

La Casa de la Contratación y Canarias en el siglo XVI

MANUEL LOBO CABRERA

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Los contactos de Canarias con las Indias se inician a partir del momento del Descubrimiento, pues desde que Colón pasa por el archipiélago canario en su primer viaje convierte a las islas en el camino para las Indias. A partir de ahí, no sólo hombres, barcos, expediciones y huestes, sino también todo tipo de productos salen de Canarias para abastecer a las nuevas tierras, mucho antes de que los Reyes Católicos expidieran la cédula según la cual fundaban la Casa de la Contratación de Sevilla. Quizá por ello, por estos antecedentes, es por lo que la mayoría de los historiadores, al observar la necesidad que se tenía de abastecer a las Indias desde Canarias, entienden que les iba a reportar una serie de privilegios, que significaron en principio su participación en el monopolio sevillano¹, con ventajas concedidas a las islas, tal como refiere Vicens Vives cuando comenta que Canarias recibió un trato de favor, no por su pobreza y necesidad, sino por ser escala obligada y base cómoda para abastecimiento de la navegación².

Sin embargo, frente a estas opiniones reiteradas por distintos investigadores, otros subrayan que fue todo lo contrario, un régimen de policía de mercados y de dura contingentación, que se mantuvo siempre por debajo de las aspiraciones de una economía saneada³. Especialmente los sevillanos se dieron cuenta de que el acta fundacional de la Casa de la Contratación, en donde se especificaba que quedaba habilitada "para la contratación de las

1 Aznar Vallejo, Eduardo: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, pág. 315.

2 Vicens Vives, Jaime: *Manual de historia económica de España*, Barcelona, 1970, pág. 371.

3 Cioranescu, Alejandro: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, T. II, pág. 40.

Indias y de Canarias y de las otras islas” no le abría un nuevo mercado, sino que le imponía la presencia de un rival.

Era una rivalidad compartida, pues igual que Sevilla pugnaba por limitar el comercio desde Canarias, los canarios pugnaban frente a los intereses monopolistas sevillanos para intentar colocar una serie de productos en los mercados de la América española, pues para las islas este comercio era vital para la supervivencia al tener una economía cerrada y dependiente del exterior. Los intereses canarios en el continente americano chocaban de frente con los sevillanos, de ahí la constante pugna para arrancar a los diversos monarcas unas pequeñas concesiones de licencias y tonelajes⁴.

En realidad esto se comprobó desde bien pronto, aunque en las relaciones con la Casa y con las propias Indias hay que distinguir dos etapas bien marcadas: una que va desde el descubrimiento hasta 1564, y otra que va desde la última fecha hasta 1611. En la primera, denominada de origen y formación, es en la que se puede hablar de una relativa libertad comercial, aunque con algunas cortapisas, y en la segunda, donde el comercio y todo tipo de relaciones con las Indias es controlado por la presencia del Juez de Indias o de registro.

A partir de Colón, todos cuantos le siguieron en las siguientes expediciones de conquista, y aquéllos que se dirigían igualmente al Nuevo Mundo a poblar la nueva tierra, consideraron a Canarias como el lugar ideal y como la base de operaciones necesaria para su avituallamiento. De hecho, y tal como señalamos, cuando la Casa de la Contratación nació, el tráfico entre Canarias y las Indias se había convertido en algo de uso cotidiano por la presencia de barcos con aquel destino en sus puertos, y por ello todos los que se dirigían a las nuevas tierras se detenían en los puertos canarios a cargar los productos que ya daba la tierra nueva, no sólo para abastecer a sus navíos y flotas, sino además con el objeto de conseguir alguna granjería y beneficio en los puertos de destino, merced a lo que pudiera cargarse en Canarias.

A lo largo de todo el siglo, las ordenanzas, permisiones y otras regulaciones que se dan, afectan a las migraciones y a todo el comercio: a las embarcaciones, a los tripulantes, a las cargaciones, pero también a las mer-

4 Torres Santana, Elisa: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991, pág. 39.

cancías y de manera especial al vino, ya que éste fue objeto incesante de reclamaciones y de recelo por parte de los mercaderes andaluces y de la propia Casa, puesto que los vinos insulares hacían una competencia dura a los andaluces tanto por su calidad como, a veces, por llegar fuera de flota en época de escasez. Como señala Mercado “... porque allá comúnmente no se mira sino a la coyuntura que lleva la flota y a la necesidad y abundancia que haya en la tierra”⁵.

Así, en el primer período las islas se convirtieron en proveedoras de las naves que hacían la ruta indiana y, ya desde 1508, se autoriza a los comerciantes del reino a poder cargar en Canarias cualquier clase de mercancías no prohibidas con destino a las Indias, pero en dicha permisión que extiende el rey Católico a favor de las mercancías canarias, se indicaba en qué condiciones se debía realizar el tráfico. Por tanto, ya desde esa fecha, se exigía por la autoridad real que los registros debían efectuarse ante personas capacitadas para ello⁶. Durante estos primeros años la Casa no se preocupó en exceso del comercio que se realizaba desde las islas, sino que se convirtió en un organismo con una tutela más bien lejana, quizá porque en aquellos primeros años las islas todavía estaban inmersas en la producción de azúcares, y por tanto, frente a Andalucía, no representaban todavía ningún peligro digno de consideración.

Por tanto, en lo relativo al comercio los estudios inciden que el abastecimiento fue el origen de las licencias logradas por las islas, a pesar de la rigidez del monopolio⁷. Y en efecto así fue, tal como se constata en una licencia que se da a la isla de Gran Canaria en 1511 para que provea a los navíos que pasaban por la isla en ruta hacia La Española⁸.

En estas disposiciones y autorizaciones no existía limitación alguna, ahora bien, se pedía que se efectuara registro, para lo cual se preveía enviar un individuo desde Sevilla, aunque al final se permitía que se efectuara por

5 Mercado, Tomás de: *Suma de tratos y contratos*, ed. y estudio de N. Sánchez Albornoz, Madrid, 1977, pág. 28.

6 Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pág. 36.

7 Peraza de Ayala, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977, pág. 19; Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 150.

8 25 de julio de 1511. Archivo General de Indias, Indiferente general, 418, libro 3º, f. 126.

los escribanos del puerto y más tarde por el del cabildo⁹. Sin embargo, más tarde, en 1560, en una licencia dada a Gran Canaria y a Fuerteventura, se indicaba que los registros debían efectuarse por el gobernador, dos diputados regidores y los escribanos de los cabildos. Estos estaban obligados a remitir testimonio del registro en un plazo no superior a seis meses para su comprobación posterior en Sevilla¹⁰, lo que daba a entender que ya en la ciudad del Betis se mostraba cierta preocupación por los tratos que se realizaban desde Canarias, más aún si tenemos en cuenta que desde 1545 se obligaba a los navíos que partían de las islas a que en el retorno se dirigieran directamente a Sevilla.

La necesidad de que todo lo que se enviase a Indias fuese a través del registro, tenía como justificación evitar el fraude y la falta de cumplimiento, argumentos en los que basaba la Casa para ir cada vez más cerrando el círculo y controlar directamente el comercio que se hacía desde Canarias, llegando incluso a solicitar la prohibición del comercio de las islas con las Indias en dos ocasiones: 1558 y 1566, aunque afortunadamente fuese ignorada tal petición por la propia Corona.

Pues bien, con estas condiciones comenzaron a salir desde las primeras décadas del siglo y con dirección a las nuevas tierras descubiertas, pan, vino, ganado, harinas y todo tipo de cosas de las demandadas y con las que era posible negociar. Las reales cédulas que permiten este comercio hablan asimismo “de los frutos de la labranza”, prohibiendo las mercancías foráneas a las islas¹¹. Así, en 1524 la isla de Tenerife acordó solicitar permiso a su majestad para poder cargar para Indias todas las mercaderías y cosas que se podían cargar en Sevilla, de tal forma que las Indias podían ser “más proveydas de vinos y harinas”. Estas peticiones argumentaban el hecho de cogerse en la isla mucho pan y vino y así poder participar del lucrativo comercio americano. Los resultados de esta postura comenzaron muy pronto a dar sus primeros frutos¹², pues durante la época de Carlos I éste permitió el envío de toda cantidad de artículos en navíos sueltos, que se podían introdu-

9 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 36.

10 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 35.

11 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 150.

12 Martínez Galindo, Pedro Miguel: *El vino y la vid en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*, La Laguna, 1998, págs. 713-714.

cir por cualquiera de los puertos y surgideros indianos. No obstante, estas relaciones mercantiles no se iniciaron de un modo oficial hasta el 4 de agosto de 1526, en que Carlos I autorizó a los isleños el poder conducir hacia las Antillas cualquier clase de mantenimientos, provisiones, mercaderías y granjerías¹³, por un período de dos años, siempre y cuando se cumpliesen una serie de condiciones y de forma especial el envío del registro a Sevilla. Comenzaría a partir de aquí una serie de cargazones de vinos, harinas y otros productos locales.

En 1531 el monarca volvió a dar autorización por tres años, retirándola en 1534, y confirmándola en 1536 al señalar

“...que al noblecimiento y población de la dicha ysla (Tenerife) conbiene que se puedan cargar en ella todas las mercaderías y otras cosas que en la dicha ysla obiere e quisieren cargar para las nuestras Indias...”¹⁴.

Este permiso se renovó hasta 1540 por las necesidades que tenía la isla de La Española, aunque ya aquí las presiones de los productores andaluces se iban haciendo cada vez más fuertes, tal como se observa en las exigencias que se van a añadir paulatinamente a las renovaciones, como la de presentar relación de la carga del puerto de salida y de haber abonado los derechos de almojarifazgo¹⁵. En 1540, al renovarse la licencia, el rey ordenaba a las justicias, y más concretamente a las de Tenerife, evitar el contrabando en el comercio con las Indias que llevaban a cabo navíos portugueses, que tenían en sus operaciones en Canarias la justificación perfecta para introducirse en el comercio indiano. La denuncia, llevada a cabo como siempre por los maestros y señores de navío sevillanos, ponía en cuestión la autorización. La advertencia real, a consecuencia de las quejas sevillanas, de pérdida del privilegio y merced para la isla donde se localizasen las irregularidades, no se llevaría a la práctica de momento¹⁶.

13 Rumeu de Armas, Antonio: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, T.I, págs. 291-292.

14 Archivo Municipal de La Laguna, R-III.29, 16 de febrero de 1536. Por ésta se confirma otra de 1534.

15 Archivo Municipal de La Laguna, R-III, núm. 29.

16 Archivo Municipal de La Laguna, R-III, núm. 48 y R-IV, núm. 15.

De nuevo el monarca vuelve a conceder al archipiélago canario licencia en 1545. Sin embargo, a pesar de que la licencia se renovó en mayo de dicho año por cuatro años más, ésta se hizo con la condición de otorgar fianza de 5.000 ducados en Sevilla para asegurar el envío de los registros; medida que obligó al concejo de Tenerife a negociar con varios mercaderes sevillanos la otorgación de la cantidad¹⁷. Esto se debía a las reiteradas quejas de los vecinos de Sevilla ante el creciente envío de vinos que se hacía desde Tenerife y La Palma; así se acusaba a los canarios de contrabando, que en el fondo escondía medidas económicas por la competencia insular, lo que de momento no fueron oídas por el monarca, sino todo lo contrario, pues seguía manteniendo la autorización para asegurar el abastecimiento de algunas zonas, en especial de Santo Domingo.

Sin embargo, el comercio canario se iba limitando, en especial a partir de 1547, cuando la presión sobre las cargazones se multiplicó con el cobro por parte de los almojarifes de los derechos a las mercancías enviadas a Indias. Asimismo se reiteraban las exigencias de tonelaje superior a las 80 toneladas, cuando las naves de la carrera que se hacían a la mar desde las islas eran por lo general inferiores. En 1549 se renovó la licencia, pero con una tendencia a un mayor control de las actividades exportadoras de Canarias; no obstante, se concedió un privilegio de cuatro años para embarcar los frutos de las islas para las Indias¹⁸. De acuerdo con estas licencias, el monarca dio comisión en 1549 para que la Casa de la Contratación diese a la isla de Tenerife certificación de haber cumplido sus vecinos las condiciones del privilegio de saca de sus frutos para las Indias¹⁹, y en ese mismo año se concedió licencia para que los vecinos de Tenerife pudieran cargar los vinos producidos en aquella isla libremente por

“... la muy gran cosecha de vinos de manera que es el trato principal... para proveerla e llevar a las Yndias...”²⁰.

17 Martínez Galindo, Pedro Miguel: *La vid y el vino...*, pág. 731.

18 La Rosa Olivera, Leopoldo de: *Catálogo del Archivo Municipal de La Laguna, La Laguna, 1944-1960*, págs. 249, 256 y 258.

19 *Ibíd.*, pág. 258.

20 Archivo Municipal de La Laguna, XIV, libro 2º de Reales Cédulas, nº 112, f. 159 r.

De nuevo en los años de 1556 y 1557 se prorrogó por varios años la autorización para la saca de frutos para las Indias. Estas concesiones o permisiones se fueron manteniendo con cierta regularidad, aunque con algunos baches producidos a causa del fraude y de la ilegalidad²¹.

Entre los artículos que el monarca autorizaba a introducir en Indias se encontraba el vino, por lo cual concedió a las Islas Canarias el privilegio para exportarlo a Indias, y como consecuencia de ello la producción vitícola canaria inició su ciclo exportador en 1520²². Distintos autores señalan que al principio la exportación de vinos había sido prohibida, tal como sucedió en Tenerife, donde el veto se puso por razón de la misma insuficiencia de la producción²³. A La Palma, sin embargo, al haber alcanzado la isla el autoabastecimiento desde época temprana, en 1524 se le concedió licencia para exportar un tercio de la cosecha²⁴. No obstante, la disposición definitiva se realizó en 1542, concediendo licencia, a petición del escribano público de la isla de Tenerife Bartolomé Joven²⁵, para la exportación. Tal como se recoge en esta real cédula, ya los vinos eran uno de los artículos de exportación con los cuales comerciaba La Palma, e incluso Tenerife y Gran Canaria. Desde estas islas se exportaban con anterioridad, y así en 1525 se formaba una compañía en La Laguna para negociar en Indias, y entre los productos en que los socios invertían sus capitales se encontraba el vino en cantidad de 24 botas²⁶; en 1534 ya salía también vino de Gran Canaria, aunque fuese en una cantidad modesta²⁷.

Cuando se anulaban las licencias concedidas a las islas, el vino es uno de los argumentos a emplear para que se renovasen. Así en 1556 fue suprimida la autorización dada a La Palma para exportar sus productos, escudándose en

21 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, págs. 171-179; Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, págs. 19-24.

22 Rumeu de Armas, Antonio: *Piraterías...*, T I, pág. 293.

23 Cioranescu, Alejandro: *Historia de Santa Cruz...*, T. II, pág. 60.

24 Aznar Vallejo, Eduardo: *La integración...*, pág. 322.

25 Lobo Cabrera, M.: *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, págs. 163-164.

26 Marrero Rodríguez, Manuela: “Algunos viajes atlánticos de los vecinos de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI”, *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Sevilla, 1979, T.I, pág. 69.

27 Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Jerónimo Bautista, nº 756, s.f. En un fletamento concertado en esta isla para ir al Nombre de Dios, se le permite cargar 6 toneladas de vino.

el argumento de la práctica del contrabando. La isla contestó en voz de su regidor Guillén de Lugo Casaus, recusando la medida con puntos de vista de interés, entre los que destacaba el que hacía alusión a que ello acarrearía la ruina de muchos labradores palmeros que dedicaban sus tierras a pan y vino²⁸.

Como se observa, gran parte del comercio canario en esta época se basaba en el vino, en primer lugar porque los caldos canarios eran preferidos en Indias, preferencia que la Casa de la Contratación reconocía, aunque desviaba este reconocimiento con el alegato de que la buena venta de la malvasía se debía a su precio demasiado competitivo. Alegato falso, porque la competencia no se basaba en los precios, más caros los vinos canarios que los andaluces, y de hecho los caldos isleños siguieron siendo competitivos a pesar de su costo²⁹. Chaunu cita una misiva llegada desde Veracruz donde se daban las razones de la mala venta del vino andaluz, y en ella se señala que "son ruines vinos"³⁰, y en otra se añadía la cantidad que había llegado de las Islas Canarias. Pero Sevilla no se iba a estar quieta, puesto que la Casa de la Contratación en realidad representaba al comercio sevillano, reunido en un Consulado propio a partir de 1543. Y desde allí se tenían razones poderosas para sabotear los cambios que se realizaban desde Canarias con América, puesto que se era consciente de la brecha que representaban las islas en su monopolio, mucho más si se tiene en cuenta que la principal granjería que los canarios podían remitir a las Indias eran sus vinos, duros competidores de los vinos andaluces³¹.

Además, la Casa, en su afán por entorpecer la vitalidad del comercio canario, tanto en esta época como en las posteriores, mantuvo una belicosidad fuera de toda duda para reducir las cantidades de toneladas permitidas al comercio canario, amén de intentar conseguir que el tráfico realizado desde las islas fuera lo menos lucrativo posible, y por ende procuró abocarlo a la ruina, poniendo todo tipo de trabas para conseguir que los beneficios no animaran a los exportadores.

28 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 176.

29 Cioranescu, Alejandro: *Historia de Santa Cruz...*, T. II, pág. 41.

30 Chaunu, Pierre.: *Seville et l'Atlantique (1504-1659)*, París, 1956-1960, T. VIII, pág. 409.

31 Cioranescu, Alejandro: *Historia de Santa Cruz...*, T. II, pág. 41.

Los negocios que se producían con las exportaciones canarias estaban en manos de una parte de la oligarquía local pero especialmente en manos de los mercaderes, tanto de los avecindados en las islas como de los naturales de otras partes del reino, especialmente de los andaluces, que intervenían bien *motu proprio* o como partícipes de compañías establecidas en la Península, concentrados principalmente en las plazas de Cádiz y Sevilla. Así encontramos involucrados a comerciantes de cierto nivel como los Arguijo y los Jorge³². En concreto los Jorge, considerado el consorcio más importante de los que actuaban en el comercio indiano³³, participan en el comercio realizado a través de Canarias mediante un socio isleño; asimismo esta firma utilizaba a otros sevillanos, asociados con ellos en algunos negocios para comprar mercancías en Canarias y enviarlas a Indias. La combinación de dos factores: la producción de las islas y la facilidad de exportación, explica el por qué de la presencia de una notable comunidad de mercaderes sevillanos o factores de sociedades de cierta envejecida en las islas, implicados en el comercio con las Indias.

Del mismo modo que se permite la exportación de los productos isleños también se autoriza el paso de personas a pesar de que la regla general era la prohibición de pasar a Indias sin expresa licencia; así se concedieron algunas en casos especiales para permitir la emigración hacia las partes de las Indias que se necesitaban poblar, en especial Santo Domingo y a otras zonas de la nueva colonia. Así por ejemplo, ante la denuncia de varios vecinos de La Palma, que con sus mujeres e hijos pedían a poblar las Indias, de que eran molestados con el pago de ciertos derechos por las cosas que llevaban, se expidió a su favor la real cédula de 20 de febrero de 1534³⁴. En efecto, en 1545 los oidores de la Audiencia de la isla de La Española enviaron una carta al Consejo de Indias, en donde explicaban que el mayor socorro que se les hacía provenía de Canarias³⁵. Y la respuesta real no se hizo esperar, desde el

32 Lobo Cabrera, Manuel: "Compañías arduas en el comercio canario americano", *Historia Instituciones Documentos*, n.º 20, Sevilla, 1993, pág. 197-206.

33 Lorenzo Sanz, Eufemio: "Esplendor y fiebra de la sociedad mercantil más poderosa del comercio indiano de mediados del siglo XVI", *Revista de Indias*, n.º 147-148, Madrid, 1977, págs. 25-50.

34 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 28.

35 Pérez Vidal, José: "Aportación de Canarias a la población de América", *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. I, Madrid-Las Palmas, 1955, pág. 19.

momento en que en ese mismo año el monarca, a petición de la ciudad de Santo Domingo, concedió licencia para que gentes de Canarias pudiesen pasar a poblarla, porque había quedado muy falta de gente³⁶. Dos años más tarde, por un motivo similar, se incentivó la emigración a la isla del Caribe autorizando a los naturales de Canarias para ir con sus familias a poblar la isla de Santo Domingo, y en 1550 se concedió privilegio a los comerciantes naturales de las Islas Canarias, residentes en la de Santo Domingo, para continuar en ella por tres años sin que pudiesen ser molestados³⁷.

Sin embargo, la continua afluencia de canarios a Indias, con el beneplácito real, fue de tal proporción que la isla de Gran Canaria por medio de su regidor, Pedro de Escobar, expuso al rey el peligro que había de despoblarse y quedarse sin defensa frente a los navíos luteranos y otros enemigos que la amenazaban, por lo cual el monarca prohibió cauteladamente la salida³⁸.

El sistema de licencias o permisiones continuó así durante toda la primera mitad del siglo XVI, regulándose la salida de los navíos, y no cambió en el control hasta crearse la figura de los jueces de registro, ya en la época de Felipe II³⁹, dependiente de la Casa Sevillana, cuya subordinación iba a constituir un prolongado antagonismo. Su modelo había sido el juzgado marítimo de Cádiz, creado en 1537 bajo la dependencia de la Casa de la Contratación⁴⁰.

Los jueces tenían por objeto evitar irregularidades que concernían al tráfico Canarias-Indias, y hacer cumplir las disposiciones legales y las órdenes emanadas del Consejo de Indias. Entre éstas estaba vigilar y prohibir la exportación de mercancías no autorizadas y la intervención en el comercio de personas de origen extranjero, así como velar por el justo reparto de las toneladas de permisión. Sin embargo, Cioranescu opina que esta figura venía a ser una panacea, y que la vigilancia del juez resultó ineficaz, ya que si en algo surtió efecto fue en sentido contrario, porque estimulaba la evasión, el fraude y el contrabando⁴¹. No obstante, con ello se fundaba la primera intención seria de organizar el tráfico canario.

36 Archivo Municipal de La Laguna, Cuaderno segundo de testimonios de Reales Cédulas y Privilegios, f. 18.

37 La Rosa Olivera, Leopoldo de: *Catálogo...*, pág. 259.

38 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 28.

39 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 37 y ss.

40 Aguilar Pinal, Francisco: *La Sevilla de Olavide, 1767-1778*, Madrid, 1966, pág. 142.

41 Cioranescu, Alejandro: *Historia de Santa Cruz...*, T. II, pág. 44.

Sin embargo, el nombramiento de tal figura iba a generar polémica y protestas en las islas, tanto por su creación como por el lugar donde se suponía que iba a residir. Así, en 1564, con ocasión de circular por las islas el rumor de que el rey intentaba nombrar juez oficial de Indias para Canarias, se reunió el cabildo de La Palma el 24 de enero de dicho año y nombró al regidor Guillén de Lugo Casaus para oponerse a tal nombramiento y suplicar que el despacho de los navíos quedara como hasta la fecha, a cargo de la justicia y regimiento, y en caso de nombrar un juez que éste tuviese como residencia la isla de La Palma, petición que no fue necesaria porque Felipe II, *motu proprio*, nombró para tal cargo al licenciado Francisco de Vera con orden de residir allí "por ser la más comercial"⁴². La medida significaba que a partir de aquel momento todos los navíos en viaje hacia las Indias debían acudir a despachar su registro a Santa Cruz de La Palma⁴³.

Las protestas de Gran Canaria y de Tenerife no se hicieron esperar, por las molestias que les ocasionaba al tener que acudir a La Palma para cumplimentar el registro, por lo cual por auto de 17 de noviembre de 1564 se solicitó información sobre en cual de las tres islas de realengo debía residir el juzgado de Indias⁴⁴.

El encargado de darla en Gran Canaria fue el licenciado Luis Melián de Betancor, personero general de la isla, quién comenzó su alegato tomando como base la producción de frutos de la tierra; así informó cómo a causa de la merced que se había hecho a la isla de darle registro para que los vecinos pudiesen cargar para Indias, habían plantado sus tierras de viñas, de tal modo que en los últimos seis años y hasta la fecha se cogían más de seis mil botas de vino; además, frente a lo dispuesto por el monarca, sugería que las islas se gobernasen por el Consejo de Indias, pues ello redundaría en el aumento de las rentas y beneficio universal de la Isla y de las Indias, que tanto habían de ser socorridas desde Canarias. Acusaba de los excesos cometidos a los gobernadores, a causa de lo cual se había enviado al dicho juez, al tiempo que señalaba los conflictos de competencia entre el juez y los gobernadores. También planteaba los inconvenientes que ocasionaba el que hubiese regis-

42 Rumeu de Armas, Antonio: *Piraterías...*, T.I, págs. 297-298.

43 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 37; Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 37.

44 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 37.

tro en una sola isla, puesto que después de la existencia del mismo en La Palma no se cargaban navíos en Canarias, porque ocho o diez que se habían cargado habían sido robados por corsarios y franceses, y otros se habían perdido en el mar. Oponía también a la medida que, existiendo registro en todas las islas, se acrecentarían las rentas por las ricas heredades que en ella se hacían, señalando que en dos o tres años se multiplicarían.

En los siguientes puntos de vista insistía sobre los inconvenientes de ir a La Palma: la ruina se cerniría sobre la Isla, el perjuicio sería grande para las Indias, que eran socorridas de sus necesidades de harina, vino, cordobanes, miel, cera, conserva, quesos, brea y otras cosas desde Canarias. Concluía el informe señalando la conveniencia de que

“las dichas islas se gobernarán por el consejo de Indias, y así todo lo que es ultramar estará debaxo de un gobierno, pues las dichas islas son el primero y más principal paso y escala que ay de Hespaña a Indias...”⁴⁵.

Finalmente, en 1566 se optó por el establecimiento de tres jueces, que tendrían que residir en cada una de las tres islas realengas: Gran Canaria, Tenerife y La Palma, en aras de prevenir los fraudes y conseguir una mejor organización del comercio con las Indias. Con ello se conseguía el incremento de la vigilancia que hasta entonces la Casa de la Contratación sólo había ejercido a distancia.

Las principales obligaciones del juez eran el reparto del registro y su envío periódico a Sevilla, así como la visita de los navíos y la represión de los fraudes. Hasta 1564 la relación de los navíos salidos de las islas y de las mercancías embarcadas en Canarias con destino a Indias había sido obligación de los cabildos, que parece que cumplieron su obligación con bastante regularidad, por el miedo a perder la permisión. Sin embargo, a partir de 1566 los jueces fueron bastante menos rigurosos e incluso alguno de ellos no se molestó nunca, durante los años de su cargo, en mandar a Sevilla la relación⁴⁶.

45 Archivo General de Simancas (AGS), Consejo y Junta de Hacienda, 56-113.

46 Morales Padrón, Francisco: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1970. T. I, p. 3409 y T. II, págs. 16 y 25. El 19 de febrero de 1606 se dice que desde 1596 no se sabe que algún juez de Canarias haya enviado registro alguno. Asimismo Chaunu, Pierre: *Seville...* cita en el tomo VIII, pág. 412, “Los jueces que los despachan no tienen el rigor que conbenía”.

Así comprobamos cómo al poco tiempo la Casa se dio cuenta de la ineficacia de la nueva figura, pues al nombrar al tercer juez para Gran Canaria, el licenciado Juan de Nava, se le autorizó para hacer la residencia a los oficiales anteriores, por no haber usado su oficio con la rectitud debida, pues antes al contrario se habían aprovechado de su situación⁴⁷. Con lo cual se confirma que pese a la presencia de estos oficiales en las islas, el contrabando y las irregularidades continuaron salpicando el tráfico canario-americano.

Los jueces aprovechaban su estancia en Canarias emulando al resto de los funcionarios reales, para participar en actos y actividades similares, tanto directa como indirectamente en el comercio con Indias, tal como se desprende de los poderes que otorgan algunos de ellos para reclamar y cobrar maravedís y otras cosas que venían consignadas a ellos desde Indias⁴⁸.

A partir de aquí los sobresaltos en relación al comercio con las Indias no concluyeron sino, por el contrario, a instancias de la Casa se dictaron nuevas normativas y regulaciones. En febrero de 1566 Felipe II volvió a prohibir el tráfico, y las tres islas se unieron para rechazar tal resolución alegando que con tal medida el tráfico cesaría totalmente, pues de la Península llegaban a Canarias artículos que ingresaban en los mercados isleños a cambio de vinos y de otros productos canarios que luego se llevaban a Indias⁴⁹.

En 1572, cuando se legisló que los barcos canarios navegasen en conserva de las flotas para evitar el daño producido al no observarse el régimen de navegación, el vino y su cultivo sirvió como la mejor defensa, pues se alegó que se vendría abajo todo el cultivo de viñedos hecho muchas veces, y con trabajos, en tierras inhóspitas⁵⁰. La disposición escondía medidas económicas, tales como poner trabas al comercio clandestino y evitar la depreciación que sufrían los vinos peninsulares⁵¹.

El origen de este régimen fue establecido por Felipe II conforme a una provisión de 1564, según la cual se establecía que ningún navío debía salir de los puertos españoles salvo en conserva de una de las flotas establecidas.

47 Morales Padrón, Francisco: *Cedulario...*, T. I, pág. 140.

48 Lobo Cabrera, Manuel: *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*, Madrid, 1990, pág. 33.

49 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 178.

50 *Ibidem*, pág. 180.

51 Rumeu de Armas, Antonio: *Piraterías...*, T. I, pág. 306.

Esta orden, en principio, no se aplicó al archipiélago canario, sino en cuanto al tornaviaje; sería, sin embargo, a partir de 1573 cuando se pusieran en práctica, con la orden del despacho de un navío ligero que fuese a dar aviso a las naves canarias para que estuvieran cargadas, de modo que al descubrir la flota se incorporaran a ella sin necesidad de tener que arribar ni surgir para esperarlas⁵². El 11 de agosto de 1574 se dispuso que los navíos se reunieran en el puerto de las Isletas, en Gran Canaria, pero a fines del mismo año y a consecuencia de las quejas de Tenerife y La Palma, se volvió al régimen anterior⁵³. Esta disposición, de haberse cumplido a rajatabla, hubiese colapsado el intercambio comercial de Canarias con las Indias, al estar basado en navíos de pequeño tonelaje que circulaban libremente, los cuales con mayor rapidez llegaban a los puertos americanos antes de la flota, consiguiendo así un beneficio superior.

Estas regulaciones estuvieron, en parte, ocasionadas por la oposición de los mercaderes sevillanos quienes consideraban que la excepcionalidad canaria suponía una brecha a su monopolio y, por lo tanto, en su control exclusivo de la oferta vinícola en el mercado indiano, al hacerle los vinos canarios una dura competencia a los andaluces⁵⁴. Y para ello insistían ante la Casa de la Contratación, la cual en un informe acusó a los canarios de llevar a las Indias mercancías ante de la llegada de las flotas, pues amparados en las licencias muchas naves iban a las islas donde las cargaban de vinos, con los cuales saturaban las Indias, sin pagar derechos ni averías⁵⁵. Al final, se acababa por conceder la prórroga del permiso para llevar a las Indias sus mercancías. Esto fue lo que sucedió después de una discusión entablada en 1580 y culminada en 1582, en que por un lado se consiguió prohibir que navíos sueltos zarparan de las islas fuera de flota⁵⁶, a la vez que por otro se autorizó que desde Canarias se puedan remitir 1.500 pipas anuales a las islas de Barlovento; autorización prorrogada por el Consejo de Indias en 1586⁵⁷. Tal disposición está relacionada con la petición formulada en 1579 por el vecino

52 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 33.

53 *Ibidem*, pág. 34.

54 Macías Hernández, Antonio: "Canarias en la Edad Moderna (circa 1500-1850)", en *Historia de los pueblos de España. I. Andalucía. Canarias*, Barcelona, 1984, pág. 317.

55 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, pág. 306.

56 Chaunu, Pierre: *Seville...*, T. III, pág. 316.

57 Morales Padrón, Francisco: *El comercio...*, págs. 181-182.

y regidor de Gran Canaria, Pedro de Escobar, hombre con intereses comerciales y en especial con las Indias, a donde remitía el vino de sus cosechas amparándose en que la navegación en flotas era muy dañosa para la isla, por lo cual en los últimos años no se había podido cargar ningún navío con frutos de la tierra, por estar la isla muy necesitada de poder navegar cada año 1.500 pipas de vino sin necesidad de aguardar la flota⁵⁸.

A partir de las últimas fechas y hasta 1590 no se dictó ninguna disposición legal en materia de comercio, salvo algunas de puro trámite, y otras que recordaban a disposiciones vigentes. Es de señalar, en todo este conflicto, que la principal rival de Canarias era Sevilla, quién elevó quejas en sucesivas ocasiones al Consejo de Indias, como en los años 1589, 1597, 1599, 1603 y 1607. En esta última fecha, con el pretexto de retrasarse la flota de Nueva España en su salida, se ordenó que dicho año no salga de las islas ningún navío para Indias⁵⁹.

En relación también a la emigración, la Casa mantuvo siempre un conflicto con Canarias, de ahí que al establecer el juez de Indias se le asignaba otro cometido al señalado anteriormente: evitar que pasaran pasajeros a Indias sin licencia, así como inspeccionar todas las embarcaciones que hicieran escala en las islas, en especial aquellas de las cuales se sospechaba que llevaban pasajeros sin licencia. Al parecer, los jueces sólo tenían facultad para autorizar el embarque de los emigrantes que fueran a residir a Santo Domingo, y de tal facultad hicieron amplio uso, a la vez que los propios isleños usaban la escala en La Española para luego seguir su camino hacia Tierra Firme y Nueva España. La mayoría de los emigrantes que salieron de Canarias en esta segunda mitad del siglo fueron sin licencia, con la consiguiente y permanente protesta de la Casa sevillana⁶⁰.

Por tanto, en lo relativo al comercio y a la emigración, Canarias mantuvo una pugna continua con los intereses sevillanos para intentar colocar sus productos y sus hombres en el Nuevo Mundo. Este trato, así como la emigración que se producía desde el archipiélago, a la vez que beneficiaba a las Indias al asegurar el consumo por estar vedado el destinar allí tierras a viñas,

58 Morales Padrón, Francisco: *Cedulario...*, T.I, págs. 246-247.

59 Peraza de Ayala, José: *El régimen...*, pág. 26.

60 Lobo Cabrera, Manuel: "La emigración a Indias desde Gran Canaria (1566-1598)", *Imigração e emigração nas ilhas*, Funchal, 2001, págs.63-86.

era vital, tal como se ha citado reiteradamente en las alegaciones, para la supervivencia de los habitantes insulares. Quizá por ello, los canarios en aquellos momentos en que les era difícil arrancar una concesión, recurrían al fraude y al contrabando, legitimando así las protestas sevillanas, en la búsqueda de la libertad comercial. En el fondo lo que la Casa intentaba y esperaba a todos los efectos era que las Canarias, en vez de ser su rival más próximo, fuesen unas Indias de verdad y se dejaran aprovechar. Por ello, en medio de tantas trabas, torpedeos y prohibiciones, los isleños optaron por la forma de comercio que consideraban más beneficiosa para escapar del control de la Casa: el contrabando. Sin embargo, es curioso que en esta actividad la mayor parte del mismo no estaba en manos canarias, sino de comerciantes y navegantes andaluces, especialmente sevillanos.