

El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII

por JOSÉ PERAZA DE AYALA

INTRODUCCIÓN

Nos ha movido a publicar este trabajo el interés que ofrece para la historia del derecho la legislación mercantil de España con referencia a las Indias y el no existir, hasta ahora, un estudio especial sobre la reglamentación del comercio indiano a Canarias.

Para su preparación hemos utilizado principalmente los archivos de los antiguos cabildos de Tenerife y La Palma. El no subsistir hoy tan preciados fondos documentales en las otras islas y, en particular, en la de Gran Canaria, nos priva de dar una forma más acabada a esta investigación, realizada casi íntegramente con los materiales que hemos dispuesto desde el país. Interesante también para nuestro objeto hubiera sido el examen de los archivos de la Península, empezando por el inagotable de Indias en Sevilla y, aun el conocer los documentos que se conservan en los pueblos americanos, donde, a más de recibirse excepcionalmente durante siglos el tráfico de Canarias, tuvo lugar en largos períodos una extraordinaria aportación pobladora de las mismas islas.

Ya muy avanzada la labor previa de acopio de datos, llegó a nuestro poder la nueva edición del *Cedulario* de Diego de Encinas, hecha por el profesor García Gallo¹, donde hemos visto reproducidas varias de las reales cédulas que ya habíamos examinado en los archivos insulares, y otras más, relativas a Canarias, cuyo texto nos era desconocido y, en su mayoría, también de gran valor para nuestro estudio, en la parte que corresponde a la segunda mitad del siglo XVI.

En cuanto al material bibliográfico, si exceptuamos el capítulo primero, donde tratamos con visión de conjunto de la cuestión del comercio indiano, en los demás, ceñidos ya a nuestro objeto, en muy corta medida nos ha proporcionado utilidad. Es cierto que en las obras de carácter general sobre el antiguo comercio y navegación de España se ha tenido que tocar el tema del régimen privilegiado

¹ *Cedulario indiano, recopilado por Diego de Encinas*. Reproducción facsímil de la edición única de 1596. Estudio e índices de A. GARCÍA GALLO. Madrid, 1945-1946; 5 vols. Ediciones del Instituto de Cultura Hispánica.

que disfrutaron las Islas Canarias, y dedicarle el obligado capítulo; pero sólo en Veitia² y en Haring³, hemos encontrado datos que merezcan estimación. El interés que presenta Veitia también es relativo, pues las fuentes que manejó al ocuparse de nuestro asunto, como fué el citado *Cedulario de Encinas*, no le permiten remontar las noticias del comercio canario a fecha anterior a 1556, y, por su carácter de juez de la Casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla, dada la rivalidad de ésta con los puertos canarios, no es aventurado recelar de sus personales observaciones. Y si no referimos al libro de Antúnez⁴, citado con frecuencia al mencionarse nuestra materia, nada aporta a la misma en relación con el de Veitia, salvando una sucinta reseña de algunas disposiciones muy conocidas del siglo XVIII.

Las obras de historia de Canarias, si hablan de la permisión, lo hacen aún más secundariamente, limitándose a registrar concesiones aisladas, casi siempre de segunda mano y a veces con interpretaciones equivocadas.

También se conservan algunos memoriales impresos de los que se elevaron al Trono en favor del comercio indiano de Canarias, pero éstos no contienen datos legislativos precisos ni abarcan la perspectiva histórica de una época: nos dan únicamente idea de la crisis económica del momento en que se redactan, aparte que dejan en sombra, como es natural, lo que no les representa apoyo eficaz para el logro de la gracia que persiguen.

Además de estas obras y de los documentos anteriormente aludidos, tendrán la debida cita en el curso de este trabajo otros datos obtenidos en distintos archivos de las Islas y en publicaciones diversas, así como algunas notas que generosamente nos han facilitado distinguidos investigadores.

A pesar de no contar hoy con el estudio especial del régimen canario en el comercio de Indias, lo acuciente del tema no ha pasado inadvertido a los especialistas del derecho indiano. Llama la atención sobre este punto, entre otros, Muñoz Pérez, desde el «Anuario de Estudios Americanos», en reciente artículo⁵. El nuevo catedrático de Historia del Derecho Sánchez Bella, actualmente con finalidad científica en América, a su paso por nuestra Universidad nos destacó también lo sugestivo del asunto, encareciéndonos amablemente diésemos a conocer esta materia.

2 JOSEPH DE VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, págs. 240-248.

3 CLARENCE HENRY HARING, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsbourgs*. Cambridge, 1918, págs. 17-20.

4 RAFAEL ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*; Madrid, 1797, págs. 25 y sigs.

5 J. MUÑOZ PÉREZ, *La publicación del reglamento del comercio libre de Indias de 1778*, «Anuario de Estudios Americanos», IV, Sevilla, 1947, págs. 15-16.

Entre los historiadores canarios vió asimismo su importancia Buenaventura Bonnet, al advertir repetidamente en sus publicaciones en torno a la cuestión el interés que tendría un estudio de las disposiciones que regularon el comercio canario con América⁶. Y en otra época se ve que tampoco escapó al genio de Viera, aunque con carácter más general, el anunciar éste su propósito de escribir las *Noticias de la Navegación de Canarias a la América*⁷, obra desgraciadamente no llevada a cabo.

Finalmente hemos de hacer notar que, dado lo largo del período histórico que abarcamos, bien sabemos que el presente estudio tiene que quedar forzosamente expuesto a ulteriores rectificaciones y a una mayor amplitud y madurez en sus conclusiones históricas, impuestas por el descubrimiento de nuevas fuentes o por un más detenido y perfecto examen de las utilizadas. Ello excluye, desde ahora, toda pretensión exhaustiva.

Réstanos indicar que la materia ha sido ordenada por nosotros en cinco capítulos, y sistematizada de acuerdo con los datos que poseemos, atendiendo a las exigencias del encuadramiento de las normas que, con carácter especial, se dictaron para Canarias. En lo posible hemos prescindido de las otras disposiciones de general aplicación.

En el capítulo primero intentamos, para una mejor comprensión del tema, dar una idea de conjunto sobre el comercio español con las Indias. En el segundo, abordamos ya nuestro objeto y entramos, por tanto, en el estudio del régimen canario anterior a 1610, fecha en que se observa un notable cambio del criterio seguido hasta entonces por la Corona, en virtud del cual se implantan determinadas restricciones. En el tercero, examinamos la época comprendida entre el citado año y el de 1718, periodificación que hacemos por introducirse en 1718 la reforma de dar carácter permanente a las licencias que, limitadas a cierto número de años, venían disfrutándose, por más que en el fondo esta innovación no tenga gran trascendencia. En el cuarto, tratamos, a su vez, de la situación existente en el lapso de tiempo que media entre el reglamento de 1718 y el de la libertad de comercio de 1778. Y en el quinto, de los resultados prácticos de este último y otras derivaciones.

Como complemento final, publicamos en Apéndice algunos textos documentales que hemos estimado de interés para el tema.

6 BUENAVENTURA BONNET Y REVERÓN, *América y las Afortunadas. La catástrofe de Canarias*, Almanaque de «Hoy», Santa Cruz de Tenerife, 1934, págs. del 16 al 27 de julio IDEM, *América, espacio vital de nuestro Archipiélago*, conferencia en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife. La Laguna, 1942.

7 JOSEPH DE VIERA Y CLAVIJO, *Noticias de la Historia general de las Islas de Canaria*, tomo III, Madrid, 1776, pág. 473.

CAPÍTULO PRIMERO

EL ASPECTO ECONÓMICO EN LA EXPANSIÓN ULTRAMARINA DE ESPAÑA Y EL MONOPOLIO DE SU COMERCIO. LAS EXCEPCIONES AL PUERTO ÚNICO PRIVILEGIADO.

El aspecto económico en la expansión ultramarina de España y el monopolio de su comercio.

Desde que el sistema colonizador de España fué visto serenamente a la luz de los estudios críticos, nadie puede negar que aquellas interesantes normas se hallaban presididas por los altos ideales de justicia que imperaban en nuestra patria; pero forzoso es también reconocer que los resultados efectivos de esas elevadas miras, en cuanto a la política comercial de sus reyes, dejó mucho que desear, ya que, al paso que ahogaba el desenvolvimiento económico de los nuevos territorios, sumía a la metrópoli en una absurda decadencia, mantenida y agravada durante muchos años⁸.

Clima social propicio para el florecimiento de aquellas raciales virtudes había sido sin duda la larga experiencia de la reconquista, donde, al amparo de un glorioso derecho local, adquiere el espíritu castellano su fisonomía propia, liberal y humanitaria, y que más tarde esa misma lucha contra el Islam satura de un profundo sentido religioso y guerrero. Mas este carácter del pueblo español, si bien se prestaba como ninguno para llevar a cabo las empresas ultramarinas, le obliga a diferir su desarrollo económico y a que su población, de marcado matiz rural, no pudiendo disponer de una burguesía fuerte por la industria y el comercio, tuviese que abandonar a los técnicos la gobernación del Estado, dejando incluso de practicar el sistema parlamentario de Castilla⁹.

Retardaba también la prosperidad económica el que la vida mercantil europea se había fijado en una corriente que iba de los

8 Este aspecto de la actuación estatal, enfocado simplemente desde el punto de vista práctico, deja a salvo, como es natural, la superioridad de la colonización española, en su conjunto, a la de otros grandes pueblos, incluso de la antigüedad, como hemos puesto de relieve nosotros mismos en *Los antiguos cabildos de las Islas Canarias*, «Anuario de Historia del Derecho Español», IV, Madrid, 1928, y en otros trabajos.

9 Este legado psicológico de la reconquista, tomado en consideración por bastantes escritores nacionales y extranjeros, ha sido también tenido en cuenta últimamente por RICHARD KONETZKE, *El Imperio Español. Orígenes y Fundamentos*. Versión del alemán por Felipe González Vicen. Ediciones Nueva Época, S. A., Madrid, 1946, págs. 9-19.

Países Bajos a Italia, dejando a los españoles, especialmente a los del centro y el noroeste, apartados del importante tráfico. De aquí el sentir éstos, en forma más apremiante, la necesidad de otra comunicación que adelantase su comercio; y van a intentarla con la India, pensando en acortar la gran distancia por medio de una ruta a través del Atlántico.

El éxito de los descubrimientos geográficos, cargado de promesas, parecía, pues, que iba a dar cumplida satisfacción al razonable anhelo del desarrollo de nuestro comercio; pero el espíritu restrictivo que había dominado en la vida económica a la ciudad medieval pasa ahora al Estado. Éste aspira a llenar la vida económica de sus colonias como la ciudad había llenado la de su territorio, y las perniciosas consecuencias de aplicar este principio hasta el extremo en el orden comercial no podían hacerse esperar.

Tal criterio, sostenido por entonces, como decimos, con carácter general en la política colonizadora de las naciones europeas, dió por resultado que España implantase un rígido y continuado monopolio en su comercio indiano. A ella reservó exclusivamente el abastecimiento de sus colonias, ya fuese de importación o de exportación, transportándolo en barcos españoles y señalando para una mayor facilidad fiscal un puerto único de la Península por el que había de pasar todo lo que se llevase a dichas colonias o de ellas viniese. Asimismo estableció la prohibición de que los nuevos territorios produjesen artículos análogos a los que se obtenían en la metrópoli, reduciendo el tráfico a que por puertos fijados de antemano en aquellos países se realizase el intercambio de sus materias primas con los productos nacionales.

De otra parte, alentaba la conservación del monopolio su coincidencia con el auge de la doctrina mercantilista. Este pensamiento puesto en práctica por la Corona, sin tener en cuenta las circunstancias especiales de España, unido a los desastres de la piratería y al creciente contrabando, tenían que conducirla al fracaso, como lo acusa muy pronto su inopinada decadencia económica en doloroso contraste con la prosperidad de sus rivales, a quienes se veía aprovecharse, cada vez más, del tráfico del Nuevo Mundo y desviar sus riquezas en la propia fuente¹⁰.

En realidad España no podía evitar el comercio clandestino ni rechazar debidamente los frecuentes ataques piráticos con la marina de que disponía, cada día más deficiente, y para cuyo sostenimiento se había visto precisada a requisar barcos a sus súbditos, medida ésta que, de otro lado, le ocasionó el retraimiento de la iniciativa constructora y que se viese en el caso de tener que acudir a tripu-

10 C. H. HARING, *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVII*, traducción especial del inglés para el «Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas», París-Brujas, Desclée, De Brouwer, 1939, pág. 18.

lación y embarcaciones suministradas por mercaderes extranjeros. Además, tenía puestas sus miras y gastaba su más floreciente energía en la adquisición y mantenimiento de un gran poderío militar terrestre para, de esta manera, lograr su afán dominador en Europa, a pesar de que tal empeño no estaba en armonía con la situación marítima de España y de su imperio¹¹.

Contribuían asimismo al desastre económico otros errores que afectaban a la vida interna, como la amplitud que adquirió la amortización, la expulsión de los moriscos, el apoyo desmedido prestado a la mesta y el deshonor impuesto al trabajo, que, al envilecer las armas mecánicas, produjo el abandono de mucho oficio útil y la consiguiente ruina para la agricultura, la industria y el comercio¹².

En este estado, la Corona, para allegar recursos, se vale de unos medios que, a más de acarrear un mayor empobrecimiento de la nación, entorpecen hasta al caos el comercio indiano. Tales fueron el elevar la cuantía y establecer nuevos impuestos; las intervenciones y requisas en los fondos de metales nobles, que traía la consecuencia lógica de agudizar la inseguridad en el tráfico; la coacción a los pueblos para que sirviesen al rey con cuantiosos donativos, muchas veces a trueque de confirmar privilegios o de prorrogar concesiones de comercio con las Indias; la presión en el mismo sentido a los comerciantes sevillanos, a cambio de conservarles el monopolio de su puerto o de otorgarles perdones y esperas en el contrabando; las peticiones de limosnas específicas o con carácter general para el soberano; y, en fin, un minucioso régimen fiscal y una compleja política arancelaria que, además de ser en ocasiones perjudicial al erario en su sistema de recaudación, como fué el procedimiento de arriendo a particulares, llevaba consigo la corruptela de diversos fraudes, ocultaciones y sobornos¹³. Y, lo que es peor, el numerario así obtenido, junto a las grandes riquezas de las Indias, en lugar de invertirse en España, iba a parar a Flandes o a otros

11 RODRÍGUEZ CASADO, *El problema del éxito o del fracaso de la colonización española*, «Arbor», noviembre-diciembre de 1944. Madrid.

12 Este prejuicio nacional, criticado ya en el siglo XVII, hace necesario, en tiempos de Carlos III, que se dicte la real cédula de 18 de marzo de 1783 por la que se declaran compatibles con la nobleza los oficios de herrero, sastre, zapatero, carpintero, curtidor y otros. Cf. DON ANTONIO XAVIER PÉREZ Y LÓPEZ, *Discurso sobre la honra y deshonor legal*, segunda edición, Madrid, 1786, págs. 201 y siguientes. Floridablanca, a este propósito, pone en labios del rey la frase: «No conozco más oficio vil que el de vago». Cf. *Historia de España* por el P. MARIANA, con la continuación de MINIANA, completada por EDUARDO CHAO, tomo IV, Madrid, 1850, pág. 570.

13 LARRAZ, *La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700)*, segunda edición, Madrid, 1943.

MUÑOZ PÉREZ, *La publicación del reglamento de comercio libre de Indias de 1778*, «Anuario de Estudios Americanos», IV, Sevilla, 1947.

países europeos, cuyas vicisitudes nada importaban a los españoles, con lo que quedaban, en definitiva, exhaustas las arcas públicas y la patria caída en una insoluble miseria¹⁴.

Si el monopolio del comercio indiano, aparte de ser hijo del pensamiento de una época, pudo tener razones que recomendasen su institución, nada justifica, sin embargo, el pretender su rigurosa observancia durante siglos, y menos aún el confinar el inmenso tráfico que imponía un continente a las posibilidades de un puerto único, con otras reglamentaciones en extremo detalladas y continuas que, convertidas en espada de dos filos, servían muchas veces de circunstancias favorables a los planes de los adversarios. A lo menos, que el monopolio hubiese tenido carácter nacional, prescindiendo de la mayor comodidad fiscal y de la red de inveterados intereses de los comerciantes sevillanos¹⁵.

Y, sobre todo, si se había estimado la conveniencia de mantenerlo, no se explica que se hubiese descuidado la mejora y hasta el sostenimiento de la marina, cuando más falta hacía una política enérgica que castigase eficazmente los ataques piráticos y semipiráticos e hiciese fracasar los bloqueos, y no el oponer solamente a tan graves males algunas reacciones esporádicas y la débil acción de unas medidas simplemente defensivas. Si, en último término, era necesario acudir a barcos particulares, el estado debió estimular su construcción con medidas proteccionistas y no negar las patentes de corso ni llegar al caso, aun más criminal para el comercio indiano, según calificación del Dr. Céspedes, de desoír la petición de duplicar los mercantes en la flota, hecha por el mercado americano¹⁶.

En cuanto a los medios económicos propios de los nuevos territorios, en vez de considerárseles sólo como lugar productor de oro, se les pudo hacer extensivo un régimen más liberal, a semejanza del implantado en Canarias, consintiéndoles el completo desarrollo de sus posibilidades agrícolas; y en vez de impedir su vida industrial, fomentarla hasta cuánto se prestasen sus condiciones naturales¹⁷, y, en fin, protegiendo verdaderamente el tráfico, conceder alguna libertad de derechos de entrada y salida a los españoles,

14 RODRÍGUEZ CASADO, *Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano*, «Revista de Indias», núm. 16, Madrid, 1944.

15 CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», II, Sevilla, 1945.

16 CÉSPEDES DEL CASTILLO, artículo citado, pág. 130.

17 A diferencia del concepto medieval europeo que había imperado hasta entonces, mediante el cual los dominadores limitaban su actuación económica a vivir de las riquezas existentes, sin hacer una explotación nueva, en Canarias se da, por vez primera, una colonización auténtica, desde que se termina la conquista de la isla de Gran Canaria. Cf. SERRA RÁFOLS: *La colonización española en Canarias*, curso monográfico profesado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de La Laguna en el segundo cuatrimestre del año académico de 1947-48, resumido en «Revista

con lo que había de resentirse la competencia extranjera y, en último término, quedar sin efecto el contrabando.

Y menos mal que España, por lo que se refiere a la conveniencia de las colonias, no concedió, como otras naciones, el comercio exclusivo de aquéllas a compañías particulares que, si bien resultaban saludables para reprimir el tráfico clandestino, dejaban a aquellos países a merced del antojo de las condiciones que impusieran, por lo que, al establecerse más tarde tal sistema, ocasiona bastantes perjuicios y protestas, máxime cuando por este medio se prolonga el monopolio en algunos territorios, después de la publicación del reglamento del comercio libre de 1778¹⁸.

Las excepciones al puerto único privilegiado

El sistema de un puerto único, con otras restricciones como la de impedir todo comercio con América, sin orden particular del rey, aparece implantado desde los primeros momentos. La real cédula de 23 de agosto de 1493 concedía tal privilegio al de Cádiz. Dos años más tarde, sin embargo, se deja cierta libertad para comerciar, hasta que, por los reales despachos de 20 de enero y 5 de junio de 1503, se fija el de Sevilla, creándose en esta ciudad la Casa de Contratación de Indias, con jurisdicción también en Mar Pequeña, Berbería y Canarias, y dándose las normas que, con carácter permanente, habían de hacer posible la institución del monopolio indiano.

Sólo dos excepciones encontramos a raíz de la citada organización y que logran consolidarse a través de los tiempos: la de Canarias y la de Cádiz. Una prórroga, “hasta en fin del año venidero de quinientos e syete”, de la real licencia concedida a la isla de La Palma para enviar sus frutos a las Indias así lo acusa con respecto a aquellas islas¹⁹; y, en cuanto a Cádiz, también aparece reconocido el privilegio de concesión, al parecer más tardía, en la real cédula de 23 de septiembre de 1531²⁰, éste asimismo limitado a sus frutos, vino y cera principalmente, y de igual manera a veces sometido a adversas alternativas en su continuidad²¹.

de Historia, publicación de dicha Facultad, por JUAN RÉGULO PÉREZ, número 82-83, La Laguna, 1946, páginas 260 y siguientes.

18 BARALT, *Resumen de la Historia de Venezuela*, Brujas-París, 1939, pág. 421.

19 Sobrecarta de 16 de febrero de 1536, Libro I de Provisiones, folios 271-73. Archivo del antiguo Cabildo de la isla de Tenerife, hoy del Ayuntamiento de La Laguna.

20 *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, Lib. IX, tit. IV, ley 9 egunda edición, Madrid, 1756, tomo III, folio 160.

21 Veitia Linaga, dice “por una provisión dada en Valladolid a 15 de mayo de 1509, por alentar y esforzar más el comercio de las Indias, se ordenó que pudiesen salir desde Cádiz algunos navíos despachados por Pe-



Ante la imposibilidad de sostener el tráfico sólo por el puerto de Sevilla, con los inconvenientes de la barra de Sanlúcar, muy pronto se fué concediendo que zarparan algunas embarcaciones de esta rada y de Cádiz, hasta que, en 1680, comprendiendo la Corona que incluso por la proximidad eran casi un solo puerto, se dispuso que de Cádiz salieran y allí regresasen todas las flotas²². Finalmente, por la real cédula de 12 de mayo de 1717, se trasladó de Sevilla a Cádiz la Casa de la Contratación²³.

Carlos I pensó aminorar la rigidez del monopolio sevillano fundando la Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña para el comercio de Las Molucas, en 1522, pero ésta tiene muy corta vida. Habilita también para el tráfico de las Indias otros puertos de la metrópoli, por su real cédula de 15 de enero de 1529, que fueron Bayona, La Coruña, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Málaga, Cartagena y Cádiz, que, a su vez, en la práctica, tuvieron escaso efecto, pues fueron anulados en 1573, al prohibirles la navegación fuera de las flotas y al obligarles que sus navíos fuesen a registrarse ante los oficiales de la Casa de Sevilla, adonde habían de volver derechamente en el tornaviaje, conforme se les ordenó de nuevo en 1575²⁴.

dro del Águila, a quien su Magestad nombrava Visitador para este efecto", si bien por otra de 14 de septiembre de 1519 se optó por un apoderado de la Casa de la Contratación. Este autor, sin embargo, al referirse concretamente a la permisividad de Cádiz para enviar frutos a las Indias, tal vez influido por la rivalidad existente entre Cádiz y Sevilla, soslaya la cuestión en cuanto a su antigüedad, manifestando que no ha visto el privilegio original ni traslado auténtico donde se prescriba la cantidad y calidad que podían embarcar en cada flota, y cita únicamente lo dispuesto a partir de 1617. Haring asegura que la cargazón desde Cádiz se normaliza desde 1535, fecha que puede darse como del establecimiento del Juzgado de Indias allí, dándonos noticia de una licencia para cargar en Sanlúcar y Cádiz, a petición de los colonistas, con obligación de ir con el retorno a Sevilla y de haberse nombrado para dicho efecto un Visitador meses antes —dice— de la designación de Pedro del Águila. Cf. VETIA LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1671, Lib. I, págs. 186 y 191 y sgs.; HARING, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsbourgs*, Harvard, Cambridge, 1918, pág. 10.

22 El prurito de que el privilegio fuese del reino de Castilla y de su avanzada andaluza quedaba a salvo y, pasado el peligro pirático, el problema que había que solucionar era el del contrabando. Sevilla había sido escogida, sin duda, por las ventajas y seguridades de un puerto fluvial, bastante adentrado, inaccesible e inexpugnable para los medios bélicos de aquella época. Cf. ALCALÁ ZAMORA, *Reflexiones sobre las leyes de Indias*, Madrid, 1935, pág. 68.

23 Esta disposición, sin duda, repercutía también en el movimiento de Sanlúcar, por lo que allí fué recibida con gran descontento. Cf. BARRADILLO, *Historia de la ciudad do Sanlúcar de Barrameda*, Cádiz, 1942, pág. 105.

24 Aunque, según Scelle, la concesión quedó sin eficacia desde los primeros momentos, de las reales cédulas de 1 y 21 de diciembre de 1573 más bien se desprende lo contrario, ya que, al prohibir la salida de embarca-

Hay que esperar al siglo XVIII para encontrar una verdadera política reformista²⁵. Con el tratado de Utrech, al dar participación a los ingleses en el comercio indiano, se quiebra la rigidez del monopolio y, en cuanto a nuestro régimen interno, se tiende a mejorar el sistema dando estabilidad a situaciones anteriores y procurando corregir algunos errores en materia de transportes y de impuestos, lo primero en el reglamento de 6 de diciembre de 1718, para el comercio indiano de las Islas Canarias, y lo segundo en el proyecto de 5 de abril de 1720. El sistema de registros sueltos va también en esta época adquiriendo gran desarrollo y sustituyendo al de las flotas, suprimido en 1740; en 1749, se hace la concesión de aquéllos a toda Sudamérica. A Canarias se le concede, sin perjuicio de las licencias que le otorga el citado reglamento de 1718, la facultad de poder cargar de frutos un navío de 250 toneladas y despacharlo anualmente para Buenos Aires, por la real cédula de 30 de octubre de 1729, si bien este permiso no fué de mucha duración. Por último, al puerto único privilegiado se oponen también las excepciones a favor de la Compañía Guipuzcuana en 1728, para poder enviar dos navíos registros desde San Sebastián a La Guaira y Puerto Cabello, y a la Compañía de Galicia para dos bajeles a Campeche y Vera Cruz. A la de La Habana en 1740, etc.

En la segunda mitad de aquel siglo cristaliza al fin el anhelo de la libertad de comercio, sentido desde años atrás y expresado en

ciones de Galicia, Asturias y Vizcaya, se habla también de los abusos que se cometían por estos puertos, especialmente en ir a descargar en el tornaviaje a Portugal. SCELLE, *La Traite Negreire*, I, págs. 48-49 y notas. Cita de HARING, en *Los Bucaneros*, pág. 22 Nota.

Cedulario, citado, Libro IV, págs. 94-95 y 135-137.

25 El sistema de practicar el comercio sólo por medio de grandes flotas que salían anualmente de Sevilla o Cádiz a Méjico y el istmo de Darién tuvo también sus excepciones, pues, aparte de los barcos llamados azogues por el servicio que se les había encomendado, de tiempo en tiempo se permitía a algún barco suelto zarpar de España para Caracas con licencia del rey, pagando un derecho de cinco ducados por tonelada. Lo llamaban registro de Caracas y seguía el mismo rumbo de los galeones o sea tocando en Canarias al objeto de allegar provisiones y regresaba con las flotas desde La Habana. Buques similares traficaban con Maracaibo, Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Matanzas, Trujillo y Campeche. Además siempre hubo un tráfico especial con Buenos Aires, puerto que se abrió al comercio limitado de negros en 1595, y aun antes en 1560 se concedió a Burburata el permiso para cargar por cuenta de los habitantes de Venezuela un navío todos los años, pagando la mitad de derechos, el cual había de zarpar de Sevilla y arribar a aquel puerto, privilegio que más tarde pasó a disfrutarlo el de La Guaira. Cf. BARALT, *obra citada*, págs. 223 y 411.

Asimismo a veces se permitió, por vía de privilegio y limitado a cierto número de años, el comerciar las colonias entre sí. Tal fué la licencia concedida a los habitantes de La Plata en 1602, para exportar por seis años los productos de sus tierras a otras posesiones españolas en cambio de los artículos de que carecían.

diversos escritos pidiendo la apertura de otros puertos²⁶. Así tenemos, en primer lugar, el decreto e instrucción de 1765 por el que se habilitan nueve puertos peninsulares, Barcelona, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla, La Coruña, Gijón y Santander, aunque limitado su campo de acción a las islas de Barlovento²⁷. Muy pronto, sin embargo, se amplía a la Luisiana, conforme al reglamento de 23 de marzo de 1768, y por el decreto de 5 de julio de 1770, a Campeche y Yucatán. Canarias, en cambio, no obtiene el ser incluida en la nueva regulación hasta 24 de julio de 1772.

Por un nuevo decreto de 15 de septiembre de 1773 se habilita el puerto de Vigo, y por los de 2 de febrero y 16 de marzo de 1778, los de Palma de Mallorca, Tortosa y Almería, al paso que se confirma con respecto a Canarias el de Santa Cruz de Tenerife. De otra parte, hacia esta época se dan varias disposiciones en favor del comercio intercolonial y, por último, como logro en lo fundamental del principio que gradualmente ha ido triunfando en las citadas medidas, según su nombre indica, el reglamento de libertad de comercio del 12 de octubre de 1778, al que siguen como consecuencia el del tráfico con colonias extranjeras de 1795 y el de con países neutrales de 1797.

²⁶ Entre otros véase *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, Madrid, 1789, por don JOSEPH DEL CAMPILLO Y COSÍO.

²⁷ RODRÍGUEZ CASADO, *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765*, Anuario de Historia del Derecho Español, XIII, Madrid, 1936-1941, página 100.

CAPÍTULO SEGUNDO

EL RÉGIMEN COMERCIAL DE CANARIAS CON LAS INDIAS HASTA 1610

- I.—Razones que se tuvieron en cuenta para la concesión del privilegio.
 II.—Su carácter temporal y las disposiciones que permitieron su continuidad. III.—Mercaderías autorizadas. A) Campo de acción. B) Cantidad. IV.—Personas que podían cargar. V.—Navegación. A) Embarcaciones. B) Gobierno de los navios. C) Ruta. VI.—Inspección. A) El juzgado oficial de la Contratación de Indias de Canarias. B) Los juzgados de Tenerife, Gran Canaria y la Palma. a) Instrucciones. b) Honores y retribución de los jueces. c) Auxiliares y ejecutores. d) Competencia. e) Procedimiento en el despacho de los navios. VII.—Garantías.—VIII. Gravámenes. IX.—La repercusión económica.

I.—Razones que se tuvieron en cuenta para la concesión del privilegio.

La necesidad de atender al abastecimiento de las Indias y la ventaja de hacerlo desde la avanzada castellana más cercana a los nuevos territorios fueron, al parecer, el origen de la licencia que, para comerciar con estos países, lograron las Islas Canarias, a pesar de la rigidez del monopolio.

Este motivo de carácter general y el especial de proveer a la isla de Santo Domingo se invocan en la mayoría de las cartas reales correspondientes a las más antiguas permisiones. Textualmente se expresa en algunas el haber sido dadas a petición de Canarias y como consecuencia de súplica de la Isla Española²⁸.

La isla de Santo Domingo exigía que se favoreciera su aprovisionamiento por tener quebrantado su comercio no sólo por los castigos que sufría de los enemigos de la Corona²⁹, sino también porque el tráfico de la metrópoli se había desviado en su parte principal a Tierra Firme, con la novedad de las riquezas del Perú³⁰.

La situación geográfica de Canarias, entre los dos mundos, era natural que fuese aprovechada por España, utilizándola como escala y lugar de refugio en su larga navegación a través del Atlántico.

28 Sobrecarta de 16 de febrero de 1536, ya citada en la nota 19.

29 HARING, *Trade and Navigation...* ya citado, pág. 17.

30 Sobrecarta antes citada.

CARANDE, *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía, 1516-1556*, Madrid, Revista de Occidente, 1943, pág. 314.

El mismo Colón toma en las Islas, en su primer viaje, gente, aguada y bastimentos, y en el segundo adquiere simientes, plantas, aves y ganado de varias clases, valiéndose de sus puertos para guardarse de los piratas. A sus costas arribaron también las famosas expediciones de Nicolás de Ovando, Alonso de Ojeda, Alonso Quintero, Pedrarias Dávila, Diego de Ordaz, Francisco de Montejo, Francisco Sedeño, Pedro de Mendoza y tantos otros, con análogos fines, y sus embarcaciones fueron reparadas, aviadas, proveídas de marinería y hasta de centenares de hombres para la conquista y colonización del Nuevo Mundo, según los casos ^{30 bis}.

Al objeto de favorecer el aprovisionamiento de los navíos y el comercio de la metrópoli con las Indias, Carlos I, por su real cédula de 20 de septiembre de 1518, ordena "a los arrendadores, almorzarifes, diezmeros, aduaneros, alcaldes de sacas e cosas vedadas" de las Islas Canarias, no lleven derechos "a los maestros e mercaderes e navegantes en las dichas Indias" de las cosas que con certificación y despacho de los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla compraren y cargaren en las Islas y asimismo de lo que tomaren por bastimento de los navíos³¹.

Aunque se expresase como motivo de la concesión de la licencia en primer término el aprovisionamiento de las Indias³², hacia la segunda mitad del siglo XVI vemos también invocarse por las Islas la necesidad de mantener el privilegio en bien de su economía, que había adquirido notable prosperidad con el desarrollo agrícola permitido con los beneficios que le reportaba el comercio indiano. Asimismo se hizo presente que su situación geográfica reclamaba amparo especial para su conservación en la corona de Castilla, ya que eran con frecuencia codiciadas por los enemigos y estaban por su proximidad a Berbería más expuestas a los ataques de moros y corsarios.

Su fisonomía marítima, en medio del océano, las obligaba al exclusivo intercambio comercial por medio de la navegación, y el estar precisadas a la adquisición de muchos artículos de que carecían, fuera del país, incluso en la misma Península, les hacía más apremiante el valerse de la exportación amplia de sus vinos como fuente de ingresos.

^{30 bis}. Una de las cosas que solían adquirirse en Canarias eran las rodelas para los soldados, por ser mejores y más baratas que en la Península. Cf. CÉSPEDES, trabajo citado, pág. 65, nota 189. En cabildo de 31 de mayo de 1568, se dió cuenta de una petición de 300 rodelas para el adelantado de La Florida, que habían de ser remitidas de Tenerife a Gran Canaria y se acordó servir 150. Arch. Cab. Ten. Libro XII (numeración actual) de Acuerdos, fol. 26, v.

³¹ Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, fols. 316-317, núm. 126.

³² "Por cuanto nos avemos entendido quanto convenia al bien de las Indias y buena provisión para los vecinos y moradores dellas que se pu-

El salvar a la región canaria de una pobreza segura interesaba además a la Corona, no sólo por mantener la integridad de su imperio, sino por las aportaciones de gente y de dinero que reclamaba la colonización americana y las guerras que se sostenían en el continente europeo.

II.—Su carácter temporal y las disposiciones que permitieron su continuidad.

La licencia que disfrutaron las Islas Canarias para poder comerciar directamente con las Indias fué otorgada, como tantas otras concesiones de distinta índole en aquellos tiempos, por un número reducido de años, lo que ocasionaba a las Islas las molestias y gastos de tener que gestionar su prórroga y el sufrir en algún momento la interrupción de su tráfico. Muchas instancias se cursaron en demanda de la perpetuidad del privilegio, pero no alcanzaron el éxito apetecido.

La primitiva permisión canaria no ha sido encontrada por nosotros; nos consta únicamente que el año 1506 o antes ya le fué otorgada a la isla de La Palma una prórroga de la licencia existente³³, y que desde diciembre de 1508 los comerciantes españoles fueron autorizados a cargar en Canarias para las Indias cualquier clase de mercaderías no prohibidas con carácter general por la Corona, para lo que se ordenó al efecto a la Casa de la Contratación de Sevilla el envío de persona competente para hacerse cargo del asunto³⁴.

La primera licencia, por tanto, creemos que fué dada a la isla de La Palma, y que se extendió más tarde a todas las islas, con la facilidad de no exigirse otra formalidad que el registro ante el escribano del respectivo puerto³⁵.

En Tenerife la concesión más antigua debió de ser la de 4 de diese cargar en las yslas de Canaria Tenerife y la Palma algunos navios con los mantenimientos... que en las dichas yslas ay y tambien por hazer merced a las dichas yslas y vezinos dellas les dimos licencia para que pudiesen cargar..." Real cédula de 19 de octubre de 1566. *Cedulario* citado, Lib. III, pág. 201.

³³ "Por quanto a suplicacion de la dicha ysla de la Palma por una nuestra cedula firmada por mi el Rey les prorogue la licencia que de nos tenian para llevar los dichos mantenimientos a las dichas nuestras Yndias hasta en fin del año venidero de quinientos e syete segun que mas largamente en la dicha nuestra cedula se contiene..." Sobrecarta citada.

³⁴ *Colección de D. I. A. I.*, 2 serie, V, pág. 159. Referencia de HARING, obra y pág. últimamente citadas.

³⁵ Según PÉREZ VIDAL, la isla de La Palma, al igual que la de Tenerife y la de Gran Canaria, fué autorizada en los últimos años del siglo XV y primeros del XVI para exportar sus frutos a las Indias por tiempo limitado. Cf. *Díaz Pimienta y la construcción naval del siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, 1933, pág. 31, nota.

agosto de 1526, ya que en ésta no se habla de prorrogación; pero cabe la posibilidad de admitir alguna anterior que estuviese extinguida por aquella fecha^{35 bis}.

Por la citada cédula de 1526 se concede facultad al concejo y vecinos de la isla de Tenerife para que, por tiempo de dos años, contados desde su fecha, puedan sacar y llevar a cualquier parte de las Indias cualquier mantenimiento, provisiones, mercaderías, granjerías y otras cosas que en la isla haya, pagando los derechos en la misma forma que en Sevilla y remitiendo dentro de los seis meses que se verificase la carga el registro de todo a los oficiales de la Casa de la Contratación, a los que se ordena tomar razón de dicha carta³⁶.

A raíz de esta merced la isla de Tenerife eleva súplica para que se le conceda la permisión perpetuamente, pero sólo logra su prórroga hasta el año 1533, por real cédula de 4 de abril de 1531, con la misma amplitud en cuanto a sitios de destino y clases de mercaderías que la precedente, pero con la modificación del envío de los registros al Consejo de Indias, en lugar de a la Casa de la Contratación³⁷.

A su vez La Palma obtiene nueva prorrogación hasta 1537, por la real provisión de 20 de febrero de 1534, en la que se aclaran cuestiones relativas al percibo de los derechos de almojarifazgo³⁸.

Según Berthelot, en 1509, por mandato del rey, se podía armar para el Nuevo Mundo, tanto en las islas Canarias como en Sevilla. Ya en 1496 tres carabelas expedidas para las Indias Occidentales habían cargado en la isla de La Gomera un centenar de ovejas y de cabras. SABIN BERTHELOT, *Ethnografía y Anales de la Conquista de las Islas Canarias*. Traducción de Juan Arturo Malibrán, Santa Cruz de Tenerife, 1849, pág. 74.

Un Memorial, impreso, elevado al rey en favor del comercio canario hacia 1614 por el doctor Rodrigo Vanhendon, maestro en Sagrada Teología, y el doctor Tomás de Cervellón Vandewalle, procuradores generales de Tenerife y La Palma, afirma que la permisión canaria llevaba por aquella fecha más de cien años. Arch. Cab. Ten., Legajo I-II (Informes a Su Magestad, 2), núm. 1.

En un pedimento de las Islas Canarias que consta en la real carta ejetoria del Consejo de Indias, de 19 de junio de 1566, se dice que la permisión databa de más de treinta años. Arch. Cab. Ten., Libro II de Reales Cédulas, Oficio 1, fols. 97 v y siguientes, núm. 82.

VEITIA LINAGE Y ANTÓN, como hemos dicho, no remontan la permisión canaria sino a 1556. Cf. las obras citadas de estos autores.

35 bis. La isla de Tenerife por aquella época pasaba con frecuencia falta de mantenimientos. En cabildo de 27 de enero de 1522, se pidió al gobernador ordenase el desembarco de vino que al parecer llevaban unos navíos para Indias y en el de 17 de octubre siguiente, se solicitó asimismo de la justicia que fuese puesto a la venta el vino de fuera. Libro II de Acuerdos, fols. 225 v. y 306 v.

36 Arch. Cab. Ten., Lib. I de Provisiones, fols. 114 y 271.

37 Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, fol. 202 v.-203. Obtenida por el mensajero Juan de Aguirre.

38 Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, fol. 272 v.

La real cédula de 20 de septiembre de 1534 extiende la permisión a la citada isla y a las de Tenerife, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote y Fuerteventura, hasta el año de 1540, confirmada por la sobrecarta de 16 de febrero de 1536³⁹.

Una nueva súplica de La Palma, poniendo de relieve los gastos que se ocasionaban con tener que enviar apoderados a la Corte para gestionar las prórrogas y el no contar su concejo con propios a este fin, aspira a que se le conceda perpetuamente la merced, pero sólo logra la prorrogación de la misma a dicha isla y a las demás del Archipiélago por cinco años, contados desde 1540, en virtud de real cédula de 6 de septiembre de 1538⁴⁰.

En 1544, la isla de Tenerife, ante la proximidad del vencimiento de la permisión y la conveniencia de aparejar y proveerse con tiempo de lo necesario para que la cargazón tuviese el efecto debido, solicitó una vez más la perpetuidad del privilegio o, en su caso, que se alargase el término de la concesión, invocándose también, para mover la voluntad real, las necesidades de la Isla Española. En su consecuencia la real cédula de 9 de mayo de 1545 concede, en forma análoga a las anteriores, la licencia por cuatro años más, si bien había de darse una fianza de cinco mil ducados de oro ante los oficiales de la Casa de la Contratación y enviarse anualmente a la misma los registros que se hicieren. También habían de ir directamente los navíos a Sevilla en el tornaviaje y dar los cargadores fianza bastante ante la justicia de la isla, si bien no se especifica su cuantía⁴¹.

En 1549 transcurridos los citados cuatro años, se obtiene nueva prórroga por igual plazo, pero a su vencimiento queda interrumpida al perecer la permisión en los años de 1554 y 1555, hecho que corrobora los términos en que se conceden las licencias de 1556, puesto que en éstas no se habla de prórroga de mercedes anteriores. La cédula de 1549 que, según el índice de los documentos del archivo del Cabildo de Tenerife debió de hallarse en el legajo R-V, número 8, no ha podido ser examinada por nosotros, debido a no existir allí actualmente el citado volumen. La efectividad además de la referida licencia consta de la salida de naos para Indias desde Santa Cruz de La Palma en número de 25 en 1550, y 31 en 1551-52; de Tenerife, a su vez, 17, 19 y 10 en los años 1551, 1552 y 1553, respectivamente⁴².

³⁹ Sobrecarta citada.

⁴⁰ Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, núm. 128, fol. 318. Obtenida por Francisco de Madrid o Francisco Cuadrado. Arch. citado, Legajo R-III, núm. 48.

⁴¹ Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, núm. 130, fols. 321-322.

⁴² Arch. de Indias, 30, 2 y 1/3. Cita de HARING, *Trade and Navigation...* ya citado, pág. 18.

En 26 de febrero, 16 de junio y 4 de agosto de 1556⁴³, la primera para la isla de La Palma, se concede nueva licencia a Canarias para enviar sus frutos a las Indias por tiempo de tres años que empezarian a correr cuatro meses después de su fecha o desde que dieran la fianza, fijándose ya ésta en las Islas en otros cinco mil ducados. Su prórroga por tres años, a petición de Tenerife y de la isla Española, consta de la real cédula de 11 de agosto de 1557⁴⁴, y a la isla de La Palma resulta de la disposición real de 23 de julio de 1558⁴⁵.

La real cédula de 4 de agosto de 1561, para Tenerife⁴⁶, y la de 26 de febrero de 1562, para La Palma⁴⁷, prorrogan la licencia por cuatro años y mantienen lo ordenado en disposiciones anteriores en cuanto a que los navíos fuesen de menor porte; pero se manda, conforme a la de 14 de julio de aquel año, que vayan armados y artillados. La primera de éstas, a su vez, es prorrogada por seis años, en virtud de provisión de 10 de diciembre de 1566, que, por empezar a contarse desde 1568, comprende hasta 1574⁴⁸.

Según otras reales cédulas que hemos tenido a la vista, la prórroga de la licencia de 1556 hasta 1574 se otorgó en la forma siguiente: primero por dos años, que por estimarse muy corta de tiempo no fué utilizada, y después a petición de Baltasar García, procurador de la isla de Santo Domingo, se amplía sucesivamente, por tres, cuatro y seis años más, en virtud de las reales cédulas de 10 de mayo de 1560, 6 de julio de 1561 y 11 de diciembre de 1566; lo que hace el total de los dieciocho años, incluyendo los tres de 1556⁴⁹.

43 Estas dos últimas se refieren probablemente a una misma disposición, caso que se nos ha presentado otras veces y que se presta a confusión. La de 26 de febrero consta del auto del Consejo de Indias de 14 de febrero de 1559, notas 59 y 61. Las otras, en su prorrogación.

44 Se prorroga la de 22 de agosto de 1556. Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones (Cuaderno de Reales Cédulas de 1533-1639), fol. 3, y Libro II de Reales Cédulas, Oficio 1, fols. 27-29, núm. 29.

45 Archivo del antiguo Cabildo de la isla de La Palma, hoy del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma. Libros I y III de R. C., fols. 2 y 25 respectivamente, y cabildos de 11 de marzo y 20 de octubre de 1559.

46 Arch. Cab. Ten., Libro II, Oficio 1, núm. 81, fol. 95. *Cadularia* citado, Libro III, págs. 195-197. Se dice que prórroga la de 16 de junio de 1556. Esta misma cédula de 1561 figura al parecer también con la fecha de 7 de julio. Nota 45.

47 Más bien parece que empezó a regir desde esta fecha y se debió a gestiones del mensajero Tristán Calvete. Cf. F [ÉLIX] P [OGGIO] L [ORENZO], *El Juzgado de Indias en La Palma, su origen y las subdelegaciones*, I, «Diario de Avisos» de Santa Cruz de La Palma de 8 de noviembre de 1943.

48 Su traslado a los libros capitulares de Tenerife fué en 10 de junio de 1567, y empezó a contarse desde 26 de agosto de 1568. Arch. Cab. Ten., Libro II, Oficio 1, núm. 81, fol. 95.

49 Arch. Cab. Ten., Legajo R-VIII, núm. 14. Cf. nota 43. La prórroga siguiente al parecer fué solo por dos años, pues según el acta del cabildo

Las islas de Fuerteventura, Lanzarote, La Gomera y El Hierro vieron de nuevo reconocido su derecho a cargar para Indias, mediante registro en cualquiera de los juzgados establecidos en Tenerife, Gran Canaria y La Palma, conforme a las instrucciones de 19 de octubre de 1566 y a la real cédula de 11 de noviembre del mismo año^{49 bis}.

Con los inconvenientes de tener que gestionar las prórrogas, como hemos dicho, y de sostener una enconada lucha con la rivalidad de los comerciantes sevillanos, continuaron las Islas su comercio con las Indias en medio del fundado temor de ser privadas de la licencia⁵⁰. A veces se les conserva ésta con un carácter interino, sin decidir sobre la prórroga, como se hizo por real cédula de 4 de septiembre de 1588⁵¹.

Los excesos que se cometían en la calidad y cantidad de la cargazón, con la falta de cumplimiento de los reglamentos y ordenanzas, comprometían el privilegio y entorpecían su prorrogación. De estos abusos, tal vez exagerados por Sevilla, se elevaron repetidas quejas al Consejo de Indias por el Tribunal de la Contratación, tales como la de 1589, en que se hacía una exposición general de los mismos; la de 1597, destacando que los navíos no salían en la forma ni en el tiempo que debían; la de 1599, en la que se denunciaba que muchas embarcaciones decían ir a Canarias, tomando en efecto allí algunos frutos, como disimulo, y después proseguían su viaje a las Indias, donde vendían su carga; la de 1603, sobre que los jueces de Canarias no enviaban a la contaduría de la Casa de la Contratación los registros todos los años; por último, la de 1609, fundada en análogos motivos que las precedentes⁵².

También se atribuía a la exportación de vinos de Canarias el hacer gran competencia a los de la Península en el mercado ame-

celebrado en 14 de enero de 1577 había vencido la licencia en octubre de 1576. Libro XIV de Acuerdos, fol. 181.

49 bis En las reales cédulas de 14 de julio de 1561, 17 de enero y 17 de junio de 1564 sólo se habla de que tuviesen licencia Canaria, Tenerife, La Palma y Fuerteventura. *Cedulario* citado, Lib. III, págs. 202, 223 y 224.

50 En la petición 76 de las Cortes de Madrid de 1573, se dice que la exportación canaria perjudicaba al comercio de la Península y se formula la consiguiente queja, si bien no obtuvo éxito por entonces. Cf. HENRY CHARLES LEA, *The Inquisition in the Spanish Dependencies*, New York, 1922, pág. 157. Nota.

51 Por esta provisión se ordenaba a los jueces de Indias de Tenerife, Gran Canaria y La Palma que, entre tanto se resolviese, dejasen a los vecinos y moradores cargar sus frutos en conserva de las flotas que se presentaban para Tierra Firme y Nueva España en la forma de la merced que habían tenido sin impedimento alguno. Arch. Cab. Pal., Libro III de R. C., fol. 24.

52 VEITIA LINAGE, *Obra citada*, Lib. II, pág. 244. SCHAFER, *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, Sevilla, 1939, tomo I, pág. 160.



ricano⁵³, por lo que, con el pretexto de retrasarse la salida de la flota para Nueva España, la real cédula de 16 de junio de 1607 ordena que este año no fuese de las Islas ningún navío para las Indias⁵⁴.

Canarias, por medio de sus representantes, había refutado siempre tales cargos, provocando que por orden real se reuniesen en junta los presidentes de los Consejos de Indias y de Hacienda Hernando de Vega y Rodrigo Vázquez y otros ministros, los que acuerdan informar favorablemente a la permisión y su amplitud en los términos que venía disfrutándose. Asimismo se advirtió por el país que la causa del descamino de las flotas no lo ocasionaban los frutos canarios, como pretendían sostener los comerciantes sevillanos con los ministros de la Casa de la Contratación y algunos miembros del Consulado, puesto que no lo habían producido antes, cuando se cargaba mayor cantidad, siendo el verdadero motivo el trato de Filipinas a Nueva España, Perú, islas de Barlovento y Tierra Firme, donde llevaban ropas y sedas los galeones que se despachaban por La Plata y los navíos de aviso que conducían géneros reservados a las flotas.

Fruto al fin de la labor de sus adversarios fué la limitación de la carga canaria en cuanto a cantidad y puertos de destino, ordenada en los años de 1610 y 1611, y estimada por las Islas como una privación de la licencia. Consolidada la reforma en 1612, con alguna aminoración en la práctica, se cambia el sistema que venía de antiguo y se implanta el de una mayor restricción en el uso del privilegio.

III.—Mercaderías autorizadas.

En los primeros tiempos, a tenor del texto de las reales cartas, la concesión presenta un carácter amplio, pues comprende todo el pan, vino, harina, bizcocho, queso y otros mantenimientos, granjerías o mercaderías, según y como se cargaban desde Sevilla, aunque limitado siempre a lo que en las Islas hubiere y que fuese bajo registro, conforme a las ordenanzas de la Casa de la Contratación. Algunas disposiciones consignan la prohibición de llevar esclavos y

53 Petición 76 de las Cortes de Madrid de 1573. Cf. nuestra nota 50.

54 "porque podría ser que la que al presente se está aprestando del general don Sancho Pardo se dilatase hasta enero que viene por causa de la armada del enemigo que anda por las costas de España y no le habiendo visto pasar que partiesen las naves de Canarias en conformidad de la orden que tienen sería causa de henchirse la nueva España de vino y con los muchos costos de quedada de la flota acabarse de perder el trato y comercio, me suplicaron que no consintiese lo dicho ni diese lugar a que saliese ningún navío de esas islas para Nueva España hasta que tongáis aviso de que ha de pasar la flota". Arch. Cab. Pal., Libro V de R. C., fol. 134.

mujeres (1545); otras especifican que habían de ser frutos de la branza de los que se crían (1558) o cojan (1561), extremos en los que se insiste especialmente por el Consejo de Indias⁵⁵. En las instrucciones a los jueces de Canarias de 1566, se les ordena que no dejen pasar clérigos, frailes, esclavos ni persona alguna, así como oro, plata labrada o libros vedados, sin expresa licencia real, ni consientan cargar paños, lienzos, tapicerías ni otra cosa de fuera de las Islas, aunque allí se encuentre, sino lo nacido, criado y cogido⁵⁶.

En cuanto al paso de personas a las Indias, si bien la regla general era la de prohibición sin expresa licencia, excepto el mercader o factor que fuese inexcusable⁵⁷, ante la necesidad de poblar los nuevos territorios se dieron grandes facilidades en algunas épocas y casos especiales⁵⁸.

55 Autos del Consejo de Indias de 14 de febrero de 1559 y 17 de mayo de 1566. *Cedulario* citado, Lib. III, págs. 198 y sigs. Arch. Cab. Ten., Lib. II de R. C., Oficio 1, núm. 82, fols. 97 y sigs., y Legajo R-VIII, núm. 10.

56 Instrucciones jueces de Canarias de 19 de octubre de 1566, ordenanzas 15 y 16. *Cedulario* citado, pág. 206.

57 Por la real cédula de 8 de septiembre de 1546 se dispuso que, aunque fuese el que pretendiese pasar a Indias casado y llevase a su mujer o se tratase de mercader o factor, no se les consintiese embarcar en Canarias, salvo el cargador mercader conocido y dos factores, así como el maestro y marinero. En 1552 se ordenó con carácter general que aun estos últimos habían de obtener licencia del rey, y otras disposiciones posteriores permitieron el paso de mercaderes o factores, sólo por tres años. *Cedulario* citado, Libro I, págs. 396-97, 404, 426...; *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, Libro IX, Título XXXXI, leyes 16, 20, 21, 23, 24...

58 En la real cédula de 9 de septiembre de 1511, sólo se exige que se escriba el nombre de la persona que quisiere pasar a Indias, sin examen ni información, revocando cualquier orden que se oponga a ello. *Cedulario*, Lib. I, pág. 396.

En la isla de La Palma consta que varios vecinos con sus mujeres e hijos pasaban a poblar las Indias y, al ser molestados con el pago de ciertos derechos en razón de las cosas que llevaban, se expidió a su favor la real cédula de 20 de febrero de 1534. Sobrecarta de 1536, ya citada.

La Isla Española, por medio de su apoderado Baltasar García, solicitó en razón de hallarse despoblada por la mucha gente que salió en defensa del licenciado Gasca, obispo de Palencia, se autorizase a pasar a ella todo el que quisiese, salvando las disposiciones existentes, lo que le fué concedido por real cédula de 29 de abril de 1555, donde se hizo constar que quedaban excluidas las personas prohibidas y que era obligación de los pobladores el ir directamente a la isla, permaneciendo en la misma por lo menos seis años, bajo pena de cien mil maravedíes. Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones, núm. 14, fols. 18-19. Al mismo Baltasar García se le concedió por cédula de 15 de octubre de 1558 que pudiese sacar de La Gomera cien personas, casadas y solteras. Arch. citado, Leg. R-VI, núm. 9.

La afluencia de canarios a Santo Domingo y a otras partes de las Indias llegó a tener tal proporción, que Gran Canaria, por medio de su regidor Pedro de Escobar, expuso al rey el peligro que había de despoblarse la isla y quedarse, por consiguiente, sin defensa frente a los navíos luteranos y otros enemigos que la amenazaban, lo que dió por resultado que se dictase la real cédula de 18 de enero de 1574 ordenando que no saliese nin-

De hecho, sin embargo, Canarias constituyó un portillo por donde pasaron a Indias personas sin licencia y mercaderías prohibidas, sin la debida observación de los registros⁵⁹.

A) *Campo de acción.*

El privilegio en cuanto a puertos de destino era ilimitado; pero, a partir de 1573, en que se dan las normas para que los navíos canarios vayan en conserva de las flotas, se va dificultando su radio de acción. No podía ser de otra manera, desde el momento en que se señalan fechas para la salida de los navíos y hay una ruta determinada que impone el sistema.

B) *Cantidad.*

La cantidad de frutos que podían cargarse en Canarias no está sometida a limitación en el período que examinamos, pero las constantes quejas del comercio de la Península, en el último tercio del siglo XVI, como queda indicado, van predisponiendo a la Corona en el sentido de restringir el tráfico indiano de las Islas, y logran al fin, a partir de 1610, que se fije previamente el número de toneladas de la permisión, según hemos de ver más adelante.

IV.—*Personas que podían cargar.*

Hasta a mediados del siglo XVI, conforme a las reales cédulas que hemos tenido a la vista, sólo estaban autorizados a cargar los vecinos, moradores, estantes y tratantes en las Islas, por lo que, teniendo en cuenta que al amparo de la permisión iban muchos navíos a Canarias con pasajeros y mercaderías prohibidas, al objeto de pasarse después a las Indias, según hemos dicho, se dictó la real provisión de 8 de agosto de 1558, ordenando que ninguna persona que no fuese de aquella vecindad pudiese cargar, comerciar o tratar desde ellas, bajo pena de pérdida de todo el cargamento.

Recurrida, sin embargo, la citada provisión por la isla de San Miguel de La Palma y seguido el correspondiente pleito contra el fiscal de Su Magestad en el Consejo de Indias, se obtuvo su modifi-

gún vecino de la misma para quedarse en Indias y que si por el interesado se presentase licencia real, sin que se hiciese mención de dicha vecindad, se suspendiese el cumplimiento del despacho. *Cedulario*, Lib. III, pág. 220.

⁵⁹ El envío de mercaderías sin registro y el ir pasajeros sin licencia se dió con alguna frecuencia, como lo acredita, entre otras, la real cédula de 8 de agosto de 1558, donde se dice que muchas personas cargaban en Sevilla sin los debidos requisitos con pretexto de que iban a Canarias con sus mercaderías y después continuaban a las Indias, por lo que se ordena al gobernador, diputados regidores y escribano que visiten estos navíos y si la carga que llevasen no fuese de lo que se labra o cría los tomen por perdidos

cación por auto de este supremo organismo, dado el 14 de febrero de 1559, en que se declaró que podían cargar todos los naturales de los reinos de España, por lo que se despacharon al efecto cartas ejecutorias a dicha isla y a la de Tenerife en 4 y 17 de marzo del mismo año, respectivamente⁶⁰.

Una nueva cédula, fechada en 10 de febrero de 1566, insistió, ante análogos males, en que la autorización sólo comprendía a los vecinos de Canarias; esta cédula establecía también para los contraventores la pérdida de la carga a favor de la Real Cámara y Fisco. Pero, recurrida asimismo, ahora en nombre de todas las islas⁶¹, se consigue igualmente su enmienda, en la declaración de poder cargar cualquier natural del reino, aunque no reuniese el requisito de vecino del Archipiélago, en auto del Consejo de Indias de 17 de mayo de 1566, del que a su vez se expidieron cartas ejecutorias a Tenerife en 19 de junio, y a La Palma en 4 del propio año⁶².

La real cédula de 14 de julio de 1561 equiparaba los naturales de los reinos de España a los extranjeros domiciliados en los territorios españoles durante diez años con casa y bienes de asiento, con tal que estuviesen casados con mujeres naturales de dichos reinos que viviesen en su compañía⁶³.

En cuanto a los demás extranjeros, era firme propósito de la Corona el evitar que anduviesen en la navegación de las Indias, ni aun como marineros, por lo que a esta finalidad se dictan numerosas provisiones, y en la instrucción 8 de 1566 se puntualiza que no se les consienta cargar ni salir de Canarias, aunque prueben que

para la Real Cámara y Fisco, y si pasajeros, los saquen y prendan. Ejecutoria de 19 de junio de 1566, citada en la nota 35.

Según aparece de la real cédula de 24 de septiembre de 1559 el doctor Liévana, fiscal de la Casa de la Contratación, acusó al juez de La Palma de no haber sancionado debidamente la traída de Indias sin registro de una partida de oro y plata. Arch. Cab. Ten., Legajo R-VI, núm. 22.

El paso de personas y mercaderías prohibidas desde la isla de La Gomera, sin el oportuno registro, provocó las reales cédulas de 4 y 16 de septiembre de 1560, dirigidas al gobernador y alcalde mayor de dicha isla a fin de poner remedio a tales abusos. Arch. citado, Libro II de Provisiones, número 2. Legajo R-VI, núm. 27. Otra en el mismo sentido, fechada a 14 de julio de 1556 menciona ALONSO LUENGO, *Islas Canarias. Estudio geográfico-económico*, Madrid, 1947, pág. 120.

De otros sitios se vino también a Canarias, para pasar con mayor facilidad a las Indias, según se desprende de la real cédula de 22 de septiembre de 1560. *Cedulario* citado, Lib. I, págs. 443-444.

60 *Cedulario*, Lib. III, págs. 198-201.

61 El recurso se razonaba, entre otros particulares, en la posibilidad de que los pocos comerciantes de las Islas se pusiesen de acuerdo para implantar un monopolio, mediante el cual pagasen los frutos a los cosecheros en bajos precios.

62 Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C., Oficio I, núm. 32, fols. 97 v. y sigs. Arch. Cab. Pal., Libro IV de R. C., fols. 154 y sigs.

63 *Cedulario*, Lib. I, pág. 449 y Lib. III, pág. 202.

han andado en la carrera de Indias durante diez años, ni ir de pilotos en los navíos que hubiesen vendido, como se previno en la instrucción 9⁶⁴.

Asimismo se observó la prohibición de traficar a los que desempeñasen cargos de justicia o fuesen regidores, escribanos, etc., según estaba dispuesto en la legislación general⁶⁵.

V.—Navegación.

El comercio indiano de Canarias debió iniciarse en embarcaciones despachadas por la Península, con alguna posible excepción durante los períodos de tolerancia que precedieron a la regulación definitiva del monopolio. Muy pronto, como queda expresado, aparecen las Islas auxiliando directamente sus frutos bajo registro y en todo momento auxiliando con bastimentos y aun con gente a las expediciones conquistadoras del Nuevo Mundo⁶⁶.

A) Embarcaciones.

Según las citadas reales cédulas de 1556, los navíos de Canarias para las Indias fueron dispensados del porte que se exigía a los que hacían el servicio del comercio de Sevilla, y se les dispensó no solamente que fuesen de menor buque, sino que hiciesen la travesía sin ir armados y artillados, a pesar de lo establecido en las ordenanzas de la Casa de la Contratación, si bien esto último es derogado en 1561, al disponerse por la provisión de 14 de julio, a que nos hemos referido, que habían de llevar la artillería correspondiente a su capacidad. Más tarde, en virtud de la real cédula de 5 de junio de 1567, se ordenó que no saliese de Sevilla a cargar a las Islas ningún navío que tuviese más de ciento veinte toneladas⁶⁷.

64 *Cedulario*, Lib. I, Extranjeros y personas prohibidas y Pilotos y maestros extranjeros, págs. 440 y 457 y sigs., respectivamente. Lib. III, Instrucción que han de guardar los jueces de registros... de las Islas de la Gran Canaria, págs. 202 y sigs.

65 SANTAYANA BUSTILLO, *Gobierno político de los pueblos de España...*, Zaragoza, 1742, pág. 129.

En la isla de La Palma, el regidor Luis Orozco Santaacruz formula denuncia contra el escribano Pedro Belmonte, por cargar navíos por cuenta propia, en cabildo de 1 de marzo de 1560. Nota facilitada por el investigador palmero don Félix Poggio Lorenzo.

66 En este orden podemos citar, entre otras, la real cédula de 4 de julio de 1532, por la que se autoriza al conquistador Pedro de Heredia para sacar de las Islas Canarias hasta cien hombres voluntarios y los bastimentos necesarios Cf. ERNESTO RESTREPO TIRADO, *Datos para la historia de Cartagena*, en «La Revista Contemporánea», Segunda época, tomo 1, núm. 1, Cartagena (Colombia), julio de 1933, pág. 15.

67 *Cedulario*, Lib. III, pág. 222.

Las naves habían de ser españolas y no portuguesas ni de otro país extranjero⁶⁸.

B) Gobierno de los navíos.

La legislación general desde muy antiguo prevenía que los pilotos habían de ser naturales de los reinos de España y examinados por la Casa de la Contratación, aun los de Canarias, a tenor de las reales cédulas de 1556. Sin embargo, representado por las Islas lo costoso que les resultaba este último requisito, debido a que los maestros y pilotos exigían seiscientos ducados de salario, a cuyo pago no alcanzaban los fletes, se dispuso que, tratándose de embarcaciones de menos de ochenta toneladas, pudiesen los jueces oficiales de Indias en las islas de La Palma, Tenerife y Gran Canaria nombrar para dichos oficios a personas hábiles y suficientes, mediante examen ante sus propios juzgados⁶⁹.

Al disponerse que los navíos canarios navegasen en seguimiento de las flotas, zarpan en pequeñas armadas de sus respectivos puertos con general y almirante, cargos que habían de recaer en persona de calidad noble, experiencia y conocimientos, según se hace constar en sus nombramientos, que expedía el juez oficial de Indias⁷⁰.

C) Ruta.

Antes de 1545 no hemos encontrado señalado derrotero para la navegación de Canarias. En la permisión de dicho año es cuando ya aparece la orden de que los navíos en el tornaviaje vayan directamente a Sevilla, y desde 1561 que el regreso de estas naves desde las Indias se verifique en conserva de otras, debidamente armadas.

68 La prohibición de navíos de fabricación extranjera está recomendada con tan particular atención, que incluso se encarga a la justicia ordinaria que castigue con rigor a los contraventores. Cf. VEITIA LINAGE, *Obra citada*, II, pág. 243.

69 A La Palma se le concedió por real cédula de 23 de noviembre de 1568. Arch. Cab. Pal., Libro V de R. C., fol. 85.

A Tenerife, por la de 31 de diciembre del citado año. Arch. Cab. Ten., Lib. II de R. C., Oficio 1, núm. 98, fol. 13s.

A Gran Canaria, en virtud de la de 28 de febrero de 1590. *Cedulario*, Lib. III, pág. 119.

70 En 23 de julio de 1601 se eligieron por el juez de Indias de La Palma licenciado Juan Maldonado de Paz al licenciado Alonso López de Pazos por general y al regidor Baltasar Hernández Perera por almirante de las seis naos que partieron del puerto de Santa Cruz, en aquella isla, para Nueva España, La Habana, Puerto Rico y San Juan de Ulúa. En 9 de julio de 1605 se nombró al dicho regidor por general de cuatro naos que salían para Santo Domingo y por almirante a Bartolomé B... Arch. del distinguido palmero don Manuel Sánchez Rodríguez, quien amablemente nos obsequió con unas copias literales de los citados documentos.

La provisión sobre flotas de 18 de octubre de 1564 precisa que fuese el referido retorno derecho a la barra de Sanlúcar, bajo pena de mil ducados, aparte de otras sanciones contenidas en las ordenanzas de la Casa de la Contratación⁷¹.

Conforme a la citada provisión no podía salir ningún navío de los reinos de España como no fuese en conserva de una de las dos flotas establecidas, fijándose como pena a los contraventores la de pérdida de cuanto llevasen y de todos los bienes del maestro o capitán. La orden, sin embargo, no se aplicó de momento a las islas Canarias, sino en cuanto al tornaviaje, según estaba mandado desde 14 de julio de 1561⁷².

A partir de 1573 es cuando hallamos las normas para poner en práctica tal sistema de navegación, como fueron las instrucciones de 8 de abril de este año, en las que se ordena el despacho de un navío ligero que, con carácter de buscarruídos, fuese a dar aviso a las naves canarias, apercibiéndolas que estuviesen cargadas y que, al descubrirse la flota, se incorporasen a ella sin necesidad de tener que arribar ni surgir para esperarlas⁷³; la del 29 del mismo mes, mandando a los jueces de Indias que no detengan los registros por razón de no haberse dicho en qué isla se habían de reunir las embarcaciones para salir y que zarpe cada una de su distrito, cumpliendo con ir en conserva de las flotas⁷⁴; la de 11 de agosto de 1574, que dispone se reúnan los navíos en el puerto de La Isleta de Gran Canaria; y la de 10 de noviembre siguiente, revocando esta última disposición y dejando en vigor la costumbre existente, como

71 *Cedulario*, Lib. IV, pág. 130.

72 Se comprueba que en 1569 las naos de Canarias iban a Indias fuera de las flotas, entre otros documentos con la carta que el rey escribió a los oficiales de la Casa de Contratación el 25 de febrero de dicho año, donde se expresa que algunas personas, para evitar la dilación y costas que se les seguía en esperar por las flotas, pretendían que los referidos oficiales les diesen licencia para ir en los navíos que salían para Indias desde Canarias. También es de observar que las instrucciones que se dieron a los generales de las flotas en 21 de enero de 1572 no aluden en ningún momento a la incorporación de barcos de las Islas a las flotas. *Cedulario*, Libro I, pág. 408 y Lib. IV, págs. 100-103. En el acta del cabildo celebrado en Tenerife el 9 de mayo de 1572 se dió cuenta que se iba a ordenar que los navíos canarios no saliesen de las Islas sino en conserva de las flotas por lo que se acuerda que en evitación de la reforma se escribiese sobre el particular a Tomás Grimón encargado de los negocios de Tenerife en la Corte y se avisase también en el mismo sentido a la isla de Santo Domingo y otras partes de las Indias. Arch. Cab. Ten., Libro XII de Acuerdos, fols. 278 y 302 v.

73 Instrucción 23. *Cedulario*, Lib. IV, págs. 203 (103) y sigs. La isla de Tenerife encarga con frecuencia a sus representantes en la Corte que le gestionen la supresión de este requisito. Actas de los cabildos celebrados en 14 de enero de 1577 y en 15 de abril del mismo año. Libro XIV. fols. 181 y 197.

74 *Cedulario*, Lib. IV, págs. 92-93.

consecuencia de las quejas que se elevaron al rey por las islas de Tenerife y La Palma, a quienes afectaba el molesto rodeo⁷⁵.

La incorporación a las flotas por las naves canarias era prácticamente casi imposible, máxime cuando el navío de aviso, si acaso se llegó a enviar, fué muy rara vez, como se desprende de la real cédula de 17 de septiembre de 1576, dada a súplica de la isla de La Palma, en que se manda de nuevo a guardar lo prevenido, conforme al capítulo 23 de las instrucciones de 1573, que copia textualmente⁷⁶. De aquí que en las ordenanzas sobre flotas de 17 de enero de 1591, comprendiendo que éstas pasaban bastantes veces sin ser vistas desde Canarias ni poderse saber, incluso por el mismo peligro pirático, el día fijo de salida, se dispuso que las naos que quisieren seguir a la flota de Nueva España, para ir a este territorio o a Yucatán, Honduras, La Habana e islas de Barlovento se despachasen desde 20 de julio a fin de este mes, y que para las que habían de ir a conserva de la flota de Tierra Firme, si no se recibía aviso de la Casa de la Contratación por ser incierto el día de partida, se les diese despacho del 20 de diciembre a fin del mismo mes, con la obligación, en todo caso, de hacer por Sevilla el tornaviaje⁷⁷.

VI.—Inspección.

Para el debido efecto de la función inspectora en el comercio indiano de la isla de La Palma, la Corona ordenó en 1508 a la Casa de Contratación de Sevilla que nombrase persona apoderada en aquella isla, según hemos expuesto anteriormente⁷⁸. Tal nombramiento, sin embargo, no debió llevarse a cabo, como tampoco tuvo lugar con respecto a Cádiz, a pesar de las reiteradas órdenes que se

75 Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones, núm. 44, fol. 72 v.

76 Arch. Cab. Pal., Libro III de R. C., fol. 89, y *Cedulario*, Lib. III, pág. 220.

77 *Cedulario*, Lib. IV, pág. 160.

Aunque es probable sea un error de los varios que contiene el *Memorial* de Franchi Alfaro, como también es posible se dictase en algún momento otra disposición en la materia, consignaremos aquí que en él se dice que los navíos canarios que iban con la flota de Nueva España a Campeche y otros sitios podían salir del 25 de julio en adelante, y los que se proponían navegar con la de Tierra Firme a esta parte y a Puerto Rico, Margarita, Española, Jamaica, La Habana... se les consentía su despacho desde 25 de diciembre al 25 de marzo. JUAN FRANCISCO DE FRANCHI ALFARO, *Memorial solicitando del Rey la continuación del comercio de Canarias con las Indias, suspenso por real orden de 1649*, impreso en Madrid. Nosotros hemos tenido que manejar una copia manuscrita que se conserva en el Archivo Moure de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, porque el ejemplar impreso que existía en la Biblioteca Provincial de La Laguna, tomo 96 de Papeles Varios, fué arrancado de este volumen después de 1916, probablemente, ya que se le cita como obrante en el mismo por OSSUNA VAN DEN HEUDE, en el tomo II de *El regionalismo en las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1916, pág. 54, nota.

78 Cf. la nota 34.

dieron, tal vez por estimar aquel tribunal que una mayor facilidad en la visita y despacho de los navios por otros puertos no convenia a la conservación de la integridad del monopolio⁷⁹.

La necesidad de que todo lo que se enviase a Indias fuese mediante registro, en evitación de fraudes y falta de cumplimiento de lo ordenado, se advierte en las licencias, al propio tiempo que la obligación de remitir testimonio del mismo para mayor garantía y comprobación ulterior a Sevilla (1526) o al Consejo de Indias (1531) en el plazo de seis meses de que partiere la nave. En la permisión de 1545, se mandó que fuese anualmente, y en la real cédula de 1564, dirigida a los oficiales de Sevilla, se expresa que de cuatro en cuatro meses⁸⁰, señalándose, después, en su caso, la pérdida de la mitad del salario del juez, según determinan las instrucciones que se dieron para estos funcionarios el 19 de octubre de 1566. Por último se previno que los registros y fianzas se enviasen a la Casa de la Contratación en la primera oportunidad que se ofreciere, por dos vías, haciéndose constar la fecha de salida y el destino de las embarcaciones, bajo la pena de pérdida del oficio de juez o de las que procediese por su negligencia⁸¹.

El citado registro en los primeros tiempos era simplemente ante el escribano del puerto⁸²; en 1546 se especificó que éste había de ser el del Cabildo, y sus derechos a percibir tasados por los jueces de Apelación, bajo pena a los contraventores de doscientos ducados de oro para la Cámara y Fisco⁸³. En la provisión real de 1534, que prorroga la licencia a la isla de La Palma, se exige, a los efectos de comprobar el abono de los derechos pertenecientes a la Corona y que las embarcaciones no habían transportado sino lo contenido en el registro, que de las partes e islas donde descargasen trajesen certificación acreditativa de tales extremos⁸⁴.

79 VENTIA LINAGE, *Obra citada*, Libro I, págs. 186-87.

80 *Cedulario*, Lib. III, págs. 223-4.

81 Reales cédulas de 28 de febrero de 1599, 19 de febrero de 1606 y otras posteriores. Recopilación, Lib. IX, tít. XXXXI, ley 26.

Los navios que fuesen sin registro eran tomados por perdidos al llegar a Indias, correspondiendo la tercera parte a la Cámara y Fisco y los otros dos tercios para el juez y denunciador respectivamente y prendidos los maestros, dueños y demás gente, a los que se debían mandar a Sevilla a su costa para ser castigados según se prevenía en la instrucción 4 que se dió a los jueces canarios. Sobre esta cuestión véase nota 59.

82 Real cédula de 28 de septiembre de 1534. Sobrecarta citada.

83 Real cédula de 10 de abril de 1546. Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, núm. 131, fols. 322-323, y Libro II de R. C., Oficio 1, núm. 34, fol. 34.

84 En 17 de junio de 1564 se dispuso que en las Indias se tuviese particular cuenta con los navios de Canarias, visitándolos y comprobando si fueron despachados por los jueces de Registros. *Cedulario*, Libro III, fols. 224-5. Recopilación, Lib. IX, Tít. XXXXI, Ley 29. Cítase también a este respecto la cédula de 15 de julio de 1503.

En la real cédula de 4 de mayo de 1558 para la isla de Tenerife y en la de 24 de julio siguiente para La Palma, se ordena que en la visita y despacho de los navíos intervengān, además de la justicia ordinaria y el escribano del Cabildo, dos regidores diputados del Ayuntamiento, los cuales, al igual que el referido escribano, habían de jurar previamente el cargo, prometiendo guardar las ordenanzas e instrucciones reales en la materia y el fiel desempeño del mismo⁸⁵. El funcionamiento, sin embargo, de esta diputación tuvo en la práctica graves tropiezos, como fué el no conformarse la Justicia con el parecer de dichos regidores, cuestión que dió lugar a la real cédula de 25 de mayo de 1561 en la que se ordena el envío de información sobre ello⁸⁶.

A) *El juzgado oficial de la Contratación de Indias de Canarias.*

La falta de una institución adecuada para el funcionamiento normal de la permisión dejábase sentir⁸⁷, y la isla de Gran Canaria, aunque de menor comercio entre las de realengo, seguramente por ser el lugar donde residía la Real Audiencia, se consideró con alguna probabilidad de ser la preferida para el establecimiento de una Casa de la Contratación que, en forma análoga a la de Sevilla, tuviese jurisdicción en todo el Archipiélago, y al efecto presentó la consiguiente solicitud en 1560⁸⁸.

El éxito no pudo acompañar a esta instancia, pues, aparte de no estar en armonía con la política centralizadora que en orden al comercio indiano sostenía la Corona, tuvo la oposición decidida de la isla de La Palma, quien, por medio de su apoderado en la Corte Tristán Calvete, la hace extensiva a la creación de cualquier otro tribunal en las Islas para dicho comercio, salvando únicamente que de todas maneras se quisiese implantar la reforma, en cuyo caso se pedía la institución en La Palma, por aconsejarlo así poderosas razones⁸⁹.

⁸⁵ Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones, núm. 5, fol. 6 Legajo R-VI, núm. 6 y testimonio de datas de los censos y aguas del cabildo, fol. 325, núm. 26, Arch. Cab. Pal., Libro III de R. C., fol. 23, y Lib. IV, fol. 55.

⁸⁶ Arch. Cab. Pal., Lib. I de R. C., fol. 69.

⁸⁷ En el título de juez de La Palma a favor del licenciado Maldonado de Olivares, que citamos más adelante, se dice que la principal causa de los excesos que se cometían era debido al desorden que se tenía en el despacho de los navíos, y para que cesasen los inconvenientes referidos se hacía tal nombramiento.

⁸⁸ Nota facilitada por el citado investigador y publicista don Félix Poggio Lorenzo.

⁸⁹ Acta del Cabildo de la isla de La Palma del 9 de abril de 1560. Nota del mismo señor Poggio.

Cabildos de la isla de La Palma de 12 de febrero y 9 de julio de 1564. Citados por WANGUEMERT Y POGGIO, *El Almirante D. Francisco Díaz Pimienta y su época*, pág. 23.



Tal criterio de la mencionada isla se mantiene aún en el cabildo de 24 de enero de 1564 y estaba encargado de su defensa el regidor procurador mayor Guillén de Lugo Casaos; mas por esta fecha ya estaba creado el juzgado de Indias de Canarias con residencia en La Palma y nombrado su primero y único juez Francisco de Vera, criado del rey don Felipe II, por tiempo de tres años, al parecer en virtud de real cédula de 17 del mismo mes, ante quien habían de ir a registrarse los navíos de todas las islas, conforme se comunicó en la propia fecha a la Casa de la Contratación y, en 17 de junio siguiente, a la Audiencia de Santo Domingo⁹⁰.

Las molestias que ocasionaba a las islas de Tenerife y Gran Canaria tener que acudir a La Palma para cumplir con el registro se hicieron presentes por ambas ante el Consejo de Indias, dando por resultado que, en virtud de carta de 17 de noviembre de 1564, se dispusiese la práctica de una información sobre en cuál de las tres convenía que residiese el juzgado de Indias⁹¹.

Por el momento, sin embargo, mantúvose en La Palma el juzgado único, hasta 1566, en que se opta por el establecimiento de tres, que habían de residir respectivamente en cada una de las tres islas realengas.

El juez Vera, en su consecuencia, no cumplió en el desempeño del cargo los tres años por que había sido nombrado, contribuyendo a ello sin duda las quejas elevadas por la isla de Tenerife, ante el retraso de dicho funcionario en llegar al punto de destino y, sobre todo, los graves disturbios que se produjeron en la isla de La Palma, como resultado de su actuación⁹².

90 Nota dol repetido señor Poggio. *Cedulario*, Libro III, págs. 223-225. *Recopilación*, Libro y título últimamente citados, ley 1.

91 Arch. Cab. Pal., Libro IV de R. C., fol. 59 v.

92 El Cabildo de Tenerife, por medio de su apoderado Francisco Riquel, hizo un requerimiento en Las Palmas el 1 de julio de 1564, al *muy magnífico* señor Francisco de Vera, a fin de que no dilatase más su estancia en dicha población y saliese para la isla de La Palma a incorporarse a su juzgado, pues se estaban causando perjuicios a las naves que estaban en Tenerife prontas a zarpar y pendientes de ir a hacer su registro a dicha isla. Arch. Cab. Ten., *Legajo América o Embarcaciones*, núm. 1.

En La Palma, aparte de no haber sido grata, como hemos dicho, la nueva institución, con motivo de notificar el escribano del cabildo al juez Vera una real cédula por la que se prohibía a los jueces cobrar derechos en la visita de los navíos, se produjo tal animosidad entre la citada autoridad y los regidores, que fueron encarcelados Guillén de Lugo Casaos, Baltasar Pérez, Simón García y el mencionado escribano con el consiguiente efecto de quedar paralizado el funcionamiento del concejo insular. Elevada al rey la queja de estos capitulares por medio de su apoderado Juan Gómez de Argomedo, se dictó la real provisión de 6 de diciembre de 1565, mandando ponerles en libertad, a lo menos bajo fianza, y que se remitiesen las actuaciones, si eran por causa criminal, al Consejo de Indias. Arch. Cab. Pal., Libros III y IV de R. C., fols. 96 y 162, respectivamente. Vera sostenía, de contrario, que había procedido obligado por los excesos

B) Los juzgados de Tenerife, Gran Canaria y La Palma.

Con el fin de obtener una organización más perfecta del comercio indiano de Canarias⁹³, y en parte tal vez como fruto de alguna gestión que se llevase a cabo por las islas de Gran Canaria y Tenerife, donde residían las principales autoridades del Archipiélago, se establecen tres juzgados oficiales de la Contratación de Indias, los que habían de radicar respectivamente en Tenerife, Gran Canaria y La Palma, en virtud de la real cédula de 19 de octubre de 1566, a cuyo efecto se expidieron los correspondientes títulos de jueces a favor de los licenciados Maldonado de Olivares, Palomeque de Estrada y Daza Maldonado⁹⁴.

y fraudes que se habían cometido en perjuicio de la Real Hacienda, según consta de la real cédula de 11 de marzo de 1567. Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C., Oficio 1, núm. 77, fols. 92-93.

93 En la real cédula que se dirigió a la Audiencia de Santo Domingo, fechada al 19 de octubre de 1566, se dice que se había acordado proveer tres jueces oficiales en las Islas Canarias, por razón de venirse quebrantando lo ordenado y pasar extranjeros, personas y mercaderías prohibidas a las Indias desde dichas islas y "para lo evitar y escusar los fraudes". *Cedulario*, Lib. III, pág. 197.

94 El licenciado Francisco Maldonado de Olivares consta que fué juez de Tenerife, por varios despachos, el más antiguo que hemos tenido a la vista de 23 de noviembre de 1566. Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C., Oficio 1, núm. 78, fol. 93. Estimamos que es el mismo jurisperito que cita FERNÁNDEZ DE BÉTHENCOURT en su *Nobiliario y Blasón de Canarias*, tomo 6, Madrid, 1885, pág. 222, por más que en esta obra no figure con el cargo a que nos referimos.

Le sucedió el doctor Francisco Mexía, nombrado por cuatro años, que actuaba en 11 de marzo de 1567, y a éste el licenciado Juan Núñez, en virtud de título de 26 de diciembre de 1571. Arch. y Lib. citados, núms. 77 y 115, fols. 92 y 164. Por los años de 1577 y 1584 figuran los licenciados Morales y Terminel (?), según las actas de los cabildos de 15 de abril de 1577 y 21 de junio de 1582 extendidas a los folios 197 y 185 de los Libros de Acuerdos XIV y XV respectivamente. En 1587 ocupaba el cargo el licenciado Hurtado de Medina, a tenor de la provisión de 23 de abril de este año. En el mismo archivo, Libro II de Provisiones, núm. 60, fol. 90 v. Por los años de 1594 y 1595 eran jueces los licenciados Liaño y Palma, respectivamente, y hacia 1600 y 1604, Martín Ruiz de Chavarri y el licenciado Juan de Vega, el primero con carácter interino aunque confirmado por el rey en 4 de diciembre de aquel año, y el segundo conforme resulta de un documento de 1.º de junio de 1604. Legajos P-XV, núm. 11 y R-XI, núm. 30. En cabildo de 10 de junio de 1602 fué recibido el licenciado Juan de Ovalle, y hacia 1607 el cargo era desempeñado por el licenciado Francisco Núñez de los Ríos. Libro de Acuerdos XXII, fol. 52 v. Como teniente de juez de Indias se hallaba en esta función el licenciado Espinosa Saravia en 1575. R-XI, núm. 1.

El Dr. Mexía, fue elegido mensajero en la corte por Tenerife, en cabildo de 3 de agosto de 1573. Libro XII de Acuerdos, fol. 348. Según Millares, casó en Las Palmas, donde fué consultor del Santo Oficio y construyó la fuente de Triana. Cf. *Anales de Canarias*, obra manuscrita que se conserva en El Museo Canario de Las Palmas, tomo II, fol. 26 v.

En Gran Canaria fueron al parecer los primeros jueces los licenciados Palomeque de Estrada, Linares y Nava, según resulta, entre otras, de las

En cada juzgado se dispuso que hubiese un secretario y un alguacil, según veremos luego, y que el juez fuese “como el que reside en la ciudad de Cádiz”, a tenor de las instrucciones que se dictaron en la citada fecha, y obligado a dar fianza, al igual que los corregidores, y residencia de su oficio, conforme se previene en 23 de noviembre siguiente⁹⁵, si bien esta fianza no siempre tuvo lugar en la práctica⁹⁶.

En los primeros nombramientos de jueces no se habla del juramento del cargo, pero en otros de fecha bastante más tardía se dice que habían de prestarlo ante el cabildo de la isla en que estaba su tribunal⁹⁷.

Las citadas autoridades habían de tener un libro donde se trasladasen en forma autorizada las licencias y prorrogaciones concedidas a las Islas y se asentasen todos los despachos que se recibieran del rey, Consejo de Indias, Casa de la Contratación, oficiales de las Indias, etc., según se había ordenado desde 1565⁹⁸.

Para los gastos que ocasionara la administración de justicia, se les permitió que pudiesen disponer de los ingresos obtenidos en la

reales cédulas de 10 de diciembre de 1566, 2 de mayo de 1568 y 21 de agosto de 1571. *Cedulario*, Lib. III, págs. 217, 210 y 211.

El licenciado Juan de Nava fué también abogado de presos del Santo Oficio según la provisión de 21 de marzo de 1576. MILLARES, *loc. cit.*, fol. 112.

El primer juez de la clase de que tratamos en La Palma fué el licenciado Gaspar Daza Maldonado, nombrado en 30 de diciembre de 1566; le sucedieron, entre otros los licenciados Francisco Ruano, Juan Cajal, Pedro de Liaño, Vallejera, Juan Maldonado de Paz y Tomás de Liaño (?), conforme aparece de distintos documentos, entre los que podemos citar las cédulas reales de la fecha indicada y de 27 de enero de 1572, insertas en el repetido *Cedulario*, Lib. III, págs. 201 y 211; la de 12 de julio de 1579, reseñada por don AGUSTÍN MILLARES TORRES, *obra y tomos citados*, fol. 128; la de 3 de diciembre de 1602, trasladada al Libro V de R. C. del Archivo de La Palma, fol. 127, y el traslado asimismo de la provisión de 16 de junio de 1607, en que se hace constar su obediencia, obrante en dicho Archivo y Libro, al folio 134.

El licenciado Pedro de Liaño casó y dejó descendencia en La Palma. Cf. nuestro libro *Historia de las casas de Machado y Monteverde*, Madrid, 1930, págs. 162-163.

95 Arch. Cab. Ten., Libro II, Oficio 1, núm. 79, fol. 93 v. Arch. Cab. Pal., Libro II, fol. 71, y *Cedulario*, Lib. III, pág. 216.

96 Por la falta de cumplimiento de este requisito, se ordenó, en 10 de febrero de 1603, que se expediese un duplicado de la provisión de 1566 y que fuesen apremiados los jueces si no lo verificaban en el plazo de tres meses; por otra cédula de 26 de febrero de 1605 se desautoriza también para que prestasen dicha fianza ante la Casa de la Contratación de Sevilla. Arch. Cab. Pal., Libro II, fol. 28.

97 Así consta del título que se despachó a favor del licenciado Alonso de Siancas, el 17 de septiembre de 1616. Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones, núm. 90, fol. 135.

98 *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 15.

aplicación de las penas de cámara, con rendimiento de cuenta detallada de las inversiones todos los años⁹⁹. Con cargo a estos mismos fondos se autorizó al juez de La Palma que fuese satisfaciendo el precio de una casa adquirida en dicha isla para la instalación del juzgado, cárcel y habitación del citado funcionario¹⁰⁰.

A fin de amparar el normal funcionamiento de su jurisdicción, las reales cédulas de 2 de mayo de 1568, 21 de octubre de 1571, 27 de enero de 1572 y 1 de junio de 1607 mandaron a la Real Audiencia y justicias ordinarias que no interviniesen en la materia reservada a los jueces de Indias, dificultando su actuación, sino, antes bien, le prestasen favor y ayuda¹⁰¹.

a) Instrucciones.

Sobre el orden que había de observarse en la permisión, aparte de lo contenido en las ordenanzas de la Casa de la Contratación de Sevilla y en distintas reales cédulas que regulaban las licencias, se dió la provisión especial de 14 de julio de 1561, en virtud de la cual se dispensó a los navíos canarios el que fuesen de menor porte, siempre que llevasen la artillería correspondiente al mismo y que regresasen en conserva de otras embarcaciones; se equiparó también en esta provisión a ciertos extranjeros con los naturales, conforme hemos expuesto.

En 19 de octubre de 1566, al crearse los tres juzgados de Canarias, se dieron también unas especiales instrucciones confirmadas por la sobrecédula de 20 de enero de 1567. Éstas constan de veinte

⁹⁹ Real cédula de 27 de febrero de 1569. *Cedulario*, Lib. III, pág. 216. También se enviaba relación minuciosa de las cantidades recaudadas. De aquí que cite Veitia la particularidad de haberse condenado a un clérigo en 1607 por el juzgado de Gran Canaria. VEITIA LINAGE, *Obra citada*, Libro II, pág. 242.

Para la recaudación de las penas, se nombró por el rey, en 27 de febrero de 1594, a Diego de Guisla; pero, ya fuese porque estimasen los jueces que era de sus atribuciones el nombramiento, o por otra causa, la orden no se cumplimentó, y fué necesario que se dictase nueva carta en 16 de julio de 1596, y, por último, que se mandase a los gobernadores, el 3 de diciembre de 1602, que apremiasen al juez de Indias en La Palma a tal objeto. El traslado de esta última cédula, en 1 de abril de 1603, se encuentra al fol. 127 del Libro V del cabildo en la citada isla. Diego de Guisla tal vez no llegase a actuar, pues, según FERNÁNDEZ DE BÉTHENCOURT, el citado año falleció. (*Obra antes nombrada*, tomo VI, pág. 188).

¹⁰⁰ La casa había pertenecido a Diego de Monteverde, se hallaba hacia el puerto y era buena y cómoda, dice la real cédula de 27 de mayo de 1568. *Cedulario*, Lib. III, pág. 209. El citado señor PONGRO la identifica con el número 1 de la actual calle de O'Daly en Santa Cruz de La Palma: *El Juzgado de Indias en La Palma, su origen y las Subdelegaciones*, II, en «Diario de Avisos» del 15 de noviembre de 1943.

¹⁰¹ *Cedulario*, Lib. III, págs. 205, 210, 211 y 213. *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 20. Archivo de la Audiencia de Canarias, hoy en Archivo Histórico de Las Palmas, Libro I de Órdenes, fol. 47 v.

capítulos, en el tercero de los cuales se inserta la citada cédula real de 1561; y ofrece particular interés, a los efectos de la inspección a que nos venimos refiriendo, el cuarto, donde se dispone que los navíos que se cargaren en las islas de La Gomera, El Hierro, Fuerteventura y Lanzarote¹⁰² pudiesen ir a registrarse en cualquiera de los tres juzgados establecidos; y el diecinueve, por el que se revoca lo ordenado en cuanto a que el gobernador o su teniente con dos regidores visitasen los navíos que se despachasen para Indias, si bien esto último se salvó en parte por lo que se refiere a la justicia ordinaria, cuando la misma actuase a virtud de denuncia que ante ella se hubiese formulado de envío de cosas prohibidas u otros excesos, según se previno en 29 de marzo de 1569¹⁰³.

Al contenido de las citadas normas nos hemos remitido con frecuencia en el curso de este trabajo; puede verse el texto, íntegramente, en el citado *Cedulario* de Encinas¹⁰⁴.

b) Honores y retribución de los jueces.

Según hemos manifestado, los jueces canarios tenían una categoría análoga al de Cádiz y, conforme a las citadas instrucciones, ostentaban la vara de la justicia del rey. A tenor de la real cédula de 21 de agosto de 1571¹⁰⁵, su sitio en los actos públicos era en Gran Canaria al lado del regente de la Real Audiencia.

102 En la real cédula de 23 de diciembre de 1593, de que se formó al parecer la ley 6 del tít. XXXXI del Lib. IX de la *Recopilación* citada, se dice que los navíos cargados en las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro se registrasen en el juzgado más cercano. Dicha cédula fué dada en rigor para La Gomera, a petición del conde don Antonio de Ayala y Rojas, y prohibía expresamente que en el despacho de los navíos de dicha isla interviniesen los juzgados de Gran Canaria y La Palma, según MILLARES, *obra citada*, tomo II, fol. 210. Según el *Memorial* de FRANCHI, también mencionado, los procedentes de Fuerteventura y Lanzarote debían ir a despacharse a Gran Canaria; los de La Gomera a Tenerife, y los del Hierro a La Palma. En la práctica Tenerife se oponía a que se cargase en La Gomera y los jueces de Registros por el contrario pretendían en ocasiones, despachos desde esta isla. En cabildo de 9 de enero de 1589 se dió cuenta que en el puerto de La Gomera habían cinco o seis navíos cargados para Indias y que el juez de Tenerife iba a dar allí registro a los mismos y a los de Tenerife que quisiesen zarpar para el Nuevo Mundo, por lo que se consigna la protesta de la Justicia y Regimiento de esta isla. Arch. Cab. Ten. Libro XVIII de Acuerdos, fol. 439. Asimismo en 31 de octubre de 1594 se acordó suplicar, ante el licenciado Liano, de la cédula que, "con siniestros informes", había obtenido el citado conde de la Gomera para desde esta isla cargar y despachar navíos cuando sólo debía realizarse dicha cargazón en Tenerife. Libro XXI de Acuerdos, fol. 33 v.

103 Arch. Cab. Pal., Libro V, fol. 121. Se trata de un testimonio extendido en Garachico a 29 de septiembre de 1571.

104 *Cedulario*, Lib. III, pág. 202-207.

105 *Cedulario*, Lib. III, pág. 21. Real cédula de 27 de julio de 1613 *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 21.

Su título de juez oficial de la Contratación de Indias es sustituido a veces por el de juez de Registros, cosa que atribuye Veitia a una posible queja de los jueces de Sevilla, quienes se consideraban como únicos a quienes correspondía la primera denominación^{105 bis}.

El salario que se les asignó fué el de doscientos mil maravedíes anuales, que empezaba a devengarse desde que el navío que le llevaba a su destino se hacía a la vela en Sanlúcar o Cádiz; se le abonaba la mitad de dicha retribución con cargo a las penas de cámara impuestas por la Casa de la Contratación de Sevilla, en los primeros momentos, y después de los mismos fondos en el respectivo juzgado. En cuanto a los otros cien mil maravedíes, se obtenían de los vecinos y moradores de las Islas¹⁰⁶, en la forma que indicaremos más adelante.

El juez percibía también, aparte del salario mencionado, determinados derechos en el despacho de los navíos, que se fijaron en el arancel de 13 de agosto de 1573, según expresamos más adelante. Sus excesos en el percibo provocaron bastantes protestas y disposiciones en su remedio^{106 bis}.

c) Auxiliares y ejecutores.

En cada juzgado coadyuvaba a la administración de justicia un escribano de nombramiento real, conforme estaba dispuesto por el capítulo segundo de las instrucciones de 1566, quien percibía los derechos asignados en el citado arancel y en los de carácter general y estaba obligado a dar las cumpulsas correspondientes a su oficio, a tenor de la real cédula de 6 de noviembre de 1601¹⁰⁷. Como estos funcionarios estaban sometidos a la jurisdicción especial del Consejo de Indias, en 29 de mayo de 1593 se mandó que no se les tomase visita o residencia por el juez que a este efecto nombró el Consejo de Castilla¹⁰⁸.

Por ausencia del escribano propietario podía el juez nombrar un sustituto, eligiendo a la persona que le pareciese hábil y suficiente, quien disfrutaba de los derechos anexos a tal oficio, según prevenía la real provisión de 21 de octubre de 1571¹⁰⁹.

105 bis VEITIA, *Obra citada*, II, pág. 241.

106 Real cédula de 30 de diciembre de 1566. *Cedulario*, Lib. III, pág. 202. Provisiones de 6 de octubre y 3 de diciembre de 1571, 3 de noviembre de 1593 y 21 de diciembre de 1595. *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 17.

106 bis Entre otras de la real cédula de 12 de marzo de 1597 y una provisión a la Real Audiencia de Canarias de 1.º de junio de 1604. Arch. Cab. Ten., Legajos R-X, núm. 55 y R-XI, núm. 30.

107 *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 8.

108 Esta cédula se dictó a petición de Juan de Vega, escribano del juzgado de Indias en Tenerife. *Cedulario*, Lib. III, pág. 214.

109 *Cedulario*, Lib. III, pág. 218.

Para la ejecución de los mandamientos se creó en los respectivos juzgados una plaza de alguacil, cuya provisión correspondía al juez. Este subalterno, al que se concedió también el uso de vara de justicia, era retribuido con quince mil maravedís anuales, los que habían de abonarse de la cantidad recaudada por razón de penas de cámara, aparte del percibo de derechos señalado en los aranceles¹¹⁰. En caso de que hubiese necesidad de nombrar alguacil interino, éste era con carácter gratuito, salvo alguna pequeña cantidad que recibía como ayuda de costa¹¹¹.

También tenían los jueces facultad para nombrar guardas que atendiesen a la carga de los navíos y otras personas que estimasen convenientes para facilitar su despacho; una real cédula de 18 de mayo de 1567 previene que los que lo impidiesen fuesen castigados con la pena de la merced real y diez mil maravedís¹¹².

De igual manera se les autorizó para que pudiesen designar persona de toda fidelidad y confianza que despachase algún envío en caso de hallarse el juez ocupado en la visita de otro, si ambos concurrían al mismo tiempo en puerto distinto¹¹³.

d) Competencia.

A los jueces canarios les correspondía no sólo el conocer en el despacho de las embarcaciones que salían de las Islas o venían a cargar a ellas de la Península, sino que incluso estaban en el deber de visitar a las portuguesas que iban a Brasil y Cabo Verde, siempre que, al hacer escala en Canarias, dichos funcionarios tuviesen informes que llevaban pasajeros sin licencia, según previno la real cédula de 4 de mayo de 1569¹¹⁴. Con anterioridad, en el capítulo once de las instrucciones de 1566, se les había advertido, con carácter general, que tuviesen mucha cuenta de los bajeles que hacían la travesía de Indias, observando las mercaderías y gente que llevasen, su procedencia y destino, a fin de que, si no iban provistas de los despachos pertinentes, castigasen las infracciones.

Como los referidos navíos del servicio del Brasil y Cabo Verde cargaban en Canarias y después, modificando su ruta, pasaban encubiertamente a las Indias españolas, se facultó a los jueces de Indias, por real cédula de 2 de agosto de 1575¹¹⁵, para que exigiesen a dichas naves registro de cuanto llevasen y prestación de fianza. Sin

110 Reales cédulas de 10 de diciembre de 1566. *Cedulario*, Lib. III, páginas 216-117.

111 *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 10.

112 *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXX, ley 11.

113 Real cédula de 3 de septiembre de 1601. *Recopilación*, Lib. IX, tít. XXXXI, ley 7.

114 *Cedulario*, Lib. III, pág. 221.

115 *Cedulario*, Lib. III, pág. 222.

embargo, como estas medidas ocasionaban algún retraimiento en el tráfico, a instancia de la isla de La Palma se ordenó, por real cédula de 27 de mayo de 1577, que se hiciese información sobre el particular, y por la de 20 de noviembre de 1579 se limitó la práctica de los citados requisitos a las naos que viniesen a cargar, pero no a las que llegasen cargadas, pues a estas últimas sólo se visitaba a los efectos de evitar el contrabando¹¹⁶. De nuevo se representó a la superioridad la vejación y molestia que se ocasionaba a los maestros que sólo tomaban en las Islas poca cantidad de vino y brea con tener que observar el registro y conseguir fiadores, por lo que, en virtud de cédula de 7 de enero de 1584, se puntualiza la obligación en el sentido de corresponder tal formalidad únicamente a los barcos que empezasen a cargar o hiciesen su principal cargamento en Canarias. También se dictó en esta materia la real cédula de 12 de septiembre de 1586¹¹⁷.

Prácticamente, en este aspecto, los jueces de Indias se excedían de sus atribuciones, visitaban incluso navíos que llegaban de Francia u otros países y les cobraban determinados derechos, a pesar de las reiteradas órdenes taxativas que se dieron¹¹⁸. Por real cédula de 25 de octubre de 1603 se pidió al regente de la Audiencia que enviase relación con su parecer sobre del asunto. Sin embargo, la competencia de los referidos jueces en el registro de las naves del Brasil, Cabo Verde y Guinea se reconoció en esta época conforme dispone de nuevo la provisión de 1.º de junio de 1607^{119 bis}.

De las apelaciones que se entablaban por las resoluciones de los jueces conocía la Casa de la Contratación de Sevilla, a menos que se tratase de pena de muerte, mutilación de miembro, destierro perpetuo u otra análoga, cuya competencia se reservó al Consejo de Indias, conforme al capítulo once de las instrucciones de 1566.

116 *Cedulario*, Lib. III, págs. 218-219.

117 Arch. Cab. Pal., Libro III de R. C., fol. 47. Arch. Cab. Ten., Legajo IX, núm. 36. El cumplimiento de la citada provisión de 2 de agosto de 1575, se ordena de nuevo en 11 de septiembre de 1601. Arch. Cab. Ten., Legajo R-XI, núm. 1.

118 Arch. Cab. Ten., Libro VI, núm. 44, fol. 93. Cita de don Lope de la Guerra en sus extractos manuscritos del contenido de los libros capitulares de Tenerife. Arch. Moure en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife. Véase también en esta cuestión el acta del cabildo de 31 de mayo de 1595, Libro XXI de Acuerdos, fol. 73 v.

119 Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C., Oficio 1, núm. 148, fols. 207-209. En esta provisión se dice que incluso se llegaba a visitar los navíos que iban de Andalucía, llevándoles ochenta y cien ducados, conociendo de causas civiles y criminales en perjuicio de la jurisdicción de los gobernadores. Archivo citado, Legajo R-XI, núms. 14 y 48. Aún más: llegaron a impedir la saca de vinos para otras islas, conforme a las actas de los cabildos de 22 de marzo y 21 de junio de 1582. Libro XV y XVIII, fols. 185 y 155.

119 bis Archivo de la Audiencia de Canarias, hoy en el Archivo Histórico de Las Palmas. Libro I de Órdenes, fol. 149.

Una exposición de las Islas, para destacar los gastos que se ocasionaban a las partes con tener que enviar personas a la Península para utilizar los recursos en materia de ínfima cuantía o desprovista de gravedad, provocó las reales cédulas de 16 de julio¹²⁰, 13 de agosto y 4 de septiembre de 1569¹²¹, dictadas para La Palma, Gran Canaria y Tenerife, respectivamente, y por las que se dispuso que, en cuestiones civiles, hasta la cantidad de 40.000 ducados, fuesen las apelaciones de los juzgados de Indias a la Real Audiencia de Canarias. Poco tiempo después se hizo extensiva esta concesión al campo criminal, siempre que la pena impuesta de índole pecuniaria no rebabase tampoco aquella cantidad, según puede comprobarse con la real cédula expedida a favor de Gran Canaria el 21 de octubre de 1571 y por la sobrecédula que se dió a Tenerife el 14 de julio de 1574¹²².

La realidad, una vez más, no correspondió a lo legislado. Los jueces de Indias, al amparo de la distancia, bastantes veces no admitían las recusaciones ni las fianzas e incluso no permitieron apelaciones por cosas livianas, como se ve por las reales cédulas que se dictaron, a fin de remediar estos males, en 13 de mayo y 23 de junio de 1603¹²³.

e) Procedimiento en el despacho de los navíos.

Las actuaciones a que daba lugar el despacho de los navíos eran iniciadas con la petición del maestro, quien había de exponer como requisito necesario su condición de natural y el no estar comprendido entre las personas prohibidas. Seguidamente se practicaba información sobre tales extremos, se recibía la fianza y, en su caso, se ordenaba por el juez que se hiciese la visita del barco. Ésta se llevaba a cabo por el visitador, un práctico de mar, el cual, bajo juramento, declaraba sobre del estado de la nave para recibir las mercancías y, en su consecuencia, el juez, cuando este informe lo permitiese, concedía la licencia para empezar la carga.

Cargado el navío, el maestro prestaba declaración en la que hacía constar qué frutos se embarcaron, el nombre de sus dueños, cantidad de mercancías, a riesgo de quién iban, punto de destino y personas a quien habían de entregarse en Indias. A continuación se verificaba la segunda visita con el fin comprobar si todo estaba en regla y sin exceso de carga para navegar.

120 *Cedulario*, Lib. III, págs. 212-213.

121 Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones, núm. 42, fols. 69-70; Libro II de R. C., Oficio I, núm. 103, fols. 143-144. Arch. Aud. Can. Libro citado, fol. 42 v.

122 Libro II de Provisiones, antes citado, núm. 42, fols. 69-70. Arch. Aud. Can. Libro citado, fol. 146.

123 Arch. Cab. Pal., Libro V de R. C., fols. 129-130.

Por último el juez hacía la tercera visita, “para ver y contar la gente y escribir los que van”, y daba al maestre certificación del auto que se dictaba concediéndole permiso para zarpar y del registro, éste cerrado y sellado, aparte de otro testimonio que se expedía para remitir a la Casa de la Contratación. A presencia del mismo juez, la embarcación se hacía a la vela, para que no pudiese tomar nuevos pasajeros ni otra carga que la registrada.

En cuanto al piloto, también había de obtener la oportuna licencia del juez para prestar el servicio, justificando su solicitud con la carta de examen y, recibida la información de rigor, el juzgado ordenaba que por el maestre se le abonase su pilotaje, a tenor del concierto que hubiesen celebrado.

Por la tramitación de lo expuesto el escribano percibía determinados derechos y aún, aparte de su salario, el juez y el alguacil, si bien éstos, como es lógico, en menor escala. Asimismo los funcionarios de Tenerife disfrutaron de una indemnización especial cuando tenían que trasladarse a Garachico por razón del despacho de los navíos, y se les abonaba igualmente cada día que se estuviesen en dicho puerto a causa de no poder llevar anclas las embarcaciones por el estado del mar¹²⁴.

VII.—*Garantías.*

Para asegurar el envío de los registros y el retorno directo a Sevilla, se dispuso, en 1545, que las Islas prestasen fianzas “legas, llanas y abonadas” ante la Casa de la Contratación, antes de empezar a hacer uso de las licencias, en una cuantía de cinco mil ducados, y que por los cargadores se diese otra “bastante” ante la justicia local, aunque de momento no se expresó su importe¹²⁵. Poco tiempo después se determinó también éste, ordenándose que fuese de igual cantidad, según expresan las reales cédulas de 1556¹²⁶.

Ante la dificultad que se presentó a las Islas de obtener fiadores en la ciudad de Sevilla, tal vez por la misma rivalidad comercial, la Corona, en virtud de provisión de 16 de marzo de 1558, autorizó que se prestasen las citadas garantías en el país, conforme habían solicitado la isla de Santo Domingo y las Canarias¹²⁷.

De las referidas fianzas era necesario remitir certificaciones a la

124 Arancel de los derechos que han de llevar los jueces de Registro de las islas Canarias y sus oficiales y escribanos, de 13 de Agosto de 1573. Arch. Cab. Ten., Libro II, Oficio 1, núm. 121, fols. 173-176. —*Cedulario*, Lib. III, págs. 207-209.

125 Real cédula de 9 de mayo de 1545. Nota 40.

126 Cf. las notas 42, 43, 45.

127 Se dió traslado de esta cédula al procurador de Santo Domingo Baltasar García en 23 del citado mes. Arch. Cab. Pal., Libro V de R. C., fols. 75-76. Arch. Cab. Ten. Legajo R-VI, núm. 4.



Casa de la Contratación y al Consejo de Indias, y se justificaba también en el registro a los efectos de que constase ante los oficiales de Indias que recibían los navíos, según se previene repetidamente en las reales cédulas¹²⁸.

VIII.—*Gravámenes.*

En primer lugar haremos mención de la avería o cantidad que se cobraba sobre todos los artículos del comercio indiano, con destino a sufragar los gastos de los buques de escolta y armadas que se crearon para proteger la navegación¹²⁹.

Este gravamen, calificado hoy, jurídicamente, no como simple tasa, sino en el exacto sentido de seguro marítimo¹³⁰, se pagó también por razón del tráfico canario y al parecer desde el momento en que las naves isleñas regresaban de las Indias en conserva de las flotas. A diferencia de la avería de la Península, que era satisfecha a la salida de las embarcaciones, la de Canarias se hacía efectiva al tornaviaje, ante los oficiales de la Casa de la Contratación, lo cual no sólo facilitaba el mecanismo administrativo, sino que le daba además un mayor fundamento de justicia, ya que en rigor los navíos canarios únicamente iban protegidos en la travesía al retornar directamente a Sevilla, conforme a las normas que se observaban.

Sin embargo, en 1596 se pretende cobrar la avería desde Canarias, y a este efecto la Casa de la Contratación de Sevilla ordena al juez de Registros de Tenerife, licenciado Palma, que perciba con tal fin un dos por ciento del valor de los frutos que se cargasen.

Palma designa receptor o depositario y pone en práctica cuántos medios coercitivos estimó conducentes a la más rápida y eficaz exacción. Pero los mercaderes de Garachico, a quienes de momento se había exigido el pago sin admitirles recurso alguno ni concederles los traslados del caso, elevaron su protesta, que es plenamente acogida por el consistorio tinerfeño¹³¹.

128 También en alguna ocasión por los gobernadores se exigió fianza a los navíos extranjeros para responder de los daños que cometiesen durante el tiempo que permanecieran en los puertos, según resulta de la real cédula de 14 de abril de 1579. Arch. Cab. Ten., Libro II de Provisiones fol. 78.

129 Véase, entre otras, la real cédula de 3 de febrero de 1535, reseñada en *Diccionario de gobierno y legislación de Indias* por DON MANUEL JOSEF DE AYALA, edición revisada por LAUDELINO MORENO, Madrid, 1929, Tomo I, pág. 276.

SCHAFER, *Obra citada*, tomo II, Sevilla, 1947, pág. 389.

CÉSPEDES, *Artículo mencionado*.

130 CARANDE y CÉSPEDES, *Trabajos citados*.

131 El expediente se inició por medio de procurador en nombre de Juan de Alzola, regidor de la Isla y de Melchor López, Lazaro Lorenzo, Esteban Alonso, Juan Antonio y Juan Gallegos, mercaderes de Garachico. El cabildo razonaba su exposición, fechada en 15 de julio de 1596, diciendo

Llevada la cuestión ante la Real Audiencia, por el citado ayuntamiento y por el de Gran Canaria en 5 de febrero de 1597 e incluso por el deán y cabildo eclesiástico de las Islas, también en esta fecha, aquel superior tribunal por auto del día 17 inmediato y provisiones del 20 y 21, ordena la suspensión del referido cobro y que se restituyesen a los interesados las cantidades ingresadas. En su consecuencia el juez Palma al recibir los anteriores despachos dispone su debido cumplimiento por el depositario Julián Lorenzo Clavijo¹³².

En cuanto a los derechos de importación y exportación, en 6 de mayo de 1497 se otorgó una total franquicia a favor del comercio de Indias, la que fué reiterada en 1501¹³³. Pero en Canarias, a lo menos hacia 1533, ya se intentó cobrar derechos de almojarifazgo por las mercaderías que salían para América, si bien, en virtud de la real cédula de 20 de febrero de 1534, se ordena que la exacción había de hacerse en Ultramar, y únicamente con carácter supletorio se prevenía que se cobrase en las Islas a su regreso¹³⁴.

que se trataba de percibir derechos "sin licencia y consulta del príncipe" y "lo otro que aunque fuese bien impuesto con título de avería en cuanto a las flotas que van de Sevilla a Indias esta razón no limita con los navios de estas islas pues se hace aquello para ayuda de costa de la mucha que S. M. hace con los galeones de Armada que van guardando la dicha flota y para solo esto y cesando esto con los navios de estas islas que van solos y a su riesgo... no es justo que paguen cosa alguna mas que los dichos navios pagan sus derechos y averias en Sevilla cuando vuelven por volver en conserva de las flotas y ser estas islas libres de pechos y alcabalas..." Arch. Cab. Ten. Leg. P-XV, núm. 7. Véase, asimismo, el acta del Cabildo celebrado en 13 de julio de 1596. Libro XXI de Acuerdos, fol. 79.

132 La jurisdicción de la avería era independiente de la ordinaria, en virtud de distintas provisiones reales, salvo en Indias, donde las audiencias podían conocer de esta materia; pero la intervención de la de Canarias en el asunto a que nos referimos la estimamos normal, dada la índole del problema que se había planteado con no admitir los recursos y negar a las partes los testimonios necesarios; la naturaleza de los perjuicios, desde el momento que los concejos e Iglesia de las Islas estimaron que afectaban a los privilegios del país, y, sobre todo, el carácter *sui generis* de dicha Audiencia, que no puede negarse, si tenemos en cuenta que era tribunal de apelación hasta cierta cuantía en materia civil y criminal de los juzgados de Indias. La función tutelar de la Audiencia es reconocida, asimismo, en cierto modo, por el concejo de Tenerife al acordar, en 5 de Agosto de 1594, dirigirse al regente dándole noticia de que el juez de Registros de la Isla licenciado Liaño había negado el despacho a cinco navíos que habían venido de España en conserva de su flota a cargar para Indias, fundado, al parecer, en que había pasado el tiempo de salida. Arch. Cab. Ten., Libro XXI de Acuerdos fol. 28 v.

133 "Para fomentar la colonización de Tierra Firme en 1512, se eximía del pago de todo derecho en la importación y exportación de géneros y efectos por el término de cuatro años, pasados los cuales debía cobrarse siete y medio por ciento". RICARDO LEVENE, *Historia del Derecho Argentino*, tomo II, Buenos Aires, 1946, pág. 191.

134 Sobrecarta de 16 de febrero de 1536, repetidamente citada.

La cuantía de los derechos de que se trata se fijó en el dos y medio por ciento del valor de las mercancías embarcadas.

Según el texto de la real cédula de 4 de marzo de 1570, dicha cantidad gravó los géneros del comercio indiano, desde que se concedieron las licencias canarias¹³⁵; pero, conforme a otra cédula de 12 de febrero de 1618¹³⁶, la imposición databa del año 1537, en que se concertó también un seis por ciento para el comercio ordinario, con promesa de no aumentarla en lo sucesivo¹³⁷.

Reglamentado con carácter general el almojarifazgo de Indias en 28 de febrero de 1543, quedó establecido definitivamente en cuanto a Canarias el citado dos y medio por ciento, y rebajado, por el momento, en su consecuencia, a un cinco el siete y medio que se abonaba en América. También se dispuso que quedaran libres las cosas

135 Arch. Cab. Pal., Libro II de R. C., fol. 60.

136 Arch. Cab. Pal., Libro III de R. C., fol. 97.

137 A los vecinos de las islas de Tenerife y La Palma y a sus moradores, con exclusión expresa de los que tuviesen la condición de vecinos de Gran Canaria, se les concedió por la reina doña Juana, el 20 de marzo de 1510, que durante veinticinco años, contados a partir de las respectivas conquistas, estuviesen exentos de "alcabala alguna ni moneda ni otros pechos ni derechos ni tributos algunos de lo que (como dicho es) vendieren dentro de dichas islas con tanto que esta franqueza no pare perjuicio a las rentas de las otras islas de Canaria e que los vecinos de las dichas islas ayan de pagar e paguen la moneda forera". El historiador Núñez de la Peña, al mencionar este privilegio, incluye también la libertad de derechos de almojarifazgo, error que mantiene Viera al tratar de dicha franquicia, seguramente por seguir en esto al citado cronista. Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, núm. 4, fol. 8. NÚÑEZ DE LA PEÑA, *Conquista y antigüedades de las islas de la Gran Canaria*, Madrid, 1676, pág. 199. VIERA y CLAVIJO, *Obra citada*, tomo II, Madrid, 1773, pág. 287.

Por las reales cédulas de 19 de septiembre de 1528 y 10 de julio de 1537, expedidas a favor de Tenerife y La Palma, respectivamente, se confirma en parte el anterior privilegio, puesto que se les reitera la exención del pago de alcabalas y demás derechos a sus moradores, aunque sean extranjeros que sólo vinieren a tratar. También se fija con carácter definitivo los derechos de almojarifazgo en un seis por ciento del valor de los géneros. Con respecto a la moneda forera, se ordena su abono cada siete años por los vecinos y moradores pecheros, como era costumbre y se dice textualmente en la provisión de La Palma.

El pago de alcabalas sólo se llevó a cabo en Tenerife, según parece, en los años de 1522 a 1528. Véase a este respecto el acta del Cabildo de 5 de abril de 1520. Libro II de Acuerdos, folio 95.

Según Ossuna Van den Heede, la moneda forera se pagó en Tenerife desde 1543, hasta el primer tercio del siglo XVII; después la satisfizo el Cabildo de sus propios y cayó al fin en desuso. OSSUNA, *Obra citada*, pág. 54.

En cuanto a los privilegios y exenciones que se otorgaron a la isla de Gran Canaria, nos remitimos a la obra de LA ROSA OLIVERA; *Evolución del régimen local en las islas Canarias*, Madrid, 1946, y *Libro Rojo de Gran Canaria*, Introducción, notas y transcripciones por PEDRO CULLEN DEL CASTILLO, Las Palmas, 1947.

que llevasen consigo los particulares, siempre que no fuesen “para vender ni para contratar”¹³⁸.

A pesar de la referida provisión de 1543, en Indias se pretendió seguir cobrando sobre los frutos canarios el siete y medio, por lo que se hizo necesario dictar la real cédula de 7 de noviembre de 1554, en virtud de la cual se da orden a los oficiales de Ultramar para que, siempre que les constase haber sido satisfecho en Canarias el dos y medio prevenido, no lo percibiesen de nuevo y se limitasen al cinco autorizado¹³⁹. Incluso en 23 de diciembre del propio año se les manda restituir la diferencia recaudada a la isla de La Palma¹⁴⁰. Ya en 1549 se había ordenado asimismo que de la isla de Santo Domingo se devolviese a la de Tenerife cierta cantidad procedente de idéntico motivo¹⁴¹.

La justicia de Tenerife tampoco se mantuvo en este aspecto dentro de las normas establecidas, pues gravó, con el pretexto de derechos por licencias de embarque, cada bota de vino destinada a la exportación, tal vez incluyendo las del comercio de Indias, en cuatro y cinco reales, abuso que, por otra parte, no se llevaba a cabo en La Palma, a pesar de pertenecer esta isla a la misma jurisdicción, conforme expuso ante el rey el mensajero tinerfeño Juan de Aguirre. Atendida esta queja por la superioridad, en virtud de cédula de 18 de febrero de 1547, se dió orden a dicha justicia para que, en el plazo de sesenta días, expusiese ante el Consejo Real la razón que había tenido para tales exacciones¹⁴². Por último, presentada la citada real carta al entonces gobernador de Tenerife licenciado Bautista de Ayora, se mandó por éste practicar la información pertinente y, con el parecer del mismo favorable a la supresión del gravamen, se elevó al mentado Consejo, quien expidió seguidamente, a petición de Juan de Anchieta, otro distinguido vecino de la Isla, la sobrecédula de 7 de septiembre de 1549, por la que quedó abolida definitiva-

138 En 24 de junio de 1566, se duplicaron los derechos de almojarifazgo en la Península y en las Indias. Cf. GERVASIO DE ARTIÑANO, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1917, pág. 168.

139 Arch. Cab. Pal., Libro I de R. C., fol. 89.

140 Arch. Cab. Pal., Libro I de R. C., fols. 84 y 88. En esta provisión se dice que al revocarse la franqueza que estaba hecha de “lo que se llevaba a las Indias y se traía”, se mandó arrendar el cobro de derechos en 1546, y que lo tomó por cinco años (1549-53) el regidor de aquella isla Domingo Garefa, traspasando dicha renta en 1554 a Gonzalo de Carmona.

141 Nos consta por el Índice del archivo capitular de Tenerife que la disposición de que se trata existía en el legajo R-V, al núm. 11. También corresponde a esta cuestión la real cédula de 13 de junio de 1594, por la que se manda que quede depositada, en la Real Hacienda de Tierra Firme, otra diferencia percibida interin recaiga la resolución definitiva. Archivo citado, Leg. R-X, núm. 49.

142 Se halla incorporada a la sobrecédula de 1549, mencionada en la nota siguiente.

mente la perniciosa cobranza introducida¹⁴³. En 1575 se ordenó por la Corona que durante tres años se gravase cada bota de vino que se sacase para las Indias en un ducado y que la suma obtenida se invirtiese en hacer una fortaleza junto al pueblo de Santa Cruz y otra en el puerto de Carachico. Esta imposición al parecer no llegó a tener efecto, pues el concejo tinerfeño ofreció en cambio la cantidad de seis mil o más, y en el cabildo que tuvo lugar el 13 de mayo de 1577 se acuerda asimismo elevar súplica a S. M. con el fin de que se suspendiese la ejecución de aquella orden¹⁴⁴.

También se hizo presente al Trono que los géneros que se recibían en retorno de las Indias eran tasados en altos precios y que, para aminorar este mal, era conveniente que se les permitiese efectuar el pago de los derechos en especies, al propio tiempo que se acordase la asistencia de dos diputados regidores del cabildo a los correspondientes aforos. Esto dió lugar a que, por real cédula de 2 de abril de 1564, se ordenase una información sobre tales extremos¹⁴⁵. El cabildo de Tenerife en 1576 acuerda insistir en el mismo sentido de intervención en tales aforos¹⁴⁶.

Asimismo se intentó llevar derechos por los esclavos que se embarcaban con sus dueños sin ser para venderlos, y por los brebajes y agua que tomaban los navíos para su bastimento, según resulta de la referida provisión de 4 de marzo de 1570¹⁴⁷. Aun podríamos citar otros excesos, como la pretensión de cobrar derechos de anclaje, cuyas consecuencias en el comercio marítimo habían de ser nocivas y a lo que se opuso la Audiencia de Canarias en ejecutoria de 7 de abril de 1609¹⁴⁸.

Por último, como otra exacción del orden de las legítimas, hemos de hacer mérito de la impuesta por los concejos de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, para atender al pago de la mitad del salario de su respectivo juez de Indias. Para poder "sisar por avería" los cien mil maravedís que correspondían a los vecinos y moradores, con el fin de cubrir el citado sueldo, conforme hemos expuesto en otro lugar de este trabajo, aquellos cabildos obtuvieron las oportunas autorizaciones reales en 10 de septiembre de 1566¹⁴⁹, 10 de

143 Arch. Cab. Ten., Libro I de Provisiones, núm. 132, fols. 324-326 y Libro II de Reales Cédulas, oficio 1, núm. 112, fols. 159-161.

144 Arch. Cab. Ten., Libro XII de Acuerdos, fols. 505-506. La real cédula debió hallarse en el Leg. R-IX, núm. 4, pero hoy no se conserva.

145 Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C. oficio 1, núm. 70, fol. 83 v. Por la isla de La Palma se expuso que la diputación solicitada tenía lugar en Sevilla y Cádiz, y en cumplimiento de cédula de 19 de marzo de 1578 se practicó información sobre el asunto en 13 de junio siguiente. Arch. Cab. Pal., Libro III, fol. 4.

146 Arch. Cab. Ten., Libro XIV de Acuerdos, fol. 165.

147 Arch. Cab. Pal., Libro II de R. C. fol. 60.

148 Arch. Cab. Ten., Libro III de R. C., Oficio 1, núm. 19, fol. 195.

149 Arch. Cab. Ten., Libro II de R. C., Oficio 1, núm. 94, fol. 120.

diciembre del mismo año¹⁵⁰ y 26 de junio del siguiente¹⁵¹, aunque con carácter provisional, puesto que se advierte a los ayuntamientos que, en caso de disponer en algún momento de otro medio menos perjudicial a los cargadores, habían de informar sobre ello, bajo pena de cincuenta mil maravedises¹⁵².

En Gran Canaria, tal vez por ser menos importante que en Tenerife y La Palma el tráfico de las Indias, no se pudieron obtener de la referida sisa los fondos necesarios para satisfacer aquel salario, por lo que el concejo se vió precisado a completar de sus propios el importe y solicitar del rey autorización para gravar con tal fin otras mercaderías. En su consecuencia, se dictó la real cédula de 3 de marzo de 1586, por la que se ordena la reunión de dicho ayuntamiento, a fin de conocer el parecer de sus miembros y que se hiciese información sobre el estado de los tratos y cuantía de los propios y demás relacionado con la materia, para resolver la superioridad con el menor daño posible¹⁵³.

No obstante lo expuesto, en Tenerife observamos que en 1580 se había abonado de los propios la parte que correspondía a la Isla en el sueldo del juez de Indias¹⁵⁴, si bien en 1586 se niega el pago por este medio a otro de los titulares de dicho juzgado¹⁵⁵.

IX.—*La repercusión económica.*

El régimen de excepción que obtuvo Canarias frente al monopolio del puerto único le permite, en el periodo que examinamos, participar de una manera proporcional en los inmensos beneficios obtenidos con el tráfico americano¹⁵⁶. Por más que las concesiones de licencias fuesen siempre limitadas en el tiempo, las sucesivas prórrogas consolidan de hecho la permisión, y como ésta era sin medida por lo que se refiere a cantidad y no estaba sujeta tampoco a prevención especial en cuanto a puertos de destino, sus efectos en el desarrollo económico tuvieron que ser altamente decisivos.

150 *Cedulario*, Lib. III, pág. 215.

151 Arch. Cab. Pal., Libro V de R. C., fols. 83 y 243.

152 Como el juez de Indias estaba interesado en la recaudación de este arbitrio, solicitó el poder nombrar persona de su confianza para dicho cobro, sin perjuicio que el cabildo exigiese rendición de cuentas al exactor, y en este sentido fué facultado por la real cédula de 3 de diciembre de 1571. Arch. Cab. Pal., Libro IV de R. C. y *Cedulario*, Lib. III, págs. 215-216.

153 *Libro Rojo* del antiguo Cabildo de Gran Canaria, fols. 184 v. a 186 v.

154 Arch. Cab. Ten., Libro XV de Acuerdos, fol. 143.

155 Arch. Cab. Ten., Libro XVI de Acuerdos, fol. 122.

156 El progreso rápido y enorme producido por el comercio de América lo acusa toda la nación en las primeras décadas, por más que no lo hubiésemos sabido utilizar, como observa Artiñano, ya que incluso coincide la decadencia española con la producción mayor de las minas del Potosí. ARTIÑANO, *Obra citada*, págs. 280 y sigs.

Para las Indias se exportaron sus productos y, sobre todo, sus famosos vinos; en cambio se recibían valiosos efectos, con cuya utilidad obtienen los medios necesarios para transformar su suelo en nuevas fuentes de riqueza y adquirir en la Península y fuera de España otras muchas cosas de que el país carecía¹⁵⁷. Anádase a esto el que, con motivo de la permisión y protegidos por la distancia, toman parte también, con notoria frecuencia, en los singulares beneficios del tráfico clandestino^{157 bis}.

Es verdad que Canarias, desde muy pronto, sostuvo un muy remunerador comercio con los países del norte de Europa y, en particular, con los mercaderes de Bristol, que compraban gran parte de su producción azucarera¹⁵⁸; pero el cultivo de la caña tuvo a la fuerza que ser reducido, por exigir terrenos de costa y abundante riego. De aquí que las plantaciones de vid, al admitir mayor altura y poder por tanto comprender más extensa zona, les significase más cumplida ventaja. Además, lejos de estar expuesto el comercio de vinos a la competencia americana, como ocurría con el azúcar, les representaba por el contrario la deseada seguridad del consumo, ya que estaba vedado el destinar terrenos a viña, por expresas prohibiciones reales.

También en esta época empieza el envío de los vinos canarios a Inglaterra¹⁵⁹; pero, aparte de que los ingleses preferían los malvasías, la debida solución económica, dado que las Islas no podían absorber toda la producción, era no estar a merced de cortos mercados.

Como era natural, conforme a lo expuesto, las Islas acusaron pronto notable prosperidad en su economía.

En el aspecto agrícola se roturan tierras aun en zonas áridas y abruptas, a las que con esfuerzo constante se extienden las plantaciones de la vid y de árboles frutales, y se logra que, hacia 1558, la cosecha anual de vinos rebasase la cantidad de ochenta mil pipas.

157 En los retornos se traían especialmente de las islas de Barlovento, cueros, azúcares, gígibre... cuyas ganancias permitían adquirir en la Península, aceite, jabón, cáñamo, pan, higo, almendra, sedas, lienzos, azafrán, aceitunas, arroz... *Memorial de VANHENDEN*, ya citado.

157 bis. En los primeros tiempos el interés de las Islas, más que en dar salida a sus productos, estaba en participar de los beneficios del tráfico de América, pues con frecuencia en el país faltaban los mantenimientos. Cf. la nota 35 bis.

158 Haring señala la fecha de 1538, como época de este comercio; pero algunos documentos demuestran que tuvo efecto desde años antes. HARING, *Obra últimamente citada*, pág. 19. BONNET, *El inglés Thomas Nicols y su «Descripción de las Canarias»*, en «Revista de Historia», XIV, 1948, págs. 459 y sígs.

159 ANDRÉS DE LORENZO-CÁCERES, *Malvasía y Falstaff. Los vinos de Canarias*, «Instituto de Estudios Canarios», La Laguna de Tenerife, 1941.

De igual forma se incrementa el cultivo de cereales de varias clases¹⁶⁰.

En cuanto a la vida mercantil, el privilegio de cargar para Indias atrajo a los puertos canarios un sinnúmero de barcos que facilitaron en alto grado las operaciones de su comercio en general. El antiguo tráfico de Canarias con Portugal adquiere en esta época especial movimiento con los navíos del Brasil, Cabo Verde y Guinea que acuden a las Islas y a los que se tiene que exigir registros y fianza por los importantes cargamentos que realizan en ellas. Desde lejanas regiones de la Península llegan también distintas embarcaciones que se proveen de registro en el Archipiélago, como ocurre en 1529 con algunas naves procedente de las Vascongadas¹⁶¹. En Tenerife se da despacho para Indias desde Santa Cruz y Garachico¹⁶².

160 Arch. Cab. Ten., Ejecutoria del Consejo de Indias de 19 de junio de 1566, ya citada.

161 RAHOLF. Nota del citado escritor señor Pérez Vidal.

162 Arancel de 1573, ya citado. ENRIQUE MARCO DORTA, *Descripción de las islas Canarias hecha en virtud de mandato de S. M. por un tío del licenciado Valcárcel*, en «Revista de Historia» IX, 1943, pág. 202.

Garachico tenía tal importancia en el siglo XVI, que hasta se pretendió que por él se despachasen todas las naves que salían para Indias, lo que hizo necesario que el cabildo de la Isla se opusiese a ello, según consta del acta de la sesión celebrada a 17 de julio de 1579. Incluso algunos jueces de Indias trasladaron a dicho puerto su residencia, dando lugar a la consiguiente queja del concejo. Arch. Cab. Ten., Libros XV, XVI y XVIII de Acuerdos, fols. 39, 167, y 30, respectivamente.