



LA NAVEGACION CANARIA A INDIAS Y LA JUNTA
DE RESTABLECIMIENTO DEL COMERCIO. 1700-1708

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAINA BUENO

La Guerra de Sucesión alteró de forma muy notoria el normal desarrollo de las relaciones navales entre España y sus colonias americanas. Ante la enorme superioridad de los aliados y la debilidad española en el mar, no hubo otra solución que entregar toda la protección del tráfico marítimo en manos de los franceses. De este modo, se lograba al menos la llegada de la plata necesaria para el sostenimiento de los ejércitos que luchaban en Europa. Ni que decir tiene que esta ayuda no se prestó de forma gratuita, y los barcos del Rey Cristianísimo recalaron en los puertos de la América española con enorme frecuencia y número. Nunca una nación extranjera gozó de tales franquicias y nos atrevemos a decir que ni siquiera los ingleses, después de Utrech, lograron tantas facilidades para introducirse en los mercados indios.

En los ocho primeros años del siglo XVIII, la Casa de la Contratación solamente consiguió despachar una expedición para Tierra Firme, fue en 1706¹, y de ella se separaron algunos navíos para Nueva España. En 1708, la Capitana de la Armada de Barlovento viajó al Virreinato Mexicano llevando en su conserva a varios mercantes de reducido tonelaje, que recibieron el nombre de Flota de Nueva España. En realidad el núcleo del convoy lo constituían cinco mercantes franceses protegidos por dos fragatas de guerra².

La actividad desarrollada por los centros neurálgicos de la maquinaria naval española (Sevilla y Cádiz, ciudades de las que partían las Flotas y Galeones) era, como vemos, muy escasa, pero en contraste el tráfico que desde el Archipiélago Canario se realizaba con América mantenía toda su pujanza.

El objetivo del presente trabajo es valorar las relaciones navales existentes entre Canarias y las Indias de 1700 a 1708, comparándolas con las que se mantuvieron desde la Península en esas mismas fechas. Este período de tiempo corresponde a uno de los momentos de mayor

1. A. G. I., Contratación, 1.266 al 1.269. Fueron las de los generales don José y don Diego Fernández de Santillán.

2. A. G. I., Contratación, 1.270 y 1.271.

incapacidad española para controlar las rutas marítimas americanas, pero también es época en la que se planteó con todo rigor la necesidad de realizar una rápida y efectiva revitalización de los sistemas comerciales y navales. Esta fue la misión que se le encomendó a la Junta de Restablecimiento del Comercio, varios de cuyos proyectos, por lo avanzado de sus contenidos, no llegaron a ponerse en práctica hasta el último cuarto del siglo.

La Junta, como es natural, se ocupó de las relaciones que Canarias mantenía con América, aunque quizá su principal preocupación era el daño que la creciente actividad isleña podía producir a los centros del monopolio peninsular. En 1708 aparece el último proyecto de acuerdo que se presentó a la Junta en relación con el control del tráfico canario-americano; en esa fecha también quedó concluido un plan general para remodelar el comercio y la navegación de toda la monarquía³; por ello, y porque ya al año siguiente la influencia francesa, causante en parte del movimiento renovador, declinó rápidamente en España⁴, es por lo que hemos elegido 1708 como límite de nuestro trabajo. Su inicio lo hemos hecho coincidir con el del siglo, porque con él llega la nueva dinastía que actúa como fulminante para que estalle la Guerra de Sucesión, cuyas consecuencias son notorias en muy variados campos.

La documentación empleada pertenece al Archivo General de Indias y al Archivo de la Universidad de Sevilla. En el primero hemos consultado las secciones de Contratación, en la que se recogen los registros de varias de las embarcaciones que navegaron a América en esos años; Escribanía de Cámara, para los Juicios de Residencia de los Superintendentes del Comercio de Indias en Canarias, y el Indiferente General (Sección Quinta), con cartas y órdenes entre las autoridades peninsulares e insulares.

El Archivo de la Universidad de Sevilla guarda los fondos de la antigua Universidad de Mareantes, de los cuales hemos obtenido una lista bastante completa de las embarcaciones salidas desde Canarias a América en estos años.

3. HENRY KAMEN: *La Guerra de Sucesión en España*, Barcelona, 1974, p. 174.

4. *Ibidem*, p. 177.



PARTE PRIMERA: LA NAVEGACIÓN CANARIA A AMÉRICA (1700-1708)

A) *Las leyes reguladoras del tráfico*

A comienzos del siglo XVIII, las relaciones comerciales y navales del Archipiélago con las Indias estaban reguladas por una Real Cédula de 22-IV-1697, cuyo período de validez era de ocho años. Las Islas tuvieron desde muy antiguo el privilegio para navegar sus frutos a América⁵, pero siempre se trató de concesiones de carácter temporal que era menester ir renovando periódicamente⁶, dándose el caso de que en ocasiones se prohibiesen totalmente los contactos con el Nuevo Continente. Así ocurrió en 1649 al ordenarlo el Consejo de Indias por carta de 26 de febrero⁷. Sin embargo, ese mismo año se volvió a renovar el privilegio y posteriormente en ocasiones sucesivas hasta llegar a 1697. Con todo, la capacidad que se daba a los canarios para navegar a Indias era limitada, pues existía un techo máximo de 1.000 toneladas que no podía ser rebasado bajo ningún concepto. De esta cantidad, 600 correspondían a Tenerife, 300 a La Palma y las 100 restantes a Gran Canaria. Aparte de esta distribución, por lo que respecta al puerto de destino, estaba ordenado que del total de la permisión 400 toneladas se encaminasen obligatoriamente a Santo Domingo. Cartagena, Portobelo y Veracruz, es decir, los lugares donde recalaban los Galeones y Flota, estaban cerrados para la navegación canaria, que tampoco estaba capacitada para transportar otra cosa que vino y los frutos que produjese su agricultura, excluyéndose todo tipo de producción industrial. Tampoco podían traerse en el tornaviaje oro, plata, perlas, ni algunos frutos preciosos de las Indias, como el añil o la cochinilla. Antaño estuvo también limitado el número de barcos, y así, en la Real Cédula de 10-VII-1657, las 600 toneladas de Tenerife tenían que ser navegadas en tres navíos de 200 cada uno, mientras que a La Palma y a Gran Canaria se le concedía uno sólo de 300 y 100 respectivamente. Aunque no se consumieran el total de las toneladas

5. Vid. JOSÉ VEITIA LINAGE: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, 1945, p. 752. JOSÉ PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Santa Cruz de Tenerife, 1952, pp. 14-19. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano, siglos XVI, XVII, XVIII*, Sevilla, 1955, pp. 35-39.

6. En los legajos 3.090 y 3.093 del Indiferente General del Archivo General de Indias pueden consultarse diferentes Reales Cédulas prorrogando la autorización a las Islas Canarias para comerciar con América. En Indiferente, 2.046-A, y con fecha 14-I-1706, existe un resumen que el secretario del Consejo de Indias, don Domingo López-Calo Mondragón, realizó a petición de la Junta de Restablecimiento del Comercio y en el que se detallan las diferentes leyes que desde 1657 habían regido el comercio canario con Indias. Véase también, JOSÉ PERAZA DE AYALA: *op. cit.*, pp. 54 y 55.

7. JOSÉ VEITIA LINAGE: *op. cit.*, p. 758.

permitidas, no podría sobrepasarse este número de navíos. Afortunadamente para las Islas, esta limitación se suprimió en la Real Cédula de 25-IV-1678, marcándose tan sólo un tope en el volumen de la carga (600 toneladas en aquella ocasión), pero sin controlar la cantidad de buques. Como obligación adicional, los navíos de la permisión se debían comprometer a llevar cinco familias por cada 100 toneladas, destinadas a repoblar las Antillas. Santo Domingo era el lugar elegido en 1697 para recibir a estos emigrantes, así como antes fue Puerto Rico.

Cumplido el plazo de ocho años concedido en la Real Cédula de 22-IV-1697, se prorrogó la autorización de navegar a Indias por seis años más el 18-IV-1703, sin que variasen en nada las condiciones y haciendo únicamente hincapié en la obligación de contribuir con dos pesos por tonelada al sostenimiento del Real Seminario de San Telmo⁸.

Hemos dejado para el final de este breve esbozo del marco legal en que se desarrollaba los contactos canario-americanos un punto que puede presentar dificultades:

Según varios autores, a partir de 1678 estaba ordenado que las embarcaciones tenían que incorporarse en La Habana con las Flotas y Galeones, haciendo el viaje de vuelta en su conserva, recalando en Sevilla y dirigiéndose después desde el puerto andaluz hasta las Islas⁹. Esta orden contravenía lo dispuesto en la Real Cédula de 10-VII-1657, en la que con toda claridad se concedía que «... los navíos que salieran de las Islas, guardando las calidades susodichas, han de poder venir de vuelta de viaje a las Islas...»¹⁰.

La existencia de una disposición que ordenase a partir de 1678 que la navegación canaria tenía que tocar en Sevilla parece confirmarse a la vista de los nombramientos de los Superintendentes del Comercio de Indias en Canarias, en cuyas Provisiones se hace constar esta obligación¹¹. Sin embargo, en la Real Cédula que ese mismo año de 1678 prorroga la permisión no queda ni mucho menos claro este punto¹². Se indica en el propio texto legal que el año anterior, y a propuesta del Consulado de Sevilla y la Casa de la Contratación, se pensó prorrogar la permisión en forma que a las Islas les pareció altamente perjudicial (sólo 600 toneladas en tres únicos navíos y con la obligación

8. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Real Cédula en Plasencia a 18 de abril de 1704.

9. JOSÉ PERAZA DE AYALA: *op. cit.*, p. 62, y FRANCISCO MORALES PADRÓN: *op. cit.*, p. 122.

10. Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias, Madrid, 1681, lib. IX, tít. XL, ley XXIV.

11. A. G. I., Indiferente General, 3.090. En este legajo se recogen los nombramientos de varios Superintendentes.

12. A. G. I., Indiferente General, 3.093. Real Cédula en Madrid a 11 de abril de 1688. En ella se insertan los textos de varias disposiciones anteriores, entre ellas la de 1678.

de ir y volver en conserva de las Flotas y Galeones). Ante las protestas de los canarios por estas desfavorables condiciones, se decidió por fin (y ésta era la parte dispositiva) mantener las 600 toneladas, pero no limitar el número de embarcaciones, permitiéndose que el Consulado enviara diputados a Canarias y La Habana para controlar los posibles fraudes. Por lo demás, se confirmaba lo dispuesto en la anterior Cédula de permisión (10-VIII-1657) y en la que según hemos visto se permitía a los navíos canarios volver directamente a las Islas.

Sea como fuere, Peraza de Ayala indica que la orden de volver en conserva de las flotas se fue relajando y ni se practicó, ni pudo practicarse¹³. En este sentido, para los años que hemos estudiado, la impracticabilidad de la disposición es manifiesta, pues tan sólo la Flota que regresó en 1701 pudo hacerlo con tranquilidad y a puertos andaluces. La de 1702 se perdió en Vigo, los Galeones que salieron en 1706 cayeron en poder del enemigo y la Flota que regresó en 1708 tuvo que dirigirse a Pasajes. La inseguridad y la irregularidad hacían inviable que los navíos canarios volviesen en compañía de las flotas. Esto se reconocía tácitamente cuando en las obligaciones que debían cumplir los maestros se incluía el volver directamente y sin escalas a las Islas¹⁴.

B) *Funcionarios*

Hasta 1657 el comercio y la navegación canaria a las Indias estuvo regido por los llamados «Jueces de Registro», que residían en Tenerife, Gran Canaria y La Palma. Ese año la responsabilidad se concentró en una sola persona, a la que se dio el título de Juez Superintendente del Comercio de Indias en Canarias¹⁵. Entre 1700 y 1708 fueron dos los ocupantes de este cargo: don Pedro Fernández de la Campa y don José de Cobos. El primero fue nombrado el 14-V-1700 y murió a mediados de 1704, estando aún en ejercicio de sus funciones¹⁶. Don José de Cobos las desempeñó entre 1706 y 1708, siendo su sucesor don Felipe Lazcano Gordejuela, que aunque nombrado con anterioridad no tomó posesión hasta el 15-I-1709¹⁷.

13. JOSÉ PERAZA DE AYALA: *op. cit.*, p. 62.

14. A. G. I., Contratación, 2.852. Las obligaciones que tenían que cumplir los maestros están contenidas en los registros que guarda este legajo.

15. A. G. I., Indiferente, 3.092-A. En este legajo se conservan varios nombramientos de Jueces de Registros y de los primeros Superintendentes. Véase también, FRANCISCO MORALES PADRÓN: *op. cit.*, pp. 51 ss.

16. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Nombramiento de don Pedro Fernández de la Campa por Real Provisión dada en Madrid, a 14 de mayo de 1700. Peraza de Ayala, en su obra ya citada (p. 71, nota 249), da una lista de los Superintendentes del comercio canario, pero no cita a Fernández de la Campa, pasando del Superintendente anterior, don Gaspar Medina Ordóñez, a don José de Cobos.

17. A. G. I., Indiferente General, 3.111. Certificación notarial de la toma de posesión el 15 de enero de 1709.

Los Superintendentes residían en Tenerife, aunque tenían la potestad de nombrar subdelegados en Gran Canaria y La Palma y la obligación, siempre que fuera necesario, de pasar a las demás islas para despachar los navíos. Sus funciones las heredan de los antiguos Jueces de Registro, sólo que concentradas ahora en su persona. Fundamentalmente podemos distinguir dos grandes campos de acción; uno el judicial, entendiendo en los pleitos que el desarrollo del comercio y de la navegación a América pudiese causar; y otro que podíamos denominar ejecutivo o administrativo, pues era el responsable máximo del despacho de los navíos, del registro de las mercancías y del cobro de los impuestos. En sus ausencias se ocupaban de sus funciones los Corregidores de las distintas Islas. Así, por ejemplo, a comienzos de 1700 don José de Ayala y Guerra, Corregidor de Gran Canaria, despachaba los barcos que salían de dicha isla por haber fallecido el Superintendente¹⁸, y en 1704, en circunstancias similares, el Corregidor de Tenerife don Juan de Utrera escribe al Secretario del Consejo de Indias don Domingo López-Calo Mondragón indicándole cómo por muerte de don Pedro Fernández de la Campa había ocupado su puesto provisionalmente¹⁹.

Por Real Decreto de 5-X-1697²⁰ estaba mandado que los Jueces de Indias en Canarias no fuesen naturales de las Islas; ni tuviesen allí intereses, pero la orden no llegó a cumplirse con escrupulosidad, pues por ejemplo don Pedro Fernández de la Campa, aunque nacido en Burgos, llevaba ya catorce años residiendo en el Archipiélago cuando fue nombrado Superintendente y a partir de 1708 el cargo se concedió a una conocida familia canaria con la prerrogativa de transmitirlo por herencia. No obstante, su primer miembro no ocupó el puesto hasta 1711, una vez que concluyó el período de tiempo en el que el Juzgado de Indias estuvo a cargo de don Felipe Lazcano Gordejuela²¹.

El cargo de Superintendente era el único que tenía una remuneración fija (300.000 maravedises), pues los funcionarios subalternos del Juzgado obtenían sus ingresos de cantidades que concertaban y recibían directamente de los capitanes y maestros de los navíos²².

18. A. G. I., Contratación, 2.852.

19. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Juan de Utrera a Domingo López-Calo Mondragón, Madrid, 29 de julio de 1704.

20. PERAZA DE AYALA: *op. cit.*

21. Pedro Casabuena fue quien compró el cargo en juro de heredad, pero fue su hermano Bartolomé el primero que lo ocupó, ya que Pedro Casabuena murió antes de que pudiese tomar posesión. Ambos personajes eran dueños de naos y como tales, partes interesadas en el tráfico comercial canario-americano. Pedro Casabuena era dueño del navío «San José y Las Animas», que salió para América en 1707 (véase Apéndice I, núm. 57). Bartolomé Casabuena poseía el navío «Nuestra Señora del Rosario», que viajó el mismo año a las Indias (véase Apéndice I, núm. 61).

22. PERAZA DE AYALA: *op. cit.*, p. 74. Este sistema de retribuciones se prestaba a

Las primitivas Cédulas que regulaban el comercio de Canaria con América ya preveían que los Jueces de Registro nombrasen guardas y alguaciles para auxiliarlos en su misión²³, pero a comienzos del siglo XVIII la plantilla de funcionarios había aumentado, existiendo figuras como el Guardamayor, encargado de supervisar personalmente la carga y descarga de los buques, comprobando el cumplimiento de los registros; el Contador, a cuyo cargo estaba la cuenta y razón; el Tesorero, que guardaba los importes de los Reales Derechos, y el Escribano, que daba la correspondiente fe notarial²⁴. La mayoría de estos empleos se concedían a perpetuidad previo pago de un «servicio» a la Corona. Así, por ejemplo, la Escribanía de Registros de la isla de Gran Canaria se concedió en 1702 de por vida a don Gerónimo de Toro y Noble, vecino y escribano del Ayuntamiento de la misma isla, previo pago de 3.000 reales de vellón²⁵. La Escribanía de Registros de Tenerife estaba concedida desde 1683 a la familia de don Gerónimo Bosa de Lima por juro de heredad, y así en 1711 lo sustituyó su hijo don Matías Bosa de Lima²⁶. Vitalicio era también el cargo de Contador de los Derechos Mayores de la Tabla de Indias, por el cual don Juan Manuel de la Oliva, vecino de Tenerife, pagó en 1712, 500 doblones²⁷. El puesto de Guardamayor estaba controlado por la familia Miranda, uno de cuyos miembros; concretamente don José Antonio de Miranda, lo ocupó en 1704²⁸. Sin embargo, a pesar de que su nombramiento era de por vida, en 1707 el cargo pasó a don Enrique Logman, ya que Miranda estaba procesado por causa criminal. Logman pagó 450 doblones y a su vez después lo cedió en este mismo precio a don José Julián de Miranda²⁹. Las compras y ventas de cargos nos permiten comprobar cómo éstos se encontraban dominados por determinadas familias, que en muchas ocasiones los dejaban en manos de sustitutos y tenientes. A partir de 1711, como ya indicamos, también el cargo de Superintendente fue vitalicio y hereditario.

C) *El despacho de los navíos*

Los expedientes de los despachos de las embarcaciones canarias

que los capitanes y dueños de naos sobornasen a los funcionarios. El Consulado de Sevilla se encargaría de ponerlo de manifiesto.

23. Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XL, leyes X y XI.
24. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *op. cit.*, p. 55.
25. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Nombramiento 15-II-1702.
26. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Nombramiento 26-VII-1711.
27. A. G. I., Indiferente General, 3.092. Nombramiento 20-X-1712.
28. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Nombramiento 3-XI-1704.
29. A. G. I., Indiferente General, 3.092-A. Real Provisión a favor de Enrique Logman. A. G. I., Indiferente General, 3.093. Cesión de Logman a José Luis de Miranda.

suelen encabezarse con la Real Cédula que prorrogaba la permisión de navegar a las Indias y que se encontraba en vigor en el momento de la salida del buque. A continuación se iniciaba un complejo trámite de peticiones, autorizaciones, visitas, etc., que vamos a intentar resumir:

1.º El dueño del navío solicitaba al Superintendente o a sus subdelegados, si se trataba de Gran Canaria o La Palma, que deseaba transportar («oponerse» es el término empleado) una cantidad de toneladas dentro del total permitido para aquella isla. Si el barco había hecho un viaje anterior a América, se tenía que adjuntar una certificación de que se trajeron todas las mercancías bajo registro, se pagaron todos los Reales Derechos y el buque quedó descargado y en lastre.

2.º El encargado del Juzgado, a la vista de esta petición, mandaba publicar un edicto que se colocaba durante nueve días en los lugares más concurridos de la ciudad, para que si hubiese alguna persona que se creyera con más derechos a realizar el viaje se presentara a pedir justicia. El edicto debía permanecer a pública vista y al mismo tiempo el pregonero corría bandos anunciando el viaje por si alguien quería alegar algún inconveniente.

3.º Si no existía ningún problema, el dueño solicitaba que se admitiese su navío y nombraba el maestre que se habría de encargar del embarque, registro y entrega de las mercancías. El dueño de la nao podía autonombrarse maestre.

4.º Una vez admitido, el maestre se hacía cargo de proseguir los trámites, pidiendo se le hiciese la primera visita.

5.º A ella debían acudir el Superintendente o quien estuviera a cargo del Juzgado, el Guardamayor, el Alguacil, el Escribano, un arquero, un carpintero y un calafate, dos representantes del Concejo de la Ciudad y los apoderados del Seminario de San Telmo y del Consulado de Sevilla³⁰. Una vez citados todos los que iban a realizarla, se efectuaba la visita, cuyo principal fin era arquear el barco, averiguar si estaba en condiciones de efectuar el viaje de ida y vuelta, comprobando que se encontraba sin carga.

6.º A continuación el maestre tenía que dar su fianza y para ello buscaba una persona que lo respaldase por una cantidad de 14.000 ducados, y juntos (el fiador hasta la cantidad indicada y el maestre con

30. Hasta 1707, ningún representante del Consulado de Sevilla asistió a las visitas. A partir de esa fecha, don Juan de Ontiveros y luego don Bernardo de Fau, representaron los intereses de los comerciantes sevillanos.

todos sus bienes) respondían de que cumpliría con sus obligaciones, que eran:

a) Cargar en la embarcación solamente frutos de las Islas, sin llevar ninguna clase de manufacturas, ni pasajeros, a excepción de las familias que por ley estaban obligados a llevar a las Antillas.

b) Registrar los frutos cargados.

c) Una vez que estuviese el buque a plena carga, otorgar partida de registro a favor de los dueños de las mercancías.

d) Presentar certificación de que se pagaron los derechos de Almojarifazgo y del Real Seminario de San Telmo, y una vez obtenida la licencia del Superintendente, recibir el registro de las mercancías y salir sin más detenciones para sus puertos de destino.

e) Hacer el viaje sin arribar a ningún puerto que no fuese el de destino.

f) Una vez en América, debía entregar el registro a los Oficiales Reales, que se encargarían de comprobar que no se transportaban mercancías sin registrar y darían permiso para que se entregasen a sus dueños, una vez satisfechos los impuestos de entrada en Indias.

g) Debía hacer en América nuevo registro de los frutos que trajese de regreso, cuidándose de que no fuesen de los prohibidos y se pagaran los derechos de salida, con lo cual volvería de la misma forma a las Canarias sin hacer escalas.

h) Una vez allí, entregaría el registro al encargado del Juzgado y pagaría los derechos de entrada.

i) También era de su obligación, una vez se rindiera viaje, pagar a la gente de mar del navío y si alguno moría durante la travesía hacerse cargo de sus objetos personales y entregarlos a la llegada junto con el sueldo que hubiese ganado hasta entonces.

7.º Dada la fianza, se concedía permiso para iniciar la carga y se nombraba un escribano para la nao.

8.º El Guardamayor, desde tierra, iba comprobando la carga y daba autorización para llevarla al barco, donde otro guarda la revisaba al llegar.

9.º Estando el buque a medio cargar, el maestre solicitaba que se le hiciese la segunda visita, que volvían a realizar los mismos personajes de la primera, aunque en este caso la principal misión que llevaban era comprobar si lo que ya se había introducido en el navío estaba conforme a las leyes.

10. Si el barco pasaba la visita, se ordenaba que continuase la carga.

11. Concluida ésta, el maestre otorgaba partidas de registro, en las cuales, ante escribano, se hacía constar las diferentes cargazones, sus dueños y el destinatario al que tenían que ser entregadas en Indias.

12. A continuación se hacía una comprobación para ver si los registros presentados por el maestre coincidían con los que había formado el Guardamayor que vigiló la carga desde tierra y el guarda que se puso a bordo.

13. El maestre presentaba certificación de que se habían pagado los Reales Derechos, listas de bastimentos, pertrechos y gente de mar que llevaría en el viaje, así como las relaciones de las familias que se encaminaban a las Antillas (caso de no haber encontrado quien quisiese emigrar, se debía pagar 1.000 reales por cada familia que se dejara de llevar).

14. La tercera y última visita era el trámite final antes de iniciarse el viaje. Se revisaba la bodega y la carga, se reconocían las condiciones de estanqueidad, se pasaba lista a la gente de mar y se tomaba juramento al contra maestre y dispensero de que bastimentos y pertrechos estaban a bordo y en buenas condiciones, hecho lo cual se entregaba al maestre las instrucciones y el registro de las mercancías. Una vez desembarcados los visitantes, el barco debía hacerse inmediatamente a la vela.

Esta era a grandes rasgos la forma en que se realizaban los despachos de los barcos salidos de Canarias. El sistema, como vemos, parece técnicamente eficaz para evitar el contrabando; si los fraudes eran tan frecuentes como el comercio sevillano argumentaba³¹ habría que pensar en que no se cumplía lo ordenado, o quizá, lo que es más probable, en fallos humanos. No hay que olvidar tampoco que una vez realizada la tercera visita, y salido el barco a la mar, podía regresar y recalar en un lugar apartado, cargando mercancías prohibidas, y al llegar a América realizar una acción semejante.

Sin embargo, hay un punto al que no parece dársele demasiada importancia en los registros canarios, y es el del arqueo de los navíos. En los barcos despachados desde la Península el arqueo era una operación fundamental, que se realizaba independientemente de toda visita

31. Vid. MORALES PADRÓN: «Sevilla y Canarias en el comercio con América», *Anuario de Estudios Americanos*, t. IX, Sevilla, 1952, pp. 173-207.

y nada menos que por el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación directamente. En las Islas, quien determinaba el número de toneladas que poseía un buque era una persona, no siempre la misma, que se decía «hombre práctico en las cosas del mar»³², que generalmente era un marino que había frecuentado las rutas de las Indias y que calculaba de forma aproximada el tonelaje del navío. En los buques que salían de Sevilla o Cádiz se hacía constar durante el arqueo su nacionalidad de origen, el número de cubiertas, la disposición del alcázar y castillo y, sobre todo, el valor de las ocho medidas fundamentales para determinar su capacidad (Cuadra, Mura, Manga, Plan, Redeles, Puntal, Eslora y Quilla), mientras que en los que partían de Canarias se indicaba escuetamente, dentro del proceso de la primera visita, el número de sus toneladas, sin que apareciera ningún dato más.

Otra diferencia importante que los registros realizados en la Península tienen con los realizados en el Archipiélago es que éstos carecen de la certificación de propiedad del navío, en la cual había que hacer constar la nacionalidad de origen del mismo y sin la que no se le admitía para realizar viaje a las Indias. El no poseer una indicación más clara de la propiedad y la nacionalidad del buque, así como deficientes arqueos, era la causa de numerosos fraudes que ya comentaremos más detenidamente.

Los maestros de los navíos canarios daban una sola fianza, en la cual el fiador solía ser una sola persona y se obligaba por la cantidad de 14.000 ducados, mientras que los que partían de los puertos andaluces estaban obligados a hacer un triple afianzamiento: la Fianza de Maestraje, la Fianza de Penas Pecuniarias y los Abonos. Tan sólo la de Maestraje era común para todos, siendo las dos últimas exclusivas para los barcos andaluces.

Por la Fianza de Penas Pecuniarias los maestros de los navíos que salían de Sevilla y Cádiz se comprometían a cumplir una serie de requisitos que en Canarias no se exigían. Así quedaban obligados bajo diversas multas a tener preparada la nave para el momento en que partiese la Flota, a traer certificaciones de los Oficiales Reales de los puertos americanos en las que se acreditase haber cumplido en Indias con todo lo que mandaban las leyes, a «cancelar» los registros al volver a España³³, a pagar todas las multas a las que se les pudiesen condenar durante el transcurso del viaje, etc.

32. A. G. I., Contratación, 2.852. Véase, por ejemplo, el arqueo de la fragata «Santo Cristo de Maracaibo» en 1700.

33. Un registro se consideraba «cancelado» cuando se comprobaba que el maestre había cumplido con todos sus cometidos. Entonces, se le liberaba de las obligaciones contraídas en las fianzas.

Por la Fianza de Abonos el maestre tenía que presentar dos «abonadores», que en el caso de que los fiadores no pudiesen pagar las cantidades en que se obligaron responderían con sus bienes. Era una especie de fianza de la fianza³⁴. El proceso de realizar las visitas a los buques también presenta diferencias notables. Mientras que en la Península la primera y segunda visita son previas al comienzo de las operaciones de carga, en Canarias la segunda se hace precisamente cuando el barco está a medio cargar y en la primera se arquea y se investiga si el navío está en condiciones de efectuar el viaje. En las embarcaciones salidas de Andalucía, la primera visita se denomina «Señalamiento de Obra», pues lo único que se hace es averiguar si el navío tiene las medidas reglamentarias y se le indica las reparaciones que necesita realizar para efectuar la travesía. En la segunda se comprueba si las obras se realizaron y se le señala el número de tripulantes, armas, bastimentos y pertrechos que tenía que llevar.

La tercera visita en ambos casos era, o debía ser, inmediatamente previa a la partida de los buques, pero en las Flotas y Galeones las complicaciones del despacho hacían que los barcos pasasen en la bahía de Cádiz varios días desde que eran visitados hasta que salían. Esto no ocurría en Canarias, donde en el propio registro se hacía constar cómo los barcos se daban a la vela nada más desembarcados los visitantes. A la tercera visita era a la única a la que en la Península asistía personalmente el Juez Oficial de la Casa de la Contratación encargado del despacho, acompañado de un visitador y el Artillero Mayor (que reconocía el armamento del buque). La primera la realizaba el Capitán de la Mestranza y la segunda el visitador de turno, auxiliados en ambos casos por los Maestros Mayores de Carpintería y Calafatería.

Para terminar esta breve comparación entre los despachos de los navíos que salían de las Islas y los que lo hacían de Sevilla o Cádiz digamos que en los puertos andaluces los maestros no otorgaban partidas de registro en favor de los dueños de las mercancías; todos los trámites en este sentido los realizaba directamente la Casa de la Contratación.

D) *Los navíos salidos desde Canarias para las Indias entre 1700 y 1708*

Tres son nuestras principales fuentes de información para recons-

34. Estos tipos de fianzas eran sólo aplicables a los buques mercantes. En los de guerra, el proceso de despacho era totalmente distinto. Lo normal era que el capitán de la nave realizara un «asiento» con la Corona en el cual se especificaban las obligaciones mutuas.

truir el movimiento naval entre Canarias y América en el período 1700-1708:

En primer lugar tenemos el libro de «Cuenta y razón de lo que contribuyen los navíos que salen de las Islas Canarias para diferentes puertos de las Indias por razón de las toneladas de sus buques, así de los dos pesos de plata que tocan al Real Seminario, como el real y medio perteneciente a la Universidad de Mareantes»³⁵. Se trata de la información más completa que poseemos por lo que respecta al número total de navíos salidos de Canarias, sus tonelajes y sus lugares de partida y destino. Entre marzo de 1700 y diciembre de 1708 se registran en este libro un total de 66 embarcaciones que se dirigieron a las Indias. Sin embargo, no aparecen indicadas las fechas exactas de las partidas de cada barco, sino que se recogen todas las que tuvieron lugar entre unos determinados hitos. Teniendo en cuenta que se trata de una información que la Universidad de Mareantes guardaba con el único fin de llevar la contabilidad del cobro de los derechos que se habían de pagar a ella y al Seminario³⁶ según el tonelaje de los buques, parece comprensible que aparte del nombre del navío y por supuesto de las toneladas en que fue arqueado, no aparezcan otros datos que los puertos de salida y destino, así como el nombre del maestro o capitán y a veces el del dueño.

La segunda fuente son los registros que se conservan en el legajo Contratación 2852 del Archivo General de Indias. Estos datos son muy incompletos en cuanto al número de salidas, pues para el mismo período sólo recoge dieciséis de ellas³⁷; por el contrario, presentan valiosa información respecto al sistema de despacho, indicándose además con toda exactitud la fecha de salida, armamentos, bastimentos y pertrechos de los navíos, etc.

Por último, también poseemos datos, aunque ciertamente dispersos, recogidos en los Juicios de Residencia de los Superintendentes. El legajo Escribanía de Cámara 946 del Archivo General de Indias reúne

35. Este libro se guarda actualmente en el Archivo de la Universidad de Sevilla.

36. La Universidad de Mareantes era la encargada de administrar el Real Seminario de San Telmo.

37. Eran: Fragata «Santo Cristo de Maracaibo, N. Sr.^a del Rosario, S. José y las Animas». Navío «El Sacramento, N. Sr.^a del Rosario y S. Francisco Javier». Bergantín «Jesús Nazareno, S. Francisco de Paula y Las Animas». Fragata «N. Sr.^a de la Candelaria, Santo Domingo y Las Animas». Navío «N. Sr.^a del Rosario y S. Pedro Alcántara». Navío «N. Sr.^a de la Encarnación y San Francisco Javier», alias «El Palmero». Navío «N. Sr.^a de la Concepción, San José y S. Francisco Javier», alias «La Madama». Navío «N. Sr.^a de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda», alias «El Gavilán». Navío «N. Sr.^a del Sagrario, S. José y S. Nicolás de Bari». Navío «S. José y Las Animas», alias «Los Dos Leones». Navío «Santo Cristo de S. Román». Navío «N. Sr.^a de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda», alias «El Gavilán». Navío «N. Sr.^a del Rosario, S. Francisco Javier y Las Animas». Bergantín «N. Sr.^a del Rosario y S. Francisco Javier». Fragata «N. Sr.^a del Sagrario, S. José y S. Nicolás de Bari», alias «La Estrella». Navío «N. Sr.^a de la Concepción, S. José y S. Francisco Javier», alias «La Madama».

los de don Pedro Fernández de la Campa y don José de Cobos. Esta última fuente, que resulta de carácter secundario por lo que respecta a las salidas de Canarias para América, es fundamental cuando tratemos de los retornos desde las Indias hacia las Islas, debido a la carencia de información.

A la luz de estos tres fondos documentales hemos construido la lista de los navíos que salieron de Canarias para América de 1700 a 1708 y que se recogen en el Apéndice I. Los 66 barcos suman un total de 4.755 toneladas, lo que supone una media de 7,3 buques y 528,3 toneladas al año. En el mismo período los barcos salidos de la Península fueron 89³⁸, con un tonelaje de 16.225,1 y un promedio de 9,8 navíos y 1.802,7 toneladas anuales³⁹.

Si aceptamos estas cifras, vemos cómo la navegación canaria supone en cuanto a la capacidad de carga algo menos de un tercio de la que se realizaba desde la Península y casi las tres cuartas partes por lo que respecta al número de barcos. Si consideramos el total nacional, a las Islas les corresponde el 22,6 por 100 de las toneladas y el 42,6 por 100 de los navíos.

A pesar de que estos datos son de por sí significativos, no creemos que hagan justicia a la importancia real que la navegación canaria tenía. Precisamente una de las cuestiones que más se debatió en la Junta de Restablecimiento del Comercio fue la poca exactitud con que se efectuaban los arqueos de los navíos que salían de las Islas, llegando a afirmar el Piloto Mayor y arqueador de la Casa de la Contratación que posiblemente habría que multiplicar por dos los arqueos de los navíos canarios para tener una idea más real de la cantidad de carga que eran capaces de transportar. Más adelante, cuando estudiemos las discusiones que se plantearon en la Junta en este sentido, trataremos con detenimiento el tema de los arqueos realizados en Canarias.

El período 1700-1705 marca una de las épocas más desalentadoras de la navegación realizada desde los puertos privilegiados de Andalucía, pero no sucede lo mismo en Canarias, que en esos años supera a la Península en el número de barcos salidos para Indias: 49 frente a 36. No ocurre igual con el tonelaje, pero las diferencias son bastante cortas: 3.370 por 5.586,9 toneladas. En los primeros seis años del siglo XVIII no se consiguió despachar ninguna Flota ni Galeones desde

38. A estos 89, habría que añadir 26 barcos más, que salieron de Sevilla como barcos de guerra con la misión de servir de escolta a los mercantes. Aunque en muchos casos estos navíos llevaban parte de sus bodegas con carga de mercancías, hemos preferido no considerarlos a la hora de comparar los tonelajes navegados desde Canarias y la Península, debido a su específico carácter militar.

39. Los datos de los navíos salidos desde la Península proceden del Archivo de la Universidad de Sevilla, que también guarda las listas que la Universidad de Mareantes confeccionaba para llevar la cuenta y razón del cobro de su impuesto y el del Seminario.

Cádiz, y este bache fue aprovechado por las naciones extranjeras tanto aliadas (Francia) como enemigas (Inglaterra y Holanda) y por supuesto por los navíos canarios, que al amparo de su permisión de 1.000 toneladas anuales realizaban lucrativos negocios en las Antillas.

A partir de 1706, la actividad de la navegación peninsular se hace más intensa, y tan sólo en ese año se navegan cerca de 7.000 toneladas (salieron dos expediciones, una a Tierra Firme y otra a Nueva España). De 1706 a 1708 partieron de los puertos andaluces un total de 53 barcos, con 10.638,1 toneladas. Coincidiendo con este incremento de la navegación peninsular, la realizada desde Canarias decreció sensiblemente: en este mismo período salieron 17 buques con 1.385 toneladas. Entre 1700 y 1705 las Islas vieron partir una media de 8,1 navíos y 561,6 toneladas anuales, mientras que los tres años siguientes presentan una reducción a 5,6 embarcaciones y 461,6 toneladas.

Todo ello parece indicar la existencia de un paralelismo entre las relaciones navales mantenidas por la Península y las Canarias, que se traducían en la práctica, en un aumento de la intensidad de los contactos de las Islas con América, coincidente con los momentos de crisis de los puertos andaluces.

La Habana era con gran diferencia el puerto que recibía mayor cantidad de barcos canarios, habida cuenta de que la ciudad, parada obligada de las flotas, siempre fue un buen mercado y que además desde allí, resultaba fácil introducir los productos en el continente. Seguía en importancia Campeche, que como el puerto antillano era por su proximidad al núcleo central del Virreinato de Nueva España muy visitado por los canarios, ya que la entrada en Veracruz les estaba prohibida. En Sudamérica, la Guaira y Maracaibo eran los principales puertos a los que se dirigía el comercio isleño, al estarle vedados los de Cartagena y Portobelo.

En el cuadro que reproducimos a continuación puede verse el reparto de buques y toneladas por puerto de destino y sus porcentajes aproximados:

<i>Destino</i>	<i>Número de navíos</i>	<i>%</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>%</i>
La Habana	34	51,5	2.824	59,3
Campeche	9	13,5	943	20,0
Caracas-La Guaira	10	15,5	553	11,6
Maracaibo	7	10,5	172	3,6
Desconocido	2	3,0	141	3,0
Santa Marta	1	1,5	60	1,2
Cuba	2	3,0	41	0,9
Trinidad	1	1,5	21	0,4



Atendiendo ahora a los lugares de procedencia, digamos que Tenerife se muestra más activa que La Palma o Gran Canaria. Reduciendo esta afirmación a cifras, podemos mostrar el siguiente cuadro:

<i>Procedencia</i>	<i>Número de navíos</i>	<i>%</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>%</i>
Tenerife	35	53,0	2.948	62,0
Gran Canaria	12	18,2	564	11,9
La Palma	15	22,7	917	19,3
Desconocida	4	6,1	326	6,8

Tenemos que puntualizar que de los doce navíos que salieron de Gran Canaria once de ellos lo hicieron entre 1700 y 1703. En ese mismo período, de Tenerife sólo habían partido 10 embarcaciones (aunque con un arqueo total de 870 toneladas, que resultaba notablemente superior a las 464 que desplazaron los buques gran canarios) y 7 de La Palma. A partir de 1703, Tenerife y La Palma gozaron de una exclusividad casi absoluta.

El puerto concreto de salida no se cita en todas las ocasiones; así, de los 35 navíos que partieron de Tenerife, sólo sabemos con seguridad que lo hicieron de Santa Cruz 21 (lo cual supone casi el 32 por 100 del número total de barcos y el 43,6 por 100 del tonelaje, ya que dichos buques arquearon 2.077 toneladas). Garachico cuenta con una salida reconocida y en el resto sólo se indica que partieron de Tenerife, sin especificar nada más. De las salidas realizadas desde Gran Canaria una fue desde el Puerto de la Luz y el resto, aunque tampoco se expresa con claridad, creemos que lo hicieron de Las Palmas (esto supone el 16,6 por 100 de las partidas, que con un arqueo de 464 toneladas corresponde al 9,5 por 100 del total).

E) *Los navíos salidos desde las Indias para Canarias entre 1700 y 1708*

Los datos sobre los retornos de los navíos canarios a las islas son muy escasos⁴⁰; no se conservan los registros de vuelta y tampoco podemos acudir a las listas de la Universidad de Mareantes, ya que este organismo sólo llevaba la cuenta de los barcos que salían para América, pues era entonces únicamente cuando cobraba sus impuestos.

Tenemos que acudir a las informaciones que en los juicios de Residencia de los Superintendentes se desprenden acerca de los navíos pro-

40. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano, siglos XVI, XVII y XVIII*, p. 247.

cedentes de Indias, pero estos datos no son sistemáticos ni demasiado explicativos.

Por la Residencia de don José de Cobos⁴¹ podemos conocer el número, procedencia y destino de los navíos que viajaron de América a Canarias en los años 1706, 1707 y 1708. Así, en 1706 se registraron cuatro entradas en Tenerife de otros tantos navíos procedentes de La Habana. Al año siguiente fueron tres las embarcaciones que llegaron de La Habana, junto con uno de Campeche y otro de Puerto Rico, todos igualmente con destino a Tenerife. Esta misma isla recibió en 1708 dos nuevas entradas procedentes de La Habana.

Como vemos, Tenerife concentraba la totalidad del flujo marítimo procedente de las Indias. Por la Residencia que a su vez Cobos⁴² tomó a varios de sus antecesores, y entre ellos a su inmediato en el cargo don Felipe Lazcano Gordejuela, sabemos que entre 1689 y 1705 llegaron a Tenerife 56 barcos; estos navíos procedían: 28 de La Habana, 17 de Campeche, 3 de Maracaibo, 2 de La Guaira y 1 de Caracas, Puerto Rico y Santa Marta, más otro del que se desconocía su origen exacto. De todas formas, en este último caso, se trata únicamente de los buques que llegaron a Tenerife y no se da información de los que pudieron llegar a otras islas. Ahora bien, el que se silencien estas llegadas (con la única referencia de que en estos diecisiete años llegaron dos barcos a La Palma) hace pensar que los puertos tinerfeños recibían la gran mayoría de la navegación americana.

Si comparamos el número de barcos salidos para América entre 1700 y 1708 y los que regresaron en el mismo período, según los datos que acabamos de exponer, hemos de considerar que en estos últimos existen considerables lagunas, pues no parece comprensible que un tan crecido número de embarcaciones permaneciesen en América o se perdiesen durante la travesía (recordemos que en ese período tenemos registradas 66 salidas con destino a América).

F) *Los buques y sus tripulaciones*

La primera característica que salta a la vista al analizar la navegación canaria a Indias es que los buques en la que se realizaba eran, a pesar de los posibles fraudes en los arqueos, mucho más pequeños que los que salían de los puertos de la Península. Entre 1700 y 1708 el tonelaje medio de los barcos canarios era de 72 toneladas, por 182,3 de los andaluces, y la desproporción sería más evidente si tenemos en cuenta que, por ejemplo, en la flota que salió de Cádiz en 1708 apa-

41. A. G. I., Escribanía de Cámara, 946.

42. *Ibidem*.

recen, debido a la angustiosa falta de navíos, los buques más pequeños que realizaron la Carrera de las Indias en los siglos XVII y XVIII, lo cual contribuyó a bajar la media.

El tonelaje de los navíos canarios estuvo limitado con anterioridad, y así el 5-VI-1567 se estableció un tope máximo de 120 toneladas⁴³, aunque esta orden quedó en desuso y por ejemplo en la Real Cédula de permisión de 1657, las 600 toneladas concedidas habrían de navegarse en tres buques de 100, 200 y 300 toneladas respectivamente. También hubo disposiciones que regulaban el límite mínimo, y así en 1590 se permitió que barcos menores de 80 toneladas pudiesen viajar de Canarias a América⁴⁴.

Aunque los registros de los buques salidos de las Islas no presenten datos que permitan reconstruir sus proporciones, podemos darnos una idea aproximada viendo las medidas que tenían los que salían de los puertos de la Península, con arqueos similares a los más usuales en Canarias. Así, la tartana «Santiago», perteneciente a la Flota de 1708, tenía 6 codos de manga, 21 de eslora y 2,40 de puntal⁴⁵, lo que proporcionaba un arqueo de 17,5 toneladas. De Canarias, si aceptamos los datos de la Universidad de Mareantes, aún salían barcos más pequeños, como la balandra «San Francisco Javier», que arqueó 12 toneladas⁴⁶, y otros tres no superaron las 20 toneladas. Se trataba de barquichuelos con una sola cubierta, sin alcázar ni castillo, y que pasarían grandes dificultades para soportar los golpes de mar. La mayoría de los navíos canarios entre 1700 y 1708 se encontraban entre 20 y 50 toneladas (un total de 26). El bergantín «Nuestra Señora de la Esperanza», de la Flota de 1708, midió para sus 54 toneladas 9 codos de manga, 29 de eslora y 4,10 de puntal⁴⁷.

Siempre según los datos de la Universidad de Mareantes, 19 de las embarcaciones del Archipiélago arquearon entre 50 y 100 toneladas y 15 superaron las 100. Tan sólo 2 navíos alcanzaron las 200. Buscando navíos de similares tonelajes, hemos recogido, también de la Flota de 1708, los tres siguientes:

El navío «San Pedro», de 82,2 toneladas y dos cubiertas, tenía 10,2 codos de manga, 32 de eslora y 4,36 de puntal⁴⁸.

El navío «Nuestra Señora de los Reyes», de 186,6 toneladas y una

43. Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XLI, ley I.

44. *Ibidem*, ley XII.

45. A. G. I., Contratación, 1.271.

46. Véase Apéndice I, núm. 3.

47. A. G. I., Contratación, 1.270.

48. A. G. I., Contratación, 1.271.

cubierta, alcázar y castillo, medía 10,2 codos de manga, 48 de eslora y 5,6 de puntal⁴⁹.

El navío «San José», de 227 toneladas, con sus dos cubiertas, alcázar y castillo, presentaba 12 codos de manga, 50 de eslora y 6 de puntal⁵⁰.

Por lo que respecta a los tipos, el más extendido es el «navío», aunque este término, demasiado general, agrupe embarcaciones de distinto tipo. Después aparecen fragatas, bergantines, balandras, pingues e incluso urcas.

Un común denominador es que todos estos tipos de buques iban armados. A comienzos del siglo XVIII no existían, salvo muy rara excepción, una clara división entre el barco de guerra y el mercante. Así, vemos cómo en la Carrera de las Indias se emplean naves de gran porte artilladas al efecto como navíos de guerra, mientras que los que habían sido construidos con la idea de emplearlos para ella iban en muchas ocasiones casi desarmados y como verdaderos buques mercantes.

El caso más normal tanto en la «Carrera» como en Canarias es el navío de mediano porte, dotado de una artillería que le permite defenderse solo, o contribuir al menos a la defensa común si iban agrupados en flotas. Como este último caso no se presentaba para los navíos canarios, ya que realizaban los viajes de forma individual, les era tanto más preciso poseer armas que les permitiesen salir de los peligros por sus propios medios. En este sentido presentaban un armamento que en nada tenían que envidiar a los que salían de la Península, sino que, por el contrario, en muchos casos, era superior.

La artillería que montaban dependía de forma directa del tonelaje; así, los navíos que rondaban las 200 toneladas llevaban del orden de 25 a 30 cañones de 4 a 8 libras, que se convertían en 20 cañones para los de 100 toneladas, alrededor de 10 para los de 50 y 4 ó 5 para aquellos que no superaban las 20 toneladas.

Aparte de esta artillería, que denominaríamos gruesa, poseían, también según su porte, de 10 a 20 esmeriles y pedretos, es decir, artillería ligera. El poder ofensivo se completaba con armas de mano: fusiles, pistolas, chuzos y alfanjes de abordaje, granadas, lanzas para quemar las velas de los navíos enemigos, etc. Como ejemplos veamos la relación completa de armas de algunos de estos navíos:

49. A. G. I., Contratación, 1.270.

50. *Ibidem*.

Pingüe «Nuestra Señora del Rosario», 215 toneladas:	Navío «Nuestra Señora de la Encarnación», 55 toneladas:
26 cañones de a ocho, seis y cuatro pulgadas.	14 cañones.
10 pedreros.	14 pedreros.
80 escopetas.	30 escopetas.
24 pistolas.	6 esmeriles.
60 chuzos.	180 balas de cañón.
40 alfanjes.	50 palanquetas.
1.000 balas de cañón.	6 quintales de balas de escopeta.
400 palanquetas para la artillería.	50 taleguillos de municiones.
1 caja de balas de escopeta.	24 chuzos.
1 caja de piedras de escopeta.	12 espadas.
25 quintales de pólvora.	12 pistolas.
400 granadas.	8 cajas de fuego.
8 cajas de fuego.	28 granadas.
	10 quintales de pólvora.
	6 frasqueros de pólvora.

Los buques que hacían la Carrera de las Indias desde Canarias tenían que ser de «fábrica natural», es decir, contruidos en España; esto es lo que estaba ordenado en la Cédula de permisión de 25-IV-1678, que venía a derogar lo dispuesto en la de 10-VIII-1657, donde sólo se hacía constar que los barcos naturales y vizcaínos debían ser preferidos a la hora de ir a Indias, pero no se excluía la posibilidad de que en caso de no existir navíos naturales fuesen los fabricados en el extranjero (por supuesto de dueños españoles).

A partir de 1678, la exclusión de los navíos no naturales es tajante, tal como se había venido practicando en siglos anteriores (Felipe II ordenó el 12-IV-1562⁵¹ que no navegase de Canarias a Indias ningún barco extranjero). Sin embargo, existieron concesiones particulares que en determinados casos y previo pago de una suma de dinero (3 ducados por tonelada, más la media annata y un tanto por ciento de la cantidad total para costear la conducción del dinero a la corte) permitieron a barcos no fabricados en España ir de Canarias a América. De esta forma, por Real Cédula de 6-VII-1700⁵², se concedió a don Francisco Antonio de Briones hacer dos viajes con un buque de fábr-

51. Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XLI, ley XVIII, y MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano, siglos XVI, XVII y XVIII*, páginas 105 y 106.

52. A. G. I., Indiferente General, 3.090.

ca extranjera, el «Nuestra Señora del Rosario», de 215 toneladas. Este navío, poco después de efectuar su viaje⁵³, pasó a ser propiedad de Sebastián de Herrera, que compró los derechos de Briones y efectuó el segundo viaje en 1706⁵⁴.

El 15-II-1702 Pascual Ferrera obtuvo una concesión similar para realizar tres viajes con su navío, «El Aguila Negra», de 100 toneladas⁵⁵. No pudo efectuar más que uno⁵⁶, pues a la vuelta fue apresado por los ingleses, y sus derechos los traspasó a don Pedro Casabuena⁵⁷, que realizó así el segundo viaje en 1707 con su navío «San José y las Animas»⁵⁸.

Conocemos también que a otros barcos de fábrica extranjera se les concedió permiso para ir a las Indias. Entre ellos el «Nuestra Señora de la Concepción», de 120 toneladas, que salió en 1706, y el «Nuestra Señora del Rosario», de 80 toneladas, que lo hizo en 1707⁵⁹.

Aparte de estos casos aislados, de los demás buques salidos de las Islas no tenemos indicaciones de sus lugares de origen, suponiéndose que debían ser de construcción española⁶⁰, y sólo en un caso se especifica que el barco había sido construido en Canarias: era el bergantín «Nuestra Señora del Rosario», de 20 toneladas y fabricado en La Palma⁶¹.

Los maestros de los navíos estaban obligados a dar antes de la partida relación de los «pertrechos» y «bastimentos» que llevaban para el viaje. Dentro del término «pertrecho» se incluían todos aquellos objetos que se empleaban en las reparaciones de las averías y en las carenas, así como los cables, cabos, velas y motonería de respeto. Los «bastimentos», como es evidente, eran los víveres necesarios para la travesía. El alimento fundamental era el clásico bizcocho, que se complementaba con legumbres, conservas saladas de carnes y pescados, huevos y animales vivos que se iban sacrificando paulatinamente. También,

53. Véase Apéndice I, núm. 13.

54. *Ibidem*, núm. 52. La Real Cédula que confirma los derechos de Herrera tiene fecha de 18 de octubre de 1704 y se encuentra en el A. G. I., Indiferente General, 3.091.

55. A. G. I., Indiferente Gnal, 3.090.

56. Véase Apéndice I, núm. 21.

57. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Real Cédula de 16 de diciembre de 1704.

58. Véase Apéndice I, núm. 57.

59. *Ibidem*, núms. 54 y 61.

60. Según Morales Padrón, muchos de los barcos canarios fueron comprados en los astilleros del norte de España. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano, siglos XVI, XVII y XVIII*, pp. 126-127

61. Véase Apéndice I, núm. 62.



a modo de ejemplo, veamos algunas de estas listas de bastimentos y pertrechos:

Navío «N. S. de los Remedios»,
60 toneladas:

Pertrechos

- 1 esquifazón de velas de respeto (mayor, trinquete, gavía, vela-cho, cebadera, mesana, sobre-mesana y marabuto).
- 2 anclas y 2 anclotes.
- 1 cable nuevo y otro de media vida.
- 1 calabrote nuevo.
- 1 cable de menos de media vida.
- 1 lancha con remos y amarra.

Bastimentos (29 tripulantes)

- 80 quintales de bizcocho.
- 12 barriles de carne salada.
- 20 pipas de agua.
- 4 barriles de arenques ahumados.
- 100 gallinas.
- 13 carneros.
- 1/2 pipa de vinagre.
- 14 fanegas de legumbres.
- 16 pipas de vino.
- 6 barriles de pargos salados.

Navío «San José y Las Animas»,
180 toneladas:

Pertrechos

- 2 quintales de cuerda.
- 2 quintales de sebo.
- 2 quintales de brea.
- 20 piezas de lona y 5 de crudo para cuchillos y juanetes.
- 3 cables con tres anclas.
- 3 calabrotos y tres anclotes.
- 2 masteleros de respeto.
- 10 quintales de jarcia de respeto.
- 2 esquifazones de velas.
- 4 docenas de motones de respeto.
- 16 cajones de clavazón.
- 50 quintales de hierro para pernos.
- 1 caja de botica.

Bastimentos (79 tripulantes)

- 25 quintales de pan blanco.
- 100 quintales de bizcocho priedo.
- 20 barriles de carne de vaca salada.
- 4 barriles de carne de puerco.
- 200 gallinas.
- 40 carneros.
- 4 cerdos.
- 400 reales de pescado salado.
- 6 barriles de arenques.
- 2 quintales de bacalao.
- 12 fanegas de habas.
- 4 fanegas de judías.
- 100 botijas de aceitunas.
- 1/2 pipa de alcaparras.

50 pipas de agua.
60 pipas de vino.
2 pipas de vinagre.
100 arrobas de aceite.
1 barril de huevos.



Para finalizar este apartado, que hemos denominado «los buques y sus tripulaciones», hagamos referencia a los hombres que manejaban las embarcaciones. Sólo poseemos información sobre los tripulantes de 16 de los 66 navíos que tenemos registrados como salidos para América entre 1700 y 1708 (véase el apéndice II), y a ellos se refieren las apreciaciones que vamos a realizar. Quizá el dato más destacable sea el elevado número de tripulantes de los barcos canarios con respecto a los de igual tonelaje salidos de la Península. Esto puede deberse muy posiblemente, a que los deficientes arqueos que se realizaban en las islas mostraban a los barcos más pequeños de lo que en realidad eran, y cuando los comparamos con aquellos que teóricamente poseían igual tamaño, da la impresión de que están mejor tripulados y armados. Resultaba fácil ocultar algunas toneladas del arqueo real del navío, mientras que el número de tripulantes o cañones, que eran proporcionales a su porte, se registraban con mayor exactitud. De todas formas puede pensarse también que los barcos canarios, al realizar sus navegaciones en solitario, necesitaban estar mejor armados y llevar una tripulación más numerosa que facilitase su defensa, e incluso que la crisis de la navegación peninsular afectaba al número de las tripulaciones de las flotas. Este último punto es más difícil de discernir; ahora bien, lo que no parece que tuviera influencia en el aumento del número de tripulantes, es el hecho de realizar las travesías en solitario. De la Península también salían barcos de registro y sus tripulaciones, teniendo en cuenta su arqueo, eran inferiores a las de los barcos canarios.

Los mayores barcos que salían de las Islas, rara vez superaban las 200 toneladas y, sin embargo, pasaban con facilidad de los 70 hombres de dotación. Para encontrar tripulaciones parecidas en los navíos de «la Carrera», tendríamos que remontarnos a los de 300 toneladas y aún más. Por ejemplo, el «Nuestra Señora de los Remedios», que salió en la Flota de Diego Fernández de Santillán en 1706, con sus 296 toneladas llevaba 79 hombres⁶², mientras que navíos canarios como el «San José» y las «Animas», de 180, llevaban 80; el «Nuestra Señora del Rosario», con tan sólo 80 toneladas, 78; el «Nuestra Señora del Rosario» y «San Pedro Alcántara» de 215, llevaba 77 y el «Nuestra Señora

62. A. G. I., Contratación, 1.266.

de la Concepción» de 120 toneladas, poseía una tripulación de 75 hombres⁶³.

Los navíos de las flotas salidas de Cádiz entre 1700 y 1708, rara vez pasaron de 50 hombres de dotación para arcos inferiores a las 200 toneladas, y lo normal era que tuviesen de 30 a 40, número este, que era corriente en los buques canarios que no llegaban al medio centenar de toneladas. Así, mientras el «Nuestra Señora de la Europa»⁶⁴, primer patache de la Flota de don Diego Fernández de Santillán (1706) de 193 toneladas, tenía 35 hombres, y el «Nuestra Señora del Socorro»⁶⁵, patache de Cuba en los Galeones de don José Fernández de Santillán (1706), de 128 toneladas, 26 tripulantes; los navíos canarios «Nuestra Señora de la Encarnación», de 55 toneladas, y «Nuestra Señora del Sagrario» de 40, llevaron, respectivamente, 34 y 36 hombres de dotación⁶⁶.

En las tripulaciones existían una serie de grados, el más inferior era el de «paje», después venía el de «mozo» y el de «marinero», pasando luego a lo que podríamos denominar la plana mayor del buque, esto es, aquellas personas que realizaban misiones directivas. Entre estas últimas también podía hacerse una división que correspondería más o menos, a lo que hay son los conceptos de oficialidad y suboficialidad.

El capitán era el responsable supremo de la suerte del navío y la máxima autoridad, tanto en materias militares como náuticas. Hemos establecido esta dicotomía (asuntos militares-asuntos náuticos), ya que en un principio lo verdaderamente específico del capitán era la defensa del buque ante presuntos enemigos, mientras que el piloto era el encargado de conocer la técnica de la navegación. Sin embargo, en un medio tan desfavorable como el mar, la división de poderes no ha parecido nunca conveniente y ante la necesidad de una única fuente de autoridad, el capitán terminó asumiéndola totalmente, con el consejo técnico del piloto. Todos los barcos que realizaban viajes a América, debían de llevar dos pilotos examinados por la Casa de la Contratación (uno era el piloto principal y el otro ayudante del primero), pero a comienzos del siglo XVIII (lo mismo que había pasado en el siglo anterior), la falta de pilotos bien formados náuticamente era muy grande. Esto hacía que no se aplicaran las normas de la Casa con todo rigor, y así, el Juez Oficial que despachaba las flotas o el Piloto Mayor, podían, en caso de no encontrar personal examinado, nombrar para pilotar las naves a aquellos marineros que, siendo los mejores conocedores de su oficio, contestaban a algunas preguntas de tipo teórico que el

63. Véase Apéndice II, núms. 5, 7, 10 y 13.

64. A. G. I., Contratación, 1.267.

65. A. G. I., Contratación, 1.269.

66. Véase Apéndice II, núms. 6 y 9.

propio Juez les proponía⁶⁷. En Canarias ya se había hecho notar desde muy antiguo esta falta de pilotos examinados por la Casa de la Contratación y desde el siglo XVI, los Jueces de Registro tenían potestad para examinar personalmente a los pilotos que iban a Indias, siempre que se tratase de barcos menores de 80 toneladas⁶⁸.

Como sabemos, la mayoría de los barcos salidos de Canarias, tenían arcos inferiores, con lo cual, sus pilotos no tenían necesidad de acudir a Sevilla a realizar sus exámenes. En los registros de los navíos que partían de la Península era obligatorio indicar en las listas de la tripulación, la titulación del piloto; mientras que en los que lo hacían de las Islas, no hemos encontrado ninguna indicación de que sus pilotos hubiesen sido examinados por la Casa, ni siquiera en buques mayores de 80 toneladas.

El maestro era el responsable de la carga del navío, ya hemos visto sus obligaciones, pero las resumiremos diciendo que debía evitar los fraudes, encargarse de que se pagaran los impuestos y de entregar las mercancías en buen estado a sus dueños. Lo normal era que el capitán fuera a la vez el que desempeñara el maestraje de la embarcación. Junto con el capitán, maestro y pilotos, el contramaestre, encargado de dirigir la maniobra, el escribano y el cirujano, completaban lo que podíamos denominar oficialidad. Todos los navíos llevaban además un capellán, que en razón de su ministerio gozaba de la consideración más elevada entre la dotación del buque⁶⁹.

Un segundo escalón de mando lo formaban el guardián, que ejercía la función de ayudante del contramaestre; el condestable, encargado de la reparación de las armas de a bordo; el dispensero, bajo cuya vigilancia estaban los bastimentos; el barbero, que cuando el navío no llevaba cirujano ejercía sus funciones aparte de las suyas propias y, por último, lo que podíamos denominar el equipo de reparaciones, compuesto por un carpintero y un calafate, al que a veces se unía un tonelero.

En el conjunto de la marinería y aparte de los marineros propiamente dichos, existían según ya indicamos dos escalones más, los mozos y los pajes. Entre los tres, las diferencias las creaban la edad y, por consiguiente, la experiencia en el oficio, lo que se veía reflejado también en el sueldo que recibían. Los pajes solían ser tres o cuatro

67. Véase el despacho de la Flota de 1708. A. G. I., Contratación, 1.270 y 1.271.

68. Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XLI, ley XII, y FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano, siglos XVI, XVII y XVIII*, página 110.

69. *Ibidem*. Según Morales Padrón, a partir de 150 toneladas los navíos estaban obligados a llevar capellán. Sin embargo era normal que barcos mucho menores lo llevaran también.

adolescentes, en muchos casos recién salidos de la infancia (en el Bergantín «Nuestra Señora del Rosario», salido de La Palma en 1707⁷⁰, iban dos pajes de doce y trece años, respectivamente, que fueron los tripulantes más jóvenes de los que tenemos noticia que viajaron de Canarias a América entre 1700 y 1708), que realizaban su aprendibaje embarcados. El peso de las faenas de a bordo correspondía realizarlo a los mozos y marineros. Los primeros solían tener entre veinte y treinta años y se les consideraba con menos experiencia que los marineros, ya veteranos en las navegaciones a Indias y que solían superar los treinta años de edad, acercándose en muchos casos a los cincuenta (estos años tenía el contraamaestre del Bergantín «Nuestra Señora del Rosario», en el que ya vimos a los tripulantes más jóvenes y en el que también viajó el de más edad). Los marineros que más se destacan en el conocimiento de su oficio podían llegar a ejercer las funciones de guardián, dispensero o contraamaestre, e incluso en determinados casos a pilotar las naves, pero para ello se necesitaban ciertos conocimientos teóricos que no estaban al alcance de la mayoría. No hay que decir que la vida a bordo de las embarcaciones era dura, cualquiera que conozca cómo se desarrolla la existencia de los hombres del mar, aun en nuestros tiempos, no tendrá dificultad en comprenderlo. Únicamente el capitán y la oficialidad solían disponer de alojamientos, hasta cierto punto cómodos, en la cámara de popa. En algunos casos se daba el refinamiento de que los que allí se alojaban, tenían algunos criados y un cocinero privado, el «cocinero de cámara», que eran frecuentemente negros que decían ser libres (al menos así aparece en las listas de las tripulaciones).

Los tripulantes de los navíos canarios tenían que ser naturales de los Reinos de España y estaban sujetos a las normas generales de la Casa de la Contratación (no podían ser esclavos, ni moros, ni judíos, etcétera). No es frecuente en los registros que se indique el lugar de nacimiento de los miembros de las dotaciones y tan sólo en un caso (navío «Nuestra Señora de los Remedios») conocemos la naturaleza de los hombres que lo tripulaban, en su mayoría canarios, junto con algunos andaluces⁷¹.

70. Véase Apéndice II, núm. 15.

71. Vid. Apéndice II, núm. 8.



PARTE SEGUNDA: LA JUNTA DE RESTABLECIMIENTO DEL COMERCIO X LA NAVEGACIÓN CANARIA A INDIAS

La idea de crear una comisión de hombres entendidos en materias mercantiles que pudieran sacar al comercio español de la crisis que atravesaba, era antigua. Por Real Decreto de 29-I-1679, Carlos II creó una «Junta para Restablecer y Aumentar el Comercio General de estos Reinos»⁷². Este organismo sufrió varias modificaciones en el número y composición de sus miembros, centrandose sus primeras actuaciones en el intento de conseguir jurisdicción privativa en materias comerciales, lo cual logró en 1686. Con todo, su labor no tuvo trascendencia. Al subir al trono Felipe V, volvió a recrear la Junta el 5-VI-1705⁷³, con la misión de que en ella, «... se tratase este grave punto —el restablecimiento del comercio— por ministros de la mayor satisfacción y celo y hombres de negocios los más prácticos e inteligentes en el comercio»⁷⁴. En efecto, consejeros de Castilla, Hacienda, Indias y Guerra, junto con miembros del comercio de Sevilla y Cádiz, fueron los primeros encargados de tratar el delicado asunto del refortalecimiento del comercio español, cuyo eje central era el comercio americano. Esta primera fase de actuación de la Junta, estuvo dominada, sin embargo, por la presencia de los asesores que en materias comerciales y navales enviaba el rey de Francia, como por ejemplo Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton, que fueron oídos y acogidos como miembros de pleno derecho⁷⁵. No es este el lugar más apropiado para comentar los profundos y ambiciosos cambios que la Junta pretendió adoptar bajo la influencia de los enviados franceses, pero sí digamos que a la hora de revisar el panorama comercial de España con sus colonias americanas, el tema del comercio canario con las Indias, se puso sobre el tapete inmediatamente.

En enero de 1706, la Junta, formada entonces por nueve miembros⁷⁶, pidió al secretario del Consejo de Indias, que le informase sobre las diferentes leyes que habían regido el comercio canario-americano, enviándole a la mayor brevedad un resumen de ellas. Dos meses

72. A. G. I., Indiferente General, 800.

73. *Ibidem*.

74. Sobre la Junta de Restablecimiento del Comercio, véase ROLAND D. HUSSEY: «Antecedents of the spanish monopolistic overseas trading companies (1624-1728)», en *The Hispanic American Review*, vol. IX, núm. 1, febrero, 1929, y del mismo autor: «The Caracas Company 1728-1784. A Study in the history of spanish monopolistic trade», Cambridge, 1934. Véase también JOSÉ JOAQUÍN DEL REAL: *Las Ferias de Jalapa*, Sevilla, 1959.

75. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A.

76. La Junta estaba formada por dos consejeros de Castilla, Hacienda, Indias, uno de Guerra, el Corregidor y un regidor de Madrid. Además existían un número no determinado de asesores entre los que se encontraban los franceses.

después (el 16 de marzo), solicitó al Consulado de Sevilla que le comunicase el estado y características actuales que presentaba el tráfico que realizaban las Islas con el Nuevo Continente. La respuesta del Consulado se elaboró en una Junta General del Comercio que tuvo lugar el 15 de mayo, y exactamente un mes después, el prior don Juan Eusebio García Negrete reiteró la opinión del comercio sevillano ante los contactos canario-americanos⁷⁷. La postura era clara, una de las principales causas de la decadencia del comercio peninsular era el contrabando, que al amparo de la permisión de las 1.000 toneladas anuales, se hacía desde las Islas. Para evitar los fraudes, había que controlar de una forma más efectiva este tráfico.

Para el Consulado, Canarias y su contrabando podían terminar con su situación de privilegio y consecuentemente, con la tradicional estructura del comercio español. Según García Negrete, Canarias recibía *barcos de todos los lugares del mundo y sus puertos eran enormes almacenes de productos teóricamente prohibidos que luego pasaban a América, sin que el Estado pudiese llenar sus arcas con el cobro de los fuertes impuestos que gravaban el tráfico colonial, ni los comerciantes sevillanos lucrarse con su labor de intermediarios*⁷⁸. El Consulado acusaba abiertamente al comercio fraudulento realizado desde el Archipiélago de ser el causante de las grandes dificultades que había que vencer para lograr despachar las Flotas y Galeones y del poco éxito económico que estas expediciones lograban una vez que se conseguía enviarlas⁷⁹.

Ahora bien, si las leyes que regulaban el comercio canario con Indias ya intentaban con sus disposiciones evitar el contrabando, ¿qué es lo que fallaba? Para los comerciantes sevillanos, la respuesta era sencilla, fallaban los hombres, es decir, los funcionarios, que se permitían, amparados en la distancia, fingir que no llegaban a su destino

77. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A. Don Eusebio García Negrete a la Junta, Sevilla, 15-VI-1706. Vid. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Canarias y Sevilla en el comercio con América*.

78. El contrabando de las manufacturas textiles era uno de los asuntos más preocupantes: «... las noticias que se oyeron en esta Junta —se refieren a la Junta General del comercio sevillano— del mucho desorden que había en Canarias, de la suma ropa que de allí salía para toda América y de lo que abundaba ésta, especialmente en todo el Reino de Tierra Firme, siguiéndose de ello el que las ropas valgan allí mucho menos de lo que cuestan a los españoles antes de embarcarlas...». A. G. I., Indiferente General, 2.046. A. García Negrete a la Junta de Restablecimiento del Comercio, Sevilla, 16-VI-1706.

79. «Este es el origen principal y aun único de que se padezca tanto trabajo y se conozca tanta imposibilidad en el despacho de las flotas, porque ¿cómo puede ser que saliendo de Canarias aún más crecidos buques que los que las componen, abarrotados de cuantas mercaderías, géneros y ropas se pueden despachar de Cádiz en ella, se facilite, si no es milagrosamente (como sucedió en las que últimamente salieron) el logro de ellas?...». *Ibidem*.

las órdenes que se les enviaban y permitían fraudes a la hora de arquear los navíos. Esta última era la forma más frecuente de legalizar el contrabando. Las permisiones concedidas a Canarias, no iban más allá de las 1.000 toneladas, y mientras esto se cumpliera, aunque gran parte de ellas fueran de mercancías prohibidas, el daño no sería muy grande, pero si no se determinaban con exactitud las toneladas de los buques el problema se agravaba peligrosamente:

«... con el pretexto de ser toneladas de su permisión, arquean un navío que tiene de buque 300 por 25 y esto se logra allí fácilmente por medio de sobornos y gratificaciones que reciben los ministros que intervienen en ello, de suerte, que las 1.000 toneladas que tienen los frutos, las pueden reducir en un año a 50 o 60 navíos .»

Además, los barcos canarios marchaban a América en las mismas fechas en las que se despachaban las flotas, y si esto continuaba, el Consulado profetizaba con pesimismo que:

«... no habrá necesidad de despachar flotas a las Indias, porque desde Canarias irán más frecuentes y con mayor abundancia para que sólo los extranjeros sean los que introduzcan las ropas y las disfruten enteramente como se experimenta...»

Cuando el acuerdo del Consulado y la carta de su Prior fueron leídos en la Junta de Restablecimiento del Comercio, no se consideró tener elementos de juicio suficientes para adoptar una resolución, y se decidió que había que solicitar de nuevo a los comerciantes sevillanos que aportasen datos más concretos que respaldaran sus afirmaciones, así como soluciones concretas que evitasen los fraudes. Ante esto, el 27 de enero de 1707, se reunió de nuevo la Junta General del Comercio para buscar las pruebas que se les pedían y que se concretaron en dos informes fechados ambos el día uno de febrero.

El primero de ellos era del Contador de la Universidad de Mareantes de Sevilla y el segundo de don Francisco Antonio de Orbe, Piloto Mayor, Catedrático de Matemáticas y Arqueador de la Casa de la Contratación⁸⁰.

El Contador de la Universidad de Mareantes se limitó a ofrecer una lista de navíos salidos de Canarias desde 1695 a 1705, extraída de los informes que los funcionarios de los Juzgados de Indias en las Islas enviaban al Seminario de San Telmo para justificar los impuestos que para este organismo y para la propia Universidad de Mareantes se cobraban allí. Por el contrario, don Francisco Antonio de Orbe, basándose en su larga experiencia como arqueador de los navíos de la Carrera

80. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A.

(puesto éste que mantuvo más de veinte años), comentó muy detenidamente los datos que se ofrecían del tonelaje de los buques canarios. En principio, ponía de manifiesto que los únicos informes que la Casa de la Contratación poseía para determinar el tonelaje de las embarcaciones eran las listas que los funcionarios canarios enviaban al Seminario⁸¹, cuya exactitud ponía francamente en duda, considerándolas «... un instrumento tan futil que sólo da a entender el dolo y fraude que ejecutan, no sé si por ignorancia o por malicia...»⁸². A Orbe le parecía inconcebible que según las informaciones recibidas, entre 1701 y 1705, pudiendo haberse navegado 5.000 toneladas (1.000 de la permisión anual), se hubiesen llevado tan sólo 2.706, y ello a pesar de que fueron 39 bajeles los que salieron de los puertos canarios en este período. Calculando una media «piadosa» de 140 toneladas por embarcación, 39 buques darían un total de 5.460 toneladas, y aun así pensaba, que el exceso debía de haber sido mayor. La realidad era que según las listas enviadas desde el Archipiélago, la mayor de las fragatas no pasaba de 200 toneladas, las medianas de 60 y la mayoría rondaba las 30, «siendo así —comentaba el arqueador de la Casa de la Contratación— que por la continuada práctica que tengo en el arqueo de bajeles de la Carrera de las Indias, el menor que he arqueado no baja de 50 toneladas»⁸³. Los barcolongos (pequeñas embarcaciones destinadas casi exclusivamente para el transporte fluvial) que traficaban por el Guadalquivir, levantados de cubierta no tenían menos de 40 ó 50 toneladas y cualquier gabarra en iguales circunstancias sobrepasaba las 100. Le parecía, pues, «impracticable» que barcos de 15 toneladas, traficasen con las Indias, pues un simple bote al que se le elevase la cubierta ya tenía este desplazamiento.

En resumidas cuentas, para Orbe existían dos únicas posibilidades: o lo que navegaba a Indias eran botes, barcolongos y gabarras levantados de cubierta o fragatas y pingues. En las certificaciones enviadas desde las Islas, se menciona con claridad que las embarcaciones canarias eran de estos últimos tipos, por lo cual consideraba inaceptable gran parte de los arqueos que se enviaba (como sabemos, incluso inferiores a las 15 toneladas) y afirmaba que la embarcación más pequeña, debía al menos exceder de 60 toneladas, y la media alcanzar las 140. Su opinión era que debía mandarse una persona competente de la

81. No considera los Registros que los navíos salidos de Canarias tenían que enviar a la Casa una vez concluido su viaje; aunque de todas formas, los tonelajes que figuraban en ellos eran los mismos que se enviaban a la Universidad de Mareantes.

82. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A. Informe de don Francisco Antonio de Orbe, Sevilla, 1-II-1707.

83. En 1707 eso era verdad, pero la escasez de navíos hizo que la Flota de 1708 estuviera compuesta por varios buques de inferior tonelaje.

Casa de la Contratación para que revisase *in situ* el arqueo de los navíos.

Ni que decir tiene que el comercio sevillano hizo suyas las apreciaciones de don Francisco Antonio de Orbe y junto con su informe y el del Contador de la Universidad, envió a la Junta los acuerdos tomados el 27 de enero⁸⁴, que no variaban en nada de la postura que ya conocemos:

Se insistía con mayor fuerza aún, en el problema de los falsos arqueos⁸⁵ y en el hecho de que eran los extranjeros, tanto amigos como enemigos, los que en realidad salían beneficiados, pues a través de Canarias llevaban a América ropas y otras manufacturas. Este comercio fraudulento, tenía una base avanzada en el mismo Cádiz, desde donde sólo con pagar 50 pesos por embarcación, los extranjeros lograban obtener permiso para llevar mercancías, que aunque teóricamente iban destinadas al consumo de las Islas, luego desde allí pasaban a Indias. Como es natural, la Real Hacienda no podía cobrar así los derechos de salida y entrada en América, mientras que los comerciantes de Sevilla y Cádiz, se veían obligados a soportar todas las cargas: pagos de averías, empréstitos a la Corona, ahogada por los gastos de la guerra, etc. Aparte de esto, las expediciones de Flotas y Galeones encontraban a la llegada a América los mercados ya saturados, retrasándose las ferias y disminuyendo considerablemente los beneficios⁸⁶. Así, pues, para evitar que se extinguiese el curso regular de las flotas, el comercio sevillano proponía:

1.º No sólo se debía limitar el número de toneledas, sino también el de navíos, advirtiéndose que éstos fueran convenientemente arqueados.

2.º Únicamente se podrían llevar frutos de la tierra y no manufacturas.

3.º Los barcos canarios no tendrían autorización para recalar en los puertos claves para el comercio peninsular, esto es, Cartagena, Portobelo, Veracruz, Santa Marta y Campeche.

84. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A.

85. «... con las mil toneladas de la permisión, negocian y comercian más de cuatro mil, haciendo los arqueos según lo pide el interesado y su conveniencia, pues hay embarcaciones que pasando su buque de 250 toneladas, las han dado por de 30 y otras que señaladas por de 15, 16 y 20, pasan sus arqueos de 80 a 100, pues no es capaz de que pasen a Indias embarcaciones de menos porte, siendo negado que haya alguna del que refiere el testimonio referido, pues cualquiera de las varias que trafican de Sevilla a Cádiz y puertos de la Costa, tienen de 25 a 30 toneladas y levantadas de cubierta 50 a 60...». A. A. I., Indiferente General, 2.046-A. Informe del comercio de Sevilla, Sevilla, 27-I-1707.

86. «... hay noticias que las que están en Indias —se refieren a las flotas— no se han podido despachar ni lo podrán conseguir para su vuelta si no con gran malogro de su feria, siendo tan constante como público, la cortedad de que se compuso su carga...». *Ibidem*.

4.º El Consulado podría enviar representantes a las Canarias para fiscalizar que se cumplía lo legislado.

De estas peticiones, la única que en el momento revestía cierta novedad, era la de limitar el número de embarcaciones (decimos «cierta novedad», porque en 1657 se había ya limitado el número de navíos, aunque esta disposición se derogó en 1678), pues las demás ya se encontraban en vigor. Sabemos incluso, que para las visitas de los navíos, se pregonaban bandos por si algún representante del Consulado de Sevilla quería asistir a ellas⁸⁷.

El verdadero problema estaba en el puntual cumplimiento de las leyes por parte de los funcionarios de las Islas, que según el Consulado era muy deficiente. Los fraudes pudieron, sin duda, ser propiciados, por el hecho de que miembros de las familias que controlaban por herencia los principales cargos directivos del Juzgado de Indias en Canarias, eran a la vez dueños de naos. En este caso se encuentran Pedro y Bartolomé Casabuena (véase nota núm. 21), o Matías Bosa de Lima, cuya familia poseía en juro de heredad la Escribanía de Registros de Tenerife (él ejerció este cargo desde 1711) y que aparece como dueño y capitán de varios de los navíos que viajaron a América en estos años (véase apéndice núm. I).

¿Pero eran reales las acusaciones de los comerciantes sevillanos, o trataban simplemente de mantener su privilegiada situación, cortando la expansión de la navegación canaria? El contrabando por su propia característica de tráfico ilegal, resulta difícil de sacar a la luz, pero sí hay algo que podemos afirmar casi con seguridad: los arqueos de los navíos canarios estaban falseados y, posiblemente, el límite de las toneladas permitidas cada año se superaba con creces. Evidentemente, la propia limitación era un incentivo para no reconocer el verdadero tonelaje de las embarcaciones, lográndose de paso, evadir una serie de impuestos que se pagaban de forma proporcional al tonelaje.

La falta de exactitud que se sospechaba tenían los arqueos canarios, ya había llevado a comienzos de siglo (concretamente el 6-IX-1700), a que se enviara a todos los Gobernadores y Oficiales Reales de los puertos indianos, un Real Despacho para que los barcos procedentes de Canarias fueran, una vez que hubiesen descargado, arqueados de nuevo. Los resultados de estas operaciones debían enviarse a la Corte⁸⁸. Con la misma fecha se ordenó al Superintendente de Canarias que enviara relaciones anuales del número y tonelaje de los buques salidos del Ar-

87. Aunque los bandos se pregonaban, hasta 1707 no conocemos que ningún representante del Consulado de Sevilla asistiese a las visitas.

88. A. G. I., Indiferente General, 3.090.

chipiélago⁸⁹. Solamente en La Habana se cumplió lo que mandaba el Real Despacho, pero los resultados fueron muy significativos: en los seis últimos meses de 1701, habían entrado en el puerto cubano seis barcos procedentes de Canarias, que una vez arqueados dieron un total de 593,5 toneladas⁹⁰. Si en seis meses y en un sólo puerto habían entrado prácticamente 600 toneladas, era previsible que las 1.000 de la permisión se sobrepasasen ampliamente⁹¹.

Ningún otro Gobernador americano respondió al Real Despacho de 1700 y así, en 1703, se envió una severa advertencia al de Caracas para que cumpliera lo ordenado⁹². Tampoco el Superintendente de Canarias envió relación alguna y a pesar de que los Reales Despachos de 6-III-1703 y 18-IV-1704⁹³ le instaban a ello, don Pedro Fernández de la Campa no llegó a mandar lo que se le pedía, de lo cual fue acusado en su Residencia, saliendo de todas formas absuelto⁹⁴. Entre 1700 y 1708, no se enviaron a Madrid ninguna de las relaciones exigidas, lo que se constata en el Real Despacho de 16-XI-1709 donde se seguía insistiendo en el mismo asunto⁹⁵.

En otras varias ocasiones, hemos tenido la fortuna de que barcos ya arqueados en Canarias, por alguna razón se les volviesen a medir sus toneladas en América o en la Península, dándose siempre la circunstancia de que en la segunda ocasión presentaban un mayor número de toneladas que en la primera. Así, por ejemplo, el navío «Nuestra Señora de Regla», cuyo capitán y dueño era Pedro Aguilar, que salió de Tenerife para La Habana en 1700⁹⁶, fue vendido en aquel puerto, figurando después de otros viajes en la Flota de Nueva España que fue a cargo del General don Juan Esteban de Ubilla en 1712. Arqueado de nuevo para esta travesía, resultó tener 248,6 toneladas en lugar de las 160 con las que figuraba en las listas que se enviaron al Seminario de San Telmo.

Otros casos parecidos los tenemos en el navío «Santa Catalina Mártir», que vuelto a arquear resultó tener 84 toneladas en lugar de las 70 que dio en Canarias, y en las fragatas «Nuestra Señora del Rosario» y «Nuestra Señora de Begonia», que tenían 60 y 160 toneladas, res-

89. *Ibidem*.

90. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Carta de los Oficiales Reales de La Habana fechada el 18 de julio de 1702.

91. La media por embarcación es de 100 toneladas, cantidad superior a las 72 que alcanzan, según las listas enviadas a la Universidad de Mareantes, los navíos canarios entre 1700 y 1708, pero notablemente inferior a las 140 toneladas de promedio que calculó Orbe.

92. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Real Despacho de 6 de marzo de 1703.

93. *Ibidem*.

94. A. G. I., Escribanía de Cámara, 946.

95. A. G. I., Indiferente General, 3.090. Real Despacho de 16 de noviembre de 1709.

96. Véase Apéndice I, núm. 7.

pectivamente, cuando en principio pasaron por ser de 32,5 y 130⁹⁷.

En Canarias no existía un cargo de arqueador de naos como lo había en Sevilla, y por ello eran personas consideradas como con experiencia en asuntos náuticos las que eran llamadas por el Superintendente para realizar los arqueos. Lo más frecuente era que lo hiciese un capitán que había hecho habitualmente el viaje a las Indias. Mientras que en la Península la determinación del tonelaje se hacía después de tomar medidas cuidadosamente y aplicar una fórmula matemática, en Canarias el «ojo marinero»⁹⁸ determinaba la mayoría de las veces el tonelaje. En Tenerife, el Capitán de Mar del puerto era la persona que generalmente se ocupaba de esta función, mientras que en La Palma y Gran Canaria, según se reconoce en alguno de los registros de los navíos, no había arqueador fijo y lo hacía «un hombre práctico» que se nombraba al efecto. Como vemos, técnicamente no existía un personal capacitado para arquear las embarcaciones, y si además tenemos en cuenta que podía entrar en juego el ánimo de engañar deliberadamente, no resultarán extrañas las diferencias entre el número de toneladas de un mismo barco, según el lugar donde se midiesen⁹⁹.

Después de recibir los últimos informes del Consulado de Sevilla, la Junta de Restablecimiento del Comercio, se consideró con información suficiente para tomar una decisión¹⁰⁰, encargando el 15-II-1707, a una comisión formada por don Bernardo Tinajero de la Escalera y el Conde de Torrehermosa, que estudiase el asunto e informase sobre lo que fuere más conveniente realizar¹⁰¹. El informe se evacuó en ese mismo año y preveía para el comienzo del siguiente una serie de medidas concretas¹⁰².

97. Estos casos corresponden a barcos salidos después de 1708, concretamente en 1711 el primero y en 1712 los otros dos, pero sirven para mostrar que la situación continuaba inalterable.

98. Al respecto de los arqueos hechos por procedimientos no demasiado científicos, Veitia Linage dice: «... en unos puertos —se refiere a los canarios— donde no hay arqueador que mida los navíos (con que se harán los arqueamientos a buen ojo) poco importa que el número de los bajeles no pase de cinco, si exceden en las toneladas...». *Op. cit.*, p. 761.

99. Uno de estos «hombres prácticos» en arquear buques fue Juan Manuel de Sanabria, que realizó varias mediciones en los años de 1706 y 1707. Pues bien, Sanabria era parte interesada en el negocio naviero canario, y así, por ejemplo, compró en 1707 el navío «N. Sr.^a del Rosario, S. Francisco Javier y las Animas», vendiéndole luego a Bartolomé Casabuena. A. G. I., Contratación, 2.852.

100. A. G. I., Indiferente General, 2.046-A.

101. En 1707, la Junta de Restablecimiento del Comercio sufrió un reajuste en sus miembros, y así por la Real Cédula dada en el Buen Retiro a 15 de mayo de 1707 quedó constituida por seis ministros y un secretario, que eran: don Lorenzo Folch, del Consejo de Castilla, como presidente; don José Agustín de los Ríos, del Consejo de Indias; don Bernardo Tinajero de la Escalera, Secretario del Consejo de Indias; don Antonio de la Vega, del Consejo de Hacienda; el Conde de Torrehermosa y el Marqués de Montesacro. Como secretario, don Juan Manuel de Heredia Tejada. A. G. I., Indiferente General, 800.

102. Aunque el texto de la propuesta no va firmado, indicándose únicamente que

Se partía de la base de que las 1.000 toneladas permitidas se sobrepasaban con creces y que con el pretexto de utilizar embarcaciones pequeñas llegaban a las 2.000 y hasta 3.000 toneladas al año¹⁰³. Sin embargo, el cortar radicalmente el tradicional comercio canario con Indias, tampoco parecía conveniente, pues significaría eliminar una importantísima vía natural de salida de sus productos, lo que podía acarrear males irreparables. Se decía incluso, que para mantener las Islas bajo el control de la Corona, era indispensable que continuase el comercio indiano.

Obligar a los frutos de la tierra canaria a pasar a América a través de Cádiz, tampoco se consideraba una medida acertada, pues debido las distancias, podrían no llegar a tiempo de las partidas de las flotas, teniendo que verse obligados a sufrir largas demoras con el consiguiente peligro de que se estropeasen las mercancías. Además, la competencia directa con los productos agrícolas andaluces, considerados de mejor calidad, sería altamente perjudicial para los canarios, tanto más cuanto que aparte de los impuestos de las flotas, los gastos adicionales del transporte desde las Islas, harían que sus precios se elevaran considerablemente.

Por todo ello, se aconsejaba continuar con el sistema utilizado hasta entonces, pero limitando a una cantidad fija el número de navíos, que no pudiese de ninguna manera aumentar, y extremando la severidad en los castigos, tanto a los marinos como a los funcionarios que transgredieran las leyes.

1.º Se permitirían tan sólo tres buques de 200 toneladas cada uno. Si alguno de ellos no llegaba a alcanzar ese tonelaje, no se podía enviar una nueva embarcación para apurar el límite permitido, evitándose así los posibles fraudes en los arqueos.

2.º Uno de los navíos tendría que ir obligatoriamente a La Habana, el otro a Venezuela y el tercero a Puerto Rico y Santo Domingo (donde podrían desembarcar las familias de emigrantes que ya otras Cédulas de permisión mandaban conducir a las islas del Caribe).

3.º Solamente se podrían transportar frutos de la tierra producidos en Canarias y no podían retornarse metales ni añil, cochinilla o grana.

4.º Los capitanes o maestros que fueran declarados culpables de realizar contrabando, perderían sus bienes, quedarían excluidos de por

se trata de las propuestas hechas a la Junta para solucionar el problema del comercio canario en Indias, creemos que deben tratarse de las conclusiones a las que llegó la comisión encargada de estudiar el tema.

103. «... con pretexto de embarcaciones pequeñas honestan de 2.000 a 3.000 toneladas...». A. G. I., Indiferente General, 2.046-A.

vida para efectuar viajes a América y pasarían tres años de presidio en África.

5.º Los funcionarios que de algún modo amparasen los fraudes, quedarían inhabilitados para ejercer cualquier cargo público y pasarían dos años de destierro en África.

6.º Aquellos que denunciasen a los culpables, se les entregaría la mitad del valor de las mercancías y la embarcación.

7.º Se concedería al Consulado de Sevilla la facultad de nombrar apoderados en Canarias para supervisar el tráfico.

Pero la Junta no llegó a tomar una decisión definitiva, todo quedó en estudios y propuestas que no condujeron a nada. Al final, las Cédulas de permisión se fueron prorrogando hasta que en 1718, se dio el Reglamento y Ordenanzas sobre el Comercio de las Islas de Canarias, Tenerife y La Palma en Indias, que en el fondo no cambiaba nada, pero venía a poner en orden y estructurar de una forma permanente el tráfico canario-americano. Si comparamos este proceso con la actuación y los resultados que la Junta obtuvo en su intento de modificar el sistema comercial de toda la nación con sus colonias americanas, encontraremos cierta similitud. La Junta se informó, discutió y realizó muchos proyectos, pero a la postre el desarrollo de la guerra y el temor de realizar cambios revolucionarios, dieron lugar a la publicación del Reglamento de Galeones de 1720, que venía a ser la puerta al día, nuevamente estructurado del viejo sistema tradicional de Flotas y Galeones.

CONCLUSIÓN

El estudio de la navegación canaria en los primeros años del siglo XVIII, nos ha permitido tomar en consideración la importancia de los contactos navales y comerciales que desde las Islas se tenían con América. Precisamente en una época en que la Península pasaba por un mal momento, la pujanza de la navegación canaria se hace de tal forma notoria, que el organismo encargado de relanzar el sistema comercial español (la Junta de Restablecimiento del Comercio), se ocupó detenidamente de su caso, aunque después la inercia de los acontecimientos no permitió que se tomara ninguna decisión importante. Hay que destacar que la actuación de la Junta siempre se vio influida por la presión que ejercían los comerciantes de los puertos privilegiados de la Península, y que cuando se trataba de fortalecer el comercio, se estaba hablando del comercio peninsular y más concretamente el de los puertos de Sevilla y Cádiz. Aunque las ideas renovadoras que se barajaron en la Junta incluían la desaparición del exclusivismo comercial español en América y del propio sistema de flotas, nunca se pensó en despojar

de sus privilegios a los puertos andaluces. Así cuando se pensó sustituir las flotas por navíos sueltos, éstos se pretendió que saliesen exclusivamente de Sevilla y Cádiz y al idearse una Compañía que rigiese todo el comercio indiano, su sede central habría de repartirse entre ambas ciudades. Por todo ello, los contactos que Canarias mantenía con América, siempre se vieron como un peligro para la prosperidad del comercio peninsular. Los comerciantes andaluces, que con sus préstamos a la Corona se encontraban en una magnífica posición para hacer oír sus opiniones, consiguieron que triunfase ante la Junta su teoría de que los contactos ilegales del Archipiélagos con las Indias eran una seria amenaza para el comercio peninsular.

Los comerciantes andaluces tenían razón, la competencia Canaria era considerable y la presencia de los navíos procedentes de las Islas en América, es algo que debe tenerse muy en cuenta cuando se analizan las relaciones comerciales y marítimas de España con el Nuevo Continente. El volumen, tanto en número de embarcaciones como en toneladas, que según las listas que guarda la Universidad de Mareantes de Sevilla, tenía la navegación canaria, es ya de por sí importante. Pero, además, hay que considerar que las cifras que poseemos deben ser muy inferiores a las reales. Si aceptamos la media de 140 toneladas por buque que proponía el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, los 66 barcos que según nuestros datos hicieron viaje a América entre 1700 y 1708, sumarían un total de 9.240 toneladas frente a las 16.225 de los navíos salidos de Sevilla y Cádiz¹⁰⁴. El cálculo de Orbe, quizá sea exagerado, sobre todo si tenemos en cuenta que la media de los navíos andaluces era sólo de 40 toneladas más (180 toneladas de promedio para el mismo período), ahora bien, es indudable que los canarios debieron rondar las 100 toneladas de media por navío y con ello superar las 6.000 toneladas de registro total. El despreciar cifras como estas cuando se trata de realizar estudios de la navegación española a Indias, como en general se ha venido haciendo, parece, pues, impropio.

Si durante la Guerra de Sucesión las flotas enviadas desde España encontraron los mercados indianos saturados por las mercancías que introducían los buques franceses al amparo de la alianza entre las dos Coronas, no es menos cierto que el tráfico realizado desde Canarias, debió contribuir en gran medida a dicha saturación.

104. Si el cálculo lo hacemos entre 1700 y 1705 en cuyo período los buques salidos de Canarias fueron 49, tendríamos un total de 6.860 toneladas (140 toneladas de media por embarcación), lo que superaría claramente las 5.586,9 toneladas de los puertos de la Península entre las mismas fechas. Si consideramos una media más moderada, pero perfectamente posible, de 100 toneladas, vemos cómo en esos seis años el tonelaje salido de las Islas iguala prácticamente al de los puertos andaluces.

APENDICE I

RELACION DE LOS NAVIOS SALIDOS DE CANARIAS HACIA AMERICA

(1700-1708)

Del 20 de marzo al 10 de agosto de 1700

1. Fragata Santo Cristo de Maracaibo, Nuestra Señora del Rosario, San José y Las Animas.
Capitán, dueño y maestre: Juan de Morales Albertos.
Salió de Gran Canaria para Maracaibo el 20 de marzo de 1700.
Arqueo: 30 toneladas.
Armamento: 6 cañones y 6 pedreros.
Tripulación: 21 hombres.
2. Navío Nuestra Señora del Rosario y San José.
Capitán y dueño: Silvestre Gómez.
Salió de Gran Canaria para La Habana.
Arqueo: 100 toneladas.
3. Balandra San Francisco Javier.
Dueño: Juan Zacarías.
Salió de Gran Canaria para La Habana.
Arqueo: 12 toneladas.
4. Navío El Sacramento, Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier.
Dueño: Pascual Ferrera.
Maestre y administrador: Luis Costero.
Salió de Gran Canaria para Campeche el 14 de mayo de 1700.
Arqueo: 155 toneladas.
Armamento: 20 cañones y 4 pedreros.
Tripulación: 48 hombres.
5. Navío San José (negrero).
Administrador: El Sargento Mayor Francisco Matos, fiador de Felipe Lázcano, fiador a su vez de Bernardo Francisco Merín.
Arqueo: 101 toneladas y 2/8 de otra.

Del 10 de agosto de 1700 al 1 de septiembre de 1703

6. Navío Nuestra Señora de los Reyes, San Sebastián y San Antonio.
Capitán y dueño: Matías Bosa de Lima.
Salió de Tenerife para Caracas.
Arqueo: 30 toneladas.
7. Navío Nuestra Señora de Regla, San José y San Francisco Javier.
Capitán y dueño: Pedro Aguilar.
Salió de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 160 toneladas.

8. Navichuelo Nuestra Señora de la Asunción, San José y San Antonio.
Maestre: Domingo Alvarez Real.
Salió de Gran Canaria para Cuba.
Arqueo: 25 toneladas.
9. Navío Nuestra Señora de la Encarnación.
Capitán y dueño: Felipe José Vélez.
Salió de La Palma para La Habana.
Arqueo: 32 toneladas.
10. Navío Ave María, alias «La Chata».
Maestre: Pedro Martínez de Herrera.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 90 toneladas.
11. Navío Santo Cristo y Nuestra Señora de la Candelaria.
Capitán y maestre: Ignacio Fajardo.
Salió de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 110 toneladas.
12. Gabarra Nuestra Señora del Rosario y Las Animas.
Maestre: Ginés Cabrera.
Salió de Gran Canaria para Maracaibo.
Arqueo: 21 toneladas.
13. Navío Nuestra Señora del Rosario, San Pedro de Alcántara y San Francisco Javier.
Maestre: Francisco Martín de Fleitas.
Salió de La Palma para Campeche.
Arqueo: 200 toneladas.
14. Navío Nuestra Señora del Rosario, San José y San Francisco Javier.
Maestre: Miguel de Veda.
Salió de La Palma para La Habana.
Arqueo: 86 toneladas.
15. Navichuelo Nuestra Señora de la Concepción y San José.
Maestre: José Antonio Nieves.
Salió de La Palma para Maracaibo.
Arqueo: 35 toneladas.
16. Navío Nuestra Señora del Rosario y San José.
Capitán y dueño: Silvestre Gómez.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 100 toneladas.
17. Barco Nuestra Señora de Guía y Las Animas.
Capitán: Carlos Núñez de Aguilar.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Guaira.
Arqueo: 15 toneladas.
18. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda.
Capitán y maestre: Antonio Julián.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para Santa Marta.
Arqueo: 60 toneladas.
19. Navío Ave María y Las Animas.
Capitán: Santiago Romero.
Salió de Gran Canaria para La Habana.
Arqueo: 40 toneladas.
20. Gabarra Nuestra Señora de las Mercedes, San Juan Bautista y Santo Domingo.
Capitán y maestre: Juan de Zalar.

- Salió de Gran Canaria para Campeche.
Arqueo: 28 toneladas.
21. Navío Nuestra Señora del Rosario y San José, alias «Aguila Negra».
Capitán: Pascual Ferrera.
Salió de La Palma para La Habana.
Arqueo: 100 toneladas.
22. Navío Nuestra Señora de Guía y los Remedios.
Capitán: Nicolás Masieu.
Salió de Garachico para Caracas.
Arqueo: 135 toneladas.
23. Pingüe Nuestra Señora de la Esperanza y San José.
Capitán: Manuel José Gil.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para Campeche.
Arqueo: 130 toneladas.
24. Fragata Nuestra Señora de la Candelaria.
Capitán: Antonio de Betancourt y Franquís.
Salió de Gran Canaria para Maracaibo.
Arqueo: 16 toneladas.
25. Gabarra Nuestra Señora del Rosario, San José y San Pedro de Alcántara.
Capitán y maestre: Baltasar Díaz Padilla.
Salió de Gran Canaria para Trinidad de Barlovento.
Arqueo: 21 toneladas.
26. Fragata San José.
Capitán y maestre: Francisco Mastelier.
Salió de Gran Canaria para Cuba.
Arqueo: 16 toneladas.
27. Navío San Francisco Javier y Santa Bárbara.
Capitán y maestre: Juan Machado Fiesco.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 40 toneladas.
28. Navío Jesús Nazareno y San Antonio.
Maestre: José González Báez.
Salió de La Palma para La Habana.
Arqueo: 65 toneladas.
29. Navío Nuestra Señora de la Encarnación.
Maestre: Francisco Javier.
Salió de La Palma para La Guaira.
Arqueo: 35 toneladas.

Del 11 de septiembre de 1703 al 21 de diciembre de 1705

30. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda.
Capitán: Vicente Antonio Duarte.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 60 toneladas.
31. Navío Nuestra Señora del Rosario, San José y San Francisco Javier.
Capitán y dueño: Matías Bosa de Lima.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 85 toneladas.
32. Navío Ave María, alias «La Chata».
Capitán y maestre: Juan Fernández Estrello.

- Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 40 toneladas.
33. Urca Jesús Nazareno y San José.
Maestre: Sebastián González.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 115 toneladas.
34. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Ana.
Maestre: Vicente Antonio Duarte.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Guaira.
Arqueo: 60 toneladas.
35. Fragata Ave María, alias «La Chata».
Capitán y maestre: Simón Sánchez Carta.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 40 toneladas.
36. Pingue Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y San Pedro de Alcántara.
Capitán y dueño: Sebastián de Herrera.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para Campeche.
Arqueo: 130 toneladas.
37. Fragata Santa Lucía y Las Animas.
Capitán y dueño: Luis Costero.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 35 toneladas.
38. Navío Nuestra Señora de la Concepción y San José.
Capitán y maestre: José Antonio Nieves.
Salió de La Palma para La Habana.
Arqueo: 34 toneladas.
39. Navío San José y Las Animas, alias «Los Dos Leones».
Capitán y administrador: Luis Costero.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 180 toneladas.
40. Fragata Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari, alias «La Gran Villa».
Capitán y dueño: Juan Fernández Estrello.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
No consta su arqueo.
41. Navío Ave María, alias «La Chata».
Capitán y dueño: Juan Milán de Tapia.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Guaira.
Arqueo: 103 toneladas.
42. Fragata Ave María y Las Animas.
Capitán y dueño: Amaro Rodríguez Felipe.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 40 toneladas.
43. Fragata Nuestra Señora de la Candelaria y Santo Domingo Soriano.
Maestre: Luis de Niebla.
Salió de La Palma para La Guaira.
Arqueo: 20 toneladas.
44. Navío Nuestra Señora de la Encarnación y San Francisco Javier.
Maestre: Francisco Javier.

- Salió de La Palma para La Guaira.
Arqueo: 55 toneladas.
45. Navío Nuestra Señora del Rosario, San José y San Francisco Javier.
Maestre: Miguel de Vega y Leiva.
Salió de La Palma para Maracaibo.
Arqueo: 20 toneladas.
46. Navío Nuestra Señora del Rosario y San Pedro de Alcántara.
Capitán y dueño: Matías Bosa de Lima.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 100 toneladas.
47. Fragata Jesús, María y José, San Francisco Javier y Santiago.
Capitán y dueño: Carlos Núñez de Aguiar.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana.
Arqueo: 70 toneladas.
48. Bergantín Jesús Nazareno, San Francisco de Paula y Las Animas.
Dueño y maestre: Juan de Echemendi y Zárata.
Salió de Tenerife para Campeche el 3 de diciembre de 1705.
Arqueo: 25 toneladas.
Armamento: 7 cañones y 4 pedreros.
Tripulación: 22 hombres.
49. Fragata Nuestra Señora de la Candelaria, Santo Domingo y Las Animas.
Capitán, maestre y administrador: Salvador Fernández.
Salió de Tenerife para La Guaira el 17 de diciembre de 1705.
Arqueo: 20 toneladas.
Armamento: 4 cañones y 4 pedreros.
Tripulación: 17 hombres.

Del 22 de diciembre de 1705 al 31 de diciembre de 1707

50. Uca (no se indica su nombre).
Capitán y dueño: Luis Costero.
No se menciona el lugar de salida pero sí el puerto de destino que era La Habana.
Arqueo: 155 toneladas.
51. Embarcación La Estrella.
Capitán y dueño: Matías Rodríguez Carta.
No se mencionan los puertos de salida y destino.
Arqueo: 40 toneladas.
52. Navío Nuestra Señora del Rosario y San Pedro de Alcántara.
Capitán, dueño y maestre: Sebastián Herrera.
Salió de Tenerife para La Habana el 3 de mayo de 1706.
Arqueo: 215 toneladas (se le concedieron tan sólo 155 toneladas de permisión).
Armamento: 26 cañones y 10 pedreros.
Tripulación: 77 hombres.
53. Navío Nuestra Señora de la Encarnación y San Francisco Javier, alias «El Palmero».
Capitán, maestre y administrador: Simón Sánchez Carta.
Salió de La Palma para Campeche el 22 de mayo de 1706.
Arqueo: 55 toneladas.
Armamento: 14 cañones y 14 pedreros.
Tripulación: 34 hombres.

54. Navío Nuestra Señora de la Concepción, San José y San Francisco Javier, alias «La Madama».
Capitán, dueño y maestre: José Antonio de Nieves.
Salió de La Palma para Campeche el día 22 de mayo de 1706.
Arqueo: 120 toneladas.
Armamento: 26 cañones y 12 pedreros.
Tripulación: 75 hombres.
55. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda, alias «El Gavilán».
Dueño: Baltasar Márquez Cardoso.
Capitán, maestre y administrador: Silvestre de León.
Salió de Tenerife para La Habana el 31 de julio de 1706.
Arqueo: 60 toneladas.
Armamento: 10 cañones y 8 pedreros.
Tripulación: 29 hombres.
56. Navío Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari.
Capitán, maestre y administrador: Juan Fernández Estrella.
Salió de La Palma para La Habana el 22 de enero de 1707.
Arqueo: 40 toneladas.
Armamento: 14 cañones y 6 esmerillones.
Tripulación: 36 hombres.
57. Navío San José y Las Animas, alias «Los Dos Leones».
Dueño: Pedro Casabuena.
Capitán: Matías Bosa de Lima.
Maestre: Simón Pinelo de Armas.
Salió de Tenerife para La Habana el 14 de febrero de 1707.
Arqueo: 180 toneladas.
Armamento: 32 cañones y 4 pedreros.
Tripulación: 80 hombres.
58. Balandra Nuestra Señora de la Candelaria y Las Animas.
Capitán y maestre: Blas de Torres.
No se indica el puerto de salida, pero sí el destino que era Maracaibo.
Arqueo: 30 toneladas.
59. Navío Santo Cristo de San Román.
Capitán, dueño y maestre: Esteban Martín.
Salió del Puerto de la Luz para Campeche el 24 de agosto de 1707.
Arqueo: 100 toneladas.
Armamento: 20 cañones, 6 pedreros y 4 esmerillones.
Tripulación: 49 hombres.
60. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda, alias «El Gavilán».
Capitán, dueño y maestre: Amaro Rodríguez Felipe.
Salió de Tenerife para La Habana el 19 de agosto de 1707.
Arqueo: 60 toneladas.
Armamento: 10 cañones y 8 pedreros.
Tripulación: 30 hombres.
61. Navío Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Las Animas.
Dueño: Bartolomé Casabuena.
Capitán y maestre: Alonso Sánchez Tejada.
Salió de Tenerife para La Guaira el 19 de septiembre de 1707.
Arqueo: 80 toneladas.

- Armamento: 20 cañones. 18 pedreros y 12 esmeriles.
Tripulación: 78 hombres.
62. Bergantín Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier.
Dueño y maestro: Salvador Ferrera.
Capitán: Diego de Mesa.
Salió de La Palma para Maracaibo el 2 de diciembre de 1707.
Arqueo: 20 toneladas.
Armamento: 4 pedreros.
Tripulación: 23 hombres.

Del 1 de enero al 31 de diciembre de 1708

63. Fragata Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari, alias «La Estrella».
Capitán y administrador: Matías Rodríguez Carta.
Salió de Tenerife para La Habana el 28 de enero de 1708.
Arqueo: 40 toneladas.
Armamento: 14 cañones.
Tripulación: 33 hombres.
64. Navío San José y Las Animas, alias «Los Dos Leones».
Capitán: Matías Bosa de Lima.
Salió de Tenerife para La Habana el 3 de febrero de 1708.
Arqueo: 180 toneladas.
65. Fragatilla Nuestra Señora del Sagrario y San Francisco Javier.
Capitán: Matías Rodríguez Carta. G
Salió de Tenerife para La Habana el 3 de febrero de 1708.
Arqueo: 40 toneladas.
66. Navío Nuestra Señora de la Concepción, San José y San Francisco Javier, alias «La Madama».
Dueño: Antonio de Nieves.
Capitán, maestro y administrador: Juan de Echemendi.
Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana el 21 de abril de 1708.
Arqueo: 120 toneladas, se le concedieron tan sólo 80 de permisión.
Armamento: 26 cañones y 19 pedreros.
Tripulación: 68 hombres.

APENDICE II

RELACIONES DE TRIPULACIONES

1. Fragata Santo Cristo de Maracaibo, Nuestra Señora del Rosario, San José y Las Animas.
Salió de Gran Canaria para Maracaibo el 20 de marzo de 1700.
Capitán: Juan Morales Alberto.
Piloto: Simón Sánchez Carta.
Escribano: Juan Villanueva.
Contra maestre: Cristóbal Francisco.
Despensero: Francisco José.
Marineros: Blas, Liscano, Francisco Rosa, Gregorio Farias, Pedro Garcés, Tomás Barrosa y Juan Sánchez (barbero).
Mozos: Angel Miranda, José Rodríguez, Felipe de Santiago, Antonio Hernández, José Padrón, Diego Francisco, Blas Hernández y Ventura González (cocinero).
Pajes: Tomás Hernández y Juan Martínez.
2. Navío El Sacramento, Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier.
Salió de Gran Canaria para Campeche el 14 de mayo de 1700.
Capitán, maestre y administrador: Luis Costero.
Capitán y piloto principal: Juan Das Prieto.
Ayudante de piloto: Diego Rodríguez.
Escribano: Domingo Melán.
Capellán: Licenciado Domingo de Mora.
Contra maestre: Andrés Domínguez.
Guardián: Lorenzo Hernández.
Despensero: José Lugán.
Barbero: Sebastián Chaves.
Condestable: Salvador Morales.
Carpintero: Sebastián de Abréu.
Marineros: Miguel Suárez, Francisco Fébres, Marcos Hernández, Amaro Felipe, Lorenzo Gloria, Gaspar Hernández, Agustín García, Martín Arejola, Juan Cordero, Juan Caballero, Lorenzo Alvarez, Francisco del Pino, Daniel Hernández, Angel Hurtado, Caetano López y Juan Simón Abréu (tonelero).
Mozos: Juan Bautista, Juan González, Esteban Montesdoca, Salvador Morales, José Pinto, Alexandro Rodríguez, Juan Bautista Ferrari, Juan Ventura, José Cordero, Juan Bastos, Antonio Arocho, Pedro Rodríguez, José Abaján, Sebastián Reyes y Francisco Rodríguez.
Pajes: Francisco Chávez, Gaspar Domínguez, Francisco Pérez y Oiego González.
Cocineros: Marcos de la Oliva (cocinero de popa) y Francisco de la Villa (cocinero de la gente de mar).
3. Bergantín Jesús Nazareno, San Francisco de Paula y Las Animas.

- Salió de Tenerife para Campeche el día 3 de diciembre de 1705.
 Capitán y maestre: Juan de Echemendi.
 Piloto: Simón Ravelo.
 Contra maestre: Andrés Domínguez.
 Escribano: Bernabé Regali.
 Despensero: Esteban Castro.
 Marineros: Cristóbal de Vera, Luis de los Reyes, Francisco Rodríguez, Francisco Hernández Gorreta, José Milán, Diego de Silva y Cristóbal Brun.
 Mozos: Pedro Flórez, Bernardo Lorenzo, Juan Peraza, Amador González, Gerónimo Manuel, Diego Santiago y Antonio Pérez.
 Pajes: Juan Glores, Francisco Domínguez y Juan Echemendi (cocinero).
4. Fragata Nuestra Señora de la Candelaria, Santo Domingo y Las Animas.
 Salió de Tenerife para La Guaira el 17 de diciembre de 1705.
 Capitán, maestre y administrador: Salvador Fernández.
 Piloto: Juan Miranda.
 Escribano: Carlos Lorenzo.
 Contra maestre: José Fernández.
 Guardián: Tomás Rodríguez.
 Despensero: Domingo Fernández.
 Marineros: Antonio Hernández, Juan Fernández, Cristóbal Oliva y Domingo González.
 Mozos: Salvador Aranda, Domingo Herrera, Francisco Espinosa, Francisco Fernández, Tomás Machín, Leoniso Zamora y Salvador Fernández.
5. Navío Nuestra Señora del Rosario y San Pedro de Alcántara.
 Salió de Tenerife para La Habana el 3 de mayo de 1706.
 Capitán, dueño y maestre: Sebastián de Herrera.
 Capellán: Licenciado Miguel Lezún.
 Ayudante de piloto: Diego de Quintos.
 Piloto principal: Gerónimo Piñero.
 Contra maestre: Francisco de Games.
 Escribano: Salvador Sánchez.
 Condestable: Antonio de la Cruz.
 Ayudante de condestable: Patricio González.
 Guardián: Bernardo Bautista.
 Despensero: Pedro Martín.
 Carpintero: Agustín Torres.
 Calafate: Bernardo Carranza.
 Barbero: Luis Rodríguez.
 Marineros: Joaquín Gómez, Rodrigo de Games, Cayetano Sánchez, Francisco Buen Viaje, Nicolás Arteaga, Juan García, Isidro Lorenzo, Juan Hernández de Noda, Pedro García, Salvador Francisco, Lázaro González, Sebastián Frito, José Bautista, Cristóbal Francisco, Juan Pérez, Juan Castellano, Lorenzo Buele, Francisco Mateo, Domingo Fletes, Pascual Hernández, Francisco Rivas, Amaro González, Domingo Trujillo, Miguel Martín, Diego Samuel, Pedro Ramos, Félix Pérez, Miguel Fernández, Juan Fernández, Salvador Sánchez, Francisco Carsel y Jaime Barcelona.
 Mozos: Juan Vitorino, Manuel Santos, José Lemos, Silvestre Alvarez, Diego Jurado Domingo Palomo, Domingo Martín, Juan de Rosa, Angel de León, Antonio Jorge, Sebastián Luis, Antonio Alvarez, Gerónimo Alvarez, Gerónimo del Valle, Blas Montenegro, Manuel Reyes, Adrián Piñero, Alvaro Martel, Pedro Aguiar, Santiago de León, Félix Rodríguez, Antonio Espino, Pedro Her-

nández. José Padilla, Juan Pérez, Juan Alvarez, Ignacio Yáñez y Andrés Martín

Cocineros: Luis Alfonso (negro libre), cocinero de popa y Gregorio (negro libre), criado del capitán.

6. Navío Nuestra Señora de la Encarnación y San Francisco Javier, alias «El Palmero».

Salió de La Palma para Campeche el 22 de mayo de 1706.

Capellán: Juan Fernández de León (30 años).

Maestre: Simón Sánchez (40 años).

Escribano: Esteban Martín (30 años).

Piloto: José Lorenzo (25 años).

Condestable: Diego Lorenzo (23 años).

Contramaestre: Crespín Lorenzo (40 años).

Guardián: Domingo Hernández (30 años).

Carpintero: Sebastián González (30 años).

Calafate: Simón de la Cruz (50 años).

Dispensero: Félix Simón (40 años).

Marineros: Gaspar de Ortega (46 años), Diego Rodríguez (40 años), Francisco Patricio (40 años), Manuel Barroso (27 años), Felipe de Carta (26 años), Juan de la Torre (26 años), Diego Díaz (25 años) y José García (25 años).

Mozos: José Morales (38 años), Juan Bernardino (30 años), Domingo Rodríguez Grillo (36 años), Tomás Juárez (23 años), Sebastián Hernández (22 años), Juan Ortega (20 años), Juan Felipe (22 años), Antonio García (20 años), Policarpo Baptista (20 años), Matías Pérez (22 años) y José de León (21 años).

Pajes: José Jeraldo (15 años), José Rodríguez Moreno (16 años), José Yáñez (18 años) y José (negro cocinero de 26 años).

Cocinero: Sebastián Barreta (30 años).

7. Navío Nuestra Señora de la Concepción, San José y San Francisco Javier, alias «La Madama».

Salió de La Palma para Campeche el día 22 de mayo de 1706.

Capitán y piloto: José Antonio Nieves.

Capellán: Clemente Miranda.

Ayudante de piloto: Silvestre de León.

Contramaestre: José Miguel.

Escribano: José Sánchez.

Guardián: Juan Vidal.

Dispensero: Miguel Martín.

Condestable: Lorenzo Sánchez.

Calafate: Juan Gómez.

Carpintero: José López.

Tonelero: Javier del Valle.

Cirujano: Miguel Jordán.

Barbero: Francisco Luis.

Marineros: Bartolomé Hernández (30 años), Pascual Hernández (35 años), Manuel Pinto (26 años), Tiburcio Fernández (30 años), Santiago Martínez (20 años), Francisco Ortega (de color pardo, 45 años), Francisco Soto (35 años), Gabriel Alvarez (25 años), Vicente Hernández (30 años), Gregorio León (32 años), Agustín Felipe (35 años), Antonio Hernández (30 años), Juan Fernández de las Nieves (32 años), José Pérez (23 años), Agustín Cupido (29 años), Toribio Orduña (30 años), Juan Cordero (32 años), Martín Vélez (32 años), Marcial Gascés (35 años), José Díez (33 años), Andrés Hernández

- (29 años), Lorenzo Martín (30 años), Marcos Tabor (27 años), Pedro de la Cruz (22 años), Glas Díneros (30 años) y Domingo Pinto (35 años).
- Mozos: Tomás Martín (22 años), Salvador González (25 años), Manuel Pequeño (30 años), Alonso Miguel (25 años), Pedro Gómez (29 años), Juan Ortega (20 años), Ambrosio Toledo (20 años), Pedro Romero (30 años), Manuel Romero (20 años), Francisco Casimiro (24 años), Pedro de Santana (20 años), José de León (25 años), Nicolás Bautista (20 años), José de la Concepción (25 años), Ventura Villeros (20 años), José Lorenzo (18 años), Manuel Pérez (25 años), Tomás de los Santos (30 años), Caetano Pérez (24 años), Dionisio Casaña (23 años), Domingo Rodríguez (20 años), Diego Mendaño (22 años), Juan Manuel (20 años), Manuel de León (23 años), Diego Herrero (22 años) y Tomás González de las Casas (18 años).
- Pajes: José Montenegro (18 años), Andrés Martín (15 años), Manuel Rodríguez (14 años), Pedro Sánchez (20 años), Juan Lorenzo (16 años), Pedro Gómez (18 años), José de la Cruz (20 años) y Juan Pérez (17 años).
- Cocineros: Francisco de la Vega (negro, 25 años) y Manuel Cordero (30 años).
8. Navío Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Agueda, alias «El Gavilán».
- Salió de Tenerife para La Habana el día 31 de julio de 1706.
- Maestre: Silvestre León (23 años, natural de Santa Cruz de Tenerife).
- Capellán: Francisco Fernández (Orden de Predicadores).
- Escribano: Antonio de Salas Olivo (20 años, natural de Sta. Cruz de Tenerife).
- Capitán y piloto: Marcos Jorge (33 años, natural de Garachico).
- Contramaestre: Pedro Enrique (23 años, natural de Cádiz).
- Guardián: Cristóbal Rodríguez (27 años, natural de Santa Cruz de Tenerife).
- Condestable: Bernardo Maseda (30 años, natural del Puerto de Santa María).
- Dispensero: Bernardo Maseda.
- Calafate: Francisco Manuel (38 años, natural del Puerto de Santa María).
- Marineros: Juan Alfonso (30 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Julián Martín (26 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Pedro Vello (27 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Francisco Maseda (46 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Pablo Núñez (22 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), José González (39 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Marcos nerife), José González (39 años, natural de Santa Cruz de Tenerife) y Marcos González (40 años, natural de Garachico).
- Barbero: Bernardo de Medina (21 años, natural del Puerto de Santa María).
- Mozos: Francisco Rodríguez (48 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Gabriel Rodríguez (20 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Juan Alfonso (24 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Félix González (22 años, natural de Santa Cruz de Tenerife) y Juan de Mena (19 años, natural de Garachico).
9. Navío Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari.
- Salió de La Palma para La Habana el 22 de enero de 1707.
- Capellán: Fray Félix Zacarías (30 años).
- Capitán y maestre: Juan Fernández Estrella (42 años).
- Piloto: Matías Rodríguez Carta (33 años).
- Escribano y ayudante de piloto: Bartolomé Sánchez Carta (25 años).
- Contramaestre: Agustín Mumparle (42 años).
- Guardián: Francisco Castellano (26 años).
- Condestable: Pedro Aguilar (29 años).
- Dispensero: Francisco Machado (39 años).

- Calafate: Tomás Barroso (35 años).
 Cirujano: Antonio Bautista (28 años).
 Carpintero: Francisco de Abreo (30 años).
 Marineros: Antonio García (32 años), Juan Guerra (30 años), Lorenzo José (31 años), Domingo Cubilla (36 años), Francisco Xaner (29 años), Gabriel García (37 años), Tomás Pérez (33 años), José Sánchez (40 años) y Juan Pérez (28 años).
 Mozos: Bartolomé Sánchez (29 años), Francisco Yáñez (25 años), Blas Pileta (26 años), José Barroso (22 años), Matías Rodríguez (36 años), Antonio de Par (38 años), José de la Orotava (21 años), Vicente González (31 años), Juan Dacosta (37 años), Francisco Domínguez (22 años), Domingo Ferrándiz (28 años), Salvador Montero (28 años), Bautista Pérez (21 años) y Mateo González (17 años).
 Cocineros: Bartolomé González (33 años) y Pedro Francisco (43 años).
10. Navío San José y Las Animas, alias «Los Dos Leones».
 Salió de Tenerife para La Habana el 14 de febrero de 1707.
 Capitán: Matías Bosa de Lima.
 Teniente de capitán: Juan Manuel Sanavia.
 Maestre: Simón Pienelo de Armas.
 Piloto: Pedro Millán.
 Ayudante de piloto: Nicolás Alegre.
 Capellán: Licenciado Amador González de Cabrera.
 Contra maestre: Andrés Domínguez.
 Guardián: Francisco Garcés.
 Escribano: Juan de Acevedo.
 Condestable: Juan de Elsa.
 Ayudante de condestable: Andrés Ferrera.
 Dispensero: Juan González.
 Carpintero: Pedro Cortés.
 Calafate: Juan Chespín.
 Cirujano: Diego Becomo.
 Barbero: Sebastián de Chaves.
 Marineros: José de Pais, Antonio González, Gerónimo Padilla, Matías de Mesa, José de Arbelo, Juan Caballero, Juan Ballado, José Catalán, Esteban Duarte, Juan Álvarez, Antonio de los Reyes, Juan Franciscó Sol, Gaspar Lorenzo, Lorenzo Alvarez, José Benítez, Miguel Rejos, Juan Juárez, Agustín García, Gaspar Domínguez, Miguel Quirós (mayordomo), Antonio de los Santos, José Garcés, Mateo Solé, Lucas Simón, Domingo García Candiota, Francisco del Pino, Manuel de Icod, Francisco Mallorquín, Antonio de Torres, Manuel Alvarez, Juan de Silva, Francisco Portugués, Juan Sánchez, Francisco Lorenzo, Ventura de España, Juan de Lías, Juan Manneno, Juan Mejías y Gregotio de Santiago.
 Mozos: Domingo López, Matías de Santiago, Juan García, Pedro Simón, Adám González, Alonso Prieto, Francisco García, José Juárez, Bernardo Gonzalez, Matías Hernández, Pedro Flórez, Jacob Larses, Gabriel Gómez, Simón Vargas, José García, Domingo del Pay, Lorenzo Gómez, Antonio Químera, Pascual López, Pedro Morales, Francisco Domínguez y Policarpo Sanavia.
 Cocineros: Pedro Estévez y José de Aguilera (cocinero de la gente del mar).
11. Navío Santo Cristo de San Román.
 Salió del Puerto de la Luz para Campeche el 24 de agosto de 1707.
 Maestre: Esteban Martín.

- Capellán: Francisco de la Coba.
 Piloto: Antonio García de la Calzada.
 Ayudante de piloto: Domingo Mamparte.
 Contramaestre: Cayetano López.
 Cirujano: Francisco Ledí.
 Escribano: Juan de Ontiveros.
 Barbero: Francisco Jacha.
 Condestable: Pedro Figueras.
 Guardián: Manuel Lorenzo.
 Carpintero: Diego Francisco.
 Calafate: Miguel Maldonado.
 Despensero: Juan Castellano.
 Marinero: Domingo Bayaga, Vicente Artún, Rodrigo Gómez, Francisco Man-
 sera, Fernando Vázquez, Cristóbal Villarta, Juan Gómez, Francisco de Soto,
 Diego Borjes, Tomás Bueno, José Antonio y Antonio González.
 Mozos: Antonio Rosales, Benito Parsero, Agustín Bautista, Manuel Quintana,
 Juan Lorenzo, Juan Simón, Pedro de Brito, Francisco Acosta, Juan González
 de Chas, José Valdés, Lorenzo Martínez, Martín Noales, Domingo Lorenzo,
 Diego Simón, José García, José Ferrer, Blas Pacheco y Juan Francisco.
 Pajes: Fernando de Acosta, José Miguel, Julián Lorenzo y Antonio Tambor
 Juan (gitano).
 Cocineros: Francisco Portugués y Juan (negro).
12. Navío Nuestra Señora delos Remecios, Santo Domingo y Santa Agueda, alias
 «Ey Gavilán».
 Salió de Tenerife para La Habana el 19 de agosto de 1707.
 Capitán y maestre: Amaro Rodríguez Felipe.
 Piloto: Marcos Jorge.
 Capellán: D. Pedro Pérez.
 Escribano: Miguel Vega.
 Contramaestre y guardián: Cristóbal Rodríguez.
 Condestable: Pedro Pablos.
 Despensero: Pedro Vélez.
 Barbero: José Hernández.
 Calafate: Francisco Rodríguez.
 Marineros: Julián Martín, Diego de Silva, Pablo Nunes, Tomás de Herrera,
 Pedro dela Torre, Félix Bernardos de Sosa, Domingo Rodríguez y Gaspar
 Domínguez.
 Mozos: Pedro Telles, Gabriel Hernández, Diego Carrero, Esteban Francisco
 Figueroa, Lorenzo Cordero, Manuel Rodríguez, Gabriel Pérez, Juan: Antonio
 de Loja, Salvador de Torres y Julián Pérez.
 Cocineros: Leandro Martín de Mesa, José Bautista y José Sánchez.
13. Navío Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Las Animas.
 Salió de Tenerife para La Guaira el 19 de septiembre de 1707.
Primera plana
 Capitán y maestre: Alfonso Sánchez de Tejada.
 Primer teniente y escribano: José de Mari y Cala.
 Segundo teniente y contramaestre: Diego Bermúdez.D
 Capellán: Fray Angel de Silva.
 Piloto primero: Simón Ravelo.
 Piloto segundo: Gregorio de León.
 Cirujano: Diego Antonio de Avila.

Segunda plana

Guardián: Francisco Rodríguez.
Primer condestable: Felipe Domínguez.
Segundo condestable: Martín Jorge.
Despensero: Cayetano de Fuentes.
Calafate: José de la Cruz.
Carpintero: Domingo Fleitas Narváez.
Barbero: Juan Sánchez.
Limerero: Cristóbal Doble.

Tercera plana

Repostero: Francisco Vidal.
Cocinero de la cámara: Manuel Guerra.
Galopín: Pascual de San Pedro.
Cocinero de nave: Luis Alfonso.
Marineros: Juan Rodríguez, Juan Gómez, Juan Antonio Rodríguez, José Bueno, José Rodríguez, Diego Díaz, Bernardo Bautista del Campo, Miguel Chiclana, Miguel Vargas, Lorenzo Arocha, Ignacio Iribarri, Francisco Méndez, Juan de Quintana, Juan Varela, Juan López, José Flórez, Domingo Pereira, Domingo Ortega, Bartolomé de la Concepción, Miguel Garrido, Marcos González, Luis Méndez y Toribio Orduña.
Mozos: José Agustín de Lemos, Juan Alvarejo, Simón Díaz, Silvestre García, Bartolomé Luis, Manuel Lorenzo, Martín Francisco, Domingo Castellano, Domingo Miguel, Antonio García, Francisco de Espinosa, Francisco Ramos, Esteban de Mesa, Gabriel de Cádiz, Juan Fernando Lemos, Juan Pacilla, Simón Sánchez, Ventura Villegas, Baltasar Cabrera, Manuel García, Miguel Páez, Domingo Bermúdez, Pedro Raniel, Alejandro Flórez, Francisco García, Félix Antonio y Gerónimo Meléndez.
Pajes: Jacinto Rijo, José Bermúdez, Gabriel Sánchez, Cristóbal Orejón, Miguel Cardoso, José Valle, Luis de Armán y Nicolás de Lugo.

14. Bergantín Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier.
Salió de La Palma para Maracaibo el día 2 de diciembre de 1707.
Capitán y piloto: Diego de Mesa (25 años).
Maestre y ayudante de piloto: Salvador Ferrera (35 años).
Escribano: Juan Bautista (25 años).
Contra maestre: Crispín Lorenzo (50 años).
Cirujano: Juan González (20 años).
Guardián: Juan Bautista (30 años).
Despensero: Tomás Castellano.
Carpintero: Juan Fernández (30 años).
Calafate: Juan Pérez (40 años).
Marineros: Francisco Patricio (45 años), Diego Hernández (40 años), Juan Vidal (30 años), Juan Riverol (45 años) y Diego Lorenzo (27 años).
Mozos: Francisco García (25 años), Juan Reverol (28 años), Isidoro Bautista (25 años), Pascual Gómez (22 años), Nicolás Bautista (30 años) y Salvador Barrientos (20 años).
Cocinero: Juan Simón Sosa (32 años).
Pajes: Marcial (12 años) y José (13 años).
15. Fragata Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari, alias «La Estrella».
Salió de Tenerife para La Habana el 28 de enero de 1708.
Capitán y piloto: Matías Rodríguez Carta.

- Capellán: Baltasar Alvarez.
 Escribano: Miguel Tromoye.
 Ayudante de piloto: Bartolomé Sánchez Carta.
 Contramaestre: Agustín Mamparle.
 Condestable: Pedro de Aguilar.
 Guardián: Francisco Castellano.
 Despensero: Francisco Pariador.
 Barbero, cirujano y doctor: Sebastián de Chávez.
 Marineros: Blas Pileta, Tomás Duoules, Francisco Betancourt, Domingo Puerto Rico, Francisco Rodriáñez, Santiago Martín, Manuel Pequeño, José Sánchez, Silvestre Villegas y Bartolomé Sánchez.
 Mozos: José Baroco, Antonio de Pais, Francisco Domínguez, José Orotava, Baltasar Rodríguez, Matías Fernán, Bartolo Díaz, Juan Bautista, Salvador Montero y José del Valle.
 Pajes: Luis Sajurido y José Meniro.
 Cocineros: Pedro Francisco y Juan de los Sances.
16. Navío Nuestra Señora de la Concepción, San José y San Francisco Javier, alias «La Madama».
 Salió de Santa Cruz de Tenerife para La Habana el 21 de abril de 1708.
 Capitán, maestre y administrador: Juan de Echemendi.
 Capitán y piloto: Francisco de Acosta.
 Capellán: Licenciado Luis Miranda.
 Escribano: Juan Felipe.
 Contramaestre: Daniel Rodríguez Rodríguez.
 Capitán y ayudante de piloto: José Miguel.
 Cirujano: José Rodríguez.
 Barbero: Bernardo de Medina.
 Guardián: Juan López.
 Condestable: José de la Cruz.
 Carpintero: Lorenzo Bautista.
 Calafate: Tomás Barroso.
 Despensero: Juan de las Nieves.
 Tonclero: Francisco.
 Marineros: Manuel Rodríguez, José de la Cruz, Antonio de Rivas, Domingo Pérez, Domingo García, Tomás Alvarez, Antonio de los Santos, Domingo Rodríguez, Andrés Flórez, Pedro Fernández Valdés, Gabriel Alvarez, Juan Bernardino, Gaspar Felipe, Francisco Márquez, Juan Rodríguez, Pedro de la Cruz, Francisco Balo, Manuel Rodríguez, Vicente Carta, Andrés Rodríguez y Tomás Sanavia.
 Mozos: Juan Simón, Domingo Morales, Domingo Canudo, Tomás Alvarez de los Santos, Blas López, Diego Finalino, Francisco Grasa, Agustín Hernández, Eusebio de la Cruz, Amaro Felipe, Martín de Febles, Juan Machado, Pedro Núñez, Juan Flórez, José Hernández, Simón Toledo, Santiago Gómez, José Antonio Alegán, Luis Salvador Martín, Policarpo José Perdomo, Tomás Moreno, José Francisco, José Antonio, Juan Moreno, Juan Padrón Maracaibo, José Espinosa, Pascual Gómez, Blas Acosta, y Lucas Díaz.
 Pajes: Bartolomé Parejel, Simón de la Concepción y José Padrón.
 Cocinero: José Pedro de Fin.