

**CONFLICTOS EN LA ECONOMIA CANARIA DEL SIGLO XVII:
LA PALMA Y SU LUCHA POR EL COMERCIO AMERICANO**

M.^a DEL CARMEN MORALES GARCÍA

LA PALMA ANTE LA CREACION DEL JUEZ SUPERINTENDENTE (1657-1668)

En el año de 1657, Felipe IV cansado de las sucesivas infracciones que los canarios realizaban en el comercio con América, emite una nueva regulación. Por la Real Cédula del 18 de junio de ese año, se crea el juzgado Superintendente de Indias del Archipiélago, unificando la inspección de navíos en la isla de Tenerife. Con esta medida, desaparecerían los jueces de registros establecidos en las tres islas realengas que eran cambiados por subdelegados (La Palma y Gran Canaria), del nuevo cargo.

Esta medida era consecuencia de los nuevos tiempos que corrían para el imperio español. En la segunda mitad del siglo xvii, el declive económico, político y militar de la hegemonía española se hace bien patente. Una crisis que para algunos historiadores comienza con las revueltas internas de 1640 y que alcanza a su cénit con la desdichada Paz de Utrecht. Esta situación se dejará notar, de manera palpable, en las relaciones comerciales con el Nuevo Continente. El comercio oficial, enclaustrado bajo el monopolio sevillano, fenecía, mientras el ilícito se convertía en una práctica habitual. De esta manera, las quejas emitidas por el Consulado de Comercio de la ciudad hispalense eran muy frecuentes siendo su argumento principal el contrabando ejercido desde las islas Canarias.

En el duelo que mantuvo Sevilla y el archipiélago por el comercio con Indias durante toda la Edad Moderna, la ciudad hispalense presionaba sobre el Consejo de Indias para tratar de imponer a las islas una reglamentación más restrictiva en las condiciones para exportar e importar con el Nuevo Mundo y frenar así su competencia¹.

El Consulado de Sevilla, verdadero órgano de representación de sus comerciantes, tenía un fuerte poder sobre la Corona que se basaba en el verdadero problema de toda la dinastía de los Austrias: la necesidad imperiosa y sistemática de dinero. No hay que olvidar las consignaciones reales a las remesas indianas de particulares, los préstamos sucesivos tanto de comerciantes como por la propia ciudad de Sevilla y las numerosas inversiones de capitales en deuda pública (juros) por parte de los mercaderes². A finales del siglo xvii, la decadencia del comercio español hará que la ciudad refuerce su animadversión hacia las islas que se materializará en 11 informes atacando el tráfico de las mismas.

Las Canarias, por su parte, siempre se defendían con los mismos argumentos que básicamente eran los siguientes: su posición estratégica en la ruta hacia las Indias, las sucesivas levas y donativos realizados a la Corona, la pobreza general de las islas, el excedente de su producción vinícola y por último su carencia de mercado para la salida de sus productos, tras la separación de Portugal y Brasil. En suma, sin el comercio con América, las islas podían debilitarse y un cuerpo débil resistiría peor un ataque extranjero³.

La reglamentación emitida en 1657 es un claro ejemplo de la política conciliadora de la Corona. En su deseo de unificar criterios de los dos oponentes, Felipe IV intentaba, por una parte, complacer a Sevilla creando el Juzgado de Superintendencia para controlar el contrabando y, por otra, favorecer al comercio canario aumentando de 700 a 1.000 las toneladas de su permisión, a la par de darle libertad a los barcos canarios para realizar sus viajes con independencia de las Flotas y Galeones. La única condición negativa de esta reglamentación era la obligación de hacer el comercio tan sólo con cinco navíos.

Por la Real Cédula 18 de junio de 1657, las 1.000 toneladas otorgadas se repartían de la siguiente forma: 600 para Tenerife, 300 para La Palma y 100 para Gran Canaria. El permiso, pues, no solucionaba el problema de exportación de los productos canarios, de los cuales el máspreciado era el vino. La permisión resultaba ineficaz si vemos que en estos años, la producción vinícola de Tenerife ascendía a 16.000 toneladas y la de La Palma a 4.000 toneladas⁴. El problema se había agravado a partir de 1640 tras la pérdida de los mercados coloniales de la corona lusitana que trajo consigo una fuerte bajada de precios; a lo que se sumaba en estas fechas los primeros síntomas de la futura crisis con el mercado inglés⁵.

Tomando como escenario la isla de La Palma (a través de una información efectuada en 1668 en la isla y en donde trata la vida de la misma durante estos once años), nos adentramos en la crisis que supuso

el final del Seiscientos para el comercio canario-americano. A través de las quejas de los palmeros podemos ver dos interesantes duelos: el tradicional existente entre las medidas restrictivas fomentadas por Sevilla contra el comercio canario-americano, y en un segundo orden, la rivalidad entre La Palma y Tenerife por el control de este comercio.

De estos dos aspectos, el que nos parece más novedoso es el segundo. Mucho se ha hablado del duelo Gran Canaria-Tinerfeño sobre todo a partir del siglo XVIII. Pero tratando el comercio canario-americano no hay que olvidar que la isla de La Palma desde el primer momento tuvo una importancia tan relevante como sus dos vecinas. Un papel que pretenderá hacer valer en estos años en que su comercio se verá muy menguado y que nosotros analizamos en esta comunicación.

La Palma a finales del siglo XVII:

En la Información realizada por el Cabildo de la isla de La Palma en 1668, la situación expresada por sus miembros no puede ser peor: no había comercio con Indias, la gente emigraba, no circulaba la moneda y las levadas y donativos hacia el Rey no se podían realizar.

La documentación, pues, pertenece a esa serie de Memoriales que a finales del siglo XVII, se envían al Rey en un intento de conseguir mayores facilidades para el comercio con América. Evitando las más que probables exageraciones del estado de la isla, hallamos datos que nos indican cómo se vivía en la isla la decadencia del comercio español.

Los palmeros, como es frecuente en esta clase de documentos, comenzaban enumerando las sucesivas levadas y donativos que habían realizado a la Corona. La isla había servido con donativos en 1685, en 1641 con 22.000 ducados, en 1659 con 10.000 ducados en 1664 con el mantenimiento de un tercio de 400 hombres para el ejército de Extremadura (1.000 fanegas de trigo, 36 pipas de vino y 416 arrobas de azúcar), en 1668 con 10.000 ducados. En total más de 42.000 ducados, sin contar el coste del mantenimiento del tercio de hombres⁶. Asimismo, para la defensa de la isla "han hecho a su costa un castillo en la playa de bajamar a sotavento del puerto... y reedificado el castillo de Santa Catarina ... y así hecho grandes cantidad de trincheras de argamasa por la marina y tres redutos para impedir el desembarcar el enemigo en tierra."⁷

Con referencia a su comercio, en 1668, la isla de La Palma afirmaba que durante los 11 años desde la puesta en marcha de la reglamentación de 1657 sólo habían surcado desde su puerto hacia las Indias seis naves:

1. El registro de Marcos de Vituscustequi que se había perdido en Campeche.
2. El de Antonio Vasconcelos, vecino de La Habana, robado por los enemigos en Indias.
3. El de Antonio de Lima que regresó a Tenerife.
4. El de Mateo Domínguez que no volvió, prefiriendo Tenerife por la molestia del despacho tan atrasado.
5. La Fragata de Gerónimo de Guisla que no había vuelto de Indias (30 toneladas de porte).
6. La Fragata de Juan Francisco del Castillo, vecino de la isla de La Palma, en iguales condiciones que la anterior.

Los palmeros no culpaban de su estado al corto número de su tonelaje, sino a la imposibilidad de utilizarlo por la obligación de efectuarlo en un sólo navío. En este sentido, las quejas se repiten en los doce testigos que presenta la información y que se resumen en la pregunta número siete:

“La isla es tan pobre por no tener comercio con Indias que no puede conducir navío de 300 toneladas y por esta razón no se vale de ella. Solo sí es en dos navíos de 150 toneladas cada uno.”

Así pues, explicaban que todos sus males se reducían a una situación espiral: al haberse situado el Juzgado de Superintendencia en Tenerife era más rápido ir a buscar los despachos allí, si no volvían los registros de Indias no habían productos americanos con que comerciar y por tanto no llegaban al puerto barcos con el porte obligado, ni se podían construir por no tener donde sacar el dinero. Por otra parte, se le cerraban los puertos de Tenerife a los productos de la isla, lo que hacía que la exportación no tuviera ninguna vía de salida:

“Ha oído decir tiene la persona subdelegada en esta isla orden para que no deje embarcar frutos de esta dicha isla para aquella de tenerife de donde se vayan de esta isla a las Indias que es materia dificultosa respeto de no tener esta isla posibilidades con un navío de 800 toneladas que no tiene...”⁸

Este círculo vicioso tenía para los palmeros un claro centro que explicaba su decadencia: la creación de un juez único que residía en Tenerife.

La creación del Juez de Superintendente:

Desde los primeros momentos del descubrimiento de América, la isla palmera demostró su interés por controlar el comercio canario-americano. A mitad del siglo XVI, cuando Felipe II trata de poner una Casa de Contratación en Gran Canaria, el cabildo de La Palma se opuso terminante a este proyecto. En su lugar, en 1564 se crearía un Juez oficial, según el Juzgado de Cádiz, que se situó en Santa Cruz de La Palma⁹.

Este monopolio palmero hizo que naciera la primera rivalidad entre las islas. Gran Canaria y Tenerife, alegando los múltiples daños que ocasionaba ir a La Palma a hacer el Registro, consiguieron un juzgado para cada isla en 1566¹⁰.

El período que abarcó los Jueces de registros, (1566-1657), fue un tiempo de entendimiento entre las islas. Al tener sus juzgados separados ninguna intervinió en los despachos y registros de las otras. Sus preocupaciones se centraron en las prorrogaciones de los permisos para ir a Indias cada cuatro años. En materia de frenar el contrabando, los Jueces de Indias aparecían corrompidos por las élites locales, aceptando sobornos. Esta situación se hizo aún más grave con la llegada del siglo XVII y el declive del comercio español.

La centralización de los juzgados de Indias bajo la tutela de un Juez Superintendente no sólo significó un refuerzo en el control del comercio canario. Abrió, con el establecimiento de su residencia en San Cristóbal de La Laguna, una nueva etapa donde la rivalidad entre las islas se hizo nuevamente patente. El monopolio de registros tinerfeño en el comercio canario-americano será el principal argumento de la isla de La Palma para explicar su falta de comercio con las Indias.

Con la entrada en vigor de la Real Cédula del 18-VI-1657, la reglamentación del comercio canario-americano sufrió diversos cambios. Por una parte, como hemos visto antes, se aumentó el permiso a 1.000 toneladas anuales que podían ser llevados en cinco navíos y se permitió realizar los viajes en registros sueltos, sin tener que esperar las Flotas y Galeones que tantas protestas habían levantado entre los canarios¹¹. Por otra, se creó la figura del Juez Superintendente, residente en la isla de Tenerife con capacidad de nombrar subdelegados en la isla de Gran Canaria y La Palma. Con ello, desaparecían los tres jueces de registros que estaban en las islas realengas y quedaban en manos de una persona de confianza para que “no se despache navíos en más número, aunque sea de menos portes, con la excusa de que no hay de ese porte”. Otras de las causas que originaba su aparición eran las frecuentes arribadas que habían sido muy permitidas por los anteriores Jueces de Registros¹².

Más información de sus funciones, nos la establece la Real Cédula de 1664 que nombraba a Andrés Caballero, (Oídor de la Audiencia de Santo Domingo), como Juez Superintendente. En ella, la dependencia de este funcionario con respecto a la Casa de Contratación sevillana se hace evidente. Por la misma, se especificó que el Juez no tenía ninguna jurisdicción sobre las arribadas que debían pasar a Sevilla. Por otra parte, se hacía hincapié en el control de los derechos que debían pagar los canarios y las mercaderías permitidas. Así, se establecía que de vuelta podían regresar directamente a las islas, pagando los derechos de avería, consulado y almojarifazgo de Indias (igual que en Sevilla); no podían traer oro, plata, perlas, añil, grana y cochinilla. Por último se especificaba que después de que se recibiera, sobre todo el corambre, habiendo pagado los derechos y millones (igual que en Sevilla); lo sobrante, se podía comerciar en las islas y sacarse de ellas a los puertos de Castilla y Vizcaya, pagando los cargadores en las islas los derechos de salida, almojarifazgo Mayor de Sevilla y demás: "Como si fueran mercaderías de Indias recibidas y despachadas por la Casa de la Contratación y aduana de Sevilla"¹³.

Los Superintendentes que abarcan el período que estudiamos son los siguientes¹⁴:

1657-1660 18 de junio:	D. Tomás Muñoz.
1661-1663 20 de diciembre:	D. Antonio Salinas.
1664-1668 4 de agosto:	D. Andrés Caballero.

De ellos sabemos, que el segundo era Fiscal de la Casa de Contratación de Sevilla, es decir un miembro del organismo sevillano que había llegado a las islas para hacer juicio de residencia a su predecesor por evidentes pruebas de corrupción¹⁵.

D. Andrés Caballero, era Oídor de la Audiencia de Santo Domingo. Con él se volvía al antiguo modo de provisión de este cargo tras los problemas surgidos entre los dos jueces anteriores¹⁶. Así pues, el único de ellos que pertenecía a la órbita sevillana era D. Antonio Salinas. Fue tan corta y dificultosa esta entrada de los hombres de la casa de Contratación en el Juzgado de Superintendente que no creemos que influyera en el comercio isleño.

¿Qué supuso este cambio para la isla de La Palma?

El primer subdelegado en la isla de La Palma fue D. Juan Sotomayor Topete, nombrado por D. Tomás Muñoz. Este capitán era vecino y natural de la isla de La Palma. Desde 1664, el cargo pasó al Capitán Melchor Monteverde y Salgado, que a su vez también era vecino de la

isla. Tanto uno como otro nos aparecen en los sucesivos Cabildos que se harán para solicitar un Juez de registro propio. De esta manera, en La Palma, el control del comercio americano lo seguía detentando los miembros que pertenecían a la élite local¹⁷. Entonces, ¿por qué protestaban?

La causa principal, en orden a la reglamentación, es sin duda, la limitación de sus poderes. Según se desprende de la información realizada en 1668, los subdelegados no podían resolver ningún asunto sin la decisión del Superintendente. Este hecho hacía que para solicitar el despacho del registro había que pasar antes por Tenerife: "Hay que esperar en La Palma la resulta del Juez Superintendente en lo que se ofreciere para el despacho de los navíos por las dudas que tenga el Juez Subdelegado"¹⁸. Si a esto le sumamos las sucesivas informaciones del trato abusivo de los jueces superintendentes en materia de despacho de navíos (como hemos visto en el caso de D. Tomás Muñoz), comprenderemos las quejas de La Palma.

De esta manera, las tardanzas se convirtieron en una situación frecuente, lo que perjudicaba a los dueños de navíos y cargadores, a la par, que los temporales y piratas aumentaba esta situación. Los primeros podían hacer esperar de treinta a cincuenta días para intentar cruzar a la isla tinerfeña¹⁹; los segundos eran un peligro frecuente en las aguas canarias siendo sus principales protagonistas los piratas del norte de Africa²⁰.

El caso de D. Felipe Fonte es un claro ejemplo de ello. Este personaje era maestro escribano del registro de D. Antonio Lima con permisión para salir a Indias desde Santa Cruz de La Palma en 1661. En ese mismo año cruzó a Tenerife en busca del despacho del Juez Superintendente D. Tomás Muñoz, a su vuelta fue cautivado por los piratas moros. El testigo destaca que el mayor infortunio fue el retraso del despacho que supuso más gastos y costos para D. Antonio de Lima²¹.

De esta forma, la acción de sacar un registro desde la isla de La Palma se convirtió en un proceso de dificultades que para colmo de los males resultaba muy oneroso. La consecuencia más directa, según los palmeros, era el descenso del número de navíos salidos desde su puerto a Indias. Estos se reducían a seis, de los cuales ninguno de ellos había regresado a la isla, algunos por infortunio y los más, por ser más rápido ir a buscar el despacho a Tenerife:

"Ninguno ha vuelto con el retorno de los seis y ha oído decir que el dicho retorno lo traen en los navíos que vienen a la isla de Tenerife porque venir a La Palma son muchas tardanzas"²².

A su vez, la llegada de navíos para comerciar con la isla también había decrecido, ya que no se encontraba en su puerto los productos indianos, desapareciendo su comercio con Europa:

“No vienen los barcos de las demás naciones a la isla porque no hay frutos de Indias que comerciar...”²³.

Por último, la implantación de la Superintendencia en Tenerife había ocasionado un trasvase de gentes no sólo ocupadas en el comercio sino también de los productores de la isla por ser “tan miserable el estado por salir sus frutos que la gente se van a Tenerife”. En suma, la isla de La Palma a finales del siglo xvii se encontraba en uno de los peores momentos de su comercio. Y todos sus males eran achacados a la institución del juzgado en su isla vecina.

A manera de conclusión:

El cargo de Juez de Superintendente se crea, pues, como una medida de represión de Sevilla al comercio canario-americano. Pero la efectividad del mismo no entra dentro de este estudio. Lo que hemos pretendido en esta comunicación es abrir una nueva visión en el enfrentamiento Canarias-Sevilla.

Hasta ahora, las investigaciones sobre este aspecto se han centrado en dos antagonistas: el archipiélago contra la ciudad hispalense. Pero, ¿podemos hablar de las Canarias como unidad global?

Si bien en los estudios locales se han diferenciado las islas como dos grandes bloques: Orientales (Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura) y Occidentales (Tenerife, La Palma, Hierro y Gomera), a la hora de relacionarlas con la península, las Canarias se convertían en una unidad global.

Y es que esta idea nos surge cuando nos enfrentamos a la documentación existente en el Archivo General de Indias. Las Canarias, desde el punto de vista de la península son siempre un conjunto. De la misma manera, los canarios aparecen juntos a la hora de presentar sus quejas ante la administración real. Son numerosos los memoriales que en la segunda mitad del siglo xvii, nos expresa esta idea porque será ésta una medida para afianzar más sus argumentos: curiosamente los memoriales son enviados por cada isla, aduciendo ser la representante de todos los canarios²⁴.

Siguiendo el análisis del profesor Santana Godoy sobre las causas de la crisis económica de a finales del siglo xvii, podemos ver que las

Canarias presenta una estructura económica unitaria “caracterizado inicialmente por la existencia de fuertes vínculos de mercado y la consiguiente articulación de las clases sociales, que se reproducen en el seno de cada isla y se ligan a los aspectos dominantes del mercado interinsular”²⁵.

Así pues, el archipiélago forma un conjunto cuyos lazos son la complementación de los respectivos mercados de cada isla creando uno interinsular. De esta manera, hay un trasvase de productos, y con ellos de beneficios, entre las islas importando a aquellos de los que son deficitarios y exportando los que producen: Lanzarote y Fuerteventura (granos), Hierro y Gomera (ganado), Gran Canaria (cereales, sal, manufacturas textiles), Tenerife (vinos).

Por otra parte, el régimen de propiedad de la tierra hace que esta dependencia sea aún mayor: el 20% de la población total de las islas está bajo jurisdicción señorial, cuyos miembros suelen residir en las islas reales: Tenerife, Gran Canaria y La Palma. Con ello, las señoriales estarán supeditadas a los intereses de las reales y los beneficios de este comercio irán a parar a estas últimas²⁶.

En su proyección hacia el exterior, las Canarias plantean el mismo modelo. A la dependencia del mercado interinsular se une el hecho de que la salida hacia el comercio de Indias sólo se puede hacer por los puertos habilitados en las tres islas reales. De esta manera, los productos del Hierro saldrán por Santa Cruz de La Palma, los de La Gomera por los de Tenerife, y los de Lanzarote y Fuerteventura por el puerto de la Luz de Gran Canaria. De igual forma ocurre con las importaciones, por lo que en estas tres islas realengas aparecerá una clase comercial que se apodere de este comercio.

Hasta aquí las Canarias funcionan como conjunto, pero tras esta estructura salta una primera duda, ¿estas clases comerciales eran las mismas para todas las islas?; o por el contrario, ¿existió en cada isla realenga unas élites locales dependiente del comercio de su puerto, de tal manera que en el momento de la llegada de una coyuntura desfavorable para el mismo (crisis económica de finales del siglo xvii), aparecen divisiones y roces entre las distintas élites de cada isla por el control de su fuente de riqueza (comercio americano)?

Esta individualidad isleña es la que hemos querido abordar en el presente trabajo. Siempre desde un punto de vista parcial, ya que el estudio del ámbito local de cada isla sólo se puede hallar por medio de la documentación existente en los archivos canarios, nos hemos querido adentrar en el efecto que causó en la isla de La Palma, la entrada de un elemento que vino a dislocar el sistema del mercado exterior canario a mitad del siglo xvii: El Juez Superintendente.

Como sabemos las causas de la crisis económica de la Isla de La Palma a finales del siglo xvii son más complicadas que este argumento. La crisis como han puesto de manifiesto muchos autores afectó a todas las islas. Ahora bien, si algo demuestra esta información, es que en el momento de una coyuntura desfavorable, nació un sentimiento de división entre las islas que se expresa en la rivalidad de La Palma con su vecina por la implantación de la Superintendencia en La Laguna.

Lamentablemente no tenemos el cómputo de navíos canarios enviados a las Indias por estos años que nos pudiera servir para argumentar si Tenerife realmente aumentó su registros en detrimento de la demás islas a partir de 1657.

Según el estudio del profesor López Cantos, que ha visto las series de 1640-1642 y 1679-1699, de la isla tinerfeña salieron 223 barcos (62,29%), frente a 102 de La Palma (28,49%) y 32 de Gran Canaria (8,93%). Su análisis nos refleja el liderazgo absoluto de los puertos tinerfeños en el comercio canario-americano en el siglo xvii²⁷. Esta conclusión no nos extraña ya que desde el siglo xvi, la mayor isla occidental de las Canarias superaba con creces a La Palma y a Gran Canaria. Causa primordial para situar en ella el control de este comercio en 1657. Pero al haber computado el autor conjuntamente todos estos años, no podemos saber si realmente esta superioridad se hizo más palpable de la primera mitad a la segunda mitad del siglo xvii.

De ser cierto habría que estudiar si las relaciones entre las islas, con respecto a su proyección exterior, sufrían un cambio en los momentos de crisis. La pérdida de mercados hacía que las más fuerte (bién por su producción, bien por una reglamentación favorable) acaparase las vías de salida de la producción de las demás islas y con ello, sus mercados. Esto será tarea de investigaciones futuras.

NOTAS

1. Sobre este aspecto ver las obras de: MORALES PADRON, Francisco: *El comercio canario-americano*; y PEREZ DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias en los siglos XVI, XVII y XVIII*.

2. El papel de Sevilla dentro de las necesidades numerarias de los Austria es una parte de la investigación que actualmente nos encontramos realizando, para comprender la situación de la ciudad hispalense en la época que abarca la denominada "revolución de los precios" (1600-1650). En su estudio, hallamos en el Archivo Municipal de Sevilla esta documentación referente a las islas Canarias.

3. PEREZ-MALLAINA, Pablo-Emilio: *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, 1980, pág. 634-635. El autor nos cita, en este sentido dos memoriales de la isla de Tenerife en 1649 y 1654. Por su parte, GUIMERA RAVINA, Agustín en *Canarias en la Carrera de Indias*. (Historia General de las islas Canarias de Millares Torres. T. IV. Ed. Cedigar. Las Palmas, 1977), nos dice: "El principal papel jugado por las Islas en el planteamiento de la monarquía, en torno a su política exterior y a sus Relaciones con las Indias, fue el de ser un enclave estratégico de primer orden, debido a su situación en la "Carrera", su principal baza —y de esto fueron siempre consciente las autoridades isleñas a la hora de pedir licencias para comerciar—, era la de constituir una base de aprovisionamiento y reparaciones de navíos, y, sobre todo, una fortaleza natural desde la cual se podía garantizar la seguridad del tráfico indiano". Pág. 170.

4. RUMEU DE ARMAS, A. *Op. cit.*, pág. 314, nota 16.

5. BETHENCOURT MASSIEU, A. *Canarias y el comercio de vinos (siglo XVII)*. Historia de las islas Canarias. *Op. cit.* T. III: El autor nos da cuenta de la fuerte crisis que sufrió el comercio canario con Inglaterra y sus colonias tras el intento de crear la Compañía de Mercaderes de Londres en 1665 lo que condujo a una parálisis de este mercado desde dicho año hasta 1667. Las consecuencias fueron desastrosas para las islas: "El comercio del vino no logró alcanzar el desarrollo de antaño. Durante los tres años de interrupción, el consumidor habitual había encontrado otro tipo y clase. Pág. 266-276.

6. Actas del Cabildo de la isla de La Palma de: 11-VII-1664, 2-II-1662 y 11-V-1668. AHMS, Secc. I, Carp. 157, doc. 299.

7. Pregunta número 10 de la información realizada por el Cabildo de la isla de La Palma en 16 de junio de 1662. AHMS, Secc. I, Carp. 157, doc. 299.
8. Respuesta del testigo, el capitán E. Gaspar de Olivares Maldonado, a la pregunta cuatro. Información de la isla de La Palma, 16-VI-1666. AHMS, Secc. I, Carp. 257, doc. 899.
9. MORALES PADRON, F. *Op. cit.*, pág. 27.
10. Real Cédula del 19-X-1568, Indiferencia General, 3.069. A.G.I.
11. PEREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana. Tomo I. Las Palmas, 1980, pág. 619.
12. Según PEREZ-MALLAINA, F. *Op. cit.*, pág. 685; "Precisamente la creación de la figura del Juez Superintendente del comercio canario respondió a la idea de contar con un funcionario fiel y dotado de todos los poderes para reprimir las arribadas y así se contar en la Real Cédula de 1653 a J. Tomás Muñoz."
13. Real Cédula del 4-VIII-1664. AHMS. Sección I. Carpeta 157. Documento 299.
14. Datos tomados de MORALES PADRON, F. *Op. cit.*, pág. 64. Nota 63.
15. De su juicio de residencia se extrae el siguiente párrafo: "Dichas sumas eran entregadas a las autoridades por los dueños y maestros de los buques para conseguir un breve y buen despacho de sus embarcaciones y su importe se prorrateaba después entre los interesados de la carga." PEREZ-MALLAINA, P. *Op. cit.*, pág. 629.
16. Salinas resultaría preso de D. Antonio Muñoz por sus investigaciones. Un relato completo de este tema se encuentra en: MORALES PADRON, F. *Op. cit.*, pág. 52-58.
17. Claro ejemplo es el caso del Capitán Melchor Monteverde y Salgado, nombrado subdelegado en 1662. El mismo nos aparece en el Cabildo de 1662 junto a Gabriel Monteverde Pimienta, además de Juan Monteverde. Estos nombres se repiten en los sucesivos Cabildos de los años 1664 y 1668. AHMS, Secc. I. Carp. 157, doc. 299.
18. Quinta pregunta de la información realizada por la isla de La Palma, 1668. AHMS. Carp. 257. Doc. 299.
19. "A más de 50 días que por esta causa no han podido navegar a Tenerife los barcos de Juan López y Luis García que están cargados en el Puerto." Cabildo de la isla de La Palma. 28-II-1662. AHMS, Secc. I. Carpeta 157, Doc. 299.
20. En este sentido extraemos la siguiente noticia de la información de 1663: "De algunos años a esta parte navegan los moros con navíos grandes y las islas al estar cerca de África, tienen muchos corsarios que impiden el comercio entre ellas." Respuesta del Capitán Andrés de Valcarcel y Lugo a la pregunta número cuatro. AHMS, Secc. 157, doc. 299.
21. Respuesta del Licenciado D. Gabriel Vandeval de Estupiñan a la pregunta número cuatro. AHMS, Secc. I, Carpeta 157, doc. 299.
22. Respuesta del Capitán D. Andrés de Valcarcel y Lugo a la pregunta número seis. Información realizada por el Cabildo de la isla de La Palma en 14-V-1668. AHMS, Secc. I, Carpeta 157, doc. 299.
23. Cabildo de la isla de La Palma, 14-V-1668. AHMS, Secc. I, Carpeta 157, Doc. 299.
24. De esta manera tenemos el Memorial de 1649 y 1654, remitido por la isla de Tenerife, en los cuales se denomina representate de todas las islas.
25. SANTANA GODOY, José Ramón: *Crisis económica y conflictos sociales en Canarias (1660-1740)*. En Historia General de las Islas Canarias de Millares Torres. T. IV. Ed. Cedigar. Las Palmas, 1977, pág. 204.
26. En este sentido Santana Godoy nos cita algunos ejemplos: "En Tenerife reside el marqués de Adeje, que a su vez es conde de La Gomera y señor territorial de la isla

del Hierro...” El autor afirma que con ello, se aumentaba el carácter de dependencia feudal en las islas señoriales a través de presiones extraeconómicas como eran los privilegios a la extracción de cereales concedidos por las autoridades canarias a particulares de las islas de Tenerife, La Palma y Gran Canaria, cit., pág. 604.

27. LOPEZ CANTOS, Angel: *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII*. II Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, 1980.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA GUERRERO, Elena y LOBO CABRERA, Manuel: El comercio canario. Estado de la cuestión. Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana. T. III. Las Palmas, pág. 69-102.
- BETHENCOURT MASSIEU, Antonio: *Canarias y el comercio de vinos (siglo XVII)*. Historia General de las islas Canarias de Agustín Millares Torres. Ed. Cedicar. Las Palmas, 1977. T. III, pág. 266-278.
- LÓPEZ CANTOS, Angel: *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII*. Actas del II Coloquio de Historia Canario-Americana. T. II, Las Palmas, pág. 301-372.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. E.E.H.A. Sevilla, 1955.
- PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Rev. de Historia. Universidad de La Laguna. 1952.
- *Acerca del régimen comercial de Canarias con Indias*. Historia General de las islas Canarias de A. Millares Torres. T. III. Las Palmas, pág. 306-316.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La navegación Canaria a Indias y la Junta de restablecimiento del comercio, 1700-1708*, II C.H.C.A. T. II. Las Palmas, 1977, pág. 374-426.
- *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII*. IV C.H.C.A. T. I. Las Palmas, 1980, pág. 615-650.
- TORRES SANTANA, Elisa: *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*. Las Palmas, 1981.
- SANTANA GODOY, José Ramón: *Crisis económica y conflictos sociales en Canarias (1660-1740)*. Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres. T. IV. Las Palmas, 1977, pág. 194-209.