

**El mar en los siglos modernos**  
***O mar nos séculos modernos***  
Tomo II

Edición.

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO  
DOMINGO L. GONZÁLEZ LOPO  
ENRIQUE MARTÍNEZ RODRÍGUEZ

Santiago de Compostela, 2009

XUNTA DE GALICIA

# Los navíos de la permisión canaria a Indias (1720-1779): (I) Ensayo de cuantificación del tráfico registrado

Sergio Solbes Ferri

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

La presente comunicación forma parte de un proyecto de investigación denominado *El sistema fiscal de Canarias y sus efectos sobre el comercio con América en el siglo XVIII*, financiado por el Cabildo de Gran Canaria-Casa de Colón. Un apartado fundamental del mismo es el referido al régimen contributivo específico de Canarias en relación con los navíos de registro o de la permisión concedida al Archipiélago para el tráfico comercial con Indias al margen del monopolio de la Casa de Contratación de Sevilla-Cádiz<sup>1</sup>. Nuestra pretensión última dentro del marco de dicho proyecto es la ofrecer un panorama completo del tráfico generado, contribuciones abonadas tanto a la salida como al retorno de los registros y sus efectos sobre el comercio, la administración del territorio y la economía canaria en general<sup>2</sup>. Dado el limitado espacio disponible para la presente comunicación, nos vamos a limitar sin embargo a ofrecer una especie de introducción al tema centrada en el estudio cuantitativo del volumen del tráfico registrado, con la pretensión de determinar su importancia relativa en el contexto del comercio colonial español en el siglo XVIII.

<sup>1</sup> Campo de análisis recurrente en la historiografía canaria desde la publicación de los trabajos pioneros de PERAZA DE AYALA, J., *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1952/1977 y MORALES PADRÓN, F., *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, EEHA, Sevilla, 1955. Desde entonces se ha avanzado mucho desde una perspectiva ligada al ámbito del comercio colonial, no en relación con sus contribuciones fiscales. Un resumen de lo publicado en LOBO CABRERA, M. y ACOSTA GUERRERO, E., «El comercio canario. Estado de la cuestión», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (CHCA)*, t. III, Las Palmas de G.C., 1982, pp. 67-102 y LOBO CABRERA, M., «Estado actual de la investigación sobre el comercio canarioamericano», en *X CHCA*, tomo I, 1992, pp. 141-159.

<sup>2</sup> Una primera aproximación en SOLBES FERRI, S., «Las Rentas Generales de Aduanas y Agregados en Canarias, 1765-1780», en *XVII CHCA*, Las Palmas de G.C., 2006.

Las fuentes fiscales que manejamos, la documentación generada por la Tesorería General de las Islas Canarias (*Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas*, legs. 3720-28), ofrecen información abundante y completa a este respecto. Sobre dicha base hemos logrado reconstruir una serie completa que abarca el período cronológicamente situado entre 1720-1779, desde la creación de la mencionada tesorería hasta el momento de la aplicación del libre comercio.

## 1. El marco de la ordenación legislativa del comercio canario a Indias en el siglo XVIII: del Reglamento de 1718 al de 1778

### 1.1. El Reglamento de 1718

En el año 1717 concluía la última prórroga sobre la concesión de los navíos canarios de permisión que había sido otorgada en 1688 por treinta años. La renovación de la licencia resultaba por aquel entonces absolutamente necesaria para su actividad comercial pues el conflicto sucesorio había traído, entre otros aspectos, el inicio de la decadencia del principal comercio insular de exportación de vinos a Inglaterra<sup>3</sup>. La ruta a Indias se convertía entonces en alternativa insustituible para la salida de los productos de la tierra y, a su vez, en la vía indirecta para la obtención de los capitales con los que financiar la adquisición de las demandadas manufacturas europeas.

La necesaria coyuntura de reformas administrativo-fiscales a nivel nacional que se iniciaba de modo coetáneo al fin del conflicto sucesorio, se encontraba por aquel entonces claramente marcada por tres argumentos que podían repercutir sobre el *status quo* vigente en el Archipiélago. En primer lugar, la pretensión borbónica de recuperar el dominio del comercio con Indias, descuidado o prácticamente abandonado en las últimas décadas, para volver a situarlo dentro del marco del mercantilismo hispano caracterizado por la permanencia del monopolio y la reserva de los mercados; así, se iban a producir cambios significativos en este sentido como los derivados del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz o, sobre todo, la publicación del *Real Proyecto* de 1720. En segundo lugar, la necesidad de una verdadera reforma de las fórmulas de recaudación tributaria con introducción, entre otras medidas, de la administración directa de las rentas reales, de la conocida figura de los Intendentes, de la menos conocida reorganización de rentas alrededor de la Tesorería General, etc. para generar mayores recursos para la Real Hacienda como recurso fundamental para financiar la recuperación de la economía española<sup>4</sup>. En tercer lugar, es el momento adecuado para que un monarca consolidado en el trono haga frente a la situación de indefinición en la que han quedado aquellos territorios que, fieles a la causa borbónica, siguen conservando una situación de privilegio difícilmente justificable frente al resto de territorios castellanos y, desde la reciente

<sup>3</sup> BETHANCOURT MASSIEU, A., *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, AEA, Madrid-Las Palmas, 1956.

<sup>4</sup> TORRES SÁNCHEZ, R., «Un solo cargo y una sola data». Reformas y funciones del Tesorero General de la Real Hacienda española en el siglo XVIII» en *IX Reunión Científica de la FEHM*, Málaga, 2006.

aplicación de los decretos de Nueva Planta, aragoneses; estamos hablando del reino de Navarra, de las Provincias Exentas y, como no, de las Islas Canarias<sup>5</sup>.

El proceso de reforma podía afectar por tanto al comercio con Indias, a la administración del Estado y a los regímenes fiscales privilegiados; en todas sus variables afectaba a las islas. ¿Podría conservar el archipiélago en este contexto su tradicional permisión comercial a Indias? La respuesta es claramente afirmativa. La Monarquía no contemplaba la posibilidad de introducir novedades de trascendencia sobre la situación heredada del tiempo de los Austrias pues su actitud se dirige más bien hacia la construcción de un orden más lógico, regulado y estable mientras se trata de mejorar el control de los territorios, su gestión administrativa y la forma de recaudar los tributos. La coyuntura no iba a traducirse por tanto en cambios extraordinarios sobre las bases contributivas preexistentes, pero sí en el establecimiento de la especialmente controvertida figura del Intendente, de los administradores de las rentas del Tabaco y Generales o de una tesorería para las islas y, por lo que afecta directamente a nuestro caso, en la publicación y puesta en práctica del *Reglamento de 1718* que viene a dar estabilidad al tradicional sistema comercial isleño frente a la provisionalidad del período que concluye con la paz de Utrecht<sup>6</sup>.

Como puede deducirse de lo antedicho, las licencias para el comercio canario-americano habían sido regularmente concedidas desde antiguo, parece ser que desde los mismos inicios de la presencia española en Santo Domingo. Debido a su renta de situación, el archipiélago había quedado estratégicamente ubicado como escala obligada en la singladura transoceánica y, en consecuencia, recibió un *status* especial en la misma, aún a costa de la ruptura del rígido monopolio sevillano. Es este un tema bien estudiado por la historiografía canaria: la autorización general para todas las islas se dio en 1508, prorrogándose posteriormente, de modo que el privilegio quedaba consolidado aunque sujeto a revisión temporal; en 1566 fue establecido, como fórmula para evitar el creciente fraude, el *Juzgado de Indias* con el fin de despachar las embarcaciones que salían de las islas o llegaban de la Península para cargar en ellas; en

Para el caso de Navarra véase SOLBES FERRI, S., «Teoría y práctica de administración y cobranza de rentas reales en Navarra (siglo XVIII)», en *Investigaciones de Historia Económica*, 2003, 73-100.

*Reglamento y Ordenanza sobre el comercio de las Islas de Canaria, Tenerife y La Palma en las Indias*, publicado el 6 de diciembre de 1718. Reproducido en GARCÍA BERNAL, M<sup>o</sup> C., «Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)», en *V CHCA*, I, 2<sup>o</sup> p., 1982, pp. 777-792. Datos para su análisis en PERAZA DE AYALA, *op. cit.* y MORALES PADRÓN, *op. cit.* Posteriormente SUÁREZ GRIMÓN, V., «Incendios en el Registro de Indias, 1730-1765», en *II CHCA*, II, Las Palmas G.C., 1977, pp. 45-91; MOLINA MARTÍNEZ, M., «En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4<sup>o</sup> del Reglamento 6-XII-1718», en *III CHCA*, II, 1978, pp. 67-83; GARCÍA BERNAL, *op. cit.* 757-772; ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, J., «Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776», en *II CHCA*, II, 1977, pp. 5-18 y TORRES SANTANA, E., *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Las Palmas de G.C., 1981, 43-56. Véase asimismo GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1986, 353-435 e *Ibidem.*, «Burocracia fiscal y sociedad 'comerciante': el visitador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755)», en *VI CHCA*, I, 1<sup>o</sup> p., 1984, pp. 423-447.

1610 la Monarquía trató de contentar simultáneamente a canarios y sevillanos adoptando la decisión de reducir, pero no abolir, el régimen que los isleños disfrutaban a su supuesta capacidad real de exportación con productos de la tierra (entre 600-1.000 tn./año) y dentro del ámbito de su destino geográfico en las Américas a los territorios más desabastecidos; en 1657 la inspección de los juzgados fue considerada ineficaz, desordenada y corrupta por lo que se decidió su sustitución por un *Juzgado Superintendente*, centralizado en Santa Cruz de Tenerife, con subdelegados en Gran Canaria y La Palma, como representante directo del Juzgado de Indias sevillano, sobre el que recae la obligación de registrar y despachar los navios de registro<sup>7</sup>. Todas estas circunstancias y condiciones seguían estando sujetas sin embargo a la incertidumbre que impone la necesidad de obtener sucesivas prórrogas.

En este sentido, la primera medida del Reglamento de 1718 fue la de reafirmar la concesión, otorgándole carácter indefinido, por razones de tipo económico (ofrecer posibilidades al desarrollo insular), jurídico (un privilegio consolidado en el tiempo) o demográfico (continuar la prestación pobladora de Canarias a Indias)<sup>8</sup>. La licencia situaba efectivamente al comercio canario fuera del control directo del Consulado monopolista sevillano pero, como justifica García Bernal, era el único modo de limitar un incontrolable fraude al que las prohibiciones más absolutas no conseguían poner freno<sup>9</sup>. Se ofrecía al menos la posibilidad de obtener recursos con los que financiar las importaciones extranjeras a aquellos que tuvieran la intención de situarse y mantenerse dentro de una estructura legal. El número ratificado de toneladas exportables ya había quedado estabilizado desde 1688 en las 1.000 tns. anuales, un volumen de carga muy apreciable en términos relativos, prueba de ello es que durante la mayor parte de los años que abarca nuestro estudio no se llegó a completar la licencia. Si resulta restrictivo, pero fácilmente justificable, el hecho de que el tráfico de salida quedara limitado a los frutos de la tierra excluyendo, como norma general, a las manufacturas textiles reservadas para el comercio monopolista peninsular, lo que se traduce en la práctica en una opción de beneficio concentrada sobre la salida de vinos y aguardientes<sup>10</sup>. No podemos llevarnos a engaño pues las posibilidades de exportación a América se concretan en textiles o caldos: los primeros, salvo las menudencias autorizadas, serían indefectiblemente extranjeros en Canarias (pues sucede prácticamente lo mismo en Cádiz) mientras que, en el segundo caso, podía defenderse la posibilidad teórica de que se tratara realmente de productos de la tierra.

La distribución del tonelaje admitido entre las tres islas de realengo del Archipiélago también se encontraba previamente determinada: 600 tn. a Tenerife, 250 para La Palma y 150

<sup>7</sup> R.C. 18/6/1657 e *Instrucciones de 10/7/1657 y 6/9/1673*. Véase PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, 80-81 y MORALES PADRÓN, *op. cit.*, 111-112.

<sup>8</sup> PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, 101.

<sup>9</sup> GARCÍA BERNAL, *op. cit.*, 756.

<sup>10</sup> Los textiles elaborados en las islas autorizados para el tráfico son aquellos que no ofrecían competencia al comercio gaditano como mantas, frazadas y otros tejidos toscos de lana; la R.C. 22/8/1755 amplió el permiso a otras menudencias similares. Por otra parte, la R.O. 6/3/1758 prohibía la introducción en las islas de vinos y aguardientes extranjeros, a menos que la necesidad lo exigiera y trayéndolo en estos casos de la Península, Mallorca o Ibiza. Véase PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, 112 y SUÁREZ GRIMÓN, *op. cit.*, 48.

para Gran Canaria (que en 1725 recibe la cesión 50 tns. de La Palma, lo que iguala a ambos territorios). El privilegio pertenece a las tres islas pero existe conocimiento pleno de que, bajo la fórmula de cesión de la carga de algunos barcos más la posibilidad o necesidad de acudir a Tenerife a completarla, la mayor parte del tráfico iba a tener como punto de partida y de destino el puerto de Santa Cruz de Tenerife; de hecho, hasta 1728, todos los navios recalaban de un modo u otro en este puerto en su partida para proceder al registro y abono de las contribuciones fiscales. El retorno de los navios no presenta dificultades pues la cuestión queda zanjada por la vía de determinar que todos los navios debían dirigirse a Santa Cruz para proceder a su registro.

En cuanto a destinos, debemos señalar que la posibilidad de desplazarse a puertos americanos escogidos en función de los intereses de los cargadores había desaparecido en 1612. La regulación borbónica de 1718 dejó en ocho el número de puertos habilitados: un primer grupo en las *Islas de Barlovento* con San Cristóbal de La Habana en la isla de Cuba, además de Santo Domingo en La Española, San Juan de Puerto Rico y Trinidad de la Guayana (licencia esta última que nunca fue utilizada); sus opciones se completaban en *Tierra Firme* con San Francisco de Campeche y en la provincia de Venezuela con el puerto de La Guaira, a 30 km. de Caracas, además de los de Cumaná al este y Maracaibo al oeste. El reparto del tonelaje admitido a comercio también se encontraba teóricamente repartido: 300 tn. para La Habana, otras tantas para Campeche, 200 para La Guaira y las 200 restantes a dividir entre los puertos menores, en lo que se interpreta como el intento de la Corona de evitar que La Habana y Campeche monopolizaran el tráfico canario como tradicionalmente había sucedido. Debemos apresurarnos a señalar que La Habana, Campeche y La Guaira reciben en estos años el 96,4 por 100 del tonelaje desplazado; la importancia económica del resto de destinos resulta muy poco significativa.

El *Reglamento* establece específicamente la prohibición de traer en los retornos grana, añil, perlas, tabaco (sólo por cuenta del rey y dentro del marco del monopolio) y metales preciosos no amonedados. En Venezuela se podría hallar el beneficio del cacao, en competencia con la Compañía Guipuzcoana de Caracas; de Cuba se podría traer azúcar y cueros; en Campeche por último se podrían adquirir sus famosos tintes además de cueros. En todos los casos, tendríamos que considerar la opción del retorno con moneda amonedada (normalmente reales y pesos de plata), ajustándose asimismo su autorización a la cantidad necesaria para pagar a la tripulación, los derechos reales y 50 pesos por tonelada de concesión (un máximo de 50.000 pesos/año). El Reglamento consolidaba los tráficos habituales aunque reducía las posibilidades tradicionales del tráfico tabaquero de Cuba, no como consecuencia de una restricción directa del permiso canario, sino por la reforma que simultáneamente se trataba de aplicar sobre la renta del Tabaco y el abastecimiento de las fábricas reales<sup>11</sup>. En todo caso autorizaba la participación insular plena en la traida de caudales de Indias y en el negocio de reexportación de coloniales hacia mereados peninsulares o europeos.

<sup>11</sup> LUXÁN MELÉNDEZ, S., «Canarias, una administración ultraperiférica de la renta del Tabaco durante el siglo XVIII», en RODRÍGUEZ GORDILLO, J.M. y GÁRATE OJANGUREN, M. (eds.), *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII*. Fundación Altadis, Madrid, 461-495.

Finalmente debemos señalar que, por supuesto, la concesión afectaba exclusivamente a naturales y vecinos de las islas que debían formar parte de la tripulación y el gobierno de los buques<sup>12</sup>. La navegación debía realizarse asimismo en buques de fabricación nacional (insular, peninsular o criolla) o, caso de no ser así, abonar los correspondientes derechos de habilitación o extranjería<sup>13</sup>. La concesión podía verse eventualmente aumentada mediante *registros supernumerarios* autorizados mediante decisión regia. Estaba prohibida la salida de las naves un mes antes y otro después de la de las flotas y galeones, pero ya sabemos que la agenda prevista en el Proyecto de 1720 se mostró imposible de aplicar, por fortuna en este caso para los registros canarios<sup>14</sup>. El régimen fiscal establecido a la salida de los buques, al retorno de los mismos y sobre la reexportación de coloniales requiere un tratamiento pormenorizado imposible de asumir en la presente comunicación, remitiéndonos en este apartado a futuras publicaciones.

En definitiva, la concesión al comercio de Canarias de los registros de la permisión para América no es absoluta, pues se encuentra limitada por condicionantes especialmente determinantes en cuanto a exportación de textiles o importación de tabacos, pero ofrece una respetable serie de posibilidades comerciales y un margen de actuación relativamente amplio dentro del ámbito del comercio indiano que podía traducirse en indiscutibles ventajas económicas para el archipiélago canario.

### 1.2. El Reglamento de 1778

El tráfico entre Canarias e Indias se asienta y desarrolla durante la mayor parte del siglo XVIII sobre la base normativa descrita sin introducción de novedades de relieve hasta el trascendental cambio determinado por la introducción del libre comercio<sup>15</sup>. Como sabemos, por el *Real Decreto e Instrucción de 8/11/1765*, se concede el comercio «libre» con las islas de Barlovento a nueve puertos de la España peninsular, excluyendo del mismo a las Islas Canarias, declarando abolidos en ellos diversos impuestos de palmeo, toneladas y otros gastos en el tráfico hacia Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. De este modo el destino preferido por los canarios, como es el del puerto de La Habana, podía verse afectado por la decisión regia pues las mercaderías transportadas por sus registros se enfrentarían en adelante a una seria competencia peninsular. El problema iba a verse agravado cuando el 5/7/1770 se extiende la misma autorización al puerto de Campeche, dos de tres, con lo

<sup>12</sup> Este apartado abre toda una serie de especulaciones en torno a la concesión de cartas de naturaleza o encabezamiento de mercancías extranjeras por testaferreros locales. La *R.C. 18/11/1737* sólo autoriza a recurrir a tripulantes no naturales en el caso de no encontrar gente suficiente en las islas.

<sup>13</sup> Aunque no vamos a tratar la cuestión, podemos adelantar que el porcentaje de bareos extranjeros utilizados en dicha permisión es muy inferior al registrado en Cádiz.

<sup>14</sup> Véase GARCÍA-BAQUERO, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el dominio gaditano*, 2 vols., EEHA, Sevilla, 1976 y WALKER, G.J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Seix Barral, Barcelona, 1979. Un reciente análisis de ambos estudios en LAMIKIZ, X., «Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII», en *Revista de Historia Económica*, XXV, 2, 2007, pp. 231-258.

<sup>15</sup> Sigue siendo obligada la referencia a MUÑOZ PÉREZ, J., «La publicación del Reglamento de comercio libre de Indias de 1778» en *Anuario de Estudios Americanos*, IV, 1947, 615-664.

que el privilegio canario quedaba reducido al tráfico con La Guaira<sup>16</sup>. Es en este instante cuando, tras múltiples gestiones, la *Real Cédula de 24/7/1772* incorporaba a los puertos canarios al ámbito de aplicación de las ventajas fiscales que regulaban el comercio con Barlovento y Campeche, aunque conservando sus particulares restricciones en cuanto a la exportación de textiles y traída de tabacos. Da inicio una coyuntura comercial completamente distinta que, el decreto de 2/2/1778 y el *Reglamento de 12/10/1778*, se encargarían de consolidar extendiendo el modelo a la provincia de Buenos Aires y habilitando definitivamente para este tráfico a varios puertos españoles entre los cuales se incluye al de Santa Cruz de Tenerife.

Aunque para conocer los efectos reales de esta disposición tengamos que aguardar hasta la conclusión de la guerra contra Inglaterra (1779-1783), lo cierto es que las posibilidades otorgadas al puerto tinerfeño habían reducido absolutamente cualquier interés que pudiera despertar el antiguo y obsoleto régimen de permisión entre sus cargadores. El tráfico alternativo con América creado en 1773 y consolidado en 1779 no se incluye en nuestro estudio porque su control se separa de la autoridad del Juzgado de Indias para recalar en la esfera de intervención de la administración de Rentas Generales o de Aduanas de las islas<sup>17</sup>. Las posibilidades reales de la permisión canaria habían quedado reducidas en realidad a algún que otro buque que quisiera navegar desde Gran Canaria o La Palma a la provincia de Venezuela para cambiar aguardiente por cacao; una última opción que justifica la continuidad de nuestra serie pese a su menor trascendencia. La licencia canaria para el comercio con Indias es historia desde entonces, lo mismo que las tradicionales funciones del Juzgado de Indias de Canarias cuya supresión se llegó incluso a solicitar<sup>18</sup>.

## 2. Cuantificación del tráfico registrado (1720-1779)

En 1719 se reinicia el movimiento de navios entre Canarias y los puertos americanos sobre las bases establecidas en el nuevo reglamento. Las contribuciones correspondientes a ese año figuran sin embargo como ingresadas en la recién creada tesorería en enero de 1720, momento en el que damos por tanto inicio al estudio de una serie que, como decimos, continúa hasta 1779<sup>19</sup>. La publicación de la serie completa de buques, de salida o entrada, maestros,

<sup>16</sup> RUMEU DE ARMAS, A., *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1047-50; MORALES PADRÓN, *op. cit.*, 219-20 o BETHENCOURT MASSIEU, *op. cit.*, 304-305 se apuntan a la interpretación tradicional que lo asocia al crecimiento económico. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, 154-55, GUIMERA PERAZA, *op. cit.*, 412-435 o MACÍAS, A.M., «Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824)», en FONTANA, J. (ed), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, BEE, 1987, pp. 249-260 discrepan afirmando que perjudicó a la economía regional al exponerla a la competencia de las economías periféricas peninsulares.

<sup>17</sup> Nuevos tipos impositivos, nuevas fórmulas recaudatorias, distinta administración y documentación que determina en definitiva otro tipo de análisis metodológico.

<sup>18</sup> MORALES PADRÓN, *op. cit.*, 63 señala que el asunto se trató en el Consejo de Indias en octubre de 1776 pero el empleo continuó ejerciéndose finalmente hasta su supresión definitiva en 1804.

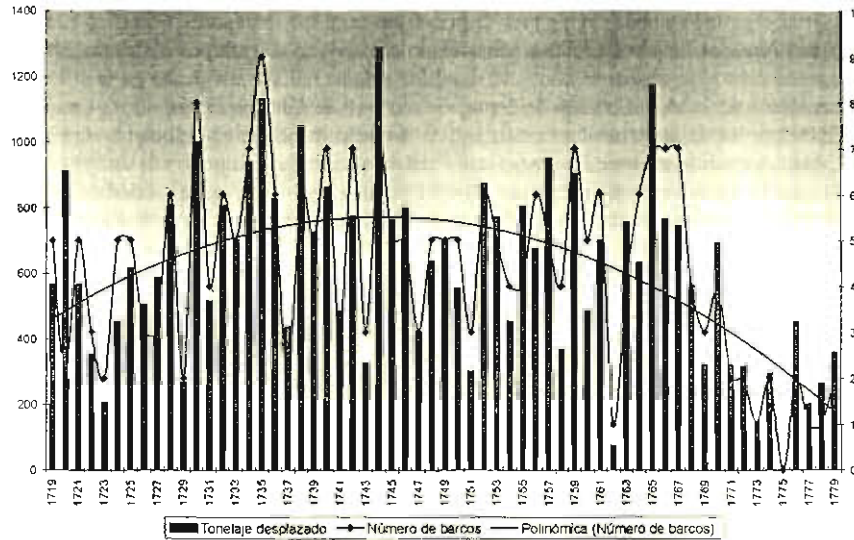
<sup>19</sup> Han sido publicadas diversas series, todas ellas parciales, que coinciden *grasso modo* con nuestros datos. Véase MORALES PADRÓN, *op. cit.*, 340-360, SUÁREZ GRIMÓN, *op. cit.*, 77; GARCÍA BERNAL, *op. cit.*, 773-776; ORTÍZ DE LA TABLA, *op. cit.*, 18; o TORRES SANTANA, *op. cit.*, 45-47.

origen, destino, carga y contribuciones fiscales es imposible en esta comunicación y tendrá que esperar a la culminación del ya mencionado proyecto de investigación.

### 2.1. Navíos de salida y tonelaje desplazado a Indias

El gráfico nº 1 permite iniciar nuestro análisis con la evolución interanual del número de buques y el tonelaje transportado de Canarias a América.

GRÁFICO 1. NÚMERO DE NAVÍOS Y TONELAJE REMITIDO A INDIAS EN LOS NAVÍOS DE LA PERMISIÓN DE CANARIAS (1719-1779)



Fuente: AGS, TMC, legs. 3720-3728.

Llama la atención el hecho de que en cuatro ocasiones (1735, 1738, 1744 y 1765) se superen las 1.000 tn., circunstancia debida a la posibilidad de que las naves se encuentren cargadas con registros autorizados para algún año *próximo pasado* o a la mencionada concesión de registros supernumerarios. También existen años de tránsito especialmente reducido que es consecuencia de coyunturas puntuales, como el huracán que asoló las islas en el año 1723, la toma de La Habana por los ingleses en 1762 o, desde 1773, la conocida circunstancia de la aplicación del libre comercio. Con todo se mantiene una pauta continuada de uso y disfrute de la permisión situada en los 4,5 barcos anuales y algo más de 600 tn/año, de la que podemos extraer una primera conclusión como es que la aplicación del Reglamento no se tradujo en resultados positivos en ningún caso. García-Bernal ha situado en 69 los viajes

CUADRO I. NAVÍOS DE PERMISIÓN QUE HICIERON VIAJE DE CANARIAS A AMÉRICA POR QUINQUENIOS (1720-1779): PUERTOS DE SALIDA Y DE DESTINO, NÚMERO DE BUQUES Y TONELADAS TRANSPORTADAS

	Nº	Pº Salida			Pº Destino			Otros
		SCT	LP	Canª	La Habª	Campª	La Guª	
1720-24	22	22	-	-	9	4	6	3
1725-29	19	18	1	-	8	3	6	2
1730-34	30	24	4	2	12	7	10	1
1735-39	28	25	2	1	10	7	6	5
1740-44	27	25	1	1	10	6	5	5
1745-49	23	16	3	4	14	4	4	1
1750-54	23	18	2	3	8	6	7	2
1755-59	26	22	2	2	10	6	6	4
1760-64	22	18	3	1	11	5	6	-
1765-59	28	22	3	3	12	9	5	2
1770-74	11	9	1	1	2	2	7	-
1775-79	6	4	-	2	-	-	6	-
Total	265	223	22	20	106	59	74	25
		84,2%	8,3%	7,5%	40,0%	22,3%	27,9%	9,4%

Ton.	SCT	Pº Salida			Pº Destino			Otros
		LP	Canaria	La Habª	Campª	La Guª		
2.485	2.485	-	-	1.094	678	603	111	
2.780	2.692	89	-	1.321	633	720	106	
3.955	3.289	467	200	1.557	891	1.475	32	
4.168	3.949	220	-	1.415	1.131	1.343	280	
3.737	3.588	118	32	1.186	1.249	1.088	215	
3.310	2.515	444	352	1.388	641	983	299	
2.951	2.225	350	377	882	685	1.332	52	
3.703	3.074	314	315	1.338	997	1.212	156	
2.649	1.984	354	311	856	553	1.241	-	
3.552	2.699	335	518	1.630	784	1.079	59	
1.757	1.335	203	219	159	286	1.312	-	
1.276	874	201	201	-	-	1.276	-	
36.320	30.705	3.092	2.524	12.824	8.526	13.662	1.308	
	84,5%	8,5%	6,9%	35,3%	23,5%	37,6%	3,6%	

Fuente: AGS, TMC, legs. 3720-3728.

canarios realizados entre 1700-09 y en 63 los documentados entre 1710-20, cifras que en ningún caso volverían a alcanzarse<sup>20</sup>. Ello pudo deberse a un mayor control administrativo del tráfico, a la supresión del provechoso comercio tabaquero o, dentro de un contexto más general, a la propia decadencia del comercio americano por la progresiva independencia económica del territorio y la saturación de los mercados debida al contrabando extranjero, al galeón de Manila o al navío de permiso británico; a todo ello que hay que unir la competencia que supuso para los canarios la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728.

El cuadro nº 1 contiene un análisis por períodos quinquenales que permite reducir un tanto la influencia de las fluctuaciones interanuales. En él observamos cómo en los años veinte partieron 41 barcos con poco más de 5.000 tns. pues son años de dificultades a causa de la introducción de la nueva administración, la falta de navíos para el tráfico comercial y los desastres naturales. En la década de 1730 las cifras alcanzan sus niveles máximos pues fueron 58 los viajes realizados con cerca de 800 tn./año para, en las tres décadas siguientes, situarnos más cerca de la media planteada con 50 barcos y 600 tn/año. Dicha estabilidad no logra aparentemente ser alterada siquiera por los conflictos bélicos internacionales localizados en los años cuarenta o primeros sesenta, la competencia de los registros sueltos gaditanos o la toma de La Habana; tampoco las posibilidades ofrecidas por los primeros decretos del libre comercio producen un efecto inmediato pues, entre 1766-70, todavía zarparon 8 buques con este último destino. El motivo que finalmente modificó la pauta del comercio canario fue la inclusión del puerto de Campeche en el libre comercio, pues impedía cualquier alternativa real a la creciente competencia hallada en el tráfico cubano. El negocio admitido con La Guaira no podía legalmente ir más allá de las 250-300 tn/año que se convierte en la cifra de resultados propia de los setenta mientras el comercio de Canarias con América se orienta hacia la libertad comercial, el puerto habilitado de Santa Cruz y los administradores de aduanas.

Los memoriales presentados en la Corte durante esta etapa para solicitar la inclusión de Canarias en el libre comercio hacen referencia al desastroso estado del comercio insular en la última década, la de los sesenta, a los ocho registros perdidos en la guerra, a que los mercados de La Habana y Campeche se encontraban abastecidos por los ingleses, a que las mercancías de retorno no aportaban ganancia alguna y a que eran excesivos los derechos y gastos soportados<sup>21</sup>. Sin negar los hechos, debemos calificarlos de exagerados por interesados, pues en cualquier caso los resultados comerciales de esa década son similares a los del resto de la centuria.

El tonelaje medio de los barcos utilizados en este tráfico es de 137 tn/buque que resulta claramente inferior a los barcos de cerca de 300 tn. que solían hacer la Carrera de Indias<sup>22</sup>; el dato no puede extrañarnos si tenemos en cuenta que la normativa limita en diversas ocasiones la capacidad de exportación según puntos de partida y destinos por debajo de las 200 tns. Existe una pequeña disfunción en este sentido en cuanto a puertos de destino pues, mientras La Habana y puertos menores se llevan respectivamente el 40 y el 9,5 por ciento de los

navíos, estos buques desplazan el 35 y el 4 por ciento del tonelaje; por el contrario, La Guaira recibe el 28 por ciento de los buques pero el 38 por ciento de la carga, convirtiéndose así en el principal destino de exportación en su conjunto. Así que la conclusión es clara: los navíos más grandes se desplazan a este último puerto mientras que los más pequeños se dirigen a La Habana y especialmente a los puertos menores. Y es que el destino preferido por los canarios hasta 1770 resulta ser, efectivamente, el puerto de La Habana pero seguido muy de cerca por el puerto de La Guaira; Campeche se establece en realidad como una tercera alternativa a este plan, con excepción del período 1736-45. Es asimismo una realidad que los buques parten mayoritariamente del puerto de Santa Cruz de Tenerife aunque, recurriendo a noticias indirectas, podemos afirmar que no todos esos barcos corresponden al registro de la permisión de dicha isla<sup>23</sup>.

## 2.2. Navíos y tonelaje de retorno

El tráfico de regreso desde las Indias al archipiélago canario ofrece una simplificación inicial en cuanto al lugar físico de la actividad comercial: todos los navíos regresan al puerto de Santa Cruz de Tenerife. El volumen de dicho tráfico de retorno no es una circunstancia independiente pues se encuentra determinada por el número de navíos que han viajado a Indias, es decir, no pueden volver más barcos de los que han ido y no pueden traer más mercancías que el tonelaje de arqueado desplazado, por lo que los altos y bajos de la serie suelen coincidir con las circunstancias reflejadas a la ida, con uno o dos años de margen.

Si atendemos al número total de barcos retornados durante este período nos encontramos con la cifra de 213, en torno a los 3,5 buques/año, pues son 42 menos de los que partieron; dicho de otro modo, de Canarias parten 4,5 barcos de media al año pero regresan 3,5. Esta circunstancia era de alguna manera previsible, pues lo mismo sucede en Cádiz (según los datos de García-Baquero son 1.793 salidas frente a 1.720 retornos), pero no en un porcentaje tan elevado. Puede ser debido a tres causas: pérdida de los navíos por causa de la guerra (como sucede en el sitio de La Habana), del corsarismo o de los temporales<sup>24</sup>; arribadas involuntarias o forzadas a otros puertos, pues recordemos que así como en el viaje de ida el archipiélago canario es base de escala obligada no sucede lo mismo en el retorno cuando los vientos y corrientes empujan a los buques hacia zonas más septentrionales; y, por último, el desvío voluntario o malicioso de los barcos de su singladura por circunstancias relacionadas en este caso con el deseo de esquivar las contribuciones fiscales u ocultar los géneros transportados, pues es en este trayecto cuando resulta especialmente interesante la posibilidad del fraude. En definitiva, una reducción superior al 20 por ciento sobre los viajes de ida que nos parece ciertamente elevada.

<sup>20</sup> Pérez-Mallaina para 1700-09 y Ortiz de la Tabla para 1710-20. Véase GARCÍA-BERNAL, *op. cit.*, 758.

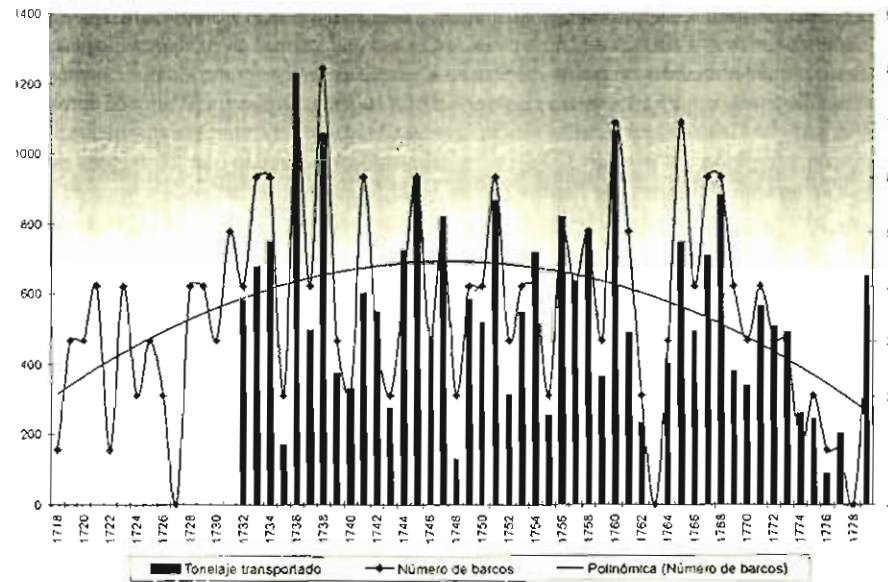
<sup>21</sup> MORALES PADRÓN, *op. cit.*, 94-96.

<sup>22</sup> GARCÍA-BAQUERO, *op. cit.*, 256.

<sup>23</sup> La trayectoria ascendente del puerto de Santa Cruz de Tenerife se hace patente desde las últimas décadas del siglo XVII y se asocia con la creciente exportación de agnardiente. Véase LÓPEZ CANTOS, A., «El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII», en *II CHCA*, II, 1977, 301-372. SUÁREZ GRIMÓN, *op. cit.*, 73 ofrece un listado de buques correspondientes a la permisión de Gran Canaria cuya salida aparece registrada en nuestra documentación desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

<sup>24</sup> LAMIKIZ, *op. cit.*, 232 indica que el volumen de capturas de buques españoles por parte británica fue de 131 barcos entre 1739-1748, 92 entre 1761-63 y 140 entre 1779-1783.

GRÁFICO 2. NÚMERO DE NAVÍOS Y TONELAJE RETORNADO DESDE INDIAS EN LOS NAVÍOS DE LA PERMISIÓN DE CANARIAS (1719-1779)



FUENTE: AGS, TMC, legs. 3720-3728.

La evolución temporal del número de barcos retornados mantiene una línea de tendencia muy definida, similar a la de ida, que se refleja perfectamente en el gráfico nº 2. Aún incluyendo como propios del año 1720 los cuatro barcos realmente retornados en 1719, en los años veinte volvieron diez buques menos de los que partieron; 40 barcos volvieron en la siguiente década frente a los 58 de partida y 37 en la siguiente frente a los 50 de partida; posteriormente las cifras tienden a igualarse para finalizar con la circunstancia de que en los setenta retornaron más buques de los que partieron, conforme se iba acercando el final de la permisión. No existe una pauta clara para identificar la evolución de la coyuntura pues, aunque la década en la que se da una mayor diferencia entre ambos guarismos es el período bélico de los cuarenta, sin embargo, durante los primeros sesenta retornaron más buques de los que partieron. En todo caso, cabe destacar que la diferencia esencial en cuanto al número de partidas y retornos se sitúa en la primera mitad de nuestra serie. La cifra más o menos habitual de 40 buques por decenio suele repartir su origen del modo siguiente: 18 navíos vienen de La Habana, 10 de Campeche, 9 de La Guaira y 1 de los puertos menores. La década de 1770 muestra perfectamente la inicial decadencia del tráfico con La Habana, seguida de Campeche, para quedar finalmente reducido al de La Guaira, que remite 11 retornos en esta etapa, los mismos que tradicionalmente venía despachando:

CUADRO 2. NAVÍOS DE PERMISIÓN QUE RETORNARON DE INDIAS A CANARIAS POR QUINQUENIOS (1720-1779): PUERTOS DE SALIDA, NÚMERO DE BUQUES Y TONELADAS TRANSPORTADAS

	Nº	Procedencia			
		La Habana	Campeche	La Guaira	Otros
1720/24	18	9	3	4	2
1725/29	13	3	6	4	-
1730/34	16	5	4	7	-
1735/39	24	11	7	4	2
1740/45	17	7	6	2	2
1744/49	20	13	3	4	-
1750/54	21	8	7	4	2
1755/59	19	9	4	5	1
1760/64	17	8	4	4	1
1765/69	27	11	9	7	-
1770/74	14	4	5	5	-
1775/79	7	-	1	6	-
	213	88	59	56	10
		41,3%	27,7%	26,3%	4,7%

Ton.	Procedencia			
	La Habana	Campeche	La Guaira	Otros
2.009,0	725,0	394,0	890,3	-
3.330,0	1.254,5	967,0	1.020,5	88,0
2.481,0	863,5	1.079,0	439,5	99,0
2.933,0	1.329,5	779,5	824,0	-
2.961,8	1.149,0	873,0	859,8	80,8
2.855,0	1.133,5	759,0	927,5	35,0
2.186,0	736,5	588,5	826,0	35,0
3.202,0	1.250,0	727,0	1.225,0	-
2.157,5	492,0	566,5	1.099,0	-
1.184,5	-	83,0	1.101,5	-
25.299,8	8.933,5	6.816,5	9.213,0	337,8
	35,3%	26,9%	36,4%	1,3%

\* Retornos del año 1719 incluidos en el período 1720/24

\*\* El tonelaje del período 1730-34 corresponde exclusivamente a los años 1732, 1733 y 1734

\*\*\* El período 1775/79 incluye un navío retornado en los primeros meses del año 1780

Fuente: AGS, TMC, legs. 3720-3728.



En cuanto al número de toneladas debemos mencionar que lamentablemente nuestra serie sólo ofrece ese dato a partir de 1732. Desde esta fecha y hasta 1779 se remiten a Canarias algo más de 25.000 tn., es decir, 520 tn./año. Con el fin de completar la serie y determinar asimismo si los buques van más cargados a la ida o al retorno podemos calcular el tonelaje medio transportado por los retornos (134,6 tn./navío) para utilizar dicha referencia con relación al número de buques que realizaron la ruta entre 1720-31. Parece muy probable, en consecuencia, que los barcos canarios trajeran durante estos años otras 5.500 tn. con lo que podemos elevar a 30.500 el volumen total transportado por los navíos en el retorno frente a las 36.320 tn. de la ida. Nos encontramos, sin embargo, con que el tonelaje retornado representa un 84 por ciento del remitido pero que vuelve el 77,7 por ciento de los navíos que partieron, lo que quiere decir que van menos cargados a la ida que a la vuelta. Así que los navíos de la permisión canaria iban prácticamente llenos en su singladura a Indias (con un tonelaje de carga algo inferior al tonelaje de arqueo) pero regresaban, los que regresan, con las bodegas atiborradas de coloniales y metales preciosos.

En cuanto a los puertos de salida hacia Canarias sucede lógicamente lo mismo que a la ida, pues La Habana y los puertos menores remiten el 41 y el 5 por ciento de los buques pero el 35 y el 1 por ciento de la carga; las cifras correspondientes a Campeche se mantienen equilibradas mientras La Guaira remite el 26 por ciento de los barcos con el 36 por ciento de la carga. Ello sitúa, de nuevo, a este último puerto en el primer lugar del ranking de importaciones pero debemos seguir considerando el matiz de que, durante la última década, su tráfico fue prácticamente exclusivo pues, de otro modo, se situaría muy cerca aunque por debajo del de La Habana.

### 3. Trascendencia del tráfico canario: comparación con los datos de García-Baquero

¿Qué representan dentro del tráfico colonial estos 478 viajes de los navíos de la permisión canaria y estas 67.000 tns. de mercancías transportadas en sus bodegas? Creemos que el mejor método para conocer esta circunstancia es el de establecer referencias cruzadas sobre los datos del profesor García-Baquero; sirva a su vez como homenaje y recuerdo. Vaya por delante que en el referido estudio, así como el de G. Walker, no se ofrece noticia alguna sobre la permisión canaria aunque sí existe un apartado dedicado a establecer los límites oficiales al monopolio gaditano en el que se nos habla de naturalizaciones, compañías de comercio y licencias. Dicha laguna resulta perfectamente consciente pues, como señala el prof. García-Baquero: *el problema [de las licencias] queda sin resolver (...) en espera de que nuevas investigaciones vengan a rellenar este hueco*<sup>25</sup>. Estimulados por tan respetable invitación ofrecemos nuestra propia interpretación de los datos en el cuadro nº 3.

<sup>25</sup> GARCÍA-BAQUERO, *op. cit.*, p. 139.

CUADRO 3. ESTUDIO COMPARATIVO SOBRE EL VOLUMEN DEL TRÁFICO CANARIO Y GADITANO (1720-1779) (1717-1778)

	Navíos		Mercancías			
	Ida	Retorno	Total	Ida	Retorno	Total
Canarias (1720-1779)	265	213	478	36.320	30.500	66.820
Cádiz (1717-1778)	1.793	1.720	3.513	523.233	522.398	1.045.631
Flotas y Galeones			396			182.205
Registros sueltos			2.443			760.689
Navíos mercantes			2.219			783.669
% Canarias / Cádiz	14,8%	12,4%	13,6%	6,9%	5,8%	6,4%
% Flotas y Galeones			120,7%			36,7%
% Registros sueltos			19,6%			8,8%
% Navíos mercantes			21,5%			8,5%
Volumen mercancías exportadas (1720-1751)						
Canarias						21.288
Cádiz						129.432
Vino						24.682
Aguardiente						22.157
Total caldos						46.839
% Canarias / Cádiz						16,4%
% Caldos exportados						45,4%

Fuente: Elaboración propia sobre la cifras de GARCÍA-BAQUERO, *op. cit.*, II, *passim* y AGS, TMC, legs. 3720-3728.

El número absoluto de navíos que utilizan la permisión de Canarias representa un 13,6 por ciento del número total de movimientos registrados en Cádiz, con el 14,8 por ciento de las salidas y el 12,4 por ciento de los retornos. Las cifras resultan significativas, incluso mayores a las esperadas, pero necesitan ser debidamente interpretadas, tomando como primera consideración el hecho de que los navíos canarios suelen ser bastante más pequeños que los utilizados en la Carrera oficial. Así el porcentaje equivalente al volumen de mercancías transportado desde la Casa de Contratación es del 6,4 por ciento (6,9 a la ida y 5,8 a la vuelta)<sup>26</sup>. Quizá lo más llamativo de estas cifras resulta el hecho de que viajan más bareos a América desde Canarias que en el conjunto de las flotas y galeones, aunque estos navíos desplacen el triple de mercancías, con una media de 460 tn./buque.

Podemos no obstante perfilar algo más estas variables pues no resulta exactamente comparable el tráfico canario, formado por registros sueltos destinados a una actividad eminente-

<sup>26</sup> No obstante, habría que tomar asimismo en consideración que las cifras de García-Baquero se refieren a tonelaje de arqueo mientras que nosotros hablamos de tonelaje útil.

mente mercantil, con la amplia variedad de formas de navegación y usos otorgados a los buques de Cádiz. En primer lugar cabe señalar que no todos los barcos registrados en dicho puerto partieron efectivamente de él pues, de los 2.299 navíos del periodo 1717-65 sólo 1.952 lo hicieron; existen otras 152 salidas (142 de la *Compañía Guipuzcoana de Caracas* y otras 9 de buques-aviso de El Ferrol, San Sebastián y Santander) y otros 195 retornos (63 de la referida compañía más 132 de arribadas forzosas o maliciosas, entre las que se encontraríamos a buen seguro a muchos de esos registros canarios que no regresan a las islas). En segundo lugar debemos separar del resto a los buques que navegan como registros sueltos (2.443 navíos con 760.689 tns.) pues los canarios solamente pertenecen a esta clase, lo que sitúa sus porcentajes en el 19,6 por ciento de los registros y el 8,8 por ciento de la carga registrada. En tercer lugar, también podemos considerar que el tráfico canario se limita exclusivamente a actividades mercantiles y no puede ser puesto en la misma categoría que azogues, avisos o buques correo, buques para el transporte de tropas, etc.; así que, los porcentajes canarios ajustados a las nuevas equivalencias (2.219 navíos con 783.000 tns.), son del 21,5 por ciento de los barcos y del 8,5 por ciento de la carga. En resumen nos estaríamos acercando a la realidad si señalamos que en los puertos canarios se produce un movimiento, perpetrado por un buque de registro dedicado a una actividad mercantil, por cada cinco movimientos registrados en Cádiz dentro de esta categoría y con estos mismos fines. Acertaríamos asimismo al destacar que el tamaño medio de dicho buque sería algo menos de la mitad del gaditano con lo que, por cada tonelada transportada desde o hacia Canarias, la Casa de Contratación movería a torno a las 11-12 toneladas.

Podemos perfilar aún más nuestro análisis considerando los géneros y mercancías exportados. Ya sabemos que el mercado indiano estaba reservado para la introducción de bienes de consumo desde la metrópoli, esto es, manufacturas textiles y productos de la tierra. Nos interesa en este caso concentrarnos en el último apartado, normalmente formado por vino, aceite y aguardiente, por considerar la posibilidad de que la carga de los navíos salidos de Canarias estuviera compuesta en su totalidad por vino y aguardiente. Adelantándonos en este caso a cierta información que analizaremos en trabajos posteriores, conviene dejar constancia de la existencia de pruebas documentales que demuestran que, a la hora de determinar las contribuciones fiscales, se trasladaba efectivamente dicha estimación sobre la carga completa del navío. Evidentemente alguna otra mercancía se desplazaba, sin olvidar el fraude y el contrabando, pero, como vemos, podemos considerar a todos los efectos que las 36.320 tn. remitidas de Canarias a América están compuestas en su totalidad por caldos.

Pues bien, los datos de García-Baquero referidos a exportaciones gaditanas, sitúan en el primer lugar del ranking a los textiles reservados a este puerto (los que no se podían exportar desde Canarias). Los productos agrícolas ocupan el segundo lugar con el 45 por ciento del total, correspondiendo a su vez el 19 por ciento a los vinos, esencialmente andaluces, y otro 17 por ciento a aguardientes, normalmente catalanes. Sus cifras de 1720-51, cotejadas con las relativas al tráfico canario, nos ofrecen la última conclusión de nuestro estudio, que es la que nos sirve para justificar su interés y trascendencia: los canarios desplazaron a América un volumen de caldos equivalente al 45 por 100 de lo exportado desde Cádiz. No estamos hablando de la porción más importante de las exportaciones coloniales, pero qué duda cabe de que se trata de un sector puntero y de que los terratenientes y cargadores andaluces conocían

este dato y renegaban de la competencia real que constituía la permisión de Canarias, basada en unas circunstancias y un régimen contributivo más favorable que el que ellos mismos soportaban.

El análisis de dicho régimen es argumento para futuras comunicaciones. Vaya por delante que, como hemos podido comprobar, el tráfico de permisión de Canarias a Indias se configuró probablemente como la principal fórmula, de carácter plenamente legal, para la limitación de la realidad del monopolio gaditano.