

1. El papel de los canarios en la conquista y las primeras colonizaciones

La conquista de Canarias: un “precedente” necesario.

El archipiélago canario es un conjunto de islas situado en el Atlántico medio y que, al parecer, ya se encontraba poblado por poblaciones de originarias del norte de África desde antes del cambio de era.¹ Con esta situación previa, cuando se inicia el proceso expansivo y colonizador de los reinos europeos (principalmente Portugal y Castilla) hacia el sur, ya hacía tiempo que los grupos poblacionales aborígenes de Canarias habían comenzado a mantener un contacto considerable con elementos procedentes de Europa.

Los contactos entre aborígenes y europeos no siempre fueron pacíficos y nada más iniciarse el siglo XV comenzó un proceso de conquista que, de con una conflictividad discontinua, terminaría a finales de la centuria con la dominación definitiva del Reino de Castilla sobre Tenerife. Los tiempos y formas en las que se produjo todo el fenómeno de la conquista castellana condicionaron de manera considerable la relación canaria con América, un continente del cual los europeos tendrían sus primeras noticias en 1492. Los tiempos del final de la conquista castellana de Canarias determinarían, en unión a otros elementos de similar importancia, cuestiones tan notables como el desarrollo de los viajes de Cristóbal Colón o las primeras formas en las que se desarrolló la emigración de canarios a América. Es por ello por lo que resulta totalmente necesario presentar de manera sucinta algunas cuestiones vinculadas con ese mencionado proceso de conquista y anexión de las islas Canarias a la Corona de Castilla, antes de iniciar el abordaje sobre la cuestión canario-americana.

La conquista de Canarias es producida, en líneas generales, en dos tipologías diferentes. Por una parte y de manera temprana se produce la anexión de las llamadas islas de señorío, las cuales corresponden a Lanzarote (1402), Fuerteventura (1405), El

¹ Se toman las cronologías “más aceptadas” (si es que esto se puede afirmar), aunque estas han sido puestas en cuestión por autores que determinan una presencia anterior o posterior. La realidad es que para lo que se desea aportar en este texto, la variedad cronológica no es relevante, ya que lo importante es remarcar que había un poblamiento del archipiélago muy previo a la llegada de los castellanos. Para las cronologías, puede verse: GARCÍA GARCÍA, Alicia y TEJERA GASPAS, Antonio. *Bereberes contra Roma: insurrecciones indígenas en el norte de África y el poblamiento de Canarias*. La Orotava; Le Canarien ediciones, 2018.

Hierro (1405) y La Gomera (1450). Estos territorios serán anexionados en la primera mitad del siglo XV y fruto de su método de conquista y del contexto histórico en el que se desarrollan, quedarán bajo jurisdicción y dominio señorial durante varios siglos. Fuera de este modelo quedarán las islas restantes, es decir, Gran Canaria (1483), La Palma (1493) y Tenerife (1496). Estas tres islas fueron anexionadas más tardíamente a los dominios de la Corona de Castilla, más concretamente en el último cuarto de ese mismo siglo, posibilitando que algunos de los procesos de anexión se produjeran tras el descubrimiento de América. Las islas de Tenerife, La Palma y Gran Canaria recibirán, debido a su conquista y posterior gestión, el nombre de islas de realengo.

La expansión portuguesa en la Macaronesia

El descubrimiento del continente americano y la anexión del archipiélago canario por parte de Castilla no son dos elementos que se produzcan de manera aislada o que obedezcan al más puro azar, sino que se encuentran insertas dentro de un proceso mucho más amplio de transformación histórica que se produce en el seno del continente europeo a finales de la Edad Media, y que afecta directamente a otras partes del globo. Este proceso de gran magnitud resulta el comienzo de la europeización (en ocasiones forzosa) de otros territorios, la expansión de los reinos del Viejo Continente más allá de las fronteras europeas y la progresiva sustitución del eje marítimo principal desde el Mediterráneo hacia el Océano Atlántico.

En esa sustitución del eje marítimo juega un rol principal la Corona de Portugal. El reino portugués, el más occidental de todos los reinos europeos, comenzará una carrera expansiva hacia su frontera natural: el Océano Atlántico. Esta expansión se iniciaría ya desde el siglo XIV y más tarde será acompañado por otras entidades históricas como la Corona de Castilla.² En el caso luso, el desarrollo de esta expansión marítima hacia el océano estaría patrocinada por las propias autoridades reales y tendría entre sus más importantes instituciones a la denominada “Escuela de Sagres” y en su patrocinador principal al infante Enrique *el Navegante*.

La nueva vocación expansiva de la corona portuguesa, implementada por el quehacer de personajes e instituciones como los anteriormente mencionados; se unió al

² AZNAR VALLEJO, Eduardo. *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*. Madrid: Síntesis, 1994.

desarrollo de nuevas técnicas para la navegación y a las posibilidades de enriquecimiento que el comercio de diferentes productos como esclavos o especias, que se encontraban en su mayoría alejados del continente europeo. La conjunción de estos aspectos propició el desarrollo de la expansión atlántica. Este movimiento expansivo se extendió por todo el globo con el paso de los siglos, pero en un primer momento se focalizó en la costa africana, el enclave más próximo a Europa. En la primera mitad del siglo XV, los navíos lusos se lanzaron a colonizar la Macaronesia, comenzando por los despoblados archipiélagos de Madeira y Azores. Tras ello, continuaron con su expansión hacia el sur colonizando otros archipiélagos como Cabo Verde e incluso diferentes enclaves situados en la costa continental africana.

Madeira fue un contexto esencial para el control del Atlántico Medio. El desarrollo marítimo y comercial de este archipiélago en la segunda mitad del siglo XV se convirtió en un punto de inflexión. El despegue de la floreciente industria del azúcar ligada a la caña,³ traída desde el Mediterráneo, unido al rol de estas islas como punto intermedio y escala necesaria del comercio portugués en África (comercio principalmente de esclavos), permitieron que Madeira se convirtiera en un importante centro de formación y desarrollo para la navegación en el océano. Este nivel de crecimiento fue tan marcado que, algunos de los más importantes marineros descubridores de finales del medievo, como el portugués Alvisé Cadamosto o el genovés Cristóbal Colón, desarrollaron gran parte de su formación marítima en sus aguas.

De igual manera, el rol del archipiélago canario en este entramado no fue menor. Si Madeira era el nodo principal de los portugueses, Canarias lo sería luego de los castellanos. Y si Madeira fue esencial para el desarrollo de la navegación por la costa africana, Canarias lo sería en las derrotas hacia América.

Los viajes colombinos

Los fenómenos históricos no aparecen de manera aislada sino que, habitualmente, obedecen a procesos más profundos que los condicionan o determinan. Y es en este contexto de expansión marítima de finales de la Edad Media en el que se produce el descubrimiento de América. El 12 de octubre de 1492, tocan tierra finalmente en la isla

³ VIÑA BRITO, Ana: El cultivo de la caña de azúcar en Canarias en los inicios de la colonización. *Estudios Canarios: Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 2015, núm. 59, pp. 239-264.

de Guanahani, en el entorno del Caribe, las tres embarcaciones encabezadas por el navegante genovés Cristóbal Colón. Bajo el patrocinio de la corona castellana y tras varias semanas de dura travesía, la nao *Santa María* y las carabelas *La Niña* y *La Pinta* llegan al que será llamado el “Nuevo Continente”. El encuentro entre dos mundos que no sabían el uno del otro conllevará un choque que transformará la vida de personas que se encontraban a miles de kilómetros de esos lugares principales. La realidad es que la vida en América y en Europa⁴ nunca volverá a ser igual, pero tampoco en otros territorios como en los archipiélagos norteafricanos.

No hay duda de que el viaje colombino es uno de los grandes hitos de la historia de la humanidad. Pero más que poner el foco en el viaje del Descubrimiento en sí mismo, aquel que se inicia en la costa de la actual provincia de Huelva, el 3 de agosto de 1492 y que finaliza el 12 de octubre de ese mismo año con los marineros poniendo el pie en las islas del Caribe,⁵ lo que nos atañe es la relación de ese viaje extraordinario (en todos los sentidos) con el archipiélago canario. En ese sentido, se pondrá el foco de atención en las cuestiones relacionadas, directa o indirectamente, con Canarias y los acontecimientos del viaje en sí mismo quedarán relegados a una posición secundaria.

Canarias fue clave. Clave porque fue una escala necesaria e indispensable en el trayecto encabezado por Cristóbal Colón.⁶ Y esto será debido a cuestiones necesarias: una relacionada con la singladura y otra con las situaciones que se producen durante el viaje. Una de esas situaciones o vicisitudes es la rotura del timón de *La Pinta* en el trayecto marítimo que va desde la Baja Andalucía hasta Canarias. Parece ser que la expedición fue azotada por una tempestad durante sus primeros días del viaje, dejando mal parada a la carabela.

Al llegar a aguas canarias, Colón dio instrucciones a Martín Alonso Pinzón, hombre encargado de capitanear *La Pinta*, de que pusiera rumbo hacia la isla de Gran Canaria, desviándose así del trazo inicialmente marcado para la ruta. Este desvío y escala

⁴ Para una visión de uno de los prismas menos desarrollados, véase: MIRA CABALLOS, Esteban. *El descubrimiento de Europa: indígenas y mestizos en el Viejo Mundo*. Barcelona: Crítica, 2023.

⁵ Para ampliar sobre los viajes de Colón, en líneas generales, pueden verse: VARELA, Jesús y LEÓN GUERRERO, María Montserrat. *El itinerario de Cristóbal Colón (1451-1505)*. Valladolid. Las Palmas de Gran Canaria: Diputación Provincial de Valladolid. Cabildo Insular de Gran Canaria, 2003; o COMELLAS, José Luis: *El éxito del error: Los viajes de Colón*. Barcelona; Editorial Ariel, 2005.

⁶ Para ampliar sobre Colón en Canarias, pueden verse: LOBO CABRERA, Manuel. *Cristóbal Colón y las islas Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón. Cabildo Insular de Gran Canaria, 2018; TEJERA GASPAS, Antonio. *Colón en las islas Canarias, 1492-1502. La Gomera y Gran Canaria*. La Orotava: Le Canarien ediciones, 2020.

se produjo con la finalidad de arreglar los problemas técnicos que el navío tenía, o para que en su defecto, *La Pinta* fuera sustituida por otra embarcación que permitiera realizar el viaje interoceánico. Es así, por acontecimientos del propio viaje, por las que la isla de Gran Canaria se terminó convirtiéndose en uno de los lugares importantes de la primera expedición que llegó europea que llegó a América.⁷

La realidad es que el objetivo de Cristóbal Colón no era la isla conquistada por Juan Rejón menos de una década antes, sino una de las islas definidas como de señorío: La Gomera.⁸ El proyecto colombino buscaba hacer una escala en La Gomera para tomar los víveres y pertrechos necesarios para afrontar el viaje con unas ciertas garantías y así se hizo. La expedición haría parada en el puerto de San Sebastián de La Gomera y en la pequeña isla se aprovisionaría de productos de consumo como quesos o animales vivos, destinados a la alimentación de los tripulantes. Además de ello, harían acopio de otros materiales necesarios como madera, la cual será mayormente de especies de laurisilva. También se extrajo agua de la isla, un agua que tuvo un doble valor. Por un lado, un prosaico pero indispensable y necesario valor de hidratación para los marineros; por otra parte, un valor simbólico, ya que con esta agua sería el que se produciría el bautismo de las primeras tierras descubiertas en América.

La pregunta que hay que hacerse es por qué Cristóbal Colón escogió la isla de la La Gomera. Pues lo hizo por varios motivos. En primer lugar, se debe mencionar que tanto la isla de La Palma como la de Tenerife no se encuentran aún conquistadas y que Gran Canaria es la única isla de realengo que se encuentra, en 1492, bajo control de los castellanos. En segundo lugar, hay que añadir las características de la rada de San Sebastián de La Gomera, por aquel entonces una de las más propicias de Canarias para el resguardo de los navíos que surcaban las aguas del archipiélago. A esto habría que sumar también que se encontraba cerca de zonas de fácil acopio de agua, víveres y vituallas. Esta situación muy probablemente fuera sabida previamente por un Cristóbal Colón que ya tenía experiencia previa en las aguas de la Macaronesia, debido a que estuvo unos años viviendo en Madeira⁹ y trabajando en los buques que se desplazan hasta y desde ese archipiélago luso. Es más, en ocasiones se plantea la posibilidad de que por estos

⁷ Se sabe que los vikingos se situaron, de manera fugaz, en las costas del Atlántico norte en el siglo X, pero esta interacción no estableció una vinculación activa y constante entre los dos continentes.

⁸ LUIS LEÓN, Ángel Dámaso. *Colón en La Gomera: una mirada desde el presente*. San Sebastián de La Gomera: Cabildo Insular de La Gomera, 2020.

⁹ Tanto es así, que se casó con una portuguesa, Felipa Moniz Perestrelo, la cual fue su primera esposa y madre de su primer hijo, Diego Colón, quien también creció en este archipiélago luso.

archipiélagos macaronésicos recibiría las noticias de que, navegando hacia el oeste, desde las Canarias, se podía divisar tierra.¹⁰

El último y más polémico de los factores es el emplazamiento en la isla de Beatriz de Bobadilla, señora de La Gomera y El Hierro, viuda de Hernán Peraza *el Joven* y valedora de Colón en la corte. Sobre la posible relación amorosa entre Bobadilla y Colón se ha escrito mucho, pero nada confirmado hasta ahora. La realidad es que se produjera o no esta relación, Colón tendría incentivos para hacer su escala de avituallamiento en un territorio donde tuviera una fuerte amistad con la máxima autoridad del lugar.

La realidad es que las dos naves restantes llegaron a La Gomera el 12 de agosto, esperando que Beatriz de Bobadilla estuviera en la isla, pero la señora había partido hacia Gran Canaria. Es por ello por lo que la esperará unos días en San Sebastián con el objetivo de adquirir su embarcación, pero al no producirse la llegada de la señora, enviará un emisario en dirección hacia Gran Canaria a los dos días. Al no recibir noticias, el 24 de agosto partiría él mismo desde San Sebastián en dirección a la otra isla, pero al llegar a Gran Canaria, recibe la noticia de que Bobadilla acababa de partir hacia La Gomera. Es por eso por lo que decide arreglar los desperfectos de *La Pinta*, la cual se encontraba anclada en la ensenada de Gando y así realizar el viaje con las tras embarcaciones inicialmente previstas (a *La Niña* también se le realizarán modificaciones en sus velas). A pesar de que la expedición ya se encontraba al completo, Colón regresará nuevamente a La Gomera donde permanecerá tres días, para partir finalmente hacia el oeste el 6 de septiembre de 1492.

Tras la partida, más de un mes de trayecto le esperará a la tripulación hasta llegar a Guanahani. Cambios de tiempo, crisis, desconfianza y finalmente alegría en un viaje que conocemos por varias fuentes, pero entre las que destaca el diario del a bordo del propio Colón.¹¹

La realidad es que las dos islas vinculadas principalmente al viaje del Descubrimiento serán las anteriormente mencionadas: Gran Canaria y La Gomera, pero otros lugares del archipiélago jugarán su papel en la primera derrota hacia América. La

¹⁰ Es la que se ha denominado como “teoría del piloto anónimo”. Esta teoría establece que Colón pudo recibir la información de la derrota por parte de un marinero que, por una fuerte tempestad, había sido desplazado en dirección al poniente y que, tras varios días a la deriva, se había encontrado con alguna isla. Se supone que fue en algún enclave de los archipiélagos macaronésicos donde se produjo el contacto de Colón con este supuesto marinero.

¹¹ COLÓN, Cristóbal. *Diario de a bordo. Primer viaje*. Barcelona: Red ediciones S.L., 2020.

primera de las islas será Lanzarote, debido a que, en el trayecto en dirección hacia Canarias desde la Baja Andalucía, será la primera que observarán los marineros del viaje y será la que será tomada como referencia de la situación de los navíos en las aguas del Atlántico medio. Otra isla que quedará reflejada en las fuentes será Tenerife. La isla más grande del archipiélago cobrará protagonismo debido a que en ese momento se estaría produciendo una erupción en sus cumbres, lo cual llama poderosamente la atención de los viajeros. Esa erupción fue atribuida al Teide, al parecer erróneamente, ya que un grupo de investigadores encabezados han definido que esta corresponde, más bien con la acaecida en volcán de Boca Cangrejo.¹² Por último, otra isla que también tiene una importancia considerable para el viaje la isla de El Hierro. La más occidental de todas las islas de Canarias será esencial por dos cuestiones: en primer lugar, porque será el último pedazo de tierra firme que podrán ver los navegantes del trayecto colombino en semanas. Y en segundo lugar, porque parece ser que la pequeña isla canaria jugaba un papel notable a la hora de describir el camino a tomar rumbo al oeste.

El viaje del Descubrimiento no sería el único que el almirante de origen genovés realizaría hacia tierras americanas. El exitoso trayecto (y retorno) del viaje de 1492, hicieron que la corona observara como necesaria la realización de otras expediciones que confirmaran lo que los tripulantes del trayecto inicial habían observado en los exóticos territorios de destino. Debido a ello, durante los siguientes años, el propio Colón comandó hasta tres viajes más con destino al oeste. El almirante recordaba el trayecto de la primera singladura y ese trayecto pasaba imperiosamente por el archipiélago canario, es por ello por lo que, en las siguientes expediciones, las naves también harían su escala en las Canarias.

El segundo de los trayectos saldría desde la costa andaluza el 25 de septiembre de 1493. Desde allí tomó rumbo al archipiélago, pero la escasa fuerza de los vientos que soplaban en esos días retrasó ligeramente la expedición. Hubo una diferencia considerable entre el primer viaje y el segundo. Si en la primera expedición iban solamente tres navíos, en el segundo la flota era de hasta cinco naos y doce carabelas, es decir, tenía una entidad mucho mayor. Otra diferencia con respecto al primer viaje es que el tornaviaje de aquel se había iniciado apenas unos meses después de la llegada al continente americano, mientras que el trayecto total del segundo duraría hasta entrado 1496. Si estas son algunas

¹² CARRACEDO, Juan Carlos et al.: La erupción que Cristóbal Colón vio en la isla de Tenerife (Islas Canarias). *Geogaceta*, 2007, núm. 41, pp. 40-44.

de las diferencias existentes entre las dos expediciones, además del lugar de destino posterior¹³, la principal similitud son las escalas en Canarias. El viaje de Colón repitió sus escalas en las islas Gran Canaria y La Gomera, y allí hizo acopio de multitud de productos de consumo y de agua, en esta ocasión en una cantidad considerablemente mayor debido al tamaño del grupo que participaba. La principal diferencia en lo que a Canarias respecta es que en esta ocasión se sumó una escala diferente en El Hierro, también con el objetivo de avituallarse, pero sobre todo de esperar mejores vientos que propiciaran el comienzo de la singladura hacia el Caribe.

El tercero de los viajes fue menos numeroso que su precedente. Este se iniciaría en el año 1498 y traería considerables diferencias con los dos viajes previos. La principal diferencia en Canarias es que solo se hace parada para el avituallamiento en el puerto de San Sebastián de La Gomera. La “tradicional” parada que se realizaba en Gran Canaria sería sustituida por una escala más al norte, en el archipiélago de Madeira. Esto fue posible debido a los profundos cambios que se produjeron en la política ibérica a finales de siglo.¹⁴ Las coronas de Castilla y Portugal, previamente enemistadas, resolvieron sus diferencias, por lo que en 1498 el viaje se pudo modificar. Además, la expedición se dividió tras su travesía por el archipiélago canario, ya que mientras una pequeña parte del contingente tomó la singladura habitual hacia el oeste, otro grupo, encabezado por el propio Colón, tomó rumbo hacia el sur en dirección a Cabo Verde, para luego cambiar de rumbo esta vez sí hacia el oeste. Lo importante de este viaje en clave canaria son dos situaciones: la primera es que se vuelve a realizar el avituallamiento de agua, maderas y productos de consumo, al igual que las veces anteriores, pero con una notable diferencia a nivel individual. En este tercer viaje, Colón constata que su valedora, Beatriz de Bobadilla, ya no se encuentra residiendo en La Gomera, debido a que ha contraído nuevamente matrimonio, esta vez con Alonso Fernández de Lugo, el adelantado de la

¹³ Los cuatro viajes de Colón repiten algunos destinos, pero cambian otros. En el primer viaje, más allá del mencionado destino en Guanahani, Colón toma tierra en las costas orientales de la actual Cuba y de Santo Domingo. En el segundo trayecto repite destino en Santo Domingo y Cuba, pero su trasiego incluye también la costa occidental. Además de estas Antillas Mayores, el viaje también transcurre por Jamaica y algunas de las llamadas Islas de Barlovento (las situadas más al norte). El tercer viaje, al tomar un rumbo mucho más meridional, llega a las costas de Trinidad y Venezuela, además de un nuevo tránsito de retorno por Santo Domingo. Por último, en el cuarto viaje, se visitan algunas Islas de Barlovento (algunas más al sur) y se recorre la costa oriental de las Antillas Mayores, pero la principal novedad será la navegación de gran parte de la costa de Centroamérica. Además de ello, la expedición sufrirá un fuerte percance técnico que les hará tener que realizar una parada en Jamaica.

¹⁴ Una explicación de los conflictos entre Castilla y Portugal a finales del siglo XV puede verse en: CARABIAS TORRES, ANA María (coord.). *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 1996.

vecina Tenerife, por lo que se ha trasladado a vivir allí. Este hecho, a priori meramente anecdótico, jugará su papel clave en la historia colombina del archipiélago.

El cuarto y último viaje colombino posee una notable diferencia con los anteriores, ya que es el único en el que el almirante y su expedición no hacen escala en La Gomera. Este viaje se producirá en 1502, ya entrado el siglo XVI, y saldrá del puerto andaluz de Cádiz. La escala isleña de este último viaje se realizará en la isla de Gran Canaria, donde Antonio de Torres, hombre de confianza y amigo de Colón, ejercía el cargo de gobernador. La escala en Gran Canaria tuvo una motivación técnica y se produjo tanto en el habitual Puerto de Las Isletas como en Maspalomas. Esta escala, como en los casos precedentes, perseguirá el acopio de víveres y materiales para la realización del trayecto.

Como se ha mencionado anteriormente, ese cuarto viaje supuso la última estada de Colón en el archipiélago canario. Unos pocos años después, en 1506, falleció en la ciudad de Valladolid, a los 54 años de edad. La muerte le sobrevino sin conocer que había descubierto un nuevo continente. También desconociendo el profundo legado bidireccional que se iniciaría entre Canarias y el continente americano. Fruto de esos primeros viajes de expedición, se iría creando un vínculo entre los dos territorios que se ha hecho irrompible con el paso de los siglos, un vínculo de ida y vuelta en el que se transportaron y se transportan productos, materiales, ideas y personas. Además de ello, también dejaría signada hasta el tiempo presente la identidad de una de las islas del archipiélago: La Gomera, “la isla colombina”. Aún hoy, no se puede comprender el Descubrimiento de América sin el papel que jugó La Gomera, ni se puede entender en su totalidad la identidad gomera sin el viaje de Cristóbal Colón.

El papel de los canarios en la primera colonización

El viaje de Colón abrió la puerta a una nueva realidad y a todo un mundo de posibilidades para aquellos que tuvieran la suficiente osadía de lanzarse a la mar. Aún sin conocer que lo descubierto era un nuevo continente, el rango de nuevas posibilidades que producían los nuevos contactos suponían un desafío y un reto, pero también una posibilidad de enriquecimiento. Desde que se produjeron los primeros regresos de los viajes colombinos a Europa, se abrió una carrera por avistar, conocer, comerciar y, finalmente colonizar y tomar los nuevos territorios situados al poniente. Un sinfín de

marineros (y no marineros) castellanos se lanzaron a la aventura esperando encontrar un nuevo territorio donde enriquecerse.

Esos primeros trayectos que se desarrollaron prácticamente en simultáneo a algunos viajes colombinos (en los últimos años del siglo XV y sobre todo a principios del XVI) debieron pasar, indispensablemente, por las islas Canarias. Esta realidad contribuyó a varias cuestiones. En primer lugar, que los enclaves portuarios de Tenerife, Gran Canaria o La Palma se convirtieran rápidamente en lugares de importancia capital para la corona castellana. Además, se produjo un considerable despegue comercial ya que muchos de los productos que se introdujeron en el continente americano, procedían de Canarias. Pero no solo se produjeron alteraciones en los ámbitos político y económico, también la vertiente humana experimentó fuertes cambios.

La conquista y colonización castellana de América tuvo varias etapas. La primera, la que precede a la conquista de los grandes imperios (mexica e inca) fue una conquista que tuvo unas características especiales. Ligada al descubrimiento, es decir, que se conquistaban territorios que se acababan de conocer, especialmente represiva con los pueblos indígenas y situada en el contexto del Circuncaribe; esta primera etapa necesitó de aventureros que, a cambio de la promesa de enriquecimiento, tomaran el barco, pero también las armas para conquistar, someter y luego colonizar los territorios que se asimilarían a la Corona de Castilla.¹⁵

En ese sentido, la participación activa de canarios¹⁶ en las primeras expediciones que cruzaban el océano está tempranamente documentada. Al menos desde el segundo viaje liderado por Colón se tiene confirmada la participación de canarios, muchos de ellos con sangre aborígen, en el descubrimiento, conquista y posterior colonización de la América hispana. Este hecho se reproducirá durante los primeros años de expediciones hacia el continente recién descubierto. La mayoría de estas grandes expediciones de finales del XV e inicios del XVI, como por ejemplo las encabezadas por Nicolás de Ovando, Pedrarias o Alonso de Ojeda; hicieron escala en el archipiélago, llevando un número considerable de las mismas no solo vituallas y materiales, sino también tripulantes. Por poner algún ejemplo significativo se puede mencionar la expedición de

¹⁵ Para más información sobre la conquista, puede verse: THOMAS, Hugh. *El imperio español: de Colón a Magallanes*. Barcelona: Planeta, 2006.

¹⁶ En este punto, se entiende como “canarios” tanto a los aborígenes que quedaron, como a las personas que aunque tenían origen castellano ya habían nacido en el archipiélago o llevaban instalados y residiendo en Canarias un tiempo considerable.

Lope de Sosa, por entonces gobernador de Gran Canaria, quien decide ir a América en 1519 con un contingente notable de canarios y canarias. Otro ejemplo es el de Pedro de Heredia, quien acompañado por tres compañías de soldados reclutados en las islas acometería la primera fundación de Buenos Aires, allá en el año 1535. La mayoría de estas expediciones se organizaban en la península y luego hacían acopio de personas en Canarias pero, como se vio anteriormente, también hubo otras organizadas desde las propias islas. Otro ejemplo es la de Pedro Fernández de Lugo, hijo del adelantado Alonso Fernández de Lugo, quien partió en dirección a Santa Marta (en la actual Colombia), con el objetivo de ejercer la gobernación y extender el territorio conocido por los castellanos en la zona. Este viaje expedicionario encabezado por Fernández de Lugo estaría compuesto por unos mil quinientos soldados, de los cuales la mitad procedían de las islas.¹⁷

Este trasiego creciente y constante no solo posibilitó que algunos habitantes de las islas pudieran pasar a América e iniciaran el potente vínculo humano que se desarrollaría más tarde, también produjo que algunos de los hombres más ilustres de la época pasaran por Canarias. Al ya mencionado almirante Colón, podrían añadirse los nombres de otros marinos de asimilable entidad como Fernando de Magallanes o el cartógrafo Juan de la Cosa. Pero no solo hombres de la mar realizaron el tránsito hacia continente americano, también personalidades de la intelectualidad y las letras, como es el ejemplo del padre Fray Bartolomé de Las Casas. Autor de la famosa obra *Brevísima relación de la destrucción de las Indias* e *Historia de las Indias*, este religioso y filósofo hizo escala en la isla de La Gomera antes de partir hacia el continente americano, donde desarrollaría gran parte de su vida criticando los malos tratos propiciados a los indígenas por parte de los conquistadores.

De Canarias a América: el tránsito de productos y personas

Las islas Canarias se erigen, de manera temprana, en una parada prácticamente indispensable para los diferentes viajes de exploración en el nuevo continente, pero esta no será una realidad que se limite a esos primeros viajes, sino que se estabilizará con el

¹⁷ Las vicisitudes de todas estas expediciones y algunas más aparecen recogidas en: HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel. *La emigración canaria a América*. San Cristóbal de La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2005.

paso del tiempo. Lo que produce la derrota colombina, simplemente, es poner las primeras piedras de un vínculo marítimo que se extenderá con los siglos.

La vinculación marítima entre Europa, Canarias y América surge por motivaciones de coyuntura histórica, es decir, por encontrarse el desarrollo de la conquista y colonización del archipiélago inserto en el transcurso del proceso expansivo en el Atlántico, pero también por motivaciones relacionadas con la geografía. La ubicación de las Canarias, fuertemente influenciada por la impronta constante de los vientos alisios,¹⁸ propiciaba que la ruta marítima hacia el continente americano hiciera escala en el archipiélago. Es debido a esos vientos que llevaban las velas de los navíos hacia latitudes ecuatoriales y debido al posicionamiento intermedio de Canarias, que este territorio tomó un rol protagonista en todo el desarrollo de la navegación hacia el llamado “Nuevo Mundo”.

Esa conexión propiciará consecuencias de todo tipo. La primera será el desarrollo portuario y marítimo del archipiélago. A la pujanza inicial y el papel protagonista del puerto de San Sebastián de La Gomera (con el tiempo decaerá y será sustituido en importancia), se unirá el desarrollo de diferentes enclaves portuarios de considerable importancia que se situarán, mayormente, en las islas de realengo.¹⁹ El crecimiento del comercio con América, unido al que se desarrollará con otras regiones de Europa como Flandes o Gran Bretaña, convertirán al archipiélago canario en un territorio fuertemente enfocado hacia sus puertos.

Como se ha mencionado previamente, el momento histórico de la conquista y privilegiado enclave geográfico hicieron que Canarias jugara un papel indispensable en la llamada “Ruta de Indias”. Este rol protagonista estuvo marcado, en gran medida, por dos cuestiones jurídicas: la exención del monopolio de la Casa de Contratación y la Real Orden de 1511.

La Casa de Contratación fue una institución creada en tiempos de los Reyes Católicos para dominar todo el tránsito existente entre la América hispana en proceso de conquista y la Península Ibérica. Esta institución monopolística se fundó en el año 1503

¹⁸ GIL OLCINA, Antonio. Canarias en la carrera de Indias. Los vientos de la travesía. *Anuario de estudios atlánticos*, 2019, núm. 65, 8 págs.

¹⁹ Algunos puertos importantes pueden ser el de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma, el Puerto de la Cruz, Garachico o Santa Cruz de Tenerife, que junto a otros de segundo orden construían toda una constelación y entramado marítimo necesario tanto para el desarrollo interno como para la comunicación con el exterior.

y se situó en la ciudad de Sevilla (el edificio donde se situó alberga hoy el enorme e indispensable Archivo de Indias). La fundación de la Casa de Contratación y su condición monopolística propiciaron un crecimiento sin precedentes en la ciudad durante los siglos XVI y XVII, pero solo un enclave quedó fuera de su monopolio: las islas Canarias. Fruto de esta diferenciación se estableció un potente y autónomo vínculo comercial entre el archipiélago y diversos territorios de la América hispana.

La realidad diferenciada de Canarias con respecto a América no solo se limitó a cuestiones puramente comerciales, también tuvo una vertiente que se podría denominar como de tipo humano. El monopolio americano situado en Sevilla no tenía control efectivo sobre el trasiego de personas que podían salir de los diferentes puertos del archipiélago en dirección al Nuevo Mundo. Es por ello por lo que, quienes por su situación personal tenían problemas (religiosos, nacionales, etc.) para salir a través de Sevilla se trasladaron primero a Canarias y luego de allí hacia América. A estas personas se unían también los canarios que querían buscar nuevas oportunidades en un continente por desarrollar. Esta situación que se daba en lo real tomará aspecto formal de manera temprana. En el año 1511, la corona emitió una Real Orden establecía que para partir desde Canarias hacia América solamente se necesitaba la autorización del capitán del navío. Esta Real Orden fomentó dos cuestiones: por un lado, la migración hacia las islas como punto intermedio de una posterior reemigración hacia el continente americano, y por otro, una participación considerable de canarios y canarias en los primeros momentos del poblamiento americano.

La ya mencionada posición estratégica de Canarias como punto clave entre Europa y América generó numerosas nuevas realidades como se ha podido observar. Una de ellas fue el flujo constante flujo de productos entre ambos continentes. Es importante destacar que muchos alimentos que hoy forman parte habitual de la dieta mundial, como el cacao o el tomate, no existían en Europa ni en Canarias, sino que fueron introducidos desde América.

Varios productos arribaron primero a Canarias en su camino desde América hacia el continente europeo. Pronto llegaron alimentos de gran consumo como el millo, que se sumó al vino, ya conocido previamente, y rápidamente se estableció como uno de los principales alimentos de las clases populares. De igual forma, la papa se adaptó rápidamente, lo que permitió que en la segunda mitad del siglo XVI comenzara a exportarse hacia Europa.

El intercambio no fue solo en una dirección; también se enviaron productos desde el archipiélago hacia América. Entre ellos animales como cabras, perros, cerdos y ovejas, que no existían en el "Nuevo Mundo". En cuanto a las plantas, se también introdujeron especies previamente adaptadas al archipiélago, como el plátano, originario inicialmente de Asia,²⁰ y el ñame, cuyo origen está en África.

Un cultivo clave que se trasladó desde Canarias a América fue la caña de azúcar. Este producto fue vital tanto económica como simbólicamente para ambos territorios.²¹ Originaria de Asia, la caña fue introducida en Canarias por los portugueses, quienes la habían cultivado previamente en el vecino archipiélago de Madeira. En Canarias se convirtió en el primer gran producto de exportación, transformando incluso el paisaje de islas como Gran Canaria. Durante gran parte del siglo XVI, Canarias fue uno de los principales centros de producción de azúcar del mundo. Dada esta relevancia, no es sorprendente que el cultivo de la caña llegara rápidamente a América, especialmente a Santo Domingo, donde se adaptó perfectamente convirtiendo la isla en un centro de producción azucarera de primer nivel mundial.

El papel de Canarias en la primera vuelta al mundo

Ese destacado posicionamiento geográfico de las islas Canarias, que se ha mencionado en varias ocasiones, propició que muchas expediciones y viajes de todo tipo hicieran parada en el archipiélago. Uno de los más llamativos por su importancia real y simbólica, quizás sea el que realizó la expedición liderada por el portugués Fernando de Magallanes (y tras su muerte por Juan Sebastián Elcano), la cual anhelaba dar la primera vuelta alrededor del globo.²² Este viaje comenzó en septiembre del año 1519, tras partir de la localidad gaditana de Sanlúcar de Barrameda, una flota con cinco embarcaciones, todas ellas con rumbo hacia el poniente. Tras navegar la costa meridional de Sudamérica, atravesaron el Estrecho que lleva el nombre del propio Magallanes, para navegar por el Océano Pacífico durante más de tres meses hasta llegar al sudeste asiático. La etapa

²⁰ Para una introducción al tránsito del plátano, puede verse DE PAZ SÁNCHEZ, Manuel. *Fruta del paraíso: La aventura atlántica del plátano*. Santa Cruz de Tenerife: Idea, 2015.

²¹ VIÑA BRITO, Ana y CORBELLA DÍAZ, Dolores. De Europa a América: la cultura y la lengua de la caña dulce (siglo XVI). *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 2, 2022, pp. 499-518.

²² Para ampliar sobre el trayecto, puede verse: MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *La primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. La gran odisea naval*. Madrid: Los libros de la Catarata, 2022.

asiática será la más dura de todo el trayecto, ya que en la misma fallecerá una parte importante de los tripulantes, entre ellos el propio Magallanes, líder de la expedición. Con Elcano como nueva cabeza visible y ya en el año 1522, la expedición partirá surcando el Océano Índico, hasta arribar al difícil Cabo de Buena Esperanza, el cual bordeará para poner rumbo al norte circundando la costa africana occidental, atravesando la Macaronesia y llegando, final y nuevamente a Sanlúcar en el mes de septiembre de ese mismo 1522.

El relato directo de esta extraordinaria expedición corrió a cargo de uno de los tripulantes, el italiano Antonio Pigaffeta, quien escribió un diario con lo acaecido durante los tres años que se demoró el viaje.²³ Y en ese diario aparece una mención expresa a Tenerife. En el trayecto de ida, a las pocas semanas de partir de Sanlúcar de Barrameda, más concretamente el 26 de septiembre, la expedición realizó una escala de varios días en dos puntos diferentes de la isla, donde se abastecieron de agua y leña. La segunda de las paradas parece nítida, Montaña Roja (*Monte rosso*), situada en el sur de Tenerife. La primera de no tanto, aunque todos los indicios parecen mostrar que esta se realizó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Estas escalas realizadas en Tenerife contribuyeron a la participación del archipiélago en una de las empresas marítimas más importantes y difíciles de la historia.²⁴ Además de ello, certifica el posicionamiento de Canarias como un enclave necesario a la hora de conectar el continente europeo con los nuevos territorios al oeste. La entidad del viaje encabezado por Magallanes y Elcano (y patrocinado por la Corona de Castilla) trasciende, con amplitud, el objetivo primero buscado y mencionado por el propio Magallanes: abrir una ruta de comercio con Asia por el camino de poniente. La realidad es que el viaje supuso la confirmación empírica de muchas cuestiones geográficas y físicas. La primera es que los territorios al oeste y al sur de Europa existían y eran tremendamente extensos. Y la segunda y más importante, es la reafirmación total de que La Tierra era redonda.

²³ PIGAFETTA, Antonio: *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Alianza editorial, 2019.

²⁴ El trayecto se inicia con cinco embarcaciones, de las cuales solo una pudo completar la vuelta al mundo. De los 239 hombres que inicialmente partieron, solo regresaron a la Península Ibérica dieciocho, sobreviviendo y llegando más tarde por distintos motivos y en diferentes condiciones otros diecisiete. En total sobrevivieron solamente treinta y cinco.