capitales

Es difícil saber el capital total invertido en todas estas expediciones; sin embargo, a través de una compañía organizada en Gran Canaria en 1571, podemos dar un botón de muestra. Por ella conocemos la inversión, en donde se incluía transporte, mantenimientos, armas y licencias. Se invirtieron 2.735.040 maravedís, entre cuatro socios, en lo siguiente:

396.000	mrs.	en una nao
15.840	"	en armas (53)
211.200	"	en mercaderías
1.584.000	"	en licencias
528.000	"	en despacho y registro de las licencias y mantenimientos (54)
2.735.040	mrs.	

Esta cantidad fue aportada por los socios en la siguiente proporción:

Socio 1.º	...	...	2.112.000	mrs.	77	%
Socio 2.º	...	...	295.680	"	10,8	%
Socio 3.º	...	...	116.160	"	4,2	%
Socio 4.º	...	...	211.200	"	8	%
				2.735.040	mrs.	100 %

Al conocer el capital invertido y las licencias de esclavos, 200, aun cuando se pudieran cargar más, más el precio logrado por éstos en el mercado americano, unos 300 ducados, podemos calcular el capital total conseguido. En bruto ascendía a la fabulosa suma de 31.680.000 maravedís. De esta cantidad hay que descontar los gastos de soldada y pilotaje, estimado según las escrituras

(52) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 866, f. 195 r. El poder lo recibe el doctor Simón de Tovar, para cobrar la deuda al capitán Francisco Barroso, vecino de Lisboa, quien pasó por Las Palmas en 1578 pidiendo fianza. El poder se otorgó el 14 de mayo de 1582.

(53) Como material bélico se incluían 4 versos, 2 falcones y un barril de pólvora.

(54) Se designan como mantenimientos: pan, vino, vinagre, habas, arvejas y otros rescates.

de la contrata a 1.032.240 maravedís (55), con lo cual nos quedamos en 30.647.760 maravedís. Habría que añadirle el valor del navío, tal como se expresa en la ejecución de la compañía, en donde se añade que acabada se vendería y su producto se partiría como el resto de la ganancia. Estas relaciones matemáticas nos llevan a la deducción de estimar el beneficio hallado en esta empresa en el 1.120 por 100.

De acuerdo con las inversiones a cada socio correspondería lo siguiente:

Socio 1.º	...	...	...	...	...	23.598.775	mrs.
Socio 2.º	...	...	...	...	...	3.309.958	"
Socio 3.º	...	...	...	...	...	1.287.205	"
Socio 4.º	...	...	...	...	...	2.451.822	"
						30.647.760	mrs.

2.7. Créditos

Gran Canaria, además de haberse convertido en el siglo xvi en puerto de escala y despacho de navíos negreros, ocupó también un lugar importante como plaza crediticia para abastecer a los navíos con destino a Guinea e Indias. Estos créditos venían emanados desde Sevilla y Lisboa, y su móvil era para fornecer y aprovisionar las naos. Junto a los créditos los capitanes de navíos recibían directamente préstamos con el mismo objetivo.

En 1578 tenemos constancia del primer crédito. Su portador era el capitán de la nao *San Antonio*, Cristóbal López de Fonseca, con destino a Indias por Cabo Verde y Guinea. Traía un crédito de los señores Francisco Núñez de Béjar y Pedro de Lorona, vecinos de Lisboa, por valor de 300 ducados, para el despacho de la nao; le fue concedido por Andrés Folguera, portugués, estante en Gran Canaria, a cambio de una letra de cambio sobre Béjar y Lorona, a pagar en Lisboa a 45 días vista (56). En la misma escritura Folguera, según reconocimiento del escribano de la nao, entrega a éste otros 40 ducados por crédito de Antonio Núñez de Algarbe, contratador de Cabo Verde, vecino de Lisboa.

En 1584, el maestre de la nao *San Cristóbal*, Juan de Santiago, también vecino de Lisboa, con destino a Nueva España por Santo

(55) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 324 r.; BLANCO y LOBO [28], pp. 128-129.

(56) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, f. 320 r. El capitán de la nao se obliga que las letras serán aceptadas y pagadas a su tiempo, donde no él con su persona y bienes lo cumplirá, y pagará los cambios y los recambios.

Tomé, recibía del vecino de Gran Canaria Juan Cortés de los Ríos, ávido comerciante y cargador de Indias, 887 reales en cinco pipas de vino a cuenta del residente en Lisboa Francisco Gómez (57).

Tres años más tarde otro portugués, vecino de Lisboa, y capitán de nao, Duarte Ramírez, por dos créditos traídos de Lisboa, de Antonio González y Antonio Rodríguez, recibe dinero y mercaderías para fornecer la nao. Uno de ellos era sobre el mercader de Tenerife, portugués, Miguel Méndez, para recibir 25 pipas de vino. Sin embargo, al encontrarse arribado en Gran Canaria y serle más cómodo su puerto, recibe del mercader francés Juan de Molina 4.670 reales, a cambio de los créditos, para cargar el vino (58). En la misma fecha, 9 de abril de 1587, el capitán de la nao confesaba haber tomado otro crédito del proveedor de la Casa de India, Hernán Rodríguez de Almada, para poder librar 500 ducados. Le fió la cantidad el mercader de origen italiano Tomás Pinelo, y con ella compró 24 pipas de vino (59).

En el mismo año llega a Las Palmas otro vecino de Lisboa, Duarte de León, quien en nombre de Juan Batista Rovelasca, socio del rey y pujador en las subastas de los contratos de Africa (60), recibe de Juan Cortés de los Ríos 6.100 reales para el despacho de la nao *Nuestra Señora de la Ayuda*, con destino a Santo Tomé, y de allí a Cartagena, y para vino (61).

En otras ocasiones no vienen los capitanes con crédito nombrado, sino que una vez llegados a Gran Canaria piden dinero a préstamo para fornecer las naos, como Pedro Alvarez de Silva, quien recibe del escribano público Antonio Lorenzo los maravedís para

(57) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 841, f. 774 r.

(58) AHPLP, Francisco de Casares, núm. 923, f. 334 r. Letra: Pagarán sus mercedes o cualquiera por esta primera de cambio a la voluntad de Juan de Molina, vecino de Gran Canaria, o a la de los señores Ventura de Frías en Lisboa o Francisco... de Pesquera, de Sevilla, o a cualquiera de ellos que tuviera poder a 4 días vista 467 cruzados en Lisboa ó 448 doblas en Sevilla, lo cual se le pagará donde Molina o los demás quisieren y son por el valor aquí recibido de Molina en dineros de contado para pagar lo que han costado las 25 pipas de vino que he comprado y cargado en la nao *Concepción*, en virtud de los créditos.

(59) AHPLP, Francisco Casares, núm. 923, f. 323 r. Crédito: En Lisboa, 17 de marzo de 1587, Fernán Rodríguez de Almada, proveedor de la casa de India, se obliga a aceptar las letras que el señor capitán Duarte Ramírez, que al presente va por capitán de la nao *Concepción* para Guinea e Indias, tomando el puerto de Gran Canaria, para comprar vinos, hasta cantidad de 500 ducados. Las cuales letras aceptará y pagará. Se trasuntó de la lengua portuguesa a la castellana en 4 de abril de 1587.

(60) ULLOA [7], p. 301. Enrique OTTE y C. RUIZ BERRUECO: "Los portugueses en la trata de esclavos negros en las postrimerías del siglo XVI", *Moneda y Crédito*, 85, Madrid, junio de 1983, p. 9.

(61) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 844, f. 175 r. Se le concede el crédito en virtud de una carta misiva de Rovelasca.

fornecer una nao y pataje con destino a Indias, obligándose a devolverlos en Indias, Castilla, Portugal o en las propias islas Canarias; para ello hipoteca los esclavos y mercadería que llevará a Indias (62).

Estos aspectos dan a entender cómo Gran Canaria no fue sólo puerto de escala y despacho, sino plaza bancaria importante, ya destacada en otros trabajos (63).

2.8. *Participantes en la trata*

En este comercio podemos agrupar tres tipos de participantes que toman Gran Canaria como plaza para sus operaciones. Tenemos a isleños, sevillanos y lusitanos. Los canarios son los menos numerosos, pero los más importantes a nivel económico; por ello no desperdician la menor oportunidad para invertir en el tráfico. Los escribanos públicos como Adriano de Padilla y Luis de Balboa participan muy activamente en compañías de carácter comercial e invierten en créditos y préstamos directos a los capitanes de navíos (64). Destaca en este tipo de operaciones por su solvencia y empuje económico Daniel Vandama, mercader flamenco, con extendidas redes en todos los mercados europeos y atlánticos. Este, en compañía de su mujer, solicita 70 licencias para navegar directamente los negros a Indias (65).

Entre los naturales de Sevilla o avecindados en ella sobresalen los Tapia y el lombardo Juan Batista Rovelasca. Los primeros estaban acostumbrados a comerciar con Indias bien solos o asociados a otros mercaderes (66). Juan B. Rovelasca realizó compañía en asociación con Felipe II (67), y en julio de 1585 llegaba a San Juan de Ulúa el navío *San Cristóbal*, con 300 esclavos procedentes de Santo Tomé (68), con escala en Las Palmas en diciem-

(62) AHPLP, Tomás Marín, núm. 2.579, f. 81 r. Recibe la cantidad de 400 ducados.

(63) Enrique OTTE: "Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI", *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1982, pp. 157-173.

(64) AHPLP, Antonio Lorenzo, núm. 811, f. 327 r.; Luis de Balboa, núm. 866, f. 195 r.

(65) AHPLP, Alonso Fernández Saavedra, núm. 798, f. 174 r.

(66) Eufemio LORENZO SANZ: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, p. 312.

(67) ULLOA [7], p. 301. Cuando el rey era socio de este tipo de compañías, percibía una parte de las utilidades netas, sin invertir fondos.

(68) Idem, p. 301. Su maestro Juan de Santiago.

bre de 1584 (69). Esta cargazón correspondía a una de las provisiones anuales que debía hacer Rovelasca. También participó en la subasta de los contratos de Africa, y fue contratador de Santo Tomé entre 1580-1583 y de la pimienta (70).

Figuras portuguesas, importantes en la trata, con negocios en Gran Canaria, son tres empresarios que despachan licencias con poder de Manuel Caldeira. Son éstos: el doctor Simón de Tovar, contratador de Cabo Verde por poder de Diego Núñez Caldeira, caballero hidalgo de la casa real y contratador de Guinea y Cabo Verde (71), que envía 570 negros en 1574; Francisco Nuñez de Béjar y Pedro de Noroña, que despachan en la misma fecha 430 licencias (72). Tovar actuaba hasta fines del siglo XVI como representante en Sevilla de varios mercaderes portugueses y como tal había obtenido carta de vecindad en la ciudad del Betis (73). Pedro de Noroña mantenía relaciones económicas con otros mercaderes portugueses y Francisco Núñez de Béjar era el más importante de los tres, sobrino de Manuel Caldeira, quien nombra como agente suyo en Indias, para supervisar las ventas de negros, a su hijo (74).

3. *Envío de esclavos a menudeo*

Ya se han comentado los motivos para poder introducir negros en Indias con licencias gratuitas; algunos de ellos se cumplieron en Canarias, pero se han de añadir otros. Fue corriente el llevar esclavos como servidores, concediéndose en este caso la licencia; otras veces se enviaron a vender sin licencia, de manera fraudulenta, por lo cual en alguna ocasión fueron requisados por las autoridades indianas; también, a veces, se llevaron esclavos a vender al Nuevo Mundo sin permiso de los dueños, provocando el consiguiente pleito. Sin embargo, el modo más generalizado en Gran Canaria para llevar esclavos sueltos, fue el simular que se contrataban negros como parte de la marinería de los barcos para

(69) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 841, fs. 766 r. y 774 r. El maestro pidió fianza en Gran Canaria el 7 de diciembre de 1584, y le fío Juan Cortés de los Ríos. Se obliga a cumplir la orden dada por Rovelasca a Francisco de Aguilar, que va por capitán y factor en la nao.

(70) OTTE y RUIZ BERRUECO [60], p. 9 y n. 38.

(71) Idem, p. 14.

(72) Idem.

(73) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 863, fs. 326 r., 368 r. y 424 r. En esta escritura comparece como vecino de Sevilla.

(74) OTTE y RUIZ [60], pp. 14 y 15.

luego venderlos en Indias, a pesar de la fianza depositada ante el Juez de Registros.

CUADRO II
ESCLAVOS SUELTOS

Año	Esclavos	Sexo	Destino
1535	1	h.	Indias.
1567	2	v. y h.	Indias.
1572	1	h.	México.
1573	1	v.	Nueva España.
1574	1	h.	Indias.
1574	4	3 v. y 1 h.	Santo Domingo.
1582	1	v.	Santo Domingo.
1582	1	v.	Margarita.
1582	1	v.	México.
1582	2	v.	Cartagena.
1583	3	v.	Puerto Rico.
1584	2	v.	Cartagena.
1584	2	v.	Filipinas.
1584	1	v.	Cartagena.
1584	2	v.	Cartagena.
1585	1	v.	Cartagena.
1585	1	v.	Cartagena.
1585	1	v.	Cartagena.
1585	2	v.	Cartagena.
1585	1	v.	Santo Domingo.
1586	1	h.	Margarita.
1586	2	v.	Indias.
1586	1	v.	Indias.
1587	2	v.	Santo Domingo.
1588	1	v.	Indias.
1588	1	v.	Indias.
1588	1	v.	Margarita.
1588	1	v.	Indias.
1588	2	v.	Indias.
1589	2	v.	Puerto Rico.
1589	2	v.	Indias.
1590	1	v.	Cartagena.
1590	1	v.	Santo Domingo.
1598	1	v.	Margarita.
Total	50		

3.1. Número de esclavos

Por este sistema se introdujeron en el continente americano cincuenta esclavos (cuadro II), según las declaraciones aparecidas en las escrituras notariales, pero debieron ser muchísimos más los no declarados y los introducidos en Indias de manera clandestina.

De este total solamente una es blanca, la primera de la que tenemos noticia en 1535 (75), ya que el resto se comienzan a enviar, según los documentos, a partir de 1567. Quizá la remisión de la esclava blanca se ampare en la orden de Fernando el Católico de 1512, que, tal vez, siguiera en vigor en aquella fecha (76).

Posteriormente los esclavos blancos procedentes de Mauritania y Marruecos, moros, de religión islámica, considerados infieles, fueron excluidos de la importación tal y como se reguló en las Ordenanzas de la Casa de la Contratación (77). Esto lo comprobamos cuando un sochantre de la iglesia de Guadalajara (Nueva España) reclama para su servicio un esclavo morisco, hijo de Juana, su esclava, que había dejado en Canarias. Su apoderado, el capellán de la catedral de Canarias, al no poderse lo enviar por ser morisco «conforme a las órdenes y constitución de la Casa de la Contratación» se concierta con una vecina de Las Palmas para trocar el esclavo por un mulato de 14 a 15 años, a quien sí le estaba permitido pasar a Indias (78).

En cuanto a la distribución de estos esclavos en los distintos puertos indianos, el mayor porcentaje se registró a Cartagena, con trece piezas, seguida de Santo Domingo, con nueve; Puerto Rico, con cinco; la isla de Margarita, con cuatro; tres a México, y dos a Filipinas, más catorce destinados a Indias, sin especificar lugar concreto.

La distribución por sexos da una proporción bastante desequilibrada, pues los varones representan el 88 por 100, frente a las hembras, con un índice del 12 por 100. Aquí, al ser unidades, no se guarda la relación acostumbrada en los envíos a Indias de un tercio de hembras frente a los dos tercios de varones. Si mantenemos que la introducción de estos esclavos se debía al comercio ilegal, lo lógico es que fueran esclavos negros como mano de obra y servidores más demandados en el mercado. En algunos ejemplos, cuando se lleva más de un esclavo aparece junto a uno o dos varones una hembra, aunque consideramos que en estas pequeñas remesas de servidores, no había ninguna legislación al respecto en cuanto a la proporción.

(75) AHPLP, Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fs. 98-99. Según cita el testamento de la vecina de Granada Catalina de Molina, de viaje a las Indias.

(76) ULLOA [7], p. 409.

(77) MARTÍNEZ [6], p. 184.

(78) AHPLP, Luis de Balboa, núm. 866, s. f.

3.2. *Esclavos servidores*

Los negros llevados o enviados a Indias como hacienda propia y elementos de servicio representan un 26 por 100. De este modo se transplantaba a Indias una tradición hispana de servicio doméstico, en donde el cautivo se convertía en un signo de distinción social.

Estos cautivos son llevados con licencia gratuita, según declaran ante el Juez de Registros de la Isla o ante el escribano del cabildo, pidiendo testimonio de ello. Cuando van para servicio de un individuo, éste hace constar el carácter de paje del negro, dando fianza de no venderlo, o de lo contrario pagaría los derechos (79). Si llevan más de uno prefieren una pareja, varón y hembra (80).

Las mujeres emigrantes se acompañaron de criados y esclavos, como la vecina Juliana González, con destino a Margarita o a Cartagena de Indias, que paga por el pasaje de ella, la esclava y la criada, más dos cajas de matalotaje, 80 ducados (81).

Normalmente estas licencias son otorgadas por el juez de registros, pero otras veces los vecinos dan poder para solicitarlas del rey, como la señora doña Luisa de Quesada, vecina de Gran Canaria, con pensamiento de residir en Filipinas en compañía de doña Francisca de Contreras, mujer del licenciado Gaspar de Ayala, fiscal de la Audiencia de Filipinas, que da poder a un paisano para que en su nombre pida licencia para ella y la compañía de dos criados con su mujer e hijos, dos esclavas y dos amas de servicio (82).

Otras veces si el juez de registros se niega a conceder la licencia los viajeros siguen causa para reclamarla de manera que se les permita llevar dos esclavos para su servicio.

(79) AHPLP, Francisco de Casares, núm. 923. En la salida para Indias Luis Carlos Sorio, maestre de la saetilla de Juan Ruiz de Alarcón, pide el 31 de marzo de 1588 licencia para un esclavillo negro de 15 años, que va por paje para su servicio.

(80) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 826, s. f. Así lo declara el vecino de Méjico Luis Marban de Hontiveros.

(81) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 843. El flete lo pagará así: 40 ducados en Gran Canaria y 40 en Indias, en 15 días como fueren llegados.

(82) AHPLP, Luis de Loreto, núm. 870, f. r. Le pagará al apoderado por conseguir las licencias 12 ducados.

3.2. *Esclavos marineros*

El mayor número de esclavos enviados a Hispanoamérica por el procedimiento del menudeo corresponde a aquellos que fueron declarados como marineros y grumetes. A éstos se les permite ir con licencia gratuita, sin derechos, expedida por el juez de registro.

El procedimiento era el siguiente: El maestre justificaba tener pedido registro para Indias, ante escribano, y a continuación alegaba que por padecer falta de gente de mar y no hallarla en la isla, el gobernador le había dado licencia para llevar en el navío, para servicio de éste, uno o dos esclavos como grumetes o marineros, bajo fianza de no dejarles en Indias y so pena de pagar los derechos, más lo juzgado y sentenciado por el registro (83). A continuación algunos certifican que si vendiese el esclavo en Indias «porque acaese muchas veces quedarse los navíos que ban allí», no pagarían derechos (84).

Esta es una versión de los hechos, pero otros documentos dan una segunda. En escrituras otorgadas en la misma fecha, día y mes, o posteriormente, confiesan los maestros que los esclavos no son suyos, sino de segundas personas, a quienes se obligan a entregar los cautivos, o a sus apoderados, una vez llegados al puerto de destino, mayoritariamente Cartagena y Margarita, para hacer su voluntad (85). El hecho de destinarlos a Cartagena puede responder a que este puerto se había convertido en las postrimerías del XVI en el mercado central de América del Sur, al tomar un auge extraordinario y desplazar a los demás (86).

Muchas veces los maestros se recelan de los inconvenientes derivados de este tráfico y su temor se refleja en sus declaraciones.

(83) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 841, f. 440 r. Esta es la versión que da el maestre del navío *Nuestra Señora de Concepción*, Rodrigo Jordán, de viaje y partida para Cartagena. En la misma escritura confiesa que el esclavo no es suyo, sino de Rodrigo de Barrios, despensero, que va en el navío, que es quien le ha dado fianza ante el gobernador. Se obliga que si no le da testimonio auténtico en el puerto de destino no le entregará el esclavo.

(84) AHPLP, Alonso Fernández Saavedra, núm. 798, f. 390 r. En este caso quien testifica es Hernando de Trigueros, vecino, cuñado de Daniel Vandama, quien le envía con vinos, quesos, cueros, brea, vinagre, calzado, otras mercaderías y un esclavo negro.

(85) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 841, f. 690 r.; Lorenzo de Palenzuela, núm. 842, fs. 181 r. y 184 r.; Idem, f. 184; Idem, f. 194 r.; Idem, f. 190 r.; Idem, f. 371 r.; Lorenzo de Palenzuela, núm. 843; Lorenzo de Palenzuela, núm. 845, f. 295 r.; Idem, f. 301 r.; Lorenzo de Palenzuela, núm. 844, f. 299 r. La asiduidad de las escrituras ante este escribano se debe a que era escribano del Juzgado de Indias.

(86) OTTE y RUIZ BERRUECO [60], p. 17.

De ahí que suelen incluir cláusulas en las escrituras, como aquella en donde estipulan entregar a los esclavos a cambio de la entrega de la licencia y del pago a los jueces coloniales de los derechos de entrada en Indias de los esclavos, o de lo contrario devolver el esclavo, en el primer navío, a Gran Canaria (87).

Los mareantes cobraban por estos negros, pese a declarar que estaban a su servicio, el flete de su persona, establecido en unos 15 ducados (88). Otras veces el maestro del navío se encargaba de vender el esclavo e invertir lo procedido en Indias, llevando por ello la cuarta parte de la ganancia y por su encomienda en mercarlo el 6 por 100 (89). En Sevilla emplearía el capital y ganancia en mercaderías, conforme a la orden y memoria entregada por el dueño del esclavo, y cargarlas en navío con destino a Canarias, recibiendo por ello el 3 por 100. Este es un caso típico de la práctica del comercio triangular tan corriente en el comercio canario-americano.

Los maestros, cuando dan fianza de volver con los esclavos marineros se comprometen que de no hacerlo pagarían los 32 ducados de licencia (90). Imaginamos que estos derechos se eludirían, y cuando no, los pagarían los dueños de los cautivos, fiadores ante el registro.

Por este sistema se encaminaron al Nuevo Mundo, desde Canarias y en el tiempo estudiado, 27 esclavos, representados con el 54 por 100, de los cuales 17 se declaran como grumetes, de acuerdo a su edad, y 10 como marineros. Los participantes en este pequeño tráfico son todos vecinos de Gran Canaria o residentes en ella. Destacan los mercaderes, ávidos en obtener los máximos beneficios, como Daniel Vandama, del cual ya hemos hablado en el tráfico negrero a mayor escala; Adán González, cargador asiduo a Indias y comerciante con redes en Guinea, Cádiz, Azores y Madeira; Rodrigo de León, arrendatario del ingenio de Telde y dueño de un navío de la carrera de Indias; Juan de Sagasta, exportador de azúcar, y Juan Cortés de los Ríos, con redes en Indias a través de su sobrino Francisco Cortés. También los gobernadores y oidores

(87) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 841, f. 440 r.

(88) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 844, f. 229 r.; Lorenzo de Palenzuela, núm. 842, f. 190 r. A veces el flete de los esclavos aumentaba o disminuía en función de la ruta: a Cartagena 10 ducados, y a Santo Domingo y Nueva España 18.

(89) AHPLP, Alonso Fernández Saavedra, núm. 803, f. 366 r. La ruta de este negocio es muy particular: el esclavo se debía vender en Indias, sin especificar lugar, y su producto se debía emplear en La Margarita y Tierra Firme, para llevarlo a vender a Cartagena.

(90) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 843.

de la Audiencia aprovechan la ocasión para colocar sus negros en el mercado indiano, como don Martín de Benavides y el licenciado don Francisco Ramírez de Montalvo.

3.3. *Otros*

Por último nos queda un 20 por 100 de negros enviados a vender por sus amos, pero no conocemos el procedimiento seguido. En las escrituras de poder se detecta este comercio mediante las reclamaciones de los propietarios, que mandan cobrar lo procedido de su valor, así el doctor Angel Lercaro, abogado de la Audiencia, y su mujer, doña Leonor de León, dan poder para cobrar en México 300 ducados de oro producto de una esclava vendida en Nueva España (91).

En otra ocasión el señor de La Gomera y El Hierro, don Guillén Peraza de Ayala, lo mismo que don Diego de Ayala, su antecesor, se encuentra inmerso en la trata. El primero reclamaba un cautivo enviado a vender a Nombre de Dios, que había sido embargado (92). Imaginamos la razón: contrabando. Por esta causa no sólo eran embargados los esclavos en Indias, sino también en el juzgado de Gran Canaria.

Otras veces detectamos un procedimiento similar al practicado con los esclavos llevados como parte de la marinería. En este caso se remitían los cautivos al mercado indiano con un agente o maestro de navío, como hacienda del remitidor. Este entregaba la mercancía para que se la vendieran al mayor precio y provecho del mercado; de lo obtenido se debían pagar los derechos de entrada más el flete, y de la ganancia llevaría el agente la cuarta parte (93). Cuando esto sucedía se le daba al esclavo un valor aumentado, pues mientras en Gran Canaria los esclavos eran apreciados en el mercado en torno a los 40.000 maravedís, se tasaba antes de embarcar, por el dueño, en unos 15.000 maravedís más, para obligar al agente a conseguir un precio más elevado, ya que mientras más ganancia consiguiera más aumentaría su encomienda.

Lo lucrativo del negocio hace que algunos vecinos, con intención de pasar a Indias, roben esclavos para llevarlos a vender a

(91) AHPLP, Luis Felipe, núm. 854, f. 59 v. La mujer de abogado reclama el valor como heredera de Melchor de Mayuelo, su hijo.

(92) AHPLP, Luis de Loreto, núm. 875, f. 465 r.

(93) AHPLP, Lorenzo de Palenzuela, núm. 847, f. 283 r. Así lo declara Rodrigo de León, quien recibe del regidor Gaspar de Ayala un esclavo negro para venderlo en Santo Domingo, al mayor precio que hallare.

Indias. Esto implica la reclamación del dueño y la cárcel para el infractor. Un familiar del Santo Oficio reclamaba un negro atezado o su valor, llevado a Indias contra su voluntad (94).

Todas estas irregularidades infringidas tanto por los pasajeros como por los mercaderes y autoridades indica lo beneficioso de la trata. Los precios conseguidos en el mercado indiano dan prueba de ello, pues mientras los negros alcanzaban, por estas fechas, en Gran Canaria, un precio medio oscilante entre los 40.000 y 50.000 maravedís, en Indias se lograban unos 158.400 maravedís, lo que demuestra un beneficio, en esta simple operación del 300 por 100. Indudablemente la ganancia era más reducida a la conseguida en las compañías comerciales, pero la inversión era mínima, pudiendo, por lo tanto, participar en este comercio cualquier vecino con un poco de capital o poseedor de un esclavo, y para esto no era necesario ser muy solvente, pues hemos demostrado cómo con 10.000 ó 15.000 maravedís se podía lograr una pieza de esclavo en los rescates fraudulentos de Guinea (95).

(94) AHPLP, Rodrigo de Mesa, núm. 784, f. 377 v.

(95) LOBO: *La esclavitud...*, [10], p. 120.