



EL TRAFICO COMERCIAL ENTRE CANARIAS Y AMERICA
DURANTE EL SIGLO XVII

ANGEL LÓPEZ CANTOS

El presente trabajo tiene un objetivo muy limitado, analizar el movimiento naval-comercial entre Canarias y América. Prácticamente todo lo que había que decirse sobre este tema está expuesto en una serie de obras que lo estudian, y sobre todo en las de los señores Morales Padrón y Peraza de Ayala, que creemos que son las fundamentales¹. Nuestra contribución en esta materia se circunscribe, pues, al examen de todos los elementos que determinaron el trato mercantil entre el Archipiélago y las Indias a base de los testimonios numéricos extraídos de los registros de las naves que hicieron el viaje entre las Afortunadas y los diversos puertos del continente americano, y más concretamente, si nos ceñimos a la realidad histórica, a los distintos puertos del Caribe, ya que el siglo XVII ninguno de los barcos que hicieron el viaje Canaria-América tuvo por destino otro que no estuviera enclavado en esa zona geográfica. Por lo tanto, nuestra labor sólo se ha reducido, amén de extraer las notas pertinentes del Archivo General de Indias, en cuantificar unas listas de datos que se encuentran en los registros; hacer con los elementos que hemos creído más significativos unas tablas estadísticas, y deducir de ellas una serie de informaciones que pensamos serán de alguna utilidad para la mejor comprensión del examen del comercio canario-americano, y que servirán para entender un poco más los trabajos realizados sobre este tema. Pero antes de pasar a exponer lo que anunciamos, creemos oportuno hacer, aunque sea someramente, un análisis de las fuentes.

LAS FUENTES Y EL TÍTULO

La preparación del presente trabajo tiene por fundamento casi exclusivo la utilidad de los documentos de la sección de Contratación del Archivo General de Indias, nos referimos a los registros de Canarias, aunque hay que hacer constar que los años 1.602, 1.603, 1.604 y 1.605

1. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio Canario-Americano*, Sevilla, 1955, y JOSÉ PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Sevilla, 1977.

no se encuentran en dicha sección y han sido hallados en la de Escribanía de Cámara, concretamente en el legajo 947, B². Los de Contratación que hemos consultado y que están exclusivamente dedicados a las Islas Canarias en el período que examinamos han sido: 2.840, 2.841, 2.842, 2.843, 2.844, 2.845, 2.846, 2.848, 2.849, 2.850, 2.851 y 2.866. Estos, junto con el anterior, de Escribanía de Cámara, son la base de este estudio. Todas las tablas estadísticas, que van al final como apéndices, junto con los resúmenes de las mismas que introducimos en el texto, están elaborados con dichas fuentes y a ellas nos remitimos como base científica de nuestro análisis.

Asimismo pensamos que es necesario y oportuno exponer el alcance temporal de las referidas fuentes. Por desgracia para el historiador son bastante incompletas, de los cien años del siglo xvii sólo disponemos de documentación para cuarenta, bastante menos de la mitad de la centuria. Este desconocimiento de la totalidad de las fuentes puede que tenga su origen por una doble causa, o han desaparecido, y entonces nunca tendremos la posibilidad de hacer un estudio completo del tráfico, o si existen, desconocemos en qué lugar se pueden encontrar. Ante estas circunstancias es posible objetarnos que ha sido muy pretencioso por nuestra parte titular el trabajo englobándolo en todo el siglo, ya que, como más arriba decíamos, los años de que disponemos de documentación no cubren la mitad de él. Esta fue la primera pregunta que nosotros mismos nos formulamos antes de ponernos a la obra. Pero una serie de razones nos incitaron a comenzarla y terminarla. Por un lado, creemos que siempre será más interesante conocer algo aunque sea incompleto que ignorarlo del todo. Pero lógicamente si aceptamos esto, surge inmediatamente otro interrogante nacido también del título: «... durante el siglo xvii». Todo historiador se tiene que sujetar a las fuentes de que dispone y en este caso concreto las que poseemos no se presentan en el tiempo de una manera continua, sino todo lo contrario, dejando grandes lagunas. Si hubiera continuidad lo reflejaríamos en el título. Pero los años de que tenemos documentación forman dos bloques, uno al principio de siglo, desde el año 1602 a 1627 y otro al final, 1679 a 1699, y no de una manera completa, abarcándolos todos, pues en ambos bloques, e ignorándose si es por falta de fuentes la existencia del tráfico en esos años que faltan o es que en realidad no lo hubo. También hay que hacer constar que al borde de la primera mitad del siglo disponemos de documentación para un pequeño grupo de sólo tres años, 1640, 1641 y 1642. Estas razones nos han inducido

2. Estos datos nos fueron facilitados por nuestro amigo y compañero Agustín Guimerá Rabina.

a titular nuestro trabajo como lo hemos hecho, puesto que para fijarlo en el tiempo, de una manera concreta no podíamos presentarlo de otra forma y aunque sea de una manera que pensamos es un tanto excesiva, pero creemos que es la que más se acerca a la realidad posible.

Pero el problema sobre la falta de fuentes se agudiza en extremo cuando queremos reconstruir el tráfico de América a Canarias. Para este empeño sólo disponemos de un sólo legajo en Contratación, el 2.866, conteniendo únicamente noticias comerciales de un período de tiempo pequeñísimo e insignificante, ocho años, los comprendidos entre 1680 y 1688, teniendo presente que en 1686 no nos consta que hubiese ningún barco que hiciera el viaje de Indias al Archipiélago. Por lo tanto, con respecto al capítulo de las importaciones canarias, hemos desistido de su estudio por fuerzas mayores. Tan sólo nos limitaremos a presentar en un cuadro estadístico los datos obtenidos, sin entrar, por supuesto, en ningún tipo de análisis ³.

A la vista de lo expuesto hay que reconocer que las conclusiones que podamos deducir serán un tanto relativas, ya que la verdad absoluta histórica del tráfico en el siglo XVII entre Canarias y América es de momento imposible conocerse. Nuestro examen será por lo tanto el estudio del movimiento comercial de casi los dos tercios de la centuria, la primera y la última, sin que podamos comparar los datos obtenidos de uno y de período con los años centrales, pues el espacio de tiempo, tres años, tan sólo, no lo creemos suficiente para interpolarlos con los primeros y finales del XVII. De aquí que las deducciones que más adelante formulemos no serán lo terminantes que quisiéramos y tendremos que conformarnos, con una exposición de hechos convergentes o divergentes, bastante generales y poco categórico. En una palabra, nos faltan elementos de juicio para poder trazar de una manera continua el tráfico comercial entre las Afortunadas y las Indias. No obstante, hemos pensado que con las fuentes que poseemos, y sin contorsionar los datos que obtengamos, será interesante estudiarlos, ya que su conocimiento aunque mutilados, nos ayudará a esclarecer una faceta de la historia canario-americana.

EL RÉGIMEN DE LAS ISLAS CANARIAS CON LAS INDIAS

Aunque insistimos de nuevo, que el presente trabajo es la exposición simplemente del tráfico, creemos que es oportuno trazar, aunque sólo sea en líneas muy generales, el régimen jurídico a que estaba sujeto este comercio, pues lo primero es una consecuencia de lo segundo

3. Vid. apéndices, tabla IX.

y no podríamos comprender los resultados sin tener unas mínimas ideas de las disposiciones legales que lo motivaron.

El origen comercial entre Canarias y América está en la necesidad de abastecer los territorios indianos, y la ventaja de llevarlo a cabo desde unos lugares que eran las avanzadas más próximas a los territorios recién descubiertos. Debido a esto y según se expresa en algunas cartas reales, proveer la isla de Santo Domingo, que tenía su comercio muy quebrantado por que el tráfico, que de la metrópoli se había desviado en gran parte hacia el continente, fueron las causas que el Archipiélago solicitara participar en este comercio y siendo una consecuencia de las súplicas que a este respecto hizo la Española.

No se sabe con exactitud la fecha de la primera permisión. Lo que sí es conocido por todo es que ya desde un principio ni fue otorgada de manera general a todas las islas, ni de forma permanente, sino que tuvieron que estar constantemente gestionando los isleños el privilegio, privilegio, que casi de una manera sistemática fue prorrogado, aunque en algunas ocasiones sufriera su suspensión, pero que afectó a un corto período de años ⁴.

Siguiendo a Morales Padrón podemos sintetizar el proceso jurídico-comercial canario en tres etapas con un período de formación, como introducción, cuyos límites no están muy definidos.

— Origen y Formación.

Comienza en el mismo momento del Descubrimiento. Colón es el primero en aprovisionarse en ellas. Desde este momento hasta Felipe II se van sucediendo las licencias individualmente a las distintas islas que gozan de cierta libertad comercial.

— Primera Etapa: Regulación.

El Rey Prudente «Ordena que los navíos que marchen de Canarias hacia las Indias debían hacerlo en unión de las flotas y con cargamento prefijado». Las limitaciones se reducen a un número determinado de naves por islas. El privilegio se sigue otorgando a petición individual de cada isla. Esta época dura hasta 1611 que a ruego del comercio de Cádiz, se prohíbe todo trato comercial entre Canarias y el continente americano.

— Segunda Etapa: Restricción.

Dura este período desde 1614 hasta el Reglamento de 1718, fechas que enmarca la época más negativa del comercio de Canarias con América. Las concesiones ya se dan conjuntamente para las tres islas, pero las cantidades exportables están sujetas a un número

4. JOSÉ PERAZA DE AYALA: *ibidem*, pp. 19 a 21.

determinado de toneladas por isla, sufriendo variaciones de una a otra renovación del privilegio.

— Tercera etapa: Reglamentación y liberalización.

Tiene por origen el Reglamento de 1718. A partir de este momento se van dando durante el siglo una serie de disposiciones, que como peldaño de una escalera, cada uno acerca el comercio a la libertad total⁵.

A la vista de esta clasificación, la centuria que examinamos está a caballo entre la primera y la segunda etapa ya que participa de la regulación y la restricción del comercio entre el Archipiélago y las Indias. Esta circunstancia estará presente a lo largo de todo nuestro análisis, y será constantemente puesta de manifiesto.

ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO

1. *Sistema de transportes*

El número de naves que hicieron la ruta de ida según la documentación que poseemos fue de 336, pero al haber algunas que hicieron dos o más viajes, esta cifra se eleva a 352⁶. ¿De qué manera lo efectuaron? Desde el reinado de Felipe II las embarcaciones que realizaron este tráfico tenían que efectuarlo integradas en el sistema de Flotas⁷. Esta medida se prolongará durante el primer tercio del siglo XVII, a pesar de haberse dado una real cédula en la que se les concedía que podían realizarlo sin necesidad de tener que ir incluidos en el sistema de Flotas. Las razones que se aducen para tal disposición son varias, y todas de gran peso. El tráfico canario sujeto a Flotas tenía que esperar su llegada desde la Península y en algunas ocasiones, o por temor a los enemigos o por otras causas no zarpaban, con el consiguiente perjuicio para el comercio isleño. Esto, amén de los daños que se les hacían al exportador, los armadores sufrían también las consecuencias, en particular, los que tenían anclados sus navíos en las costas escarpadas de Santa Cruz de Tenerife, con la consiguiente pérdida de naves⁸. No obstante, estas razones sabemos que ni una sola nave entre el período que va de 1602 a 1627 hizo el viaje suelta, todas estuvieron incluidas en las flotas de Tierra Firme o de Nueva España y, sin embargo, la totalidad de los navíos a partir de 1640 hasta finales de siglo, de que tenemos

5. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *ibidem*, cap. V, pp. 167 a 236.

6. Vid. apéndices, tabla I.

7. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *ibidem*, p. 183.

8. Real cédula. San Lorenzo, 18 de octubre de 1607. A. G. I., Santo Domingo, 900, libro VI, fol. 83.

noticias, lo efectuaron «suelos». Haciendo una síntesis podemos afirmar:

De 1602 a 1627, los navíos van a Indias en sistemas de Flotas.

De 1640 a 1642 y de 1679 a 1699 la totalidad lo hizo en viajes «suelos».

En ninguno de los dos períodos se dio una sola excepción en contrario⁹.

2. Los vehículos del comercio

Es un auténtico problema determinar exactamente qué tipo técnico de barco fue el utilizado en el comercio entre Canarias y las Indias. Establecer la tipología sería bien fácil con los datos que la documentación nos ofrece y el auxilio de cualquier diccionario náutico. El punto a aclarar está en la imprecisión con que las fuentes se expresan en este particular. La denominación más extendida es la de *navío*. Este título incluye al mismo tiempo una designación genérica de embarcación y un tipo específico de barco, que está provisto de tres palos, dos o tres cubiertas y velas cuadradas. Fijar cuando se refiere a una u otra es imposible de precisar. Pero esto carecería de importancia si el número de *navíos* fuera corto en la investigación que realizamos, y no es así, sino todo lo contrario. El término navío engloba a 278 embarcaciones, que representan el 77,65 por 100 del total. El siguiente cuadro nos ofrecerá una idea más exacta:

<i>Tipo</i>	<i>Número</i>	<i>%</i>
Navíos	278	77,65
Fragatas	37	10,33
Carabelas	16	4,46
Pateches	7	1,95
Filebotes	6	1,67
Jabias	5	1,39
Balandras	3	0,83
Pingües	2	0,55
Urcas	2	0,55
Gabarras	1	0,27
Saetías	1	0,27 ¹⁰

Como se podrá observar ante los datos obtenidos, el estudio técnico de los vehículos que realizaban este comercio es bastante impreciso,

9. La base documental de esta afirmación la encontramos en los legajos de Contratación y de Escribanía de Cámara del A. G. I., anteriormente citados en el texto.

10. Vid. apéndices, tabla I.

porque más de la tercera parte de ellos están encuadrados en el vocablo *navío* y no hay posibilidad alguna de precisar qué clase de embarcación se esconde detrás de esta palabra. En segunda posición sigue, pero a mucha distancia, la fragata. El resto arroja unos porcentajes muy bajos, no dignos de cualquier comentario.

3. El tonelaje

Si imprecisa es la documentación, como hemos visto al hablar de la tipología de las embarcaciones, no lo es menos en lo referente a la carga que en sus bodegas podían transportar. Pero al estudiar las disposiciones legales que determinaban la capacidad que debían tener los barcos y la realidad de los que hicieron la ruta, nos encontramos con una fuerte contradicción. Por un lado sabemos que desde 1556, y se ratifica en 1611 y 1613, las naves no podían exceder de 120 toneladas. En 1657 se establece que las mil toneladas concedidas fuesen transportadas en cinco navíos de la siguiente manera: tres de doscientas a Tenerife, uno de trescientas a La Palma y otro de cien a Gran Canaria. Se ordena taxativamente que si no se encontraba de mayor porte no podían repartirse la carga entre un número mayor de embarcaciones. En 1678 las seiscientos toneladas del privilegio se distribuirían de la siguiente forma: un barco de trescientas a Tenerife, otro de doscientas a La Palma y uno de cien a Gran Canaria. En esta disposición se autorizaba a compartir entre otras naves de menor capacidad en el caso de que no las hubieran del tonelaje que se establecía¹¹. El siguiente resumen de los navíos según su capacidad de carga nos demuestra la diferencia que existió entre lo dispuesto por las normas y la realidad:

	N.º navíos	%
Hasta 25 toneladas	35	9,77
De 26 a 50 toneladas	92	25,69
De 51 a 100 toneladas	155	43,49
De 101 a 150 toneladas	55	13,36
De 151 a 200 toneladas	15	4,18
Más de 200 toneladas	6	1,67 ¹²

A la vista de este cuadro comprobamos fácilmente que el tipo medio de embarcación era pequeño, pues de las 358 que componía el total 155 de ellas representan el 43,29 por 100 que no pasaron de 100 toneladas, sin dejar de tener presente que numéricamente les seguían en importancia naves aún más pequeñas, las comprendidas entre las 26

11. JOSÉ PEDRAZA DE AYALA: *ibidem*, p. 70.

12. Vid. apéndices, tabla II.



y las 50 toneladas, y ya a bastante distancia las enmarcadas entre 100 y 150. Pero la contradicción con respecto a la ley, que exigía barcos de mayor capacidad de carga, no está en el simple enunciado de estas cifras, porque podía suceder que ese pequeño número de embarcaciones más grandes perteneciera a aquellos años que se exigían que fueran de mayor capacidad. Esto no fue así, como decíamos más arriba, ya que a partir de 1557 hasta 1613, en que se ratifica de nuevo tal disposición, los barcos no podían pasar de 120 toneladas. No obstante, tomando como límite el referido año de ratificación, 1613, pues no tenemos noticias posteriores, y empezando en 1602, atravesaron el Atlántico rumbo a las Indias 125 embarcaciones. El siguiente resumen nos ofrecerá una idea más clara sobre el particular:

	N.º navíos	%
Hasta 25 toneladas	12	9,6
De 26 a 50 toneladas	39	31,2
De 51 a 100 toneladas	46	36,8
De 101 a 150 toneladas	15	12
De 150 a 200 toneladas	11	8,8
Más de 200 toneladas	2	1,6

Observamos que 28, representando 22,4 de ellas, no cumplían el requisito exigido. Sin embargo, en el repartimiento de 1678 de 600 toneladas se debieron hacer en tres barcos de 300, 200 y 100, respectivamente, para Tenerife, La Palma y Gran Canaria, y vemos que no fue así, ya que al año siguiente, 1680, los navíos que salieron de Canarias rumbo a América fueron cinco, de los cuales dos sobrepasaron las 200 toneladas y los otros tres no llegaron a 25. ¿Cómo los isleños soslayaron las disposiciones legales? En el primer caso, lo desconocemos. En el segundo, en la real cédula de 15 de febrero de 1678, se dice textualmente: «... que respecto de que podría suceder que no se hallasen prestos los navíos del porte que está resuelto (300, 200 y 100 toneladas) para los frutos se conduzcan en sólo tres bajeles, se permitan que en este caso puedan llevarlos con mayor número de bajeles»¹³.

4. *Las islas de procedencia*

La tabla que presentamos a continuación nos ofrece una visión bastante clara y determinante del movimiento naval de las diferentes islas que estaban autorizadas para traficar con América:

13. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Cedulario de Canarias*, Sevilla, 1970, t. II, pp. 254-255.



<i>Islas</i>	<i>N.º navíos</i>	<i>%</i>
Tenerife	223	62,29
Gran Canaria	32	8,93
La Palma	102	28,49
La Gomera	1	0,27 ¹⁴

Como podemos ver, la objetividad de los números nos muestran bien a las claras la importancia que tuvo Tenerife en el contexto total del comercio indiano en el siglo XVII. Ella sólo representa el 62,29 por 100 del tráfico total de los cuarenta años que analizamos. Le sigue en cuantía la isla de La Palma, pero a gran distancia, y ya indicando la poca trascendencia que tenía el puerto de La Luz en el decenio decimoséptimo, con el 8,93 en último caso. Como nota curiosa registramos la presencia del navío «San Antonio», que en 1641, procedente de La Gomera, hizo viaje a Cartagena de Indias y La Guaira ¹⁵.

Como es sabido, la isla de Tenerife tenía asignados varios puertos desde los cuales podía comerciar con América. Por supuesto no todos tuvieron la misma categoría. Los datos que a continuación exponemos sirven para confirmarlo:

<i>Puertos</i>	<i>N.º navíos</i>	<i>%</i>
Santa Cruz	88	39,46
Garachico	123	55,15
Icod	2	0,84
La Orotava	10	4,48 ¹⁶

Queda bien de manifiesto que Garachico fue el puerto que mayor movimiento tuvo, representando él solo más de la mitad del tráfico total de la isla, el 55,15 por 100. Le sigue en importancia Santa Cruz, y ya muy lejos, y casi sin fuerza estadística, La Orotava (Puerto de la Cruz) e Icod.

Respecto a estos dos últimos, tenemos que añadir que el primero no aparece en la documentación hasta 1680, y el segundo sólo dos barcos en los primeros años, concretamente en 1602 y 1603.

Pensamos que un complemento importante del anterior apartado es el tonelaje que de cada isla salió para América, y además podremos comparar el número de barcos y las toneladas por puertos:

15. Vid. apéndices, tabla III.
 15. A. G. I., Contratación 2.848.
 16. Ut supra, nota 13.



<i>Islas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>%</i>	
		<i>Toneladas</i>	<i>N.º navíos</i>
Tenerife	19.488,75	70,48	223
Gran Canaria	1.701	6,15	32
La Palma	6.459,25	23,63 ¹⁷	102

Si examinamos atentamente la presente tabla advertiremos que sigue siendo la isla de Tenerife la más importante también en el tonelaje. Pero además atisbamos que se da una correlación entre el número de naves y las toneladas que cada isla exportó; no obstante, se observa unos pequeños desfases entre ambos capítulos: número de navíos y carga que transportaron a Indias.

También queremos hacer constar la importancia no sólo ya en el número de naves y de toneladas que sacaron de las distintas islas, sino en la cuantía de años que comerciaron con América, sin olvidar que éstos sólo fueron cuarenta por las razones que ya hemos apuntado. Según los datos que poseemos, dan las siguientes cifras:

<i>Islas</i>	<i>Años</i>	<i>%</i>
Tenerife	36	90
Gran Canaria	17	42,50
La Palma	25	62,50 ¹⁸

Volveremos a comprobar que es Tenerife la más constante en el tráfico con América. Prácticamente durante casi todo el período que historiamos estuvo en contacto comercial con los puertos del Caribe, sin olvidar las cantidades de productos exportados que un poco más adelante expondremos, y que estas simples observaciones nos servirán como de premonición de lo que más adelante informaremos.

5. *Los puertos de destino*

Los puntos de destino de los navíos canarios en América en el siglo XVII prácticamente se limitaban a los puertos situados en el Caribe, como hemos apuntado ya, pues ninguno de los estudiados por nosotros recaló en otro que no estuviera en sus orillas. Así lo demuestra el siguiente cuadro estadístico:

17. Vid. apéndices, tabla IV.
18. Vid. apéndices, tabla II.

<i>Puertos</i>	<i>N.º navíos</i>	<i>%</i>
La Habana	137	32,61
Santiago de Cuba	9	2,14
Cartagena de Indias	23	5,47
Veracruz	53	12,61
Puerto Rico	32	7,61
San Juan de Ullúa	56	13,33
Santo Domingo	22	5,23
Campeche	37	8,80
Margarita	7	1,66
«Provincia Honduras»	3	0,71
Jamaica	7	1,66
«Islas de Barlovento»	11	2,61
«Costas Tierra Firme»	6	1,42
La Guaira	11	2,61
Maracaibo	5	1,91
Cumaná	1	0,23 ¹⁹

Antes de pasar a comentar los anteriores datos creemos que es preciso hacer tres aclaraciones. La primera es con respecto al número de barcos. Como se puede comprobar fácilmente, la cifra total de embarcaciones que arroja la anterior tabla es 420 y no corresponden a las 358 que es en realidad la cantidad completa de los navíos que hicieron la ruta Canarias-América. La explicación está en función del registro que se le asignaban a las naves. En la mayoría de los casos se le señalaba un solo puerto de destino, pero en no pocas ocasiones una misma embarcación podía llevar registro para dos o más, dándose el caso, aunque extremo e infrecuente, de concedérsele para cuatro, como el navío «N. S. Concepción», que habiendo salido de La Palma el 19 de julio de 1611 tenía registro para Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Habana y Jamaica ²⁰. Por este motivo aparentemente no coinciden ambas cantidades.

La otra aclaración es acerca del orden de aparición en el cuadro estadístico de los distintos puertos. No los presentaremos de manera caprichosa, aunque aparentemente lo parezca, pues ni están expuestos en función de la cantidad de naves por puerto ni por orden alfabético, sino en razón de su aparición cronológica en la documentación. Si La Habana, Santiago, Cartagena y Veracruz se hallan en los cuatro primeros puestos es por que son los primeros que se encuentran en la documentación que analizamos, de la misma manera que si Cumaná se en-

19. Vid. apéndices, tabla V.
20. A. G. I., Contratación 2.842.

cuenta al final es por otro tanto. El objetivo de esta determinación no es otro que la de aproximarnos a la realidad cronológica.

La última puntualización está en función de la imprecisión con que algunos datos aparecen en la documentación. Así encontramos: «Provincia de Honduras», «Islas de Barlovento» y «Costas de Tierra Firme», sin que se nos indique taxativamente a qué puertos o lugares concretos se les concedía los registros.

Volviendo a la interpretación del anterior cuadro, La Habana fue el primer cliente en el siglo xvii de las Afortunadas, sobrepasando en mucho a los demás puertos. Absorbía en casi un tercio todo el comercio del Archipiélago con Indias. Le seguía en importancia y casi al unísono Veracruz y San Juan Ullúa, pero ya muy despegados; el resto se diluye en mayor o menor escala entre los restantes puertos. Observando atentamente las anteriores series numéricas, veremos que si sumamos los barcos de Cuba (La Habana y Santiago), Puerto Rico, Santo Domingo, Jamaica e «Islas de Barlovento», arrojan una cantidad de 218 embarcaciones, representando el 51,90 del total. Esto nos está indicando la importancia que para las Canarias tuvieron las islas antillanas, ya que ellas sólo constituyeron en el tráfico más de la mitad del movimiento naval.

6. *Los productos exportados*

Durante la época que examinamos, todos los efectos que las Afortunadas enviaron a Indias y que nosotros hemos encontrado en la documentación fueron frutos naturales, elaborados o semi-elaborados en las islas, puesto que les estaba prohibido embarcar otros géneros que no fueran aquéllos²¹. Y así comprobamos que tal sucedió. No en vano este trabajo tiene por base papeles oficiales y cualquier anomalía hubiese sido fácilmente localizada y rechazada.

Los productos con que comerciaron los canarios fueron: vino, vinagre, aguardiente, brea, cordobanes, quesos, conservas (sin especificar), almendras, harina, dulce de membrillo, nueces, higos, pasas, cera, manteca, arropo, alpiste, lana, zapatos, trigo, lazos, mantas, sombreros, tafetanes y hasta en una ocasión un barril de palillos de dientes²². Sin una somera explicación de la relación anterior podría conducirnos a un grave error el pensar que todos sus componentes tendrían la misma importancia, y esto está bien lejos de la realidad. Pero lógicamente existe una escala de importancias en los productos exportados, pen-

21. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El Comercio...*, p. 151.

22. Vid. apéndices, tabla VI.

samos que dará claridad a la exposición si hacemos un estudio más detallado de los géneros más frecuentes, que son en realidad el vino, el aguardiente y el vinagre; en una palabra, los «caldos». Y a continuación expondremos la totalidad de las cantidades de los restantes frutos sin más comentarios, si exceptuamos la brea.

Para el examen de los «caldos» tomamos como base la siguiente tabla:

<i>Productos</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>	<i>Frasqueras</i>	<i>Barriles</i>
Vino	41.789	21.583	—	—
Vinagre	155,50	2.268,35	—	—
Aguardiente	4.038,35	1.417	279	131,50 ²³

Estas cifras absolutas son de por sí significativas y suficientes si nuestro propósito hubiera sido desde un principio indicar sólo el comercio global del Archipiélago, pero como se ha podido comprobar eso es únicamente una parte, puesto que hemos ido exponiendo a través de este trabajo el desglose del movimiento naval y comercial de las distintas islas. El siguiente resumen nos muestra el tráfico mercantil de los tres géneros que salieron para Indias desde las islas que tenían permiso para efectuarlo:

V I N O

<i>Islas</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>
Tenerife	28.479,50	17.504
Gran Canaria	2.285	824
La Palma	11.328,50	2.795
La Gomera	134	—

V I N A G R E

<i>Islas</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>
Tenerife	114	1.318
Gran Canaria	11,50	838
La Palma	35,25	548,50

23. Vid. apéndices, tabla VII.

AGUARDIENTE

<i>Islas</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>	<i>Frasqueras</i>	<i>Barriles</i>
Tenerife	2.950,51	989	299	41
Gran Canaria	332	567	—	30
La Palma	756,50	186	79	53
La Gomera	—	—	—	8 ²⁴

Sin duda alguna fue el vino el producto base de las exportaciones y en números absolutos aventaja en mucho al resto de los demás efectos vendidos a América. Le sigue en cuantía el aguardiente, pero con respecto a éste hay que hacer una aclaración: hasta el año 1641 no aparece en los documentos como género de exportación y cuando sucede lo hace de manera muy limitada, únicamente ocho barriles que transportó el navío «San Antonio», que salió de La Gomera²⁵. Pero es a partir de 1679 cuando la venta de aguardiente va tomando incremento, siendo a finales del siglo el efecto transportado a Indias más importante, superando al propio vino, aumentando al mismo ritmo con que la centuria terminaba y acrecentándose enormemente en el siglo XVIII²⁶. Esta afirmación tiene por base los siguientes datos de las ventas de vinos y aguardientes a partir de 1679:

<i>Productos</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>	<i>Frasqueras</i>	<i>Barriles</i>
Vino	3.783,50	—	—	—
Aguardiente	4.037,35	1.417	279	132,50 ²⁷

La simple mirada a estas notas nos muestran bien a las claras la afirmación que más arriba apuntábamos.

Lo anterior hace referencia a los géneros, mas los datos que hemos conseguido y expuesto nos muestran asimismo lo que de todos es conocido, que la isla de Tenerife fue la mayor exportadora, seguida de La Palma y Gran Canaria. Y al igual que hicimos cuando hablamos en el apartado «Los puertos de procedencia», en éste hemos desglosado también Tenerife, asignando a cada puerto de los habilitados para el comercio lo que vendieron de los tres referidos géneros anterior:

24. Vid. apéndices, tabla VIII.

25. A. G. I., Contratación 2.848.

26. Esta afirmación no es una apreciación gratuita, sino que tiene por base el examen de los primeros años del tráfico con Canarias y América que se encuentra en A. G. I. en la sección de Contratación, números 2.852, 2.854 y 2.855.

27. Ut supra, nota 23.

VINO

<i>Puertos</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>
Santa Cruz	11.197,25	4.421
Garachico	15.951	12.783
Icod	494	300
La Orotava	387	—

VINAGRE

Santa Cruz	87,25	401
Garachico	15,50	917
Icod	—	—
La Orotava	12,25	—

AGUARDIENTE

<i>Puertos</i>	<i>Pipas</i>	<i>Peruleras</i>	<i>Frasqueras</i>	<i>Barriles</i>
Santa Cruz	2.121,41	325	135	23,50
Garachico	327,75	514	—	2
Icod	—	—	—	—
La Orotava	501,35	150	164	15,50 ²⁸

Lo mismo que en el apartado anterior que hacíamos referencia, es Garachico el principal puerto del siglo XVII de Tenerife. Es indudable que así fue, si somos consecuentes con las cifras expuestas. Pero si observamos el apartado que hace referencia al aguardiente comprobaremos que Santa Cruz está muy por encima de Garachico como vendedor de este producto y si no olvidamos que es a partir del último tercio del siglo XVII cuando el aguardiente empieza su despegue, que seguirá de manera rotunda y continuada en el siglo siguiente, podemos presentar la hipótesis que el renacimiento o la preponderancia del puerto de Santa Cruz es paralelo al de la industria del aguardiente.

Después de los «caldos», que como de todos es sabido fueron los principales géneros exportados por el Archipiélago, le seguía en importancia sin ningún género de duda la brea. Los cálculos obtenidos de la comercialización de este efecto a Indias han sido:

Brea	{ 4.740 Quintales 89 Arrobas 1 Tonelada 9 Cajones (sin especificar medidas) ²⁹
-------------	--

28. Ut supra, nota 24.

29. Ut supra, nota 22.

No obstante, estas cifras no podemos tomarlas en un sentido absoluto; no se dio la exportación de este efecto durante todo el período que estudiamos, sino sólo en la primera parte, ya que después de 1679 únicamente se da en una ocasión; concretamente en 1684 se envía a América ocho cajones sin especificar cantidad medible, y esto lo hacía la fragata «El Salvador», que se había hecho a la mar desde el puerto de La Orotava³⁰. Según esto, se puede afirmar que la brea fue un fruto canario cuya salida sigue un proceso inverso al aguar-diente.

Del resto de los «frutos de la tierra», asimismo objetos del comercio canario-americano, nos limitaremos simplemente, como ya hemos anunciado, a su enumeración alfabética, indicando tan sólo las cantidades vendidas:

<i>Productos</i>	<i>Cantidades</i>
Alfajores	7,5 Quintales
Almendras	100 Libras 30,5 Fanegas 50 Quintales 12 Barriles 3,25 Pipas
Alpiste	6 Fanegas
Arrope	1,5 Pipas
Cera	2.929 Libras 71 Cajones
Conservas (sin especificar)	104 Arrobas 1 Cajón 3 Barriles
Cordobanes	1.213 Unidades
Dulce de membrillo	155 Arrobas 100 Cajas
Frutos secos	1.000 Libras 3,8 Pipas 124,5 Barriles
Harina	1 Pipa 127 Fanegas 346 Quintales 45 Cargas
Higos	144,5 Quintales 30 Sacos

30. A. G. I., Contratación 2.849.

Lana	40	Arrobas
	100	Fresadas
Lazos	30	Millares
Mantas	220	Unidades
Manteca	1	Pipa
Nueces	472	Millares
Palillos de dientes	1	Barril
Pasas	212	Quintales
	2	Barriles
Quesos	1,75	Barriles
	65	Quintales
Sombreros	150	Unidades
Tafetán	2.320,75	Varas
Trigo	571	Fanegas
	53	Cargas
Zapatos	104	Pares ³¹

ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Con esta tabla estadística cerramos el examen de lo que podríamos considerar los elementos propios del tráfico. Pero queda en el aire una pregunta de suma importancia, que aunque creemos que está dentro del contexto del tema abordado se sale en cierto modo de él y es el análisis de la estructura del poder económico: ¿quiénes ostentaban dicho poder?, ¿quiénes eran, en definitiva, los que se beneficiaban del comercio y prácticamente lo monopolizaban? Para responder a este interrogante hay que hacer constar que es totalmente imposible efectuarlo desde la Península, aunque no es menos cierto que en ella hallaremos los elementos necesarios que nos introducirán en el mundo de las finanzas del Archipiélago. Estamos haciendo alusión al A.G.I. Cuando investigamos en la sección de Contratación nos encontramos en los registros de las embarcaciones los nombres de los remitentes de los productos junto con los cargos políticos y administrativos que tenían. Con estos datos, introduciéndonos en los archivos de protocolo de las islas, podremos seguir las diferentes pistas que nos llevarán indudablemente al conocimiento de los elementos propios de la producción: edificios, haciendas, tierras, comercios, utillaje, etc..., que poseían. Comprendemos que es una tarea ardua, pero no imposible de realizar. Lo que sí es posible saber es

31. Ut supra, nota 22.

la situación administrativa o militar de los exportadores isleños, ya que junto con sus nombres, como más arriba apuntábamos, se encuentran los cargos que ostentaban. La gran mayoría estaban ligados a la administración, a las armas, sin que faltara los que lo estaban a la Iglesia. La exposición de una simple muestra estadística confirma lo que apuntamos. Para su realización hemos tomado los registros de un año y no de una manera caprichosa, cogimos del primer bloque en el que hemos encontrado la documentación, de 1602 a 1627; no quisimos que fuera ni del principio ni del final; asimismo, en nuestra elección no pretendíamos tomar ni un año que tubiera gran cantidad de naves de registro ni que fueran muy escasas. Intentamos hallar el término medio. Según estas premisas, nada mejor que obtener el número índice del período anteriormente citado. Este número es el 11,4, y que comprende lógicamente al año 1610, en el que los productos canarios enviados a América fueron en once naves.

Entre los exportadores del citado año, de un total de ochenta y nueve, hubo quince que eran regidores, a pesar de estar terminantemente prohibido que comerciaron con Indias³², y nueve que disfrutaban del grado de capitán. También hay que hacer patente que siete del total de los exportadores eran tripulantes de los distintos barcos. Además es necesario precisar que treinta y cinco de ellos no han podido ser encontrados ni su nombre ni su situación administrativa o militar por el mal estado de conservación de las fuentes. Esto hace que únicamente de veintitrés sepamos que no tenían ningún cargo. En lo que toca al elemento comparativo, hemos seleccionado el vino por ser el producto más representativo de las exportaciones canarias en esa época. A la vista de estos datos, presentamos la siguiente tabla, que refleja mejor que cualquier explicación la realidad social de los exportadores a América:

<i>N.º exportadores</i>	<i>Origen social</i>	<i>Pipas vino</i>	<i>%</i>
24	Regidores y capitanes	629,25	50,61
7	Tripulantes navíos	143	11,49
23	Sin cargos	88,25	7,09
35	Desconocidos	384	30,88 ³³

Con el inconveniente de los treinta y cinco desconocidos, por las razones antes alegadas, comprobamos que aquellos exportadores que

32. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El Comercio...*, p. 151.

33. A. G. I., Contratación 2.842.

tenían un cargo administrativo o militar, aun siendo en número casi iguales a los que eran simples ciudadanos, la diferencia en cantidades exportadas es bien considerable. La conclusión salta a la vista: el envío de efectos desde Canarias a América estaban íntimamente ligados a algunos isleños que poseían tales puestos.

Y si a los anteriores añadimos los siete tripulantes, observamos que representan el 62,10 por 100 de la totalidad de los frutos exportados en 1610. La hipótesis que exponemos es bien patente: el comercio canario estaba en su mayor parte en manos de unos pocos, que a su vez eran representantes de la administración o del ejército. Insistimos presentarla como a una hipótesis, ya que está deducida de un solo año. Esperamos en un próximo inmediato demostrarla mediante un trabajo sobre el origen socio-económico de los exportadores canarios a Indias.

INTERVENCIONES:

Leopoldo de la Rosa.

TEXTO DE SU INTERVENCIÓN:

Estima que a efectos de posición económico-social y jurídica no debe unirse «regidores» con «oficiales». Estos últimos lo eran de las Milicias insulares y aunque, como cargos gratuitos y honoríficos, solían recaer en personas de buena posición económico-social, no era absolutamente preciso y los hubo, especialmente en pueblos no importantes de las islas, de posición modesta.

APENDICES
 T A B L A I
 RELACION NOMINAL DE LOS NAVIOS MERCANTES UTILIZADOS EN EL COMERCIO
 DE CANARIAS CON AMERICA

(1600-1700)

<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
1. La Amistad de N. S. Rosario y Sto. Domingo.	Gaspar Fernández Ferrera	(P. M. C.)		Navío	—	60
2. Sta. Ana.	Antón Salgado	(M.)		Navío	—	35
3. Sta. Ana.	Simón de Herrera	(P.)		Navío	Española	—
	Francisco Pérez	(M.)				
4. Sta. Ana.	Ambrosio Arias Aguilar	(M.)		Navío	Española	—
5. Sta. Ana.	Simón Herrera y Matco de Palacio	(P.)		Navío	—	90
	Mateo de Palacio	(M. C.)				
6. Sta. Ana María.	Juan López Matamoros	(M. C.)		Navío	Española	100
7. Sta. Ana María.	Martín Sancho	(P. M. C.)		Navío	—	61
8. S. Andrés.	Juan de Fuentes	(M.)		Navío	—	40
9. S. Andrés.	Gabriel Martínez	(M.)		Carabela	—	40
	Bias de Bettancour	(C.)				
10. S. Andrés.	Martín de Lindo	(P. M. C.)		Navío	Española	40
11. S. Andrés y S. Buenaventura.	Jerónimo Núñez	(P. M.)		Navío	Española	150
	Mateo Sánchez	(C.)				
12. N. S. Angeles.	Luis Lorenzo	(P.)		Navío	Española	90
13. S. Antonio.	Pedro López	(M.)		Navío	Española	—
	Julián Moreno	(C.)				
14. S. Antonio.	Diego Fernández	(M.)		Navío	—	40
15. S. Antonio.	Francisco Riquel	(P. M.)		Navío	Española	60



Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
16. S. Antonio.	Sebastián de Aguilar (M.)			Fragata	Española	35
17. S. Antonio.	Francisco Rodríguez (P. M. C.)			Navío	Española	104
18. S. Antonio.	Salvador Rodríguez (M.)			Navío	—	50
19. S. Antonio ¹ .	Diego Martínez (C.)			Navío	Española	117
20. S. Antonio.	Adán González (P. M. C.)			Pateche	Española	30
21. S. Antonio.	Gómez Arias (M.)			Navío	Española	115
	Gaspar Riquel (P. C.)					
	Juan Piñero (M.)					
22. S. Antonio.	Juan Ramos Franco (M. C.)			Navío	—	110
23. S. Antonio.	Juan Bautista Hierro (M.)			Navío	—	105
24. S. Antonio.	Pedro Gómez Flores (C.)			Navío	Española	—
	Felipe de Ubillos (M.)					
	Bernardo Lorenzo (C.)					
25. S. Antonio.	Juan Esteban Franco (M.)			Navío	—	100
	Juan Yáñez Ordóñez (C.)					
26. S. Antonio ² .	Alvaro Gil Muñoz (P. M.)			Navío	—	—
27. N. S. Aránzazu.	Juan de Inurrigarro (M.)			Navío	—	30
28. N. S. Aránzazu.	Juan Vendabal de Aguilar (C.)			Jabia	—	30
29. N. S. Aránzazu.	Antonio Hernández (M. C.)			Navío	Española	50
30. N. S. Asunción ³ .	Sancho Comello (P. M.)			Navío	Española	90
	Juan Franco del Río (M.)					
	José Perea de Sosa (C.)					
31. N. S. Ayuda.	Salvador Alvarez (M.)			Navío	—	50
32. N. S. Ayuda.	Juan Fiesco Juárez (C.)			Navío	—	65
	Salvador Rodríguez (M.)					
	Cristóbal García (C.)					

1. Esta nave hizo dos viajes, en 1616 y 1618.

2. Hizo dos viajes, en 1641 y 1642.

3. Realizó tres viajes, en 1616, 1618 y 1620.

<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
33. El Ave María, alias La Chata ⁴ .	Bernardo Nieto Manzano (P. C.)			Navío	—	78
34. Sta. Bárbara.	Gaspar Díaz Ruiz (M.)			Navío	—	100
35. S. Bartolomé.	Miguel Sánchez (M.)			Navío	—	100
36. S. Bartolomé.	Juan de Almeida (C.)			Navío	—	100
37. N. S. Begoña.	Baltasar G. Manos de Oro (M.)			Navío	—	100
38. N. S. Begoña.	Francisco Corbalán (C.)			Navío	Española	50
39. N. S. Belén.	Bartolomé de las Casas (M.)			Navío	Española	50
40. S. Blas.	Juan Yáñez Ordóñez (C.)			Navío	—	20
41. N. S. Bonanza.	Pedro Moncanal (M.)			Navío	Española	50
42. El Buen Jesús.	Marcos Samado (M. C.)			Navío	—	50
43. El Buen Jesús.	Andrés de Armas (P.)			Navío	—	65
44. El Buen Jesús.	Pedro de Cabrejas (M.)			Navío	—	80
45. El Buen Jesús.	Diego de Vargas (P. C.)			Navío	Española	40
46. N. S. Buen Viaje.	Juan Benítez (M.)			Carabela	—	100
47. N. S. Buen Viaje.	Juan Fernández (M.)			Navío	—	60
48. N. S. Buen Viaje.	Alfonso de S. Juan (C.)			Navío	Española	55
	Luis Melián (P. M.)			Navío	—	50
	Alfonso de S. Juan (C.)			Navío	—	65
	Francisco Díaz Pimentia (P. C.)			Navío	—	80
	Juan Fernández Guzmán (M.)			Fragata	—	40
	Damián Rodríguez (M.)			Navío	—	100
	Mateo de Ferreira (M.)			Navío	—	60
	Erasmo Florido (C.)			Carabela	—	100
	Miguel Román (M.)			Navío	—	60
	Francisco Pérez (M.)			Navío	—	60
	Pedro Lorenzo de Andrada (C.)			Navío	—	60
	Alonso Camacho (M.)			Navío	—	60
	Alonso Rodríguez (C.)			Navío	Española	55

4. Hizo tres viajes, en 1696, 1697 y 1699.

Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
49. N. S. Buen Viaje.	Francisco Ortiz Navarro (M.)			Navío	—	—
50. S. Buenaventura.	Pedro García (C.)			Fragata	—	25
51. S. Buenaventura.	Cristóbal Moreno (P. M.)			Carabela	—	60
52. S. Buenaventura.	Juan Tello (C.)			Navío	—	118
53. S. Buenaventura.	Cristóbal García Armas (P.)			Filebote	Española	90
54. N. S. Candelaria.	Cristóbal García (M.)			Navío	—	200
55. N. S. Candelaria.	Francisco Muñiz (C.)			Navío	—	50
56. N. S. Candelaria.	Juan Castrán (P. C.)			Navío	—	50
57. N. S. Candelaria.	Sebastián García (M.)			Navío	—	60
58. N. S. Candelaria.	Sebastián Rendón (P. M. C.)			Navío	Criolla	80
59. N. S. Candelaria.	Gaspar Díaz (M.)			Navío	—	75
60. N. S. Candelaria.	Juan Yáñez de Espinosa (C.)			Navío	Española	22
61. N. S. Candelaria.	Juan Riquel (P. M.)			Navío	—	65
62. N. S. Candelaria.	Juan González (M.)			Navío	Española	—
63. N. S. Candelaria.	Juan Quintero (M.)			Navío	Española	90
64. N. S. Candelaria.	Diego Arias (M.)			Fragata	Española	30
65. N. S. Candelaria.	Vicente Pérez (M.)			Navío	—	100
	Baltasar Fernández (P. C.)					
	Bernardo Fernández (M.)					
	Diego Arias (M.)					
	Diego Pérez (C.)					
	Agustín Rengifo (P. C.)					
	Martín de Pedrosa (M.)					
	Francisco Estévez (M.)					
	Salvador Alvarez (C.)					
	Baltasar Rodríguez (M. C.)					
	Francisco Beato (M.)					
	Felipe Romero (C.)					

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
66.	N. S. Candelaria.		Pablo de Pedrosa (P. C.)		Navío	Española	110
			Miguel Luis (M.)				
67.	N. S. Candelaria.		Vicente Pérez (M.)		Navío	—	75
68.	N. S. Candelaria.		Manuel de Melo (M.)		Fragata	—	20
69.	N. S. Candelaria.		Francisco Bermúdez (M.)		Fragata	—	—
70.	N. S. Candelaria.		Nicolás Méndez (M.)		Navío	—	118
			Alvaro de Mesa (C.)				
71.	N. S. Candelaria.		Juan Bautista (M.)		Navío	Española	—
			Francisco de Angulo (C.)				
72.	N. S. Candelaria.		Gonzalo de Quintana (P. C.)		Fragata	Española	20
			Mateo Martínez (M.)				
73.	N. S. Candelaria y S. Cayetano.		Tomás Moroto y Juan Rico (P. C.)		Pingüe	—	105
			J. Miguel de Trocha (M.)				
74.	N. S. Candelaria y S. Juan.		Pedro Juan Formes (P. C.)		Navío	—	—
75.	N. S. Candelaria, S. José y S. Juan.		Francisco Pérez (P. M. C.)		Navío	—	100
76.	N. S. Candelaria y el Rosario.		Lorenzo Ruiz Ceballos (M. C.)		Navío	Española	105
77.	Sta. Catalina.		Pedro González (P. M.)		Navío	—	—
78.	Sta. Catalina.		Pedro Díaz Pimenta (M.)		Navío	Española	50
79.	Sta. Catalina.		Bartolomé Pinto (P. C.)		Navío	—	35
			Antonio Hernández (M.)				
80.	Sta. Catalina.		Gaspár Pérez (M.)		Navío	—	55
81.	Sta. Catalina.		Gonzalo de Acosta (M.)		Carabela	—	20
82.	Sta. Catalina.		Sancho de Cocullo (M.)		Navío	—	35
			Juan de Guiola (C.)				
83.	Sta. Catalina.		Francisco Bermúdez (M.)		Carabela	—	60
84.	Sta. Catalina.		Diego Hidalgo (M.)		Navío	Española	116
			Francisco de Lara (C.)				
85.	Sta. Catalina.		Pedro Díaz Laso (M.)		Navío	Española	115
			Martín Pedrosa (C.)				

	<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
86.	Sta. Catalina.	Antonio López (P.) Francisco Díaz (M.) Cristóbal García Armas (C.)			Navío	—	118
87.	N. S. Caridad.	Gonzalo Benítez (P. C.) Francisco de Lugo (M.) Miguel Rodríguez (M.)			Fragata	—	25
88.	N. S. Concepción.	Julián de Estrada (P. C.) Francisco Lorenzo (M.)			Navío	—	60
89.	N. S. Concepción.	Jorge Rodríguez (M.) Marcos de Vallejo (C.) Juan de Orihuela (M.)			Navío	Española	60
90.	N. S. Concepción.	Antonio de Valenzuela (C.) Pedro Henríquez (P. M.) Jerónimo de Agüero (M.) Alvaro Bernardo (C.)			Navío	—	130
91.	N. S. Concepción.	Diego González Borje (P. C.) Sebastián Rodríguez (M.) Martín del Llano (M.)			Navío	—	20
92.	N. S. Concepción.	Alvaro Saavedra (P.) Juan de Atalaya (M.) Martín de Trigo (M. C.)			Filebote	—	40
93.	N. S. Concepción.	Francisco Mando (P.) Juan L. Ceballos (M.) Diego González (M.) Francisco de Silva (C.)			Pateche	Española	26
94.	N. S. Concepción.	Juan Esteban (M.) Gaspar Pérez (P. M. C.) Domingo González (P.) Diego Díaz Ferrera (M. C.)			Navío	Española	120
95.	N. S. Concepción.				Navío	—	20
96.	N. S. Concepción.				Navío	—	30
97.	N. S. Concepción.				Navío	Española	74
98.	N. S. Concepción.				Navío	—	50
99.	N. S. Concepción.				Navío	Española	60
100.	N. S. Concepción.				Navío	Española	—
101.	N. S. Concepción.				Navío	—	60
102.	N. S. Concepción.				Navío	—	70

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
103.	N. S. Concepción y S. Antonio.	Pedro de las Muecas (M.)			Navío	—	—
104.	N. S. Concepción y S. Jorge.	Antonio Ascanio (P. M. C.)			Fragata	—	15
105.	N. S. Concepción y el Rosario.	Gaspar Díaz Ferrera (P. M. C.)			Navío	—	80
106.	N. S. Consolación.	Pedro de Vargas (P. M.)			Navío	Española	—
107.	N. S. Consolación ⁵ .	Juan Díaz (C.)			Navío	Española	113
108.	N. S. Consolación.	Sebastián Rodríguez (M.)			Navío	Española	90
109.	N. S. Consolación.	Gaspar Díaz Ferrera (P. C.)			Navío	Española	90
110.	Sto. Cristo.	Juan Ramallo (M.)			Navío	Española	90
111.	Sto. Cristo del Buen Viaje y N. S. Rosario.	Pedro Hernández (M.)			Pateche	Española	—
112.	Sto. Cristo y N. S. Candelaria.	Bartolomé González (C.)			Fragata	—	50
113.	Sto. Cristo y N. S. Consolación.	José de Carranza (M. C.)			Fragata	—	30
114.	Sto. Cristo, N. S. Encarnación, San Antonio y S. Cayetano.	Luis de Armas Valerón (M.)			Fragata	—	30
115.	Sto. Cristo de la Laguna, N. S. Candelaria y S. Juan Evangelista.	Francisco Díaz Padilla (P. C.)			Fragata	—	20
116.	Sto. Cristo de Maracaibo, N. S. Rosario y las Animas ⁶ .	Luis de Armas Valerón (M.)			Fragata	Española	30
117.	Sto. Cristo de Planto y N. S. Rosario.	Gonzalo de Quintana (P. M. C.)			Navío	—	105
118.	S. Cristóbal.	Bartolomé Doble (P.)			Fragata	—	30
		Luis de Niebla (M. C.)			Navío	—	19
		Andrés Azocas (P. C.)			Fragata	—	—
		Juan Durán (M.)			Fragata	—	—
		Juan de Morales (M. C.)			Fragata	—	—
		Diego Pérez (P. M. C.)			Navío	—	—
		Diego de Aramburu (M.)			Navío	—	—
		Lorenzo García (C.)			Navío	—	—

5. Llevó a cabo dos viajes, en 1615 y 1616.

6. Hizo dos viajes, en 1697 y 1699.

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
119.	N. S. Cruz.	Hernando de Santander (P. C.)			Navío	Española	120
120.	Sta. Cruz.	Marcos de la Bárcena (M.)			Navío	—	20
121.	Sta. Cruz, N. S. Candelaria y las Animas.	Pedro Pérez Manso (M.)			Urca	—	70
122.	S. Diego.	Lorenzo de Valcárcel (C.)			Navío	—	—
123.	S. Diego.	José Pablo Vélez (M.)			Navío	—	80
		Francisco Beato (M.)			Navío	—	—
		Jacinto González (M.)			Navío	—	—
		Tomé de Brito (C.)			Navío	—	150
124.	N. S. Dolores.	Melchor Hernández (M.)			Navío	—	100
125.	N. S. Dolores.	Diego García Corbalán (M.)			Navío	—	—
		Sebastián de Vallejo (C.)			Navío	—	—
126.	N. S. Dolores y N. S. Consolación.	García de las Muecas (P.)			Fragata	—	80
		Salvador Rodríguez (M.)			Fragata	—	—
127.	N. S. Encarnación.	Pedro Fernández (P. M.)			Fragata	Española	—
		Juan Díaz de la Concha (C.)			Carabela	—	70
128.	N. S. Encarnación.	Juan de Vendaval (M.)			Navío	—	40
129.	N. S. Encarnación.	Agustín Renjife (M.)			Navío	—	22
130.	N. S. Encarnación.	Vicente Pérez (M.)			Carabela	—	40
131.	N. S. Encarnación.	Juan González (M. C.)			Carabela	—	50
132.	N. S. Encarnación.	Gaspar Riqués (P.)			Carabela	—	—
		Miguel L. Martínez (M.)			—	—	—
		Bernabé Franco (C.)			—	—	—
133.	N. S. Encina.	Hernando Franquis (P. M. C.)			Navío	—	—
134.	N. S. Esperanza.	Hernando de Santander (M.)			Navío	—	100
		Hernando de Escalante (C.)			Navío	—	60
135.	N. S. Esperanza.	Antonio Hernández (M.)			Navío	—	—
		Lucas M. de Alsola (C.)			Filebote	—	250
136.	N. S. Esperanza.	María Magdalena Henríquez (P.)			Filebote	—	—
		Esteban de Arce (M.)			—	—	—

	<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Tipo</i>
137.	N. S. Esperanza.	Martín de Beristáyn (M.)			Navío	—	179
138.	N. S. Esperanza.	Pedro L. de Andrade (M.)			Navío	—	115
139.	Espíritu Santo.	Diego de Villalpando (C.)			Navío	—	50
140.	Espíritu Santo.	Gaspar Martín (M.)			Navío	—	40
141.	Espíritu Santo.	Mateo de Ochate (C.)			Navío	—	40
142.	Espíritu Santo.	Francisco de Lugo (M.)			Navío	—	—
143.	Espíritu Santo.	Francisco Valle (C.)			Fragata	—	40
144.	S. Euxímio.	Miguel Rodríguez (M.)			Navío	—	—
145.	S. Fernando.	García de las Muecas (C.)			Navío	—	—
146.	Sta. Fortunata y Sta. Teresa de Jesús.	Juan Alvarez (M.)			Navío	Española	70
147.	S. Francisco.	Pedro de Santainés (M.)			Navío	—	—
148.	S. Francisco.	Diego del Barco (C.)			Navío	—	—
149.	S. Francisco.	Manuel Pérez (M.)			Navío	—	—
150.	S. Francisco.	Juan del Hoyo (C.)			Navío	—	—
151.	S. Francisco.	Luis de Acosta (M.)			Navío	Portuguesa	43,5
152.	S. Francisco.	Miguel Machado (P.)			Fragata	—	40
153.	S. Francisco.	Gabriel Hernández (M. C.)			Navío	—	20
154.	S. Francisco.	Alonso Martín (P. M. C.)			Navío	—	40
155.	S. Francisco.	Francisco de Paula (M.)			Navío	—	—
156.	S. Francisco.	Juan de Aranaga (M.)			Navío	—	—
157.	S. Francisco.	Diego de Herrera (M.)			Navío	—	—
158.	S. Francisco.	Antonio de Guevara (C.)			Navío	Española	45
159.	S. Francisco.	Gaspar Díaz Ferrera (M.)			Navío	—	—
160.	S. Francisco.	Blas Frenel (C.)			Fragata	—	35
161.	S. Francisco.	Gaspar Gutiérrez (M.)			Navío	—	—
162.	S. Francisco.	Andrés de Montalvo (C.)			Navío	—	60
163.	S. Francisco.	Gaspar de los Reyes (M.)			Navío	—	—
164.	S. Francisco.	Pedro Gutiérrez de Avila (C.)			Navío	—	—
165.	S. Francisco.	Baltasar Hernández (M.)			Navío	—	—

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
155.	S. Francisco.	Marcos Mateos (P.) Marín Hernández (M.) Melchor Martín (C.)			Pateche	Española	40
156.	S. Francisco.	Felipe Romero (P. C.) Pedro Brandón (M.)			Pateche	Española	55
157.	S. Francisco.	Mateo González (P. M.) Francisco Bermúdez (C.)			Catabela	—	45
158.	S. Francisco.	Fernando de la Peña (P.) Manuel Díaz Gamero (M.) Francisco Reje (C.)			Navío	—	80
159.	S. Francisco.	Lorenzo Monteseoca (P.) Miguel González (M.)			Navío	—	117
160.	S. Francisco.	Felipe Hernández (P.) Juan Maldonado (M.)			Navío	Española	—
161.	S. Francisco.	Diego Alonso Vaca (C.) Felipe Hernández (P.) Francisco Guzmán (M.) Pedro González (C.)			Navío	Española	—
162.	S. Francisco y S. Buenaventura.	Sebastián Rendón (P. M. C.)			Filebote	Española	90
163.	S. Francisco de Paula.	Simón de Herrera (P.) Sebastián de Aranguren (M.) Alonso García (M.) Lope Hernández (C.) Vicente Pérez (M.)			Balandra	—	35
164.	S. Francisco y el Rosario.	Bernardo de Betancour (M.) Nicolás de Castro (C.) José de Torres (M.) Luis de Quintana (C.)			Navío	Española	118
165.	N. S. Gracia.				Navío	—	50
166.	N. S. Gracia.				Navío	Española	20
167.	N. S. Gracia.				Catabela	—	—

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
168.	La Gracia de Dios.	Alonso Benítez (M.)			Navío	Española	60
169.	N. S. Guadalupe y las Animas.	Miguel Romano (C.)			Navío	—	100
170.	N. S. Guadalupe y S. Juan Bautista ⁷ .	Pedro Hernández (C.) Lorenzo Rodríguez (P.) Alonso de Gamboa (M.) Pedro Rodríguez (C.)			Navío	—	115
171.	N. S. Guía.	Pedro Pineda (M.) Juan de Santana (C.)			Navío	Española	80
172.	N. S. Guía.	Constantino Pérez (P. M. C.)			Navío	Española	—
173.	N. S. Guía, S. Antonio, S. Francisco y S. Rita.	Antonio Sotomayor (P.) Francisco Mustiler (M. C.)			Fragata	Española	25
174.	N. S. Guía y S. Benito.	Andrés de la Concepción (M.)			Navío	—	13
175.	N. S. Guía y N. S. Remedios, alias El Clavel.	Bartolomé de Vargas (M. C.) Alonso de Hollos (P.)			Navío	—	175
176.	N. S. Guía y los Remedios.	José Francisco Prieto (P.) Bernardino de Lemos (M.)			Navío	Española	135
177.	N. S. Hiniesta.	Juan de Silva (M.)			Navío	—	60
178.	Jesús, María y José.	Juan de Olachea (C.) Juan Vázquez (P.)			Navío	—	—
179.	Jesús, María y José ⁸ .	Vidal de la Rosa (M. C.) Tomás de Castro (P.) Miguel Díaz (M.)			Navío	Española	280
180.	Jesús, María y José.	Pedro T. Baulén (C.)			Fragata	—	17
181.	S. José.	Lucas Guillén (P. M. C.) Carlos Zaldúa (P. M. C.)			Navío	—	90

7. Realizó tres viajes, en 1693, 1694 y 1696.

8. Efectuó dos viajes, en 1679 y 1682.

	<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
182.	S. José.		Juan Fernández (P. M. C.)		Balandra	Española	20
183.	S. José, N. S. Encarnación, S. Antonio y S. Cayetano.		Nicolás de Ponte (P.) Luis de Niebla (M.) José Hernández (C.) Gregorio Dávila (P. M. C.)		Fragata	Española	32
184.	S. José, S. Francisco Javier y San Guillermo.				Fragata	—	15
185.	S. Juan.		Juan de Alzola (P.) Mateo Martín (M.)		Navío	—	40
186.	S. Juan.		Mateo de Oñate (C.)		Urca	Española	60
187.	S. Juan.		Gaspar Pardías (M.)		Navío	Española	40
188.	S. Juan.		Luis de Solórzano (M.) Juan Bautista (M.) Juan Fernández (C.)		Navío	—	—
189.	S. Juan.		Francisco Sánchez (M.)		Navío	Española	50
190.	S. Juan.		Baltasar Díaz (C.) Bartolomé Pinto (P.)		Navío	—	70
191.	S. Juan.		Cristóbal García (M.)		Navío	Española	110
192.	S. Juan.		Juan Fernández (M.) Pedro Doble (P. C.) Lucas Correas (M.)		Navío	—	71
193.	S. Juan.		Marcos de Samano (P. C.)		Navío	—	—
194.	S. Juan.		Martín de Casal (M.) Juan de Alvechar (P. C.) Lorenzo Ruiz (M.)		Navío	—	70
195.	S. Juan.		Hernán Rodríguez (P. M. C.)		Navío	—	—
196.	Sta. Juana.		Sancho de Cucullo (P. C.) Juan de Aranguren (M.)		Navío	—	—

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
197.	S. Juan Bautista.	Juan Bernal (M.)			Navío	Española	250
198.	S. Juan Bautista.	Francisco Bernal (C.)			Navío	Española	50
199.	S. Juan Bautista.	Gonzalo Báez (M.)			Navío	Española	160
200.	S. Juan Bautista.	Pedro de Gainza (M. C.)			Navío	Española	55
201.	S. Juan Bautista.	Aparicio Melchor (M. C.)			Navío	—	—
202.	S. Juan Bautista.	José Fe de Acosta (P. M. C.)			Navío	—	50
		Juan Ibáñez (M.)					
		Bernabé de Fuentes (C.)					
203.	S. Juan Bautista.	Juan Caraballo (M.)			Navío	Española	80
204.	S. Juan Bautista.	Manuel de Lugo (M.)			Navío	—	80
		Luis Reje Corbalán (C.)					
205.	S. Juan Bautista.	Juan de Guisfer (P. C.)			Carabela	—	—
		Marcos Pérez (M.)					
206.	S. Juan Bautista.	Hernando Rodríguez (M.)			Navío	—	100
207.	S. Juan Bautista y las Animas.	Francisco Reinaldo (M.)			Navío	—	32
208.	S. Juan Bautista y N. S. Candelaria.	Francisco Hernández (P. M. C.)			Navío	—	—
209.	S. Juan Bautista y el Rosario.	Pedro Pérez Manzo (M.)			Jabia	—	30
		Hernando Perea (C.)					
210.	S. Juan de la Veracruz.	Martín de Licndo (P. M.)			Jabia	—	40
		Melchor de Aranguren (C.)					
211.	S. Justo.	Diego Díaz Ferrera (M. C.)			Navío	Española	50
212.	N. S. Libramiento.	Diego Bautista (M.)			Navío	Española	—
		Andrés Velázquez (C.)					
213.	S. Luis.	Luis Lorenzo (P. C.)			Navío	—	200
214.	S. Luis.	Francisco Alvarez (M.)			Navío	—	35
215.	N. S. Luz.	Francisco Briseño (P. M. C.)			Navío	—	200
216.	N. S. Luz, S. Antonio y S. Telmo.	Francisco Montero (P.)			Navío	—	200
		Gaspar Pérez (M.)					

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
217.	La Madama de Matusalén.	Francisco Pérez Manso (P. M.)			Jabia	—	20
218.	La Magdalena.	Francisco Pérez (P. M. C.)			Navío	—	—
219.	Sta. María.	Juan López (M. C.)			Navío	Española	100
220.	Sta. María y S. Francisco.	Domingo Ramón (M.)			Navío	Española	50
221.	Sta. María y S. Francisco.	Lope de Valle (M.)			Saetía	Española	80
222.	S. Mateo.	Rafael Bosque (C.)			Navío	Española	—
		Gaspar de la Torre (P.)					
		Juan Pérez de Lugo (M.)					
		Gaspar de los Reyes (C.)					
223.	S. Miguel, alias El Angel.	Luis Rodríguez (M.)			Navío	—	200
224.	N. S. Montserrat.	Diego de Mesa (P. C.)			Navío	Española	88
		Hernando de Chaves (M.)					
225.	N. S. Montserrat.	Juan de Fuentes (P.)			Navío	Española	100
		Diego de Arinaes (M.)					
		Gonzalo Ponal (C.)					
226.	N. S. Nazaret.	Francisco Ferrera (M.)			Carabela	—	85
227.	N. S. Nazaret.	Juan González (M.)			Navío	Española	74
		Diego Alvarez (C.)					
228.	N. S. Nazaret.	Juan de Páez (M.)			Navío	Española	75
229.	N. S. Nazaret.	Miguel de Abreu (M.)			Navío	—	60
		Andrés Báez de Melo (C.)					
230.	N. S. Nazaret.	Francisco Estévez (M.)			Carabela	Española	70
		Manuel del Puerto (C.)					
231.	N. S. Nazaret.	Pedro Pérez Manso (M.)			Carabela	—	50
232.	N. S. Nazaret.	Francisco Bermúdez (M.)			Navío	—	50
		Juan de Viana (C.)					
233.	N. S. Nazaret.	Alonso Sánchez (M.)			Navío	—	—

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
234.	N. S. Nieves y S. Francisco.	Juan de Guisla (P.)			Pingüe	—	32
		Nicolás de Mora (M.)					
235.	El Nombre de Dios.	Juan de Ribera (P.)			Navío	—	35
		Diego Hernández (M.)					
236.	El Nombre de Dios.	Manuel Díaz (M.)			Navío	—	47
		Rodrigo Contreras (C.)					
237.	N. S. de la O.	Jerónimo García (M.)			Navío	—	80
		Juan Barroso (C.)					
238.	S. Onofre.	Gonzalo de Estrada (P. M. C.)			Navío	—	200
239.	El Patriarca S. José y el Ángel de la Guarda.	Fernando de Hoyos (P.)			Navío	Española	150
		Francisco González (M.)					
240.	N. S. Paz.	Diego Fernández (P. M. C.)			Navío	Holandesa	140
241.	N. S. Paz, S. José y las Animas.	Pedro A. de Salazar (M.)			Navío	—	55
		Luis Prieto (C.)					
242.	S. Pedro.	Antonio de Sousa (P. M. C.)			Navío	—	150
243.	S. Pedro.	Luis Núñez de la Nuez (M.)			Navío	—	200
		Pedro González (C.)					
244.	S. Pedro.	Arnaldo Grave (P.)			Navío	—	160
		Ambrosio Arias (M.)					
245.	S. Pedro.	Pedro de la Nuez (M.)			Navío	Española	150
		Alvaro de Quiñones (C.)					
246.	S. Pedro.	Gonzalo de Torres (P. M.)			Navío	Española	20
247.	S. Pedro.	Manuel Coello (M.)			Navío	Española	80
		Gabriel Suárez (C.)					
248.	S. Pedro.	Miguel de Cabrera (M.)			Navío	Española	—
		Pedro de Oringen (C.)					
249.	S. Pedro.	Martín Sánchez (M.)			Navío	—	130

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
250.	S. Pedro.		Diego Fernández (C.)		Carabela	Española	35
251.	S. Pedro.		Pedro Navarro (M.)		Fragata	—	20
252.	S. Pedro.		Baltasar Hernández (P. M.)		Fragata	—	60
253.	S. Pedro de la Candelaria.		Domingo de Arán (M.)		Navío	Española	50
254.	N. S. Pilar y las Animas ⁹ .		Miguel Jorge (C.)		Navío	—	75
255.	N. S. Píno.		Juan de la Sierra (P. M.)		Navío	—	—
256.	S. Rafael.		Francisco Martínez (P. M.)		Navío	—	—
257.	N. S. Regla, S. José y S. Francisco Javier ¹⁰ .		Pedro González (P.)		Navío	—	170
258.	N. S. Remedios.		Francisco Alvarez (M.)		Navío	—	60
259.	N. S. Remedios.		Antonio L. Andrade (P. C.)		Navío	—	—
260.	N. S. Remedios.		Juan de Mérida (M.)		Navío	—	—
261.	N. S. Remedios.		Pedro de Aguilar (P.)		Navío	—	170
262.	N. S. Reyes.		Simón Pinelo (C.)		Navío	—	60
263.	S. Roque.		Pedro de la Nuez (M.)		Navío	—	—
264.	S. Rosa de Vitero y S. Francisco Solano.		Juan Méndez (C.)		Navío	Española	100
265.	N. S. Rosario.		Juan Núñez (P. C.)		Navío	—	50
266.	N. S. Rosario ¹¹ .		Martín Rodríguez (M.)		Navío	—	80
			Cristóbal de Alarcos (M.)		Navío	—	—
			Marcos de Vallojo (M.)		Navío	—	20
			Domingo Hernández (P. M.)		Fragata	Española	60
			Luis Rodríguez (M.)		Navío	—	—
			Juan F. de Ponce (P.)		Navío	—	—
			Salvador García (M. C.)		Navío	Criolla	60
			Pedro de Turiñán (M.)		Navío	Española	50
			Bartolomé Chapindela (M. C.)		Navío	—	—

9. Llevó a cabo dos viajes, en 1681 y 1684.

10. Hizo dos viajes, en 1696 y 1697.

11. Efectuó dos viajes, en 1608 y 1610.

	<i>Navío</i>	<i>Proprietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
267.	N. S. Rosario.	Gaspar Riquel (M.)	Andrés Gómez (C.)		Navío	Española	120
268.	N. S. Rosario.	Felipe Navarrete (M.)	Juan Vázquez (P.)		Filebote	Extranjera	80
269.	N. S. Rosario.	Martín Sánchez (M.)	Diego González (M.)		Navío	Española	60
270.	N. S. Rosario.	Pedro Valle (C.)	Andrés de Castro (M.)		Pateche	Española	36
271.	N. S. Rosario.	Mariano de Urquiza (P. M.)	Miguel Díaz (M.)		Navío	—	70
272.	N. S. Rosario.	Sebastián L. Romano (C.)	Marcos Mateos (M.)		Navío	Española	80
273.	N. S. Rosario.	Pedro García (C.)	Alonso Martín (M.)		Navío	Española	30
274.	N. S. Rosario.	Manuel Díaz Ferrera (P. M.)	Diego Hernández (M.)		Navío	—	60
275.	N. S. Rosario.	Martín Rodríguez (C.)	Martín Báez (M.)		Navío	—	20
276.	N. S. Rosario.	Juan Francisco Castilla (C.)	Pedro Bahamonde (P. M. C.)		Navío	—	76
277.	N. S. Rosario.	Matías Rodríguez (P. C.)	Pedro de Turiñán (M.)		Navío	Española	45
278.	N. S. Rosario.	Germán Sánchez (M.)	Alonso Martín (M.)		Navío	—	—
279.	N. S. Rosario.	Juan Fernández (M.)	Pedro de Atensio (P. M.)		Navío	—	50
280.	N. S. Rosario.	Martín Báez (M.)			Navío	Española	60
281.	N. S. Rosario.				Navío	—	—
282.	N. S. Rosario.				Navío	—	75
283.	N. S. Rosario.				Balandra	—	55
284.	N. S. Rosario.				Navío	Española	75
285.	N. S. Rosario.				Navío	—	55
286.	N. S. Rosario.				Navío	Española	60

	<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
287.	N. S. Rosario.	Sancho Socuellos (M.)			Jabía	—	35
288.	N. S. Rosario.	Francisco de Valcárcel (C.)			Navío	Española	—
289.	N. S. Rosario.	Hernando de Frascués (P. M. C.)			Navío	—	50
290.	N. S. Rosario.	Pedro Alvarez (P. C.)			Navío	—	60
291.	N. S. Rosario.	Tomás de Brito (M.)			Navío	—	—
292.	N. S. Rosario.	Diego Fernández (P. C.)			Navío	Española	—
293.	N. S. Rosario.	Gabriel de Berrios (M.)			Navío	—	—
294.	N. S. Rosario.	Juan Alvarez (M.)			Navío	—	—
295.	N. S. Rosario.	Hernando Frascués (C.)			Navío	—	—
296.	N. S. Rosario.	Tomás de Armenteros (P. M. C.)			Fragata	—	—
297.	N. S. Rosario.	Domingo Franco (M.)			Navío	Española	80
298.	N. S. Rosario.	Domingo Galván (P. C.)			Navío	—	—
299.	N. S. Rosario.	Sebastián Rodríguez (M.)			Navío	—	70
300.	N. S. Rosario.	Luis Angelín (M. C.)			Pateche	—	—
301.	N. S. Rosario.	Miguel Zorba (P. C.)			Navío	—	116
302.	N. S. Rosario.	Diego Martínez (M.)			Navío	—	—
303.	N. S. Rosario.	Pedro González (P. M.)			Navío	—	—
304.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Hernando de Franco (C.)			Navío	—	—
305.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Alonso López (M.)			Navío	—	—
306.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Bartolomé González (P. C.)			Navío	—	—
307.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Antonio López (M.)			Navío	—	—
308.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Antonio Guillén (P. M.)			Gabarra	Española	40
309.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Silvestre Gómez (C.)			Navío	—	110
310.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Pedro Hernández (P. C.)			Navío	—	—
311.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Francisco Bermúdez (M.)			Navío	—	—
312.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Alonso de Castro (P.)			Fragata	—	19
313.	N. S. Rosario y S. Antonio.	Antonio Guillén (M. C.)			Fragata	—	—

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
303.	N. S. Rosario y S. Diego.	Juan A. de Ledos (P.)			Navío	—	150
304.	N. S. Rosario, S. Diego y S. José.	Juan Iriarte (M.) Juan Enriquez (P. C.) Pascual Ferrera (M.)			Navío	—	107
305.	N. S. Rosario y Sto. Domingo.	Lorenzo de Torre (P. M. C.)			Fragata	—	27
306.	N. S. Rosario, Sto. Domingo y San Nicolás.	Laureano de Torres (P. M. C.)			Navío	Francesa	100
307.	N. S. Rosario, S. Francisco y las Animas.	Pedro A. Salazar (P. C.) Guillermo de Campos (M.)			Navío	—	100
308.	N. S. Rosario y S. Juan.	Pedro Bermúdez (M.)			Navío	—	—
309.	N. S. Rosario, S. Juan y Sto. Domingo.	Andrés de Ponte (P. C.) Mannel de la Concepción (M.)			Navío	—	—
310.	N. S. Rosario, alias La Pastelera.	Gonzalo Yáñez (P.) Sebastián Castellano (M.)			Fragata	Española	25
311.	El Sacramento, N. S. Rosario y San Francisco Javier ¹² .	Juan Francisco Ramos (C.) Pascual Ferrera (P. M. C.)			Fragata	—	175
312.	El Salvador.	Mateos Palacios (P. C.) Pascual Ferrera (M.)			Navío	Extranjera	560
313.	El Salvador.	Juan Quintero (M.)			Fragata	Española	20
314.	Santiago.	Diego Leitón (M.)			Navío	—	—
315.	Santiago ¹³ .	Gaspar Díaz Ferrera (M.) Llorente de Caballos (C.) Cristóbal García (P. C.) Vicente Pérez (M.)			Navío	Española	120
316.	Santiago.				Carabela	—	30

12. Realizó dos viajes, en 1697 y 1699.

13. Realizó dos viajes, en 1611 y 1615.

<i>Navío</i>	<i>Propietario (P.)</i>	<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Tipo</i>	<i>Fábrica</i>	<i>Tonelaje</i>
317. Santiago.	Pedro Pérez Manso (M.)	Hernán Rodríguez (C.)		Navío	—	65
318. Santiago.	Marcos Hernández (M.)	Francisco de Acosta (C.)		Navío	—	90
319. S. Sebastián.	Baltasar Hernández (M.)	Fernán González (C.)		Navío	Española	80
320. S. Sebastián.	Juan Vendabal (P. M. C.)	Francisco Romero (M.)		Navío	—	200
321. S. Simón Pedro.	Tomás de Bestoben (C.)	Alonso López (M. C.)		Navío	Extranjera	150
322. S. Simón y S. Buenaventura.	Miguel de Indarte (M.)	Juan A. de Lecdos (P.)		Navío	—	35
323. N. S. Soledad y las Animas.	Juan Santos (M.)	Alvaro Díaz (C.)		Fragata	—	40
324. N. S. Soledad y S. Bartolomé.	Francisco de Mesa (P.)	Jacinto de Izaguirre (M.)		Navío	—	85
325. N. S. Soledad y S. José.	Matcos de Palacios (C.)	Francisco de Molina (P.)		Navío	—	110
326. N. S. Soledad, S. Francisco Javier y S. Juan de Dios.	Francisco de Lemos (M.)	Julián de Villar (M. C.)		Fragata	Española	100
327. S. Telmo.	Pedro García (M.)	Gonzalo Manuel (M.)		Navío	Española	84
328. S. Telmo y el Rosario.	Andrés de Avila (C.)	Hernando de Marquina (P. C.)		Navío	Española	70
329. La Trinidad ¹⁴ .	Francisco Castellón (M.)	Simón de Aparicio (M. C.)		Navío	—	130
330. La Trinidad.				Navío	Española	—
331. La Trinidad.				Navío	Española	60

14. Hizo dos viajes, en 1605 y 1608.

	Navío	Propietario (P.)	Maestre (M.)	Capitán (C.)	Tipo	Fábrica	Tonelaje
332.	La Trinidad.	Juan de Villalobos (P. C.) Marcos de Riverol (M.)			Navío	—	311
333.	La Trinidad.	Jerónimo de Herrera (P. C.) Baltasar de Sosa (M.)			Navío	—	90
334.	La Trinidad.	Antonio de Ledos (P.) Pedro de Urdanegui (M. C.)			Navío	—	90
335.	N. S. Uribarri.	Juan de Berotarán (M.) Francisco Munís (M.)			Navío	—	—
336.	Sta. Ursula.	Cristóbal García (C.) Sebastián Fernández (P. M.)			Navío	—	200
337.	N. S. Valle.	Bartolomé Báez (M.) Diego González (C.)			Navío	Española	100
338.	N. S. Valle.	Baltasar Amat (P. C.) Carlos A. Blanco (M.)			Filebote	—	84
339.	S. Vicente Ferrer.	Jorge Morales (M.)			Navío	Española	80
340.	N. S. Virtudes ¹⁵ .						

15. Llevó a cabo dos viajes, en 1611 y 1618.



TABLA II
REPARTICION NAVIOS SEGUN CAPACIDAD DE CARGA (1600-1700)

Año	N.º naves	Hasta 25 Tm.	26 a 50	51 a 100	101 a 150	151 a 200	Más de 200
1600	—	—	—	—	—	—	—
1601	—	—	—	—	—	—	—
1602	6	—	1	1	1	3	—
1603	1	—	—	—	—	1	—
1604	11	—	2	4	2	3	—
1605	5	—	1	1	2	—	1
1606	16	1	6	8	—	1	—
1607	5	1	2	2	—	—	1
1608	24	1	8	9	3	2	1
1609	17	1	6	7	1	—	—
1610	11	1	3	6	1	—	—
1611	28	5	9	8	5	1	—
1612	1	—	1	—	—	—	—
1613	—	—	—	—	—	—	—
1614	4	—	1	2	1	—	—
1615	23	2	5	12	4	—	—
1616	19	1	6	12	—	—	—
1617	14	1	4	5	4	—	—
1618	16	1	4	9	2	—	—
1619	18	1	5	7	5	—	—
1620	10	—	3	3	4	—	—
1621	16	1	5	9	1	—	—
1622	5	2	1	2	—	—	—
1623	4	1	2	—	1	—	—
1624	7	—	2	5	—	—	—



Año	N.º navíos	Hasta 25 Tm.	26 a 50	51 a 100	101 a 150	151 a 200	Más de 200
1625	13	2	2	6	3	—	—
1626	6	—	—	5	1	—	—
1627	6	—	1	3	2	—	—
1640	1	—	1	—	—	—	—
1641	1	—	—	1	—	—	—
1642	4	—	—	4	—	—	—
1679	5	3	—	—	—	—	2
1680	9	—	3	6	—	—	—
1681	7	—	2	3	1	—	1
1682	4	—	1	1	2	—	—
1683	4	1	—	1	2	—	—
1684	5	1	—	2	2	—	—
1685	—	—	—	—	—	—	—
1686	3	—	—	1	1	—	1
1687	—	—	—	—	—	—	—
1688	6	1	2	2	1	—	—
1689	—	—	—	—	—	—	—
1690	1	—	—	—	—	—	—
1696	6	1	1	3	—	1	—
1697	7	2	1	1	1	2	—
1698	—	—	—	—	—	—	—
1699	9	2	1	3	2	1	—

TABLA III
MOVIMIENTO NAVAL ANUAL CANARIAS-AMERICA (1600-1700)

<i>Años</i>	<i>N.º navios</i>	<i>Islas</i>	<i>Puertos</i>
1600	—	—	
1601	—	—	
1602	6	Tenerife 5	Santa Cruz 2 Garachico 2 Icod 1
1603	1	La Palma 1 Tenerife 1	Icod 1
1604	11	Tenerife 11	Santa Cruz 1 Garachico 10
1605	5	Tenerife 5	Santa Cruz 1 Garachico 4
1606	16	Tenerife 8	Santa Cruz 4 Garachico 4
1607	5	La Palma 8 Tenerife 2	Santa Cruz 1 Garachico 1
1608	24	Gran Canaria 3 Tenerife 16	Santa Cruz 3 Garachico 13
1609	17	Gran Canaria 2 La Palma 6 Tenerife 13	Santa Cruz 4 Garachico 9
1610	11	Gran Canaria 4	Santa Cruz 2 Garachico 9
1611	28	Tenerife 15 Gran Canaria 2 La Palma 11	Santa Cruz 6 Garachico 9
1612	1	Tenerife 1	Garachico 1
1613	—	—	



<i>Años</i>	<i>N.º navíos</i>	<i>Islas</i>	<i>Puertos</i>
1614	4	La Palma 4	
1615	23	Tenerife 12	Santa Cruz 5 Garachico 7
		Gran Canaria 2	
		La Palma 9	
1616	19	Tenerife 9	Santa Cruz 5 Garachico 4
		Gran Canaria 2	
		La Palma 8	
1617	14	Tenerife 7	Santa Cruz 2 Garachico 5
		Gran Canaria 1	
		La Palma 6	
1618	16	Tenerife 9	Santa Cruz 3 Garachico 6
		Gran Canaria 1	
		La Palma 6	
1619	18	Tenerife 11	Santa Cruz 3 Garachico 8
		La Palma 7	
1620	10	Tenerife 7	Santa Cruz 5 Garachico 2
		La Palma 3	
1621	16	Tenerife 12	Santa Cruz 4 Garachico 8
		La Palma 4	
1622	5	La Palma 5	
1623	4	La Palma 4	
1624	7	Gran Canaria 4	
		La Palma 3	
1625	13	Tenerife 9	Santa Cruz 3 Garachico 6
		La Palma 4	
1626	6	Tenerife 6	Santa Cruz 3 Garachico 3
		Tenerife 6	Santa Cruz 2 Garachico 4

<i>Años</i>	<i>N.º navios</i>	<i>Islas</i>	<i>Puertos</i>
1640	1	Tenerife 1	Garachico 1
1641	1	La Gomera 1	
1642	4	Tenerife 4	Santa Cruz 4
1679	5	Tenerife 4	Santa Cruz 4
1680	9	Gran Canaria 1 Tenerife 8	Santa Cruz 5 Garachico 1 La Orotava 2
1681	7	Gran Canaria 1 Tenerife 3	Santa Cruz 1 Garachico 1 La Orotava 1
1682	4	Gran Canaria 3 La Palma 1 Tenerife 2	Santa Cruz 1 Garachico 1
1683	4	La Palma 2 Tenerife 2	Garachico 1 La Orotava 1
1684	5	Gran Canaria 1 La Palma 1 Tenerife 4	Santa Cruz 2 La Orotava 2
1685	—	Gran Canaria 1	
1686	3	Tenerife 1	La Orotava 1
1687	—	Gran Canaria 1 La Palma 1	
1688	6	Tenerife 3	Santa Cruz 2 La Orotava 1
1689	—	Gran Canaria 1 La Palma 2	
1690	1	Tenerife	La Orotava 1



<i>Años</i>	<i>N.º navíos</i>	<i>Islas</i>	<i>Puertos</i>	
1696	6	Tenerife	5	
				Santa Cruz 4
				Garachico 1
1697	7	La Palma	1	
		Tenerife	4	
				Santa Cruz 2
				Garachico 1
				La Orotava 1
1698	—	La Palma	3	
1699	9	Tenerife	5	
				Santa Cruz 4
				Garachico 1
		Gran Canaria	2	
		La Palma	2	

TABLA IV
DISTRIBUCION ANUAL TONELADAS SEGUN ISLAS

Años	N.º barcos	Tenerife	%	G. Canaria	%	La Palma	%	Total
1600	—	—	—	—	—	—	—	—
1601	—	—	—	—	—	—	—	—
1602	6	800,—	89,88	—	—	90,—	10,12	890,—
1603	1	200,—	100,—	—	—	—	—	200,—
1604	11	1.255,—	100,—	—	—	—	—	1.255,—
1605	5	640,—	100,—	—	—	—	—	640,—
1606	16	688,50	62,96	—	—	405,—	37,04	1.093,50
1607	5	110,—	27,77	160,—	44,44	90,—	25,—	360,—
1608	24	1.618,—	77,30	85,—	4,06	390,—	18,63	2.093,—
1609	17	855,—	83,41	170,—	16,59	—	—	1.025,—
1610	11	734,—	100,—	—	—	—	—	734,—
1611	28	1.265,—	71,18	70,—	3,93	442,—	24,87	1.777,—
1612	1	60,—	100,—	—	—	—	—	60,—
1613	—	—	—	—	—	—	—	—
1614	4	—	—	—	—	305,—	100,—	305,—
1615	23	1.002,75	63,31	85,—	5,36	496,—	31,31	1.583,75
1616	19	637,—	55,05	140,—	12,10	380,—	32,84	1.157,—
1617	14	553,—	52,02	80,—	7,52	430,—	40,45	1.063,—
1618	16	812,—	66,77	35,—	2,87	369,—	30,34	1.216,—
1619	18	860,—	67,71	—	—	410,—	32,29	1.270,—
1620	10	606,50	70,81	—	—	250,—	29,19	856,50
1621	16	814,—	78,34	—	—	225,—	21,65	1.039,—
1622	5	—	—	—	—	355,—	100,—	355,—
1623	4	—	—	—	—	456,—	100,—	456,—
1624	7	—	—	268,—	59,29	184,—	40,70	452,—
1625	13	692,—	76,19	—	—	216,25	23,80	908,25

Años	N.º barcos	Tenerife	%	G. Canaria	%	La Palma	%	Total
1626	6	456,50	100,--	--	--	--	--	456,50
1627	6	518,--	100,--	--	--	--	--	518,--
1640	1	47,--	100,--	--	--	--	--	47,--
1641	1	70,--	100,--	--	--	--	--	70,--
1642	4	301,--	100,--	--	--	--	--	301,--
1679	5	635,--	96,94	20,--	3,05	--	--	655,--
1680	9	436,50	91,60	40,--	8,40	--	--	476,50
1681	7	265,--	51,15	213,--	41,11	40,--	7,72	518,--
1682	4	170,--	41,46	--	--	240,--	58,53	410,--
1683	4	250,--	64,93	20,--	5,19	115,--	29,87	385,--
1684	5	317,50	80,89	75,--	19,11	--	--	392,50
1685	3	101,--	27,97	60,--	16,62	200,--	55,40	361,--
1687	--	--	--	--	--	--	--	--
1688	6	265,--	70,85	50,--	13,36	59,--	15,77	374,--
1689	--	--	--	--	--	--	--	--
1690	1	100,--	100,--	--	--	--	--	100,--
1696	6	423,50	92,97	--	--	32,--	7,03	455,50
1697	7	485,--	79,50	--	--	125,--	20,50	610,--
1698	--	--	--	--	--	--	--	--
1699	9	445,--	60,95	130,--	17,80	155,--	21,23	730,--

TABLA V
DESTINO DE LOS BARCOS DE CANARIAS A AMERICA (1600-1700)

Años	La Habana	Santiago (Cuba)	Cartagena	Veracruz	Puerto Rico	San Juan de Ullúa	Santo Domingo	Campeche	Margarita	«Prov. Honduras»	Jamaica	«Islas Barloventos»	«Costas Tierra Firme»	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1600 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1601	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1602 ²	3	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
1603 ³	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1604 ⁴	2	1	1	3	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1605 ⁵	2	—	—	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1606 ⁶	13	—	—	—	3	4	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1607	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1608 ⁷	12	—	1	—	6	5	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—

1. Los años en que no aparece ningún barco es posible que se deba a una doble motivación, o que efectivamente no hubo comercio en dichos años, o que no tengamos documentación.

2. Los dos barcos que fueron con registro a La Habana llevaban permiso para hacer escala en Santo Domingo y Puerto Rico. Asimismo la nave que llevaba registro para Veracruz tenía escala para los dos puertos anteriores y además para La Habana. A. G. I., Escribanía de Cámara 947 B.

De las tres naves que viajaron a Cuba, una de ellas, el navío «San Rafael», llevaba registro para La Habana y Santiago. A. G. I., Contratación, 2.841.

Con respecto al navío «N. S. Candelaria» sólo se nos indica que fue a Tierra Firme, sin decirnos para qué lugar determinado llevaba registro. A. G. I., Escribanía de Cámara, 947 B.

3. Hizo escalas en La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico. A. G. I., Escribanía de Cámara, 947 B.

4. De los tres navíos que fueron a Puerto Rico, uno de ellos, «N. S. Candelaria», iba también con registro para La Habana. La nao «S. Andrés y S. Buenaventura», con destino a Veracruz, tenía permiso para hacer escala en Puerto Rico. A. G. I., Escribanía de Cámara, 947 B.

5. Todos los barcos de este año tenían escala para Puerto Rico, uno de los que llevaba registro para Veracruz, la fragata «N. S. Encarnación», lo era para Santo Domingo y Puerto Rico. A. G. I., Escribanía de Cámara, 947 B.

6. Aunque en realidad sólo fueron 16 navíos que salieron de las Canarias para América, al llevar un mismo barco registro para dos puertos hace que aparentemente pueda creerse que fueron más. He aquí la distribución:

— Seis tienen por único puerto de destino La Habana, teniendo presente que uno

de ellos, la carabela «N. S. Nazaret», llevaba escala a La Guaira.

— Dos, La Habana y Campeche.

— Tres, La Habana y Puerto Rico.

— Dos, La Habana y S. Juan de Ullúa.

— Dos a S. Juan de Ullúa, con escala en La Habana y Puerto Rico.

— Y sólo dos para Santo Domingo.

A. G. I., Contratación, 2.841.

7. Al igual que en el año 1606, podemos afirmar que el número de puertos de des-

Años	La Habana	Santiago (Cuba)	Cartagena	Veracruz	Puerto Rico	San Juan de Ullúa	Santo Domingo	Campeche	Margarita	«Prov. Honduras»	Jamaica	«Islas Barlovento»	«Costas Tierra Firme»	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1609 ⁸	4	—	3	2	—	—	5	—	4	—	—	—	—	—	—	—
1610 ⁹	6	—	—	1	1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
1611 ¹⁰	14	2	1	—	7	7	3	2	1	—	3	—	—	—	—	—
1612	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1613	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1614 ¹¹	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1615 ¹²	5	1	1	8	2	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—

tino es mayor que el de los navíos que atravesaban el Atlántico. Esta es la distribución:

- Ocho, cuyo único puerto de destino era La Habana, teniendo presente que dos llevaban escala a Puerto Rico y Santo Domingo.
 - Cuatro iban a La Habana y Puerto Rico.
 - Cinco sólo a Santo Domingo, aunque uno tenía escala en Puerto Rico.
 - Uno a Puerto Rico y Santo Domingo.
 - Otro sólo a Puerto Rico.
 - Cinco a S. Juan de Ullúa.
 - Uno a Cartagena.
 - Uno a Campeche, con escala en Puerto Rico y La Habana.
- A. G. I., Contratación, 2.841.
8. Dos de los navíos que fueron a Cuba llevaban escala para Puerto Rico. Asimismo los dos que tenían registro para Veracruz sacaron licencia para hacer escala en La Habana y Puerto Rico.
- Tres de las naves llevaban licencia para hacer escala en «las costas de Tierra Firme».
- A. G. I., Contratación, 2.850.
9. El navío «N. S. Rosario», que iba a Veracruz, podía hacer escala en Campeche.
- A. G. I., Contratación, 2.840.
10. La distribución es de la siguiente manera:
- Siete naves tienen por único lugar de destino La Habana, pero con escalas en Santo Domingo, Puerto Rico e «islas de Barlovento».
 - Cuatro, La Habana y Puerto Rico.
 - Uno, La Habana y Santiago y escala en Puerto Rico.
 - Otro, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica.
 - También otro La Habana, Santiago, Puerto Rico y Jamaica.
 - Uno con registro sólo para Puerto Rico y otro para Santo Domingo.
 - Seis para San Juan de Ullúa, indicándose en el navío «N. S. Concepción» que podía hacer escala en La Habana.
 - Un barco que tenía registro para San Juan de Ullúa y Campeche.
 - Otro sólo para Campeche, con escala en La Habana y Puerto Rico.
 - Asimismo un solo barco para Cartagena, como para la Margarita, aunque éste tenía escala para «la costa de Tierra Firme».
 - También un barco cuyo único destino era Jamaica, pero con escala en Cuba.
- A. G. I., Contratación, 2.840.
11. Una de las naves que iba a Veracruz llevaba escala para las «islas de Barlovento». Esta misma escala podía realizar la que tenía por destino Campeche.
- A. G. I., Contratación, 2.843.
12. Dos de las cinco naves que fueron a Cuba llevaron escala para Puerto Rico; lo mismo que seis de las ocho de Veracruz pudieron hacer escala en La Habana, Puerto Rico e «islas de Barlovento». A. G. I., Contratación, 2.843.

Años	La Habana	Santiago (Cuba)	Cartagena	Veracruz	Puerto Rico	San Juan de Ullúa	Santo Domingo	Campeche	Margarita	«Prov. Honduras»	Jamaica	«Islas Barlovento»	«Costas Tierra Firme»	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1616 ¹³	9	—	—	5	2	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1617 ¹⁴	4	—	2	1	—	2	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1618 ¹⁵	4	—	2	4	—	4	—	—	1	—	1	1	1	—	—	—
1619 ¹⁶	5	—	1	8	2	3	—	2	1	1	1	2	1	—	—	—
1620 ¹⁷	4	—	1	—	—	3	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
1621 ¹⁸	5	—	—	4	2	5	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—

13. Tan sólo un barco llevó registro para dos puertos distintos, fue el «S. Pedro», que salió para Puerto Rico y La Habana.

14. El navío «N. S. Asunción», que iba a Santo Domingo, llevaba escala para Puerto Rico.

De los cuatro barcos con destino a Campeche, dos, el «S. Juan Bautista» se le concedió escala para La Habana y Puerto Rico, y el «San Francisco» sólo para La Habana.

15. Uno de los cuatro navíos que llevaba registro para Veracruz, el «S. Bartolomé», se le concedió también para las «islas de Barlovento», sin especificar a qué lugar concreto se dirigían. Asimismo el barco «N. S. Concepción», que tenía registro para Margarita y para la «costa de Tierra Firme».

Las escalas en este año fueron muy abundantes, así vemos:

— Uno de los cuatro que se dirigió a La Habana, el «Santiago», podía hacer escala en Puerto Rico.

— Dos de los que fueron a San Juan de Ullúa tenían libertad de recalar, uno, «N. S. Rosario», en La Habana e «islas de Barlovento», y el otro, «N. S. Candelaria», sólo en La Habana.

— Dos de los tres de Veracruz, en Campeche.

— Y el de Cartagena, en la Margarita.

A. G. I., Contratación, 2.844.

16. La distribución de los registros es la siguiente:

— De los cinco barcos que van a La Habana, un navío, «S. Catalina», lo compartió con Puerto Rico.

— El que se dirigió a Cartagena, lo hizo también a Tierra Firme.

— El de la Margarita tenía registro asimismo para la «costa de Tierra Firme».

— De los ocho de Veracruz, cuatro partieron el registro con otros puertos: el navío «N. S. Candelaria» y el patache «Santo Cristo», con San Juan de Ullúa; la carabela «N. S. Nazaret», con Campeche, y el navío «N. S. Angeles», también con Campeche e «islas de Barlovento».

— En el capítulo de escalas los navíos «S. Antonio» y «Santa Catalina», con registro para Veracruz, se les concedió para La Habana y Puerto Rico.

A. G. I., Contratación, 2.844.

17. Uno de los navíos que tenía registro para San Juan de Ullúa se le concedió escalas en La Habana y Campeche. A. G. I., Contratación, 2.845.

18. La distribución de los barcos que llevaban dos o más registros en la siguiente:

— El «S. Francisco», para La Habana, Veracruz e «islas de Barlovento».

— «N. S. Concepción», para Puerto Rico y «las demás islas de Barlovento».

— «N. S. Rosario», para San Juan de Ullúa y Veracruz, además llevaba escala para La Habana.

Tenemos que notar los navíos que se les permitió escala, amén del anterior:

— El también llamado «N. S. Rosario» y con idéntico destino que el anterior, que llevaba escala para La Habana, Puerto de Sisal y Campeche.

Años	La Habana	Santiago (Cuba)	Cartagena	Veracruz	Puerto Rico	San Juan de Ullúa	Santo Domingo	Campeche	Margarita	«Prov. Honduras»	Jamaica	«Islas Barloventos»	«Costas Tierra Firme»	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1622 ¹⁹	4	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
1623 ²⁰	8	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1624 ²¹	3	—	1	—	—	3	—	—	—	—	1	4	2	—	—	—
1625 ²²	5	—	—	1	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1626 ²³	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1627	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1640 ²⁴	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
1641 ²⁵	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1642 ²⁶	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
1679 ²⁷	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—

- «S. Pedro», con registro para La Guaira y escala en Margarita, Santo Domingo, Cumaná y Puerto Rico.
- «N. S. Aránzazu», con destino a Veracruz y escala en La Habana.
- «S. Diego», con registro para La Habana y escala en Puerto Rico. A. G. I., Contratación, 2.845.
19. En este año sólo dos barcos se les concedió el registro doble, el navío «S. Francisco» y la carabela «S. Buenaventura», para La Habana e «islas de Barlovento». A. G. I. Contratación, 2.845.
20. La jabra «S. Juan de Veracruz» tenía registro para La Habana y Veracruz. El navío «S. Catalina», con destino La Habana, llevaba escala para Puerto Rico. A. G. I., Contratación, 2.845.
21. Los registros dobles en este año fueron:
- Dos embarcaciones con un mismo doble destino: San Juan de Ullúa e «islas de Barlovento».
- Asimismo otras dos con registro para La Habana e «islas de Barlovento».
- Y el navío «El Nombre de Jesús» a Cartagena y «costas de Tierra Firme». A. G. I., Contratación, 2.845.
22. En este año no se da ningún registro diversificado, sólo escalas. Estas fueron:
- La fragata «El Buen Jesús», con destino para Campeche y escala en La Habana.
- El navío «S. Juan», para San Juan de Ullúa y escalas en Puerto Rico y Campeche. A. G. I., Contratación, 2.846.
23. Un solo barco tuvo registro doble, el navío «S. Pedro», con destino a Santo Domingo y «costas de Tierra Firme». El navío «S. Cristóbal», con registro a San Juan de Ullúa, tenía licencia para hacer escala en La Habana. A. G. I., Contratación, 2.846.
24. El único navío de que tenemos noticias que en este año hizo viaje de Canarias a América fue el navío «N. S. Rosario y S. Antonio», que tenía registro para La Guaira y «costas de Tierra Firme». A. G. I., Contratación, 2.848.
25. Lo mismo que en el año anterior, en éste, un solo barco realizó la travesía atlántica y tuvo un doble registro: La Guaira y Cartagena. A. G. I., Contratación, 2.848.
26. El navío «N. S. Candelaria y S. Juan», uno de los dos que fue a Campeche, llevaba escala para La Habana. A. G. I., Contratación, 2.846.
27. De los tres barcos que fueron a La Habana, dos hicieron escalas por tener li-

Años	La Habana	Santiago (Cuba)	Cartagena	Veracruz	Puerto Rico	San Juan de Ullúa	Santo Domingo	Campeche	Margarita	«Prov. Honduras»	Jamaica	«Islas Barlovento»	«Costas Tierra Firme»	La Guaira	Maracaibo	Cumaná
1680	2	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
1681 ²⁸	1	1	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—
1682 ²⁹	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1683 ³⁰	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
1684 ³¹	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1685	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1686 ³²	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1687	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1688	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	1
1689	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1690	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1696	3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—
1697	3	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	1	—
1698	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1699	3	1	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	—

cencias. Uno, el navío «Jesús, María y José», en Santiago y Santo Domingo; el otro, «N. S. Rosario», alias «La Pastelera», en Cumaná. También el que iba a Santiago, la fragata «N. S. Rosario y S. Cayetano», en Trinidad. A. G. I., Contratación, 2.848.

28. El navío que se le concedió registro para Santiago se le facultó hacer escala en Trinidad.

Asimismo, dos de los tres que iban a Campeche. A uno, la fragata «S. Rosa de Vitero y S. Francisco Solano», en La Habana, y a la también fragata «N. S. Soledad y las Animas», en Trinidad, La Guaira, Maracaibo y Veracruz. A. G. I., Contratación, 2.849.

29. A excepción del que fue a Cartagena, todos llevaban escala:

— El de La Habana, en Santo Domingo.

— El de Santo Domingo, en Maracaibo, Cumaná y La Guaira.

— El de Campeche, en Trinidad, Margarita, Cumaná y La Guaira.

A. G. I., Contratación, 2.849.

30. El barco con registro para Campeche llevaba escala para La Habana y Santiago. A. G. I., Contratación, 2.845.

31. De los cinco barcos que este año atravesaron el Atlántico, todos fueron a Veracruz; cuatro de ellos se les concedió escala:

— «N. S. del Pilar y las Animas», en Santo Domingo y La Habana.

— «N. S. de la Soledad y S. José», en La Habana y Campeche.

— «N. S. de Guadalupe y S. Juan Bautista», en Santo Domingo y La Habana.

— «N. S. Rosario, S. Diego y S. José», en La Habana.

A. G. I., Contratación, 2.849.

32. La embarcación de Puerto Rico llevaba escala para La Habana, y la de La Habana para Santo Domingo.

TABLA VI
EXPORTACIONES GENERALES CANARIAS A AMERICA (1600-1700)

	1602	1603	1604	1605
Vinos (pipas)	1.422,—	200,—	2.066,—	1.310,50
Vinos (peruleras)	450,—	—	938,—	1.218,—
Vinagre (pipas)	44,—	—	6,50	—
Vinagre (peruleras)	—	—	—	50,—
Brea (quintales)	260,—	—	307,—	54,—
Cordobanes (unidades)	156,—	—	—	—
Almendras (libras)	100,—	—	—	—
Semillas (libras)	6,—	—	—	—
Harina (pipas)	—	—	1,—	—
Palillos dientes (barril)	1,—	—	—	—
Queso (barriles)	—	—	0,75	—
	1606	1607	1608	1609
Vino (pipas)	2.408,50	645,50	3.600,—	1.528,25
Vino (peruleras)	2.330,—	400,—	2.792,—	1.374,—
Vino (botas)	—	—	—	14,—
Vinagre (pipas)	—	4,50	—	—
Vinagre (peruleras)	550,—	484,—	573,35	64,—
Brea (quintales)	438,—	37,—	787,50	1.143,—
Brea (arrobas)	5,—	—	—	84,—
Queso (quintales)	6,—	10,50	31,50	17,—
Cordobanes (unidades)	72,—	372,—	96,—	156,—
Dulce membrillo (arrobas)	1,—	141,—	7,—	6,—
Higos (quintales)	—	96,50	20,—	21,—
Pasas (quintales)	—	88,—	30,—	14,—
Alfajores (quintales)	—	5,50	2,—	—
Nueces (millares)	—	212,—	24,—	82,—
Almendras (fanegas)	—	22,—	—	2,50
Cera (libras)	—	127,—	—	—
Conservas (arrobas)	—	50,—	12,—	9,—
Conservas (barriles)	—	3,—	—	—
Zapatos (pares)	—	—	44,—	—
Lazos (manojos)	—	—	—	30,—
	1610	1611	1612	1614
Vino (pipas)	1.243,50	3.571,—	84,—	578,—
Vino (peruleras)	6.005,—	3.655,—	300,—	660,—
Vinagre (pipas)	—	4,—	—	—
Vinagre (peruleras)	140,—	247,—	—	—
Brea (quintales)	575,—	240,50	—	79,—
Cordobanes (unidades)	8,—	54,—	—	—
Zapatos (pares)	—	60,—	—	—
Lana (arrobas)	—	40,—	—	—



	1615	1616	1617	1618
Vino (pipas)	2.479,50	2.060,25	1.697,25	1.794,—
Vino (peruleras)	260,—	51,—	200,—	300,—
Vinagre (pipas)	—	—	2,—	—
Vinagre (peruleras)	—	—	—	90,—
Brea (quintales)	20,—	—	367,—	26,—
Cordobanes (unidades)	—	40,—	—	130,—
Pasas (quintales)	40,—	—	—	—
Nueces (millares)	—	—	—	21,—
Dulce membrillo (cajas)	—	—	—	100,—
	1619	1620	1621	1622
Vino (pipas)	1.925,50	1.591,75	1.707,50	702,—
Vino (peruleras)	—	250,—	—	—
Vinagre (pipas)	—	—	5,—	—
Brea (quintales)	33,—	52,—	70,—	30,—
Brea (tonelada)	1,—	—	—	—
Cordobanes (unidades)	129,—	—	—	—
	1623	1624	1625	1626
Vino (pipas)	797,—	855,—	1.137,—	839,—
Vino (peruleras)	200,—	—	—	—
Vinagre (pipas)	—	3,—	—	—
Vinagre (peruleras)	—	70,—	—	—
Brea (quintales)	110,—	—	77,—	—
Higos (quintales)	7,—	—	—	—
Nueces (millares)	111,—	—	—	—
Conservas (arrobas)	33,—	—	—	—
Harina (fanegas)	27,—	—	—	—
	1627	1640	1641	1642
Vino (pipas)	914,—	94,—	134,—	620,—
Aguardiente (pipas)	—	—	1,—	—
Aguardiente (barriles)	—	—	—	8,—
	1679	1680	1681	1682
Vino (pipas)	459,50	295,—	646,—	293,50
Vinagre (pipas)	—	—	2,—	5,50
Aguardiente (pipas)	371,50	439,10	215,—	113,50
Aguardiente (peruleras)	—	1.231,—	—	—
Aguardiente (frasqueras)	—	130,—	—	32,—
Aguardiente (barriles)	—	11,50	—	—
Frutos secos (libras)	1.000,—	—	—	—
Frutos secos (pipas)	3,80	—	—	—



Cera (libras)	600,—	982,—	800,—	20,—
Cera (cajones)	—	25,—	—	5,—
Harina (fanegas)	50,—	—	—	50,—
Harina (quintales)	—	—	22,—	324,—
Almendras (fanegas)	—	6,—	—	—
Tafetán (varas)	600,—	1.720,75	—	—
Mantas (unidades)	100,—	70,—	—	—
Manteca (pipas)	—	—	—	1,—
Sombreros (unidades)	—	—	—	150,—
Brea (quintales)	—	—	—	70,—
Nueces (millares)	—	—	—	22,—
Pasas (quintales)	—	—	—	40,—

	1683	1684	1686	1688
Vino (pipas)	491,—	536,—	331,75	299,25
Vinagre (pipas)	2,—	7,25	8,50	—
Aguardiente (pipas)	110,50	80,—	249,—	406,—
Aguardiente (peruleras)	—	—	186,—	—
Aguardiente (frasquera)	—	30,—	47,—	—
Aguardiente (barriles)	28,—	7,50	6,50	22,50
Arrope (pipas)	1,50	—	—	—
Cera (cajones)	36,—	1,—	1,—	3,—
Cera (libra)	—	400,—	—	—
Brea (cajones)	—	8,—	1,—	—
Frutos secos (barriles)	39,—	2,—	77,50	6,—
Almendras (quintales)	32,—	—	15,—	—
Almendras (barriles)	—	2,—	7,—	—
Alpiste (fanegas)	6,—	—	—	—
Higos secos (quintales)	30,—	—	—	—
Pasas (barriles)	—	2,—	—	—
Queso (barril)	—	1,—	—	—
Lana (fresadas)	—	100,—	—	—

	1690	1696	1697	1699
Vino (pipas)	16,25	113,50	67,—	241,75
Vinagre (pipas)	—	13,25	12,50	35,—
Aguardiente (pipas)	91,75	597,—	704,—	660,—
Aguardiente (frasqueras)	—	—	—	40,—
Aguardiente (barriles)	25,—	9,—	1,—	12,50
Trigo (fanegas)	—	400,—	171,—	—
Trigo (cargas)	—	—	—	59,—
Harina (cargas)	—	—	—	45,—
Almendras (barriles)	3,—	—	—	—
Almendras (pipas)	—	—	—	3,25
Almendras (quintales)	—	—	—	3,—
Conservas (barril)	1,—	—	—	—

TABLA VII
 TOTALES DE LOS «CALDOS» EXPORTADOS CANARIAS-AMERICA (1600-1700)

Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (frascuqeras)	Aguardiente (barriles)
1602	1.422,—	450,—	44,—	—	—	—	—	—
1603	200,—	—	—	—	—	—	—	—
1604	2.066,—	938,—	6,50	—	—	—	—	—
1605	1.310,50	1.218,—	—	50,—	—	—	—	—
1606	2.408,50	2.330,—	—	5,50	—	—	—	—
1607	645,—	400,—	4,50	484,—	—	—	—	—
1608	3.600,—	2.792,—	—	573,35	—	—	—	—
1609	1.528,25	1.374,—	—	64,—	—	—	—	—
	14,— botas							
1610	1.243,50	5.005,—	—	140,—	—	—	—	—
1611	3.571,—	3.655,—	4,—	247,—	—	—	—	—
1612	84,—	300,—	—	—	—	—	—	—
1614	578,—	660,—	—	—	—	—	—	—
1615	2.479,—	260,—	—	—	—	—	—	—
1616	2.060,75	51,—	—	—	—	—	—	—
1617	1.697,25	200,—	2,—	—	—	—	—	—
1618	1.794,—	300,—	—	90,—	—	—	—	—
1619	1.925,—	—	—	—	—	—	—	—
1620	1.591,75	250,—	—	—	—	—	—	—
1621	1.707,50	—	5,—	—	—	—	—	—
1622	702,—	—	—	—	—	—	—	—
1623	797,—	400,—	—	—	—	—	—	—
1624	855,—	—	—	—	—	—	—	—
1625	1.137,—	—	3,—	70,—	—	—	—	—



Años	Vino (pipas)	Vino (peruleros)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleros)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleros)	Aguardiente (trascueras)	Aguardiente (barriles)
1626	839,—	—	—	—	—	—	—	—
1627	914,—	—	—	—	—	—	—	—
1640	94,—	—	—	—	—	—	—	—
1641	134,—	—	—	—	—	—	—	8,—
1642	620,—	—	—	—	1,—	—	—	—
1679	459,50	—	—	—	371,50	—	—	—
1680	295,—	—	—	—	439,10	1.231,—	130,—	11,50
1681	646,—	—	2,—	—	215,—	—	—	—
1682	293,50	—	5,50	—	113,50	—	32,—	—
1683	491,—	—	2,—	—	110,50	—	—	—
1684	536,—	—	7,75	—	80,—	—	30,—	7,50
1686	331,75	—	8,50	—	249,—	186,—	47,—	6,50
1688	292,25	—	—	—	406,—	—	—	22,50
1690	16,25	—	—	—	91,75	—	—	25,—
1696	113,50	—	13,25	—	597,—	—	—	9,—
1697	67,—	—	12,50	—	704,—	—	—	1,—
1699	241,75	—	35,—	—	660,—	—	40,—	12,50

TABLA VIII
 TOTALES DE LOS «CALDOS» EXPORTADOS SEGUN ISLAS Y PUERTOS DE PROCEDENCIA

Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (frasqueras)	Aguardiente (barriles)
1602								
TENERIFE								
— Santa Cruz	623,—	—	44,—	—	—	—	—	—
— Garachico	374,25	—	—	—	—	—	—	—
— Icod	294,—	300,—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.291,25	300,—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	130,75	150,—	—	—	—	—	—	—
1603								
TENERIFE								
— Icod	200,—	—	—	—	—	—	—	—
1604								
TENERIFE								
— Santa Cruz	250,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	1.816,—	938,—	6,50	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	2.066,—	938,—	6,50	—	—	—	—	—
1605								
TENERIFE								
— Santa Cruz	230,—	835,—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	1.080,50	383,—	—	50,—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.310,50	1.218,—	—	50,—	—	—	—	—
1606								
TENERIFE								
— Santa Cruz	888,25	1.480,—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	480,50	490,—	—	550,—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.368,75	1.970,—	—	550,—	—	—	—	—
LA PALMA	1.039,75	360,—	—	—	—	—	—	—

Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (trasqueras)	Aguardiente (barriles)
1607								
TENERIFE								
— Santa Cruz	101,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	118,—	200,—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	219,—	200,—	—	—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...	219,—	—	4,50	484,—	—	—	—	—
LA PALMA	645,50	—	—	—	—	—	—	—
1608								
TENERIFE								
— Santa Cruz	503,—	200,—	—	200,—	—	—	—	—
— Garachico	1.941,75	1.902,—	—	70,—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	2.444,75	2.102,—	—	270,—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...	172,25	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	983,—	690,—	—	303,35	—	—	—	—
1609								
TENERIFE								
— Santa Cruz	243,—	1.256,—	2,25	141,—	—	—	—	—
— Garachico	1.154,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.397,—	1.256,—	2,25	141,—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...	131,25	118,—	—	64,—	—	—	—	—
	14,— botas	—	—	—	—	—	—	—
1610								
TENERIFE								
— Santa Cruz	253,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	990,50	6.005,—	—	140,—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.243,50	6.005,—	—	140,—	—	—	—	—

Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (trasqueras)	Aguardiente (barriles)
1611									
TENERIFE									
— Santa Cruz	879,—	400,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	1.566,—	2.265,—	4,—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	2.445,—	2.665,—	4,—	—	—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...									
—	107,—	455,—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	1.019,—	535,—	—	—	—	—	—	—	—
1612									
TENERIFE									
— Garachico	84,—	300,—	—	—	—	—	—	—	—
1614									
LA PALMA									
—	578,—	660,—	—	—	—	—	—	—	—
1615									
TENERIFE									
— Santa Cruz	617,—	—	—	—	60,—	—	—	—	—
— Garachico	852,25	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.469,25	—	—	—	60,—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...									
—	179,—	—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	831,25	—	—	—	200,—	—	—	—	—
1616									
TENERIFE									
— Santa Cruz	639,—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	509,25	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.148,25	—	—	—	—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...									
—	287,—	51,—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	625,50	—	—	—	—	—	—	—	—



Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (trasqueras)	Aguardiente (barriles)
1617								
TENERIFE								
— Santa Cruz	472,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	610,25	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.082,25	—	—	—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...	81,—	200,—	2,—	—	—	—	—	—
LA PALMA	534,—	—	—	—	—	—	—	—
1618								
TENERIFE								
— Santa Cruz	572,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	687,50	300,—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.259,50	300,—	—	—	—	—	—	—
GRAN CANARIA...	54,50	—	—	90,—	—	—	—	—
LA PALMA	480,—	—	—	—	—	—	—	—
1619								
TENERIFE								
— Santa Cruz	292,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	982,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.274,—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	651,50	—	—	—	—	—	—	—
1620								
TENERIFE								
— Santa Cruz	742,75	250,—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	344,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.086,75	250,—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	505,—	—	—	—	—	—	—	—

Años	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Vinagre (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (frascueros)	Aguardiente (barriles)
1621								
TENERIFE								
— Santa Cruz	528,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	841,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	1.369,—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	338,—	—	5,—	—	—	—	—	—
1622								
LA PALMA	702,—	—	—	—	—	—	—	—
1623								
LA PALMA	797,—	400,—	—	—	—	—	—	—
1624								
GRAN CANARIA...	487,—	—	3,—	70,—	—	—	—	—
LA PALMA	368,—	—	—	—	—	—	—	—
1625								
TENERIFE								
— Santa Cruz	254,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	452,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	706,—	—	—	—	—	—	—	—
LA PALMA	431,—	—	—	—	—	—	—	—
1626								
TENERIFE								
— Santa Cruz	474,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	365,—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Total Isla</i>	839,—	—	—	—	—	—	—	—
1627								
TENERIFE								
— Santa Cruz	314,—	—	—	—	—	—	—	—

	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (frascueros)	Aguardiente (barriles)
--- Garachico	600,--	--	--	--	--	--	--	--
Total Isla	914,--	--	--	--	--	--	--	--
1640								
TENERIFE								
--- Garachico	94,--	--	--	--	--	--	--	--
1641								
LA GOMERA	134,--	--	--	--	--	--	--	--
1642								
TENERIFE								
--- Santa Cruz	620,--	--	--	--	371,50	--	--	--
GRAN CANARIA	47,--	--	--	--	--	--	--	--
1680								
TENERIFE								
--- Santa Cruz	162,50	--	--	--	222,50	--	--	--
--- Garachico	45,--	--	--	--	45,--	514,--	--	--
--- La Orotava	74,50	--	--	--	110,35	150,--	130,--	11,50
Total Isla	282,--	--	--	--	377,85	664,--	130,--	11,50
GRAN CANARIA	13,--	--	--	--	61,25	567,--	--	--
1681								
TENERIFE								
--- Santa Cruz	235,--	--	--	--	30,66	--	--	1,--
--- Garachico	111,--	--	--	--	18,--	--	--	1,--
Total Isla	346,--	--	--	--	48,66	--	--	2,--
GRAN CANARIA	266,--	--	2,--	--	140,25	--	--	--
LA PALMA	44,--	--	--	--	26,25	--	--	--
1682								
TENERIFE								
--- Santa Cruz	97,--	--	--	--	72,50	--	--	--

	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (trascueras)	Aguardiente (barriles)
— Garachico	52,50	—	—	—	17,75	—	—	—
Total Isla	149,50	—	—	—	90,25	—	—	—
LA PALMA	144,—	—	5,50	—	23,25	—	—	—
1683								
TENERIFE								
— Santa Cruz	113,—	—	—	—	—	—	—	—
— Garachico	223,50	—	1,—	—	33,50	—	—	—
Total Isla	336,50	—	1,—	—	33,50	—	—	—
GRAN CANARIA...	28,—	—	—	—	13,—	—	—	28,—
LA PALMA	127,—	—	2,—	—	57,—	—	—	—
1684								
TENERIFE								
— Santa Cruz	256,—	—	—	—	26,—	—	—	4,50
— La Orotava	168,—	—	7,75	—	45,—	—	30,—	3,—
Total Isla	424,—	—	7,75	—	71,—	—	30,—	7,50
GRAN CANARIA...	112,—	—	—	—	9,—	—	—	—
1686								
TENERIFE								
— La Orotava	65,25	—	3,50	—	105,50	—	—	1,—
GRAN CANARIA...	101,—	—	—	—	21,—	—	—	—
LA PALMA	165,50	—	5,—	—	123,—	186,—	47,—	6,50
1688								
TENERIFE								
— Santa Cruz	208,75	—	—	—	130,—	—	—	—
— La Orotava	60,50	—	—	—	129,—	—	—	—
Total Isla	269,25	—	—	—	259,—	—	—	—
GRAN CANARIA...	—	—	—	—	87,50	—	—	2,—
LA PALMA	23,—	—	—	—	59,50	—	—	20,50



	Vino (pipas)	Vino (peruleras)	Vinagre (pipas)	Vinagre (peruleras)	Aguardiente (pipas)	Aguardiente (peruleras)	Aguardiente (frascueras)	Aguardiente (barriles)
1690								
LA PALMA	16,25	—	—	—	91,75	—	—	25,—
1696								
TENERIFE.								
— Santa Cruz	108,50	—	13,25	—	525,—	—	—	9,—
LA PALMA	5,—	—	—	—	72,—	—	—	—
1697								
TENERIFE								
— Santa Cruz	16,—	—	3,—	—	419,—	—	—	—
— Garachico	1,—	—	—	—	133,—	—	—	—
— La Orotava	—	—	—	—	36,—	—	—	—
Total Isla	17,—	—	3,—	—	588,—	—	—	—
LA PALMA	50,—	—	9,50	—	116,—	—	—	1,—
1699								
TENERIFE								
— Santa Cruz	93,—	—	24,75	—	316,25	—	40,—	3,—
— Garachico	35,25	—	4,—	—	80,50	—	—	1,—
— La Orotava	19,—	—	—	—	75,50	—	—	—
Total Isla	147,25	—	28,75	—	472,25	—	40,—	4,—
LA PALMA	94,50	—	6,25	—	187,75	—	—	8,50

T A B L A I X
RELACION DE LAS NAVES QUE HICIERON EL VIAJE DE AMERICA A CANARIAS (1680-1688)

Tipo	Nombre	AÑO 1680			Destino	Carga
		Propietario (P.) Maestre (M.) Capitán (C.)	Origen			
1. Navío.	Sta. Ana y S. José.	Mateo Palacios (M.)	La Habana.	Santa Cruz.	800 cueros. 1.200 qq. palo tinte. 1.200 libras tabaco. 102 a. azúcar blan. 108 a. azúcar queb. 2.084 cueros. 300 libras cacao. 180 a. azúcar blan.	
2. Fragata.	N. S. Soledad y las Animas.	Francisco Martínez (M.)	La Habana.	Santa Cruz.		
AÑO 1681						
3. Navío.	Sta. Ana.	Fco. Pérez de Abad (M.)	La Habana.	Santa Cruz.	1.500 qq. palo tinte. 1.200 libras tabaco. 200 a. azúcar blan. 3.450 cueros. 500 qq. palo tinte. 280 a. azúcar blan. 700 cueros. 150 qq. palo tinte. 20.000 libras tabaco. 144 a. azúcar blan. 990 cueros. 7.512 libras tabaco.	
4. Navío.	Jesús, María y José.	Miguel Díaz (M.)	La Habana.	Santa Cruz.		
5. Navío.	La Stma. Trinidad.	Baltasar de Acosta (M.)	La Habana.	La Palma.		
6. Navío.	S. Antonio de Padua.	Francisco G. ^a Galán (P.) Mateo de Riberos (M.)	La Habana. Puerto Rico.	Santa Cruz.		

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Propietario (P.)</i>			<i>Destino</i>	<i>Carga</i>
		<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Origen</i>		
7. Navío.	Sto. Crisó y N. S. Encarnación.	Luis de Niebla Castro (M.)		Puerto Rico.	Santa Cruz.	885 cueros.
AÑO 1682						
8. Navío.	Sta. Rosa de Vitero y S. Francisco Solano.	Salvador García (M.)		La Habana y Campeche.	Garachico.	1.000 qq. palo tinte (Campeche). 400 cueros (La Habana).
9. Navío.	N. S. Paz.	Domingo Fernández (M.)		La Habana y Campeche.	La Orotava.	1.500 qq. palo tinte. 100 cueros.
10. Navío.	N. S. Guadalupe y San Juan Bautista.	Juan Quintero (M.)		La Habana y Campeche.	La Palma.	1.500 qq. palo tinte. 1.500 libras tabaco.
AÑO 1683						
11. Navío.	N. S. Pilar y las Animas.	Francisco de la Barreda (M.)		La Habana.	Santa Cruz.	1.000 cueros. 1.500 qq. palo tinte. 1.200 libras tabaco.
12. Fragata.	N. S. Candelaria y las Animas.	Juan de Ayala Escobar (P. M. C.)		La Florida (sic)	Garachico.	296 cueros. 500 gamuzas. 1.790 libras tabaco. 150 qq. raíz de cumineca.
13. Navío.	N. S. Rosario y S. Diego.	Juan de Iriarte (M.)		Campeche.	La Palma.	2.000 qq. palo tinte.

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Propietario (P.) Maestre (M.) Capitán (C.)</i>	<i>Origen</i>	<i>Destino</i>	<i>Carga</i>
		AÑO 1684			
14. Navío.	N. S. Rosario, Sto. Domingo y S. Nicolás.	Laureano Torres Aya-la (M.)	La Habana.	La Orotava.	346 cueros. 300 qq. palo tinte. 160.000 libras tabaco. 1.100 libras tab. pol. 512 cueros. 1.000 qq. palo tinte. 2.000 libras tabaco. 497 libras tab. pol. 4 qq. tabaco pol. 10 a. tabaco pol. 16 a. cacao.
15. Navío.	N. S. Guadalupe y San Juan Bautista.	Alonso de Gamboa (M.)	La Habana.	La Orotava.	315 cueros. 750 qq. palo tinte. 140 a. azúcar quebr.
16. Navío	N. S. Guadalupe y San Juan Bautista.	Agustín de Rojas Montáñez (M.)	La Habana.	La Orotava.	
		AÑO 1687			
17. Fragata.	Sto. Cristo del Buen Viaje y N. S. Rosario.	Luis de Armas Valerón (M.)	La Habana.	Santa Cruz.	400 cueros. 400 qq. palo tinte. 450 libras tab. pol. 850 libras tab. pol. 40 a. azúcar blan. 56 a. azúcar quebr.

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Propietario (P.)</i>			<i>Destino</i>	<i>Carga</i>
		<i>Maestre (M.)</i>	<i>Capitán (C.)</i>	<i>Origen</i>		
18. Navío.	N. S. Pilar y las Animas, alias El Bolo.	Gaspar Pérez de los Reyes (M.)		La Habana.	Santa Cruz.	248 cueros. 100 qq. palo tinte.
19. Urca.	N. S. Guadalupe, S. José y las Animas.	Pedro Fernández Ocampo (P. M.)		Campeche.	La Palma.	50 cueros. 650 qq. palo tinte.