



COMERCIO COLONIAL CANARIO, SIGLO XVIII
*Nuevo índice para su cuantificación: La contabilidad del Colegio
de San Telmo, 1708-1776*

JAVIER ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE

En el estudio del comercio colonial hispanoamericano diversas investigaciones han desvelado o van dando a conocer la distinta importancia y la aportación de los diferentes puertos españoles y americanos. Sobre los canarios, que contaban ya con excelentes estudios para una primera cuantificación y aproximación, vuelve a centrarse la atención, según veo en el programa de este Coloquio y sé por trabajos en vías de realización:

En este contexto, e interesado desde hace tiempo en el análisis del comercio colonial, hasta ahora ceñido al virreinato de Nueva España, quiero ofrecer en estas Sesiones una nueva perspectiva del comercio canario-americano en el siglo XVIII, fruto del trabajo de archivo que los alumnos de tercer curso de Historia Universal de la Universidad de Sevilla realizaron bajo mi dirección.

La dificultad de formación de series estadísticas completas en la Edad Moderna hace que todo índice que para ello se ofrezca sea bien acogido y apreciado, pese a las limitaciones lógicas que, en distinto grado, puedan ofrecer.

LA FUENTE

El nuevo índice que presento para la cuantificación del comercio colonial canario está basado en la contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla.

Creado éste en 1681 a petición de la Universidad de Mareantes, contaría para su mantenimiento con una «limosna» recaudada, por imposición regia, sobre el tráfico colonial. El eufemismo de limosna no era sino un nuevo impuesto obligatorio, con excepciones extraordinarias en su cobro. Fue restaurado e institucionalizado en el Reglamento de 1720, suprimido parcialmente en el de 1765 y totalmente en 1778.

Gravaba en dos pesos la tonelada del barco en su salida hacia América y fue implantado en febrero de 1686, si bien en Canarias se negaron a hacerlo efectivo alegando que tal cláusula no se incluía en

concesiones anteriores. Tal vez sea éste el motivo por el que la percepción de esta «limosna» no se recoja en la contabilidad anual del Colegio, en su procedido de las Islas, hasta 1708. Incorporadas éstas a la libertad de comercio de 1765 en 1772, en cuyo reglamento desaparecía, entre otros derechos, el donativo a San Telmo, las cuentas anuales dejan de registrarlo para Canarias a partir de 1776.

Puesto el Colegio bajo la protección del Consejo de Indias, contando como conservador al Presidente de la Casa de la Contratación y como administradora a la Universidad de Mareantes —que lo fue hasta 1786—, su contabilidad reviste un carácter especial y no únicamente el particular y privado de tal institución.

Con la documentación que se encuentra en los 90 *Libros de Cuentas de la Administración de los Bienes del Real Seminario de San Telmo* (Libros 1-5; 7-90 y 176), que se encuentran en el Archivo Universitario de Sevilla, en la labor de equipo, en la recogida de datos, antes señalada, he podido reconstruir las series del tráfico colonial en el XVIII, basándome en los ingresos de la «limosna» de San Telmo, de las que presento ahora las concernientes a Canarias.

A través de las certificaciones de la Contaduría Principal de la Casa de la Contratación y de las cuentas del apoderado del Colegio en Canarias, se anotaban en los libros de ingresos del Colegio los percibidos por el derecho de toneladas de los barcos que navegaban a Indias.

En dichas cuentas se especifica: fecha de salida (día, mes y año); características del barco (tipo, nombre, apodo y origen de fábrica, a veces); nombre y apellidos del capitán, maestre o propietario; puerto de origen y destino; tonelaje de arqueado en bodega gravado con el derecho de tonelada y limosna que paga al Colegio por él.

Estos datos permiten confeccionar las series estadísticas que se adjuntan en Apéndices y con ellas una nueva aproximación a la evolución y conocimiento del tráfico canario-americano.

El estudio se cñe fundamentalmente al tonelaje de los navíos empleados. Indudablemente y a primera vista las limitaciones son notorias, al tratarse simplemente del tonelaje de bodega y no de la carga real del barco. Sin embargo, y como señalo antes, dada la insuficiencia de fuentes, estudios y la relatividad de cualquier otro tipo de datos, sirvan los resultados que consigno como índice comparativo para los ya conocidos y para futuras investigaciones.

Contando con estas premisas he pretendido establecer las series cronológicas de salidas, atendiendo al número y toneladas de los barcos —analizando el tipo de estos y sus tonelajes medios— y establecer determinadas periodificaciones en función de la evolución por toneladas, orígenes y destinos.

PERIODIFICACIÓN, 1708-1776

Los ingresos del derecho de toneladas de Canarias en las cuentas de San Telmo abarcan desde 1708 a 1776. Entre estos años existen vacíos de información para los comprendidos entre 1724-1737; 1750; 1755-1760, de los que desconozco la causa. Quedan, pues, las series constreñidas a los años 1708-1723; 1738-1754; 1761-1776.

En estos cuarenta y seis años se contabiliza un total de 211 barcos con un total de 25.301 toneladas, lo que arroja unas medias de 4,5 barcos y 550 toneladas por año. No siguiendo otra clasificación sino la que proporcionan a priori los datos, podrían distinguirse los siguientes períodos de dieciséis años (Cfr. Cuadro núm. 1).

CUADRO NUM. 1

<i>Años</i>	<i>Número barcos</i>	<i>Tonelaje total</i>	<i>Toneladas/año</i>
1708-1723	75	6.422	401,3
1738-1754	79	11.252	703,2
1761-1776	57	7.627	544,7
TOTAL	211	25.301	550,0

Casi el 45 por 100 del tonelaje registrado para todo el período correspondería a los años comprendidos entre 1738-1754; un 30 por 100 al de 1761-1776 y un 25 por 100 al de 1708-1723. Sin embargo, un análisis más detenido de la evolución anual de los tonelajes permite perfilar aún más los años de alza y baja en estos totales.

En los cuarenta y seis años, en tonelajes anuales, las máximas corresponden a 1717 (936 toneladas) en el primer período; 1738, 1740 y 1742 (995, 933 y 953 toneladas, respectivamente) en el segundo; y 1765 (1.171 toneladas) en el tercero. Las mínimas corresponderían, en igual orden de períodos, a 1708, 1710, 1718 y 1723 (40, 190, 225 y 207 toneladas, respectivamente); 1751 (301 toneladas) y 1762 (174 toneladas) (Vid. Gráfica núm. 1).

Según los datos consignados en el Cuadro número 2, se observa un alza paulatina en el tonelaje medio anual desde principios de siglo, que culmina en los años comprendidos entre 1738 y 1749. Desde mediados de siglo vuelve a descender gradualmente el tonelaje medio anual hasta 1776, pero superando aún con creces las medias del primer cuarto de siglo.

CUADRO NUM. 2

<i>Años</i>	<i>Número barcos</i>	<i>Tonelaje total</i>	<i>Toneladas/año</i>
1708-1716	48	3.252	361,3
1717-1723	27	3.170	452,8
1738-1749	61	8.856	738,0
1751-1754	18	2.396	599,0
1761-1776	57	7.627	544,7

Contrastando estos resultados con los momentos clave del comercio canario-americano señalados por Morales Padrón, se observará que el inicio de la serie casi corresponde a la confirmación hecha a las islas, en 1706, de las 1.000 toneladas de permisos anteriores, con la obligación del pago de derechos a San Telmo. La máxima de 1717 y la mínima de 1718 coinciden con la reorganización del comercio colonial metropolitano, respecto al monopolio peninsular, con el traslado de la Casa de la Contratación; referente a las islas, con el Reglamento de 1718, y al régimen comercial en general, con el Proyecto de Galeones de 1720.

Pese a la situación caótica por la que parecen pasar las islas en los años veinte, es notorio el incremento en las medias anuales de tonelaje a partir de 1717, con respecto a los años anteriores. Y pese a la creación de la Compañía de Caracas en 1728, es precisamente en las fechas comprendidas entre 1738 y 1749 cuando se alcanza la máxima del tonelaje medio anual en todo el período. El descenso de aquél a partir de 1751 va a ser más notorio aún en el último período, comprendido entre 1761 y 1776. En él la mínima corresponde a 1762, año de la toma de La Habana y Manila por los ingleses; por otra parte la máxima de 1765 coincide, paradójicamente de principio, con la promulgación de la Libertad de comercio para las islas de Barlovento, de la que se excluye a Canarias hasta 1772, si bien es constatable, como antes se apunta, la baja del tonelaje medio anual en estos años.

ISLAS DE ORIGEN

En su mayoría los datos obtenidos consignan solamente la isla y no el puerto de procedencia, o incluso únicamente se especifica el origen general de Islas Canarias o Canarias. En función de estas limitaciones se analiza a continuación la distribución periódica del número de barcos y los tonelajes salidos de cada isla hacia América (Cfr. Cuadro número 3).

CUADRO NUM. 3
TONELAJE Y BARCOS SEGUN PROCEDENCIAS
(1708-1776)

<i>Origen</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Barcos</i>	<i>Ton. medio anual</i>
«Canarias»	7.957	74	173,0
Tenerife	14.468	114	314,5
La Palma	2.876	23	62,5

Según los anteriores resultados se observa que el 57 por 100 del tonelaje total salido de las islas correspondió a la de Tenerife; un 31,5 por 100 a «Canarias» en general y un 11,5 a La Palma. Probablemente la denominación del origen Canarias incluía procedencia de las otras dos islas mencionadas y no sólo de la de Gran Canaria, con lo que los porcentajes de aquellas se verían incrementados.

Desglosando el tonelaje total por períodos según procedencia se obtienen los siguientes resultados (Cfr. Cuadro núm. 4).

CUADRO NUM. 4
TONELAJE MEDIO ANUAL SEGUN ORIGEN
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>«Canarias»</i>	<i>Tenerife</i>	<i>La Palma</i>
1708-1716	168,4	161,0	31,8
1717-1723	452,8	—	—
1738-1749	192,7	442,8	102,4
1751-1754	107,0	413,0	79,0
1761-1776	37,8	432,3	74,5

Salvo en los años comprendidos entre 1717 y 1723 en los que sólo se indica el origen general de «Canarias», se observa un incremento considerable en la media anual del tonelaje salido de Tenerife, especialmente, y de La Palma, hasta mediados de siglo, extensible también para «Canarias».

Comienza el siglo con el predominio en las salidas de «Canarias» y Tenerife, correspondiendo la hegemonía en las medias anuales ya a Tenerife a partir de 1738. Las medias alcanzadas por los otros dos orígenes, cuyas máximas corresponden al período 1738-1749, declinan paulatinamente a partir de 1751, siendo más aguda la baja para «Canarias». La reducción del tonelaje medio anual afecta, en las mismas fechas, también a Tenerife, aunque, al contrario que en los casos an-

teriores, se observa una recuperación en los últimos dieciséis años. El fenómeno puede observarse claramente en la Gráfica número 2.

DESTINOS

Paralelamente a la evolución periódica del tonelaje medio anual, según orígenes, se analiza a continuación la de los destinos.

Fundamentalmente el tráfico canario se cenía en estas fechas al área del Caribe, destacando los puertos de La Habana, La Guaira y Campeche, con un total de barcos salidos de las islas de 87, 51 y 52 barcos respectivamente, seguidos de Maracaibo, San Juan de Puerto Rico, Cumaná, Santiago de Cuba y Santo Domingo, con 8, 5, 3, 1 y 1 barcos, respectivamente. La distribución periódica del tonelaje medio anual según los principales destinos fue la siguiente (Cfr. Cuadro núm. 5).

CUADRO NUM. 5
TONELAJE MEDIO ANUAL SEGUN DESTINOS
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>La Habana</i>	<i>La Guaira</i>	<i>Campeche</i>	<i>Maracaibo</i>
1708-1716	197,3	58,4	91,1	7,7
1717-1723	179,1	82,7	137,8	13,8
1738-1749	269,3	219,2	220,4	9,0
1751-1754	171,7	285,2	140,0	—
1761-1776	154,7	269,8	116,0	—

Según el total de toneladas el orden de puertos es el siguiente: Habana (9.115 toneladas); La Guaira (8.655); Campeche (6.614); Maracaibo (276); Puerto Rico (172); Cumaná (109); Santiago de Cuba (60); Santo Domingo (57); Santo Domingo-Maracaibo (18); y sin especificar origen concreto (225).

Según los resultados obtenidos en el Cuadro número 5 se observa, lógicamente al igual que en los puertos de origen, un incremento paulatino y general en la primera mitad de siglo, que culmina en los años comprendidos entre 1738 y 1749.

Típicamente se observa el fenómeno en el caso de La Habana: la máxima del tonelaje medio anual se logra en estos años, descendiendo progresivamente, y sin conseguir ya las cotas de la primera mitad de siglo, a partir de 1751. Igual ocurre en el caso de Campeche respecto al alza hasta mediados de siglo, si bien las medias en la segunda mitad del XVIII superan las obtenidas en el primer cuarto, observándose una

disminución a partir de 1761. El incremento en La Guaira es paulatino, logrando la máxima a mediados de siglo y descendiendo ligeramente en los últimos dieciséis años. Independientemente del proceso general Maracaibo logra, dentro del incremento común de la primera mitad de siglo, la máxima entre 1717 y 1723, para desaparecer entre los puertos de destino desde 1751.

El tonelaje total salido a los restantes puertos correspondió, en casi su totalidad, a la primera mitad de siglo (349 toneladas) y sólo se registran 67 toneladas en la segunda.

Como queda patente en la Gráfica número 3, cambia el sentido en la importancia de los tonelajes medios de los destinos en la segunda mitad del siglo. Hasta 1723 es notoria la preponderancia de La Habana y Campeche, mantenida hasta 1749, si bien se igualan las medias del puerto novohispano y las del de La Guaira. A partir de 1751 destaca y se impone la media anual de este último puerto, en detrimento del otro venezolano, Maracaibo —que desaparece— y manteniéndose aún la primacía del puerto cubano sobre el de Campeche.

TIPOS DE BARCOS

De los 211 barcos consignados se especifica el tipo en 176, lo que representa un 83,5 por 100 sobre el total y permite establecer con cierta fiabilidad la clase de barcos empleados en este tráfico, que en definitiva son los generales en el comercio colonial hispanoamericano.

Sobre el total de los 176 barcos en que se especifica su clase, un 80,6 por 100 corresponde a fragatas y navíos, con un 42,6 y un 38 por 100, respectivamente, seguidos por bergantines, bajeles, balandras y pingues, con los siguientes totales y porcentajes (Cfr. Cuadro número 6):

CUADRO NUM. 6

TIPO DE LOS BARCOS

<i>Clase</i>	<i>Número</i>	<i>% sobre total</i>	<i>Tonelaje total</i>	<i>Ton. medio</i>
Fragatas	75	42,61	5.098	67,97
Navíos	67	38,06	12.745	190,22
Bergantines... ..	16	9,09	561	35,06
Bajeles	11	6,25	1.550	140,90
Balandras	4	2,27	147	36,75
Pingues... ..	3	1,70	273	91,00
TOTAL	176		20.374	

En cuanto a tonelaje desplazado por cada tipo de barco, el 62,5 por 100 sobre el total correspondió a los navíos, un 25 por 100 a las fragatas y el 12,5 por 100 restante a los otros tipos de barcos.

En su tonelaje medio, de mayor a menor, destacan el navío y bajel con 190 y 140 toneladas por barco, seguidos del pingue y la fragata (91 y 68 toneladas) y finalmente por balandras y bergantines (36 y 35 toneladas, respectivamente).

Individualmente, por tipo de barco, sus tonelajes oscilan entre las 60 y 260 toneladas, el navío; entre las 75 y 250 el bajel; entre 65 y 170 el pingue; la fragata entre las 30 y 200 toneladas; entre 10 y 50 la balandra y entre 15 y 60 el bergantín.

DISTRIBUCIÓN ESTACIONAL DEL TRÁFICO

El mes de salida se consigna en un 88 por 100 de los casos, lo que permite conocer con cierta exactitud la distribución mensual del tráfico hacia América.

De estas 186 salidas en que se consigna el mes, 96, el 51,5 por 100, se efectuaron en los meses comprendidos entre abril y julio, correspondiendo las máximas a mayo (27 barcos) y abril (25 barcos). Las mínimas totales corresponden a los meses de febrero (6 barcos); septiembre y noviembre (7 barcos) (Cfr. Cuadro núm. 7 y Gráfica núm. 4).

CUADRO NUM. 7

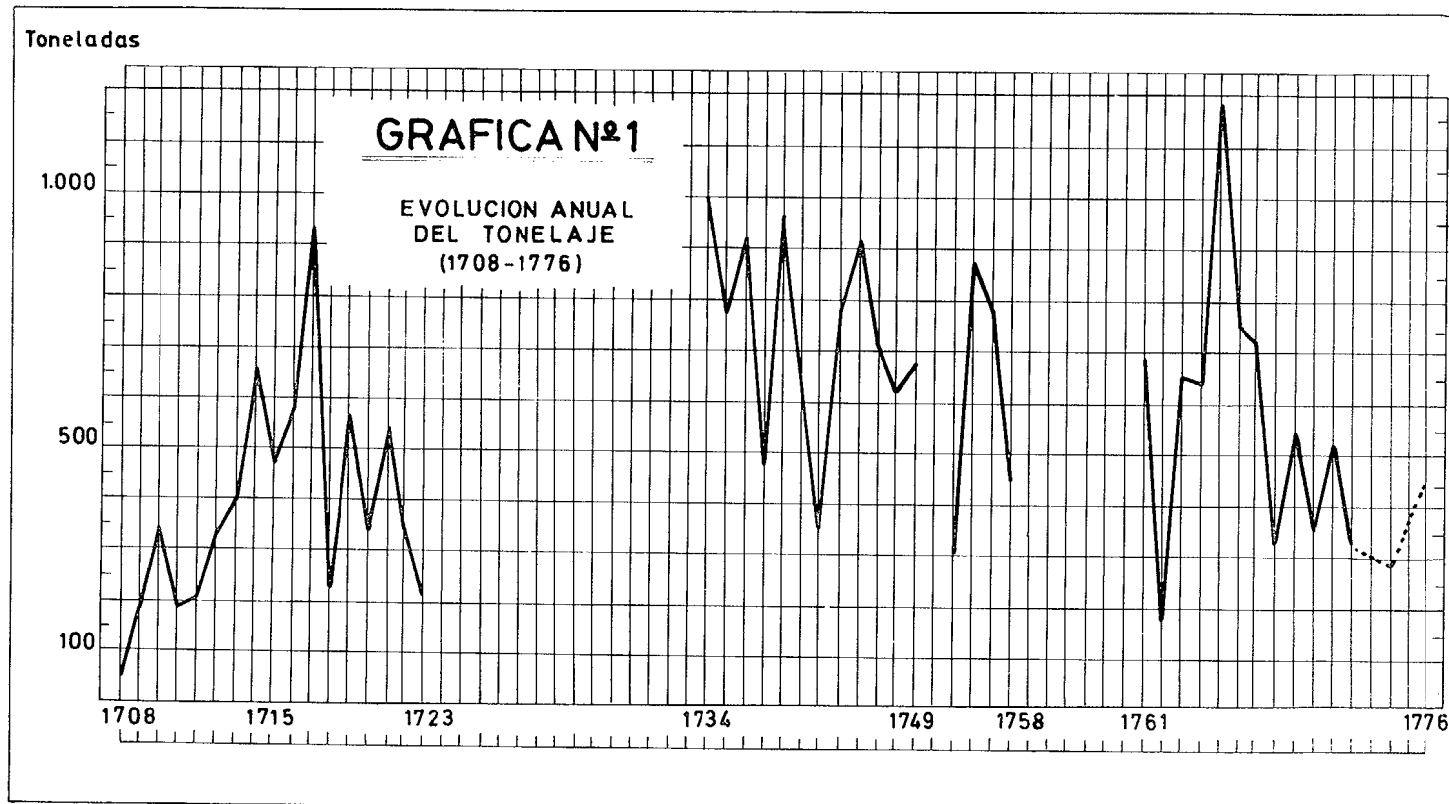
DISTRIBUCION ESTACIONAL DEL TRAFICO (1708-1776)

<i>Mes</i>	<i>N.º barcos</i>	<i>Mes</i>	<i>N.º barcos</i>
Enero	15	Julio	24
Febrero	6	Agosto	11
Marzo	17	Septiembre	7
Abril	25	Octubre	17
Mayo	27	Noviembre	7
Junio	20	Diciembre	10

CONCLUSIÓN

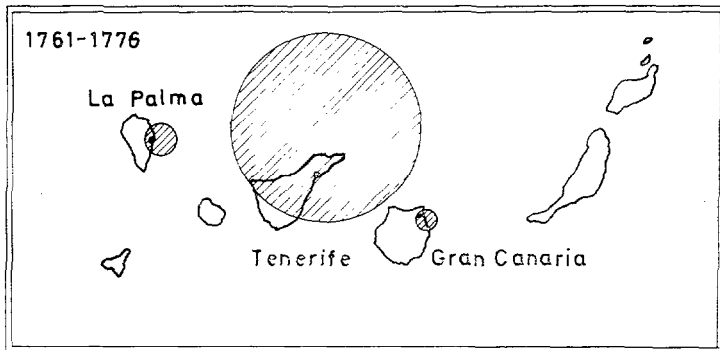
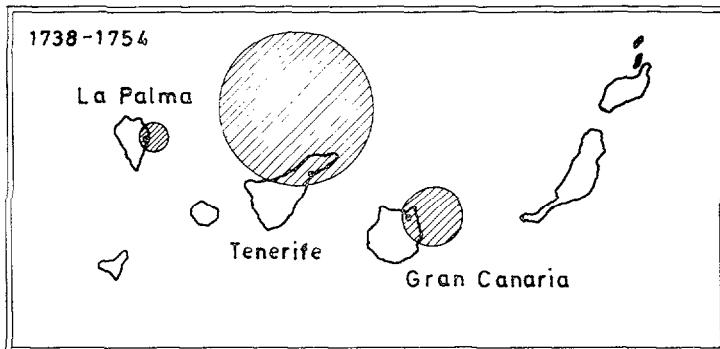
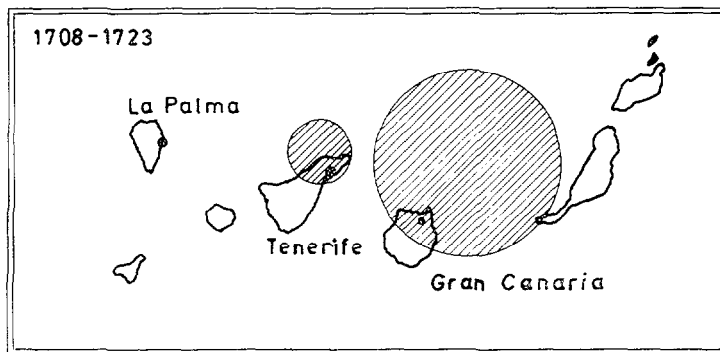
Para finalizar quiero destacar varios puntos que considero de interés en lo anteriormente expuesto.

De principio la relatividad y limitaciones de la información, y, por tanto, de los resultados, necesitados, como otros, de nuevas aportaciones y contrastes, señalando por otra parte su importancia por novedad y origen.



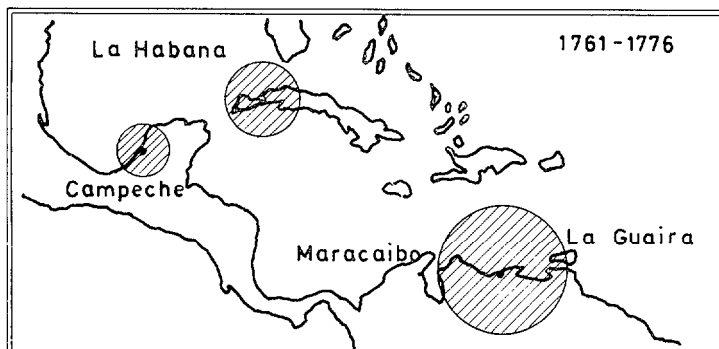
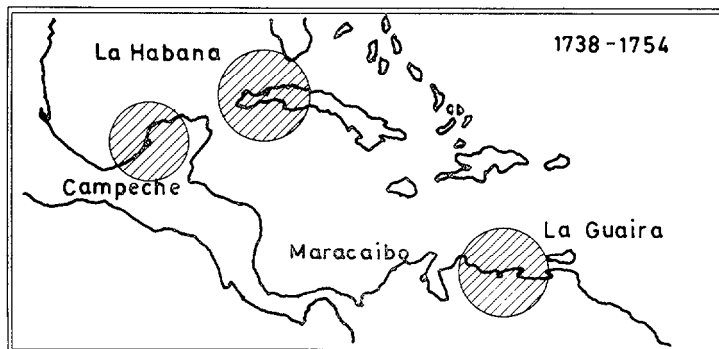
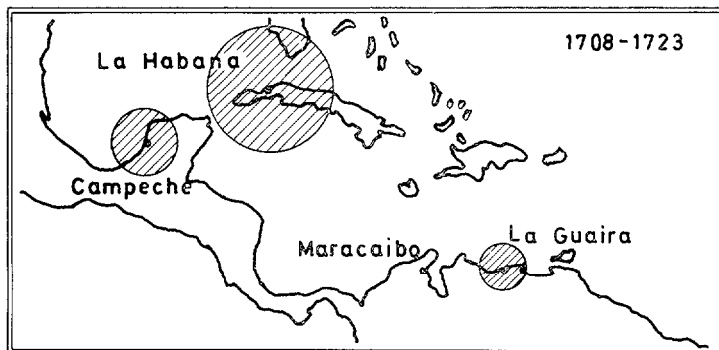
GRAFICA Nº 2

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE TONELADAS
SEGUN ORIGENES
(1708-1776)



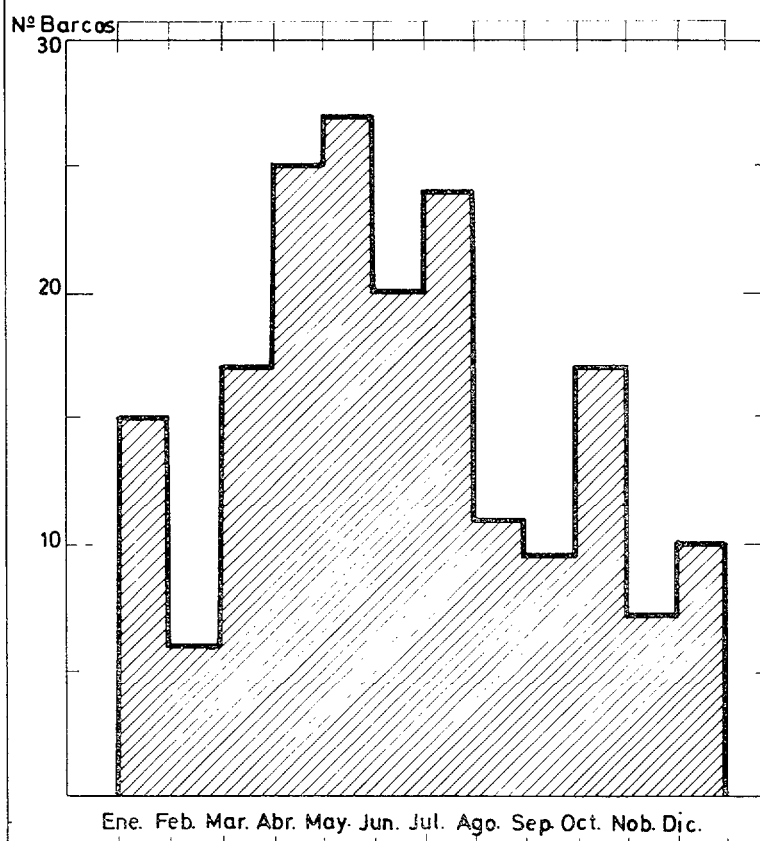
GRAFICA Nº3

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE TONELADAS
SEGUN ORIGENES
(1708-1776)



GRAFICA Nº 4

DISTRIBUCION MENSUAL
DEL TRAFICO
(1708-1776)



En segundo lugar, y según se desprende de los datos antes consignados, referentes al tonelaje de los barcos canarios salidos hacia América, parece patente el incremento del tráfico insular en la primera mitad del siglo XVIII, que culmina en los años comprendidos entre 1738 y 1754, descendiendo de nuevo hasta 1776, si bien el tonelaje de estos últimos veinticinco años supera al del primer cuarto de siglo.

En cuanto a orígenes queda de manifiesto la importancia que va adquiriendo la isla de Tenerife, coincidiendo con las fechas de mayor tráfico general. En destinos hay que destacar la continuidad del tráfico con Cuba, aunque en la segunda mitad del siglo su papel predominante es sustituido por el puerto de La Guaira, en detrimento paralelo de Maracaibo, quedando el puerto de La Habana casi equiparado al de Campeche, destino éste que va imponiéndose, como en el caso de La Guaira, a partir de 1738.

INTERVENCIONES:

Angel López Cantos.

TEXTO DE SU INTERVENCIÓN:

Apunto la posibilidad suplementaria para la reconstrucción del tráfico canario-americano en la Sección Escribanía de Cámara del A. G. I. y principalmente en Contaduría, donde, en el cargo de las cuentas de la R. Hacienda en Almojarifazgo y Alcabalas, encontramos la entrada de navíos indicándonos una serie de datos, como son: nombre del barco; maestre o dueño, o ambos; origen del destino; carga; razón de la arribada, etc.

TABLA NUM. 1
DISTRIBUCION ANUAL DE BARCOS Y TONELADAS SALIDOS
DE LAS ISLAS CANARIAS HACIA AMERICA (1708-1776)

<i>Año</i>	<i>Barcos</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Año</i>	<i>Barcos</i>	<i>Toneladas</i>
1708	1	40	1746	5	905
1709	5	350	1747	5	705
1710	2	190	1748	5	635
1711	5	217	1749	5	674
1712	5	332	1751	3	301
1713	7	401	1752	6	872
1714	8	666	1753	5	770
1715	8	471	1754	4	453
1716	7	585	1761	6	681
1717	9	936	1762	2	174
1718	1	225	1763	3	646
1719	5	565	1764	6	631
1720	2	344	1765	7	1.171
1721	5	541	1766	7	764
1722	3	352	1767	7	733
1723	2	207	1768	3	332
1738	5	995	1769	4	548
1739	6	773	1770	3	363
1740	7	933	1771	3	523
1741	3	484	1772	2	317
1742	8	953	1773	2	?
1743	4	670	1774	2	295
1744	3	354	1775	—	—
1745	5	775	1776	2	449

TABLA NUM. 2
DISTRIBUCION DE BARCOS SEGUN ORIGENES
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>«Canarias»</i>	<i>Tenerife</i>	<i>La Palma</i>	<i>Total</i>
1708-1716	21	22	5	48
1717-1723	27	—	—	27
1738-1749	19	34	8	61
1751-1754	4	11	3	18
1761-1776	3	47	7	57
TOTAL	74	114	23	211

TABLA NUM. 3
DISTRIBUCION DE BARCOS SEGUN DESTINOS
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>La Habana</i>	<i>Campeche</i>	<i>La Guaira</i>	<i>Maracaibo</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
1708-1716	23	12	9	3	1	48
1717-1723	10	6	6	3	2	27
1738-1749	27	13	12	2	7	61
1751-1754	6	5	6	—	1	18
1761-1776	21	16	18	—	2	57
TOTAL	87	52	51	8	13	211

TABLA NUM. 4
DISTRIBUCION DE TONELADAS SEGUN ORIGENES
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>«Canarias»</i>	<i>Tenerife</i>	<i>La Palma</i>	<i>Total</i>
1708-1716	1.516	1.449	287	3.252
1717-1723	3.170	—	—	3.170
1738-1749	2.313	5.314	1.229	8.856
1751-1754	428	1.652	316	2.396
1761-1776	530	6.053	1.044	7.627
TOTAL	7.957	14.468	2.876	25.301

TABLA NUM. 5
DISTRIBUCION DE TONELADAS SEGUN DESTINOS
(1708-1776)

<i>Años</i>	<i>La Habana</i>	<i>Campeche</i>	<i>La Guaira</i>	<i>Maracaibo</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
1708-1716	1.776	820	526	70	60	3.252
1717-1723	1.254	965	579	97	275	3.170
1738-1749	3.232	2.645	2.631	109	239	8.856
1751-1754	687	560	1.141	—	8	2.396
1761-1776	2.166	1.624	3.778	—	59	7.627
TOTAL	9.115	6.614	8.655	276	641	25.301



APENDICE
BARCOS SALIDOS DE CANARIAS HACIA AMERICA (1708-1776)

Table with columns: Fecha, Capitan - Maestro - Proprietario, Tipo y nombre del barco, Tonel., Derech., Origen/Destino, Fecha, Capitan - Maestro - Proprietario, Tipo y nombre del barco, Tonel., Derech., Origen. The table lists numerous ship departures from the Canary Islands to America between 1708 and 1776, including ship names, captains, and destinations.