

NAVIOS EXTRANJEROS HABILITADOS COMO NACIONALES
PARA EFECTUAR EL COMERCIO CON AMERICA
A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

LUIS J. RAMOS

El Dr. D. Francisco Morales Padrón, en su importante obra *El Comercio Canario-Americano*¹ —publicación de la que es obligado partir cuando se trata cualquier aspecto relacionado con este tema mercantil—, indicaba que la documentación por él utilizada procedía, fundamentalmente, de legajos depositados en el Archivo General de Indias, advirtiendo que en el Archivo General de Simancas «sin duda, es posible hallar algunas informaciones sobre nuestro tema»², como así nos ha sucedido. Esta es la razón de que nuestra ponencia venga a iluminar más vivamente un rincón ya explorado por el profesor Morales Padrón.

Una de las múltiples enseñanzas extraídas de la Guerra de Sucesión, fue la idea de que la penuria de recursos siempre padecida por España no era menor en Francia, con la que anteriormente se había combatido bajo el efecto del pesimismo. La creencia de que su poder aplastante procedía de su riqueza, se había desvanecido, siendo sustituida por la idea de que la mayor potencialidad de los franceses era esencialmente debida a que sabían sacar mucho mejor provecho de sus posibilidades. Así se concibió la ilusión de que bastaría la aplicación de los procedimientos de los vecinos a los superiores recursos españoles para que se obtuvieran resultados forzosamente óptimos. Esta *nueva conciencia*, este optimismo que se extendió en estos y en más tardíos momentos, se refleja perfectamente en don José del Campillo, a quien posteriormente —ya después de la época que nos ocupa— copió Ward; decía este último autor, que si grandes habían sido los quebrantos y pérdidas sufridas, «todavía tenía España la inapreciable suerte de poseer en América reinos e imperios vastísimos, minas abundantes y preciosos productos, con la posibilidad, jamás lograda por ninguna otra nación, de que sus frutos y mercaderías fueran consumidos en el Nuevo Mundo, de tal modo que si extendemos aquel comercio al punto

1. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano*. Publicación LXXXIX de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1955.

2. MORALES PADRÓN /1/, parte I de fuentes: Fuentes Documentales, entre las páginas 396 y 397.

que podemos, sin que nadie nos lo pueda estorbar, será tan rico y tan abundante que, si todos nuestros españoles se volviesen fabricantes y cosecheros, hallarían en nuestras Indias despacho para el producto de su trabajo»³.

Las Indias, pues, eran contempladas no sólo como un ámbito más de la monarquía, sino como el fundamento y clave de la restauración de su potencialidad, y aún más, como posibilidad de llegar a un desarrollo de tal naturaleza que permitiría, sin duda alguna, lograr una primacía militar que devolvería el rango perdido. Así, a lo largo del siglo XVIII, van a decretarse y llevarse a la práctica una serie de medidas tendentes a elevar la producción y el intercambio, llegándose, finalmente, por razones políticas, a la quiebra de un sistema más que a su coronación⁴.

En este desarrollo, como es lógico, se quiso que participaran los canarios, quienes deberían buscar por igual vía que el resto de la nación, su fomento. Teniendo como eje las islas, las fases que se reconocen en esta activación del comercio son, según Morales Padrón, las siguientes: «1.ª Del Reglamento de 1718 al fracasado de 1729⁵. 2.ª De 1729 a 1772, en que se incluye a Canarias en las ventajas de 1765. 3.ª De 1772 al Comercio Libre de 1778. 4.ª De 1778 a las libertades para comerciar con colonias extranjeras y potencias neutras (1795-1797)»⁶. En este trabajo no vamos a estudiar ni una fase concreta de este comercio, ni los efectos del mismo en el cuadro isleño, sino a contemplar cómo los extranjeros introdujeron sus hombres, sus mercancías⁷ y, fundamentalmente, sus barcos, aprovechándose de la plataforma creada por el «Reglamento y Ordenanza de Su Magestad, de seis de diciembre de mil setecientos y diez y ocho, sobre el comercio de las Islas de Canarias, Tenerife y La Palma con las Indias», y este hecho sucedió a pesar de que lo previsto en el «Reglamento» era que

3. El *Proyecto económico en que se proponen (...)* fue escrito en 1762 por Bernardo Ward, quien siguió muy fielmente el escrito de don José del Campillo titulado *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, publicado en 1789, es decir, diez años más tarde que el de Ward. De los proyectos para activar la economía y corregir sus defectos se ocupa, junto a otros temas, el doctor don RAMÓN EZQUERRA en su artículo «La crítica española de la situación de América en el siglo XVIII», *Revista de Indias*, núms. 87-88, Madrid, 1962.

4. Sobre este tema es fundamental el artículo del doctor don JOSÉ MUÑOZ PÉREZ: «La publicación del Reglamento de Comercio Libre a Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. IV, Sevilla, 1947.

5. Se alude al frustrado permiso para Buenos Aires de 30 de octubre de 1729, suspendido por R. O. de 23 de enero de 1731.

6. MORALES PADRÓN /1/, p. 78.

7. Un aspecto de este importante tema, en concreto el de las harinas, ha sido estudiado por el doctor don Demetrio Ramos en una ponencia recogida en este mismo volumen.

el comercio fuese realizado únicamente por comerciantes naturales o avecindados, utilizando en él navíos nacionales.

Con relación a esta intervención extranjera, hemos topado en Simancas con algunos ejemplos de los que quizá el caso más interesante sea el del cónsul holandés, don Arnaldo Vanstinfort, personaje que aparece varias veces mezclado en asuntos no del todo claros, como por ejemplo se refleja en el escrito que don Pedro Alvarez⁸ eleva a Ensenada⁹ el 15 de febrero de 1754 para quejarse de la actuación de los escribanos nombrados por Cádiz para los navíos que se despachan desde Canarias a América; de las escribanías dice el Juez Visitador que «unos las venden a dinero, y los que así no lo hacen, como lo practica el cónsul de Holanda, era para tener en el navío quien llevase y cuidase de sus intereses»¹⁰. Sobre este mismo personaje, aparecen nuevos datos en otra carta de la misma fecha —15 de febrero de 1754— en la que se recoge lo acontecido con el contrabando intentado desde el mercante holandés «El Neptuno»; en ella se indica, refiriéndose al cónsul holandés, que era «tanto su séquito, que lograba disfrutar muy bien el comercio de la América valiéndose de algunos naturales incautos, habiendo llegado su atrevimiento a tanto, que tuvo arrojado para soltar un papel bien atrevido contra los comerciantes naturales que solicitaban justar en el mismo comercio»¹¹.

Pero las actividades de este individuo no sólo eran las de comerciar —por sí o a través de interpuestos— con América, sino que también estaba mezclado en actividades de contrabando, infligiendo tanto la legislación española como la holandesa. De este aspecto es un buen ejemplo lo acaecido al descubrirse que del mercante holandés «El Neptuno» se pasaba a una tartana francesa «de las que frecuentan el viaje de aquí a Cádiz» y cuyo patrón era un tal Pedro Dallar, un bulto que luego se llegó a averiguar que contenía tabaco. La actitud hostil del cónsul holandés al requerirse su intervención para esclarecer el asunto, se interpretaba por don Pedro Alvarez bien para «hacer ver que en él hay disposición y fortaleza para inutilizar las providencias del

8. Don Pedro Alvarez, juez visitador, llegó a Canarias en 1752, retirándose a la Península en 1754. Los hechos que relatamos han sido extraídos de su correspondencia, que se encuentra depositada en el Archivo General de Simancas.

9. Don Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, fue el sucesor de José del Campillo y Cossio en Guerra, Marina, Finanzas e Indias, secretarías que dirigió de 1743 al 54, saliendo desterrado hacia Granada el 20 de julio de 1754.

10. Archivo General de Simancas (en los sucesivos A. G. S.), Hacienda, legajo 4.953. La denuncia finalizaba solicitando que el Consulado escogiera el escribano de una terna que se le propondría. El 1.º de abril de 1754, Ensenada contestará a Alvarez indicándole que el juez de indias, el comandante general y él mismo propusieran los nombres.

11. A. G. S., Hacienda, 4.953. Pedro Alvarez a Ensenada, Santa Cruz, 15 de febrero de 1754. Según la regla 5.ª del Reglamento de 1718, el comercio estaba reservado a los naturales de Canarias y a sus vecinos.

Real Servicio, dirigidas a cortar fraudes y a excluir al que legítimamente no sea natural del comercio de América», bien por estar mezclado tal sujeto en el contrabando descubierto, intentando «no quedar responsable él y la tripulación del navío [holandés] al cargo que les podían hacer los Estados Generales, que tan de veras les prohíben los fraudes del tabaco»¹².

Un suceso que nos indica el peso y respaldo con que contaban los extranjeros para ejercer el comercio con América, es el acaecido con Bartolomé Benítez de Lugo, a quien en agosto de 1749 se le concedió el registro de los barcos tinerfeños para Caracas de los años 1751, 1753 y 1755, a cambio de la entrega a la Tesorería General de 2.000 pesos por cada uno de ellos. La oposición isleña ante la concesión de tal licencia no pudo contrarrestar la fuerza ejercida desde Lisboa, ciudad donde radicaba la casa comercial inglesa que respaldaba el negocio¹³. Por los datos obtenidos en Simancas, sabemos que Benítez utilizó para su viaje a La Guaira de 1752 un navío extranjero nombrado «Nuestra Señora de la Caridad», pagando «en razón de 33 reales de plata por tonelada el derecho de extranjería, en lugar de los 100 que señala el Real Proyecto»¹⁴, anomalía ante la que el juez visitador Alvarez, en 1753, actuó solicitando y obteniendo «el reintegro de los 67 reales de plata por tonelada que había de diferencia»¹⁵.

Si don Francisco Morales Padrón ya reflejó la presión externa que se ejerció para la consecución de la licencia, esta misma fuerza debió volver a respaldar a Benítez cuando éste solicitó que sólo se le cobrase por el registro efectuado y los dos que le quedaban por hacer, en razón de 33 reales por tonelada y un 15 por 100 de conducción. El apoyo con el que contaba Benítez se refleja perfectamente en la actuación de Ensenada, quien si por una parte se descarga del asunto diciéndole a Alvarez que «elijan un medio de equidad» entre las dos cantidades

12. Alvarez a Ensenada, 15 de febrero de 1754. A. G. S., Hacienda, 4.953.

13. Este aspecto aparece tratado por el profesor MORALES PADRÓN /1/, en las páginas 222 ss.

14. «Los bajeles tenían que ser de fabricación española, si bien se permitían los de construcción extranjera que hubiesen sido comprados con anterioridad a la vigencia del Reglamento /de 1718/, mediante el pago de 33 reales de plata doble antigua por tonelada en cada viaje, conforme se venía practicando, más un 15 por 100 sobre el total que inportare, en atención al costo de poner el caudal en Madrid. También se previno en 1718 que en adelante no pudiesen adquirirse naves de esta última clase sin una orden particular con motivo para ello, en cuyo caso había de abonarse en la citada moneda cien reales en lugar de 33 y el mentado 15 por 100 (regla 5.ª)». JOSÉ PERAZA DE AYALA: «El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII (capítulo IV) «El régimen comercial de Canarias con las Indias desde 1718-1778»», *Revista de Historia*, núms. 95-96, t. XVII, año XXIV, Universidad de La Laguna, 1951, pp. 230-231.

15. Alvarez a Ensenada, Santa Cruz, 25 de noviembre de 1753. A. G. S., Hacienda, 4.953.

—la exigida por el juez visitador y la propuesta por el afectado— sin que la gracia pudiera servir de ejemplo para otros casos¹⁶, por otra, y en carta secreta de la misma fecha, le indicaba que fueran 50 reales por tonelada la cantidad exigida a Benítez, «iniciativa personal» que el 15 de febrero de 1754 comunicó Alvarez que había tomado, apostillando que «la principal [utilidad] de este negocio es público se refunde en la casa inglesa de los Bristoles, establecida en Lisboa, con una rama en este puerto».

Esta infiltración de mercancías, comerciantes y —como luego veremos— naves extranjeras en el tráfico de Canarias-América, intentó ser contrarrestada por don Pedro Alvarez, juez visitador ido a Canarias, apoyándose en una Real Orden dada en Aranjuez el 28 de mayo de 1752. A ella se alude en documento posterior diciendo que en ella se ordenaba «unir el comercio para que en el que se hiciera en adelante, logren los naturales las utilidades que S. M. (Dios le guarde) les procura por medio de los registros a América que les tiene concedidos y estuvo para suspenderlos si los unos y los otros no entraban en el importante camino de su verdadera conveniencia¹⁷, en cuya consecuencia ha determinado que por los vecinos ... / se nombren representantes de / las tres clases: de cosecheros, de los dueños en todo o en parte de navíos de la Carrera de las Indias, y de los comerciantes sueltos»¹⁸. El proyecto final centrado en unir los intereses de los naturales, fechado en Santa Cruz de Tenerife el 22 de noviembre de 1753¹⁹ y remitido a Ensenada el 29 de ese mes²⁰, fue rechazado, según comunicó Ensenada a Alvarez el 27 de febrero de 1754, de lo que acusó éste recibo el 4 de mayo, solicitando Ensenada el 8 de junio el envío de otras propuestas²¹. No sabemos cuáles fueron las razones que obliga-

16. Ensenada a Alvarez, Madrid, 11 de diciembre de 1753. A. G. S., Hacienda, 4.953.

17. Esta paternalista justificación aparece expresada más contundentemente en otros poderes, como, por ejemplo, el de los cosecheros de San Cristóbal de La Laguna, de la isla de Tenerife, en cuya convocatoria se decía «que el Rey, sin embargo de hallarse en ánimo de suspender los permisos que tiene concedidos para la América en beneficio de estos naturales por no arreglarse éstos a su Real voluntad y términos de la concesión, en conocido perjuicio de sus propias conveniencias, llevado de su acostumbrada piedad y del fervoroso amor con que solicita por todos medios la prosperidad de sus vasallos, les exhorta y manda que desechando las extrañas preocupaciones que les conducen a su ruina, miren por sus verdaderos intereses, aplicando su lealtad y obediencia a conformarse con sus Reales benignas intenciones, y que para discurrir, arbitrar y proporcionar los medios de conseguir el cumplido efecto de estas importantes atenciones, se convoque...». Poder de los cosecheros dado en San Cristóbal de La Laguna de la isla de Tenerife, a 11 de julio de 1753. A. G. S., Hacienda, 4.953.

19. Archivo General de Indias, Indiferente General, legajo 3.101.

20. A. G. S., Hacienda, 4.954, Alvarez a Ensenada. Se trata de una minuta en la que se indica que el proyecto que se remite arranca de la R. O. dada en Aranjuez el 28 de mayo.

21. El doctor don Francisco Morales Padrón /1/ recoge en la página 88 el siguiente texto escrito el 12 de mayo de 1754 por el Marqués de La Regalía, miembro del Consejo y Cámara de Indias, en el que se dice «que el Ministro no había dado oídos a

ron a echar al cesto de los papeles este proyecto de una compañía que, al menos teóricamente, favorecía los intereses nacionales y, por supuesto, los propiamente canarios, arrinconados muchas veces por hombres, mercancías y barcos extranjeros, pero creemos que no estuvieron ausentes ni la mano de la Compañía de Caracas, ni intereses no españoles.

Si en este aspecto Pedro Alvarez no obtuvo el resultado deseado, todo lo contrario sucedió en el asunto de la iniciativa tomada para eliminar del comercio con América los navíos extranjeros. Como es evidente, el régimen de registros favorecía a quienes pudieran disponer de embarcaciones que fueran aptas para una navegación de naturaleza oceánica y que contaran con la capacidad debida, no sólo por los arqueos admitibles, sino también para que del tonelaje embarcable resultara un aceptable beneficio. En este sentido, los extranjeros que se aprestaron a intervenir, ofrecieron embarcaciones apropiadas, que ellos no podían utilizar directamente, a unos precios muy atractivos, consiguiendo como contrapartida que el registro sirviera también a embarques de su interés. Sólo existía una dificultad: que al ser obligado utilizar navíos nacionales, o se pagaban los correspondientes derechos por emplear barco extranjero, o se nacionalizaba el buque. Así, mediante esta medida proteccionista, se quería eliminar la presencia de barcos extranjeros, a los cuales sólo les quedaba la solución —para ser realmente competitivos— de hacerse pasar por españoles, que fue lo que, como veremos, sucedió. Pero esta habilitación de navíos extranjeros no sólo venía a perjudicar a los que eran dueños de barcos nacionales, sino también a los cosecheros y comerciantes del país, que veían limitados y condicionados sus embarques, resultando también afectada, como es lógico, la propia Real Hacienda, ya que la habilitación era «en fraude de los Reales derechos asignados a la extranjería»²². Esta nacionalización se cometía no pocas veces en América²³, pero también —como vamos a verlo secundamente— en las mismas islas, lo cual afectaba mucho más directamente a los navieros isleños que actuaban en la legalidad.

semejante proposición; que ya prevenía a don Pedro Alvarez propusiese otra cosa que fuese más conforme al interés de todos los vecinos de Canarias, sin pensar en estancos, monopolios, ni compañías exclusivas».

22. Reclamación de don Santiago Eduardo contra don Fernando Calimano, La Laguna, 16 de noviembre de 1751. Firmado por don José Rodríguez Bello Palenzuela, escribano público. El documento conservado en Simancas es una copia fechada el 17 de noviembre de 1751. A. G. S., Hacienda, 4.953.

23. En la reclamación citada en la nota anterior se dice que don Francisco Calimano utilizaba para la navegación a La Habana una fragata extranjera, «aunque los oficiales de La Maestranza de La Habana digan de ser de fábrica española, de lo que se prescinde, pues semejantes afirmativas son regulares en otras de quien manifiestamente consta lo contrario».

Una persona que aparece mezclada en este turbio asunto es, precisamente, el entonces Juez de Indias, don Pedro Casabuena, de cuya actuación es un buen ejemplo el siguiente cargo que le hizo don Santiago Eduardo: «que en contravención del artículo quinto del Reglamento, ha admitido navíos extranjeros, dando por bastante para calificarlos de naturales informaciones defectuosas y que no prueban su fábrica en dominios de Su Majestad, en perjuicio de los Reales derechos, y en agravio de los /navíos/ que tienen propios los vecinos destas islas, y así mismo admite a navegar a personas prohibidas por dicho artículo quinto, como a don Manuel Ruiz, que no es vecino destas islas, de maestre en el navío del cargo de Bartolomé Benítez»²⁴. Otro documento que abunda en este aspecto de que el Juez de Indias aceptaba «informaciones defectuosas» es, por ejemplo, el escrito que el visitador Alvarez remite el 2 de abril de 1753 a Ensenada, en el que le explica que hizo ver al Juez de Indias —como si éste no lo supiera— que aunque en lo judicial no pareciera haber problemas para habilitar un navío mediante una simple carena adobada por falsos informes, en realidad se trataba de un fraude con daños a terceros y a la Real Hacienda²⁵.

Esta acusación, y otras muchas contra el Juez de Indias, podemos resumirlas en la carta que le escribió el juez visitador Alvarez, en la que se dice algo tan serio como lo siguiente: «Reconozco está V. S. muy olvidado de la palabra que me dio cuando le hice cargo de la habilitación de los navíos extranjeros y menos regular conducta que había seguido, ofreciéndome seguiría usía vida nueva con total enmienda de la pasada»²⁶. Esta advertencia tan seria del juez visitador no era fruto de una inquina personal o de intransigencia, como lo demuestra, por ejemplo, la acusación levantada en 1751 por don Santiago Eduardo, vecino de la ciudad de La Laguna, «por mi mismo derecho y en nombre de los demás dueños e interesados en los navíos de esta isla de Tenerife, destinados para el disfrute de la permisión a la América». En ella, y tras hacer a Casabuena responsable de las irregularidades relacionadas con el tema, se pone como colofón la afirmación de que su forma de actuar le ha proporcionado mucho más de «los 24.000 pesos que suplió a la Real Hacienda su tío de vuesa merced D. Pedro

24. Esta acusación, que carece de fecha, fue elevada por don Santiago Eduardo a don Miguel de la Barrera, oidor de la Audiencia y encargado de la residencia del juzgado y ministerio del señor don Pedro Casabuena y Guerra. A. G. S., Hacienda, 4.953.

25. Alvarez a Ensenada, Santa Cruz, 2 de abril de 1753. De este importante documento haremos más detallada mención en páginas sucesivas.

26. Carta de 1.º de junio de 1754 escrita por Alvarez al juez de indias, don Pedro Casabuena. A. G. S., Hacienda, 4.953. Esta acusación a don Pedro Casabuena culminaba una serie de desconfianzas y peticiones de informes que se plasmaron en medidas concretas, como la que veremos en relación con la habilitación de navíos extranjeros.

Casabuena²⁷, y en cuya recompensa se le dio por Su Majestad la administración de este juzgado»²⁸. De la documentación por nosotros manejada, se desprende que Casabuena encajaba tales censuras sin reacción visible, ya que no hemos encontrado en el Archivo de Simancas respuestas justificativas; la causa era, posiblemente, la firmeza con la que estaba acentado en el cargo, ya que, como hemos visto en la nota 27, éste estaba ligado a su familia.

¿Cuál era el procedimiento empleado para la habilitación de navíos extranjeros como nacionales? ¿Qué barcos eran los que a él se habían acogido? Estas dos preguntas tienen su contestación en un documento encabezado por el siguiente título: «Nota y relación de los navíos y embarcaciones que hay en estas islas en la Carrera de las Indias, con expresión de los sujetos a quienes pertenecen o se dice pertenecer», documento que sirvió a Alvarez para redactar el escrito que envió a Ensenada el 2 de abril de 1753 denunciando los hechos y solicitando una serie de medidas²⁹. En la relación original se enumeran 16 barcos, de los cuales sólo uno declara abiertamente su nacionalidad extranjera: «3.º El navío o urca holandesa de la Casa de Bristol, con nombre de Bartolomé Benítez, que está en viaje de Caracas por el primero de sus tres registros»³⁰. De los 15 restantes, dos ya

27. Don Francisco Morales Padrón /1/ escribe al respecto en las pp. 54 y 55 que «por una Real Provisión de 29 de enero de 1708, se nombró para el ejercicio del mismo a don Pedro Casabuena "en perpetuidad por juro de heredad... con facultad de poderlo vincular y ejercerlo por sí, sus sucesores o subdelegarlo en quien le pareciera por cualquier motivo..." (Archivo General de Indias, Indiferente General, legajo 3.092). De esta manera —concluye el doctor Morales Padrón— premiaba Felipe V los servicios de don Pedro Casabuena y Fernández de Mesa en la guerra sucesoria». El personaje de la familia Casabuena del que nos estamos ocupando en este trabajo se llamaba don Pedro Casabuena y Guerra, y estuvo en el cargo desde el 25 de octubre de 1743 hasta su muerte el 28 de octubre de 1754.

28. Nota 22.

29. Esta «Noticia y Relación» no está ni fechada ni firmada. Se trata seguramente de un informe solicitado por Alvarez en relación con la creación de esa compañía de comercio en la que estaba empeñado. En él se habla de la fuerza de don Amaro y don Bartolomé Montañez, ambos con intereses en cuatro barcos y con haciendas propias, en contraposición con los otros propietarios, que parecen estar aplastados por los préstamos —«les tiranizan con el dinero a riesgo»—, posiblemente la más sencilla vía de penetración de los capitales extranjeros. En este párrafo final que estamos comentando y que corona la «noticia y relación», se denuncia la actitud de los comerciantes no hacendados —«que ni tienen viñas, ni huerto en estas islas»— «que son los que sienten y murmuran /del proyecto/, al modo de un hidrópico que llora la gota de agua que se le escapa del vaso, y éste el misterio de quererlo todo».

Alvarez copió en su escrito a Ensenada de 2 de abril de 1753 una parte de esta «Noticia y Relación», eliminando las referencias a los barcos extranjeros —datos que aprovechará en otro lugar de su escrito—, así como el largo párrafo final que hemos comentado y que aparece sustituido por éste: «Don Fernando Calimano, que está en viaje a la América con navío extranjero, habilitado con información de haberse construido de nuevo; se dice construye otro español en la bahía de La Habana. Serán en todos 12 navíos, incluso el que se supone construye en La Habana Calimano» (A. G. S., Hacienda, 4.953)

30. El navío en cuestión es el «Nuestra Señora de la Caridad».

habían conseguido su habilitación como españoles, y otros dos estaban en trámites de hacerlo.

Los dos barcos extranjeros que navegaban ya como españoles son: «El navío de don Fernando Calimano, que está en viaje de La Habana; /es/ de fábrica extranjera, y habilitado con información de carena, en cuyo lugar se dice disponía /Calimano/ fabricar navío nuevo en aquella bahía»³¹; y «la nueva fragata que está en Santa Cruz o puesta para La Habana a nombre de don Joseph de Cala, de porte de 50 toneladas; es de fábrica extranjera; la trajo de Martinica don Blas Mongioti, siendo bergantín; se carenó en Lanzarote para dar colorido a su introducción, dando a la carena nombre de fábrica. Hizo viaje a Maracaibo, de donde retornó, y habiendo venido a la playa con temporal el invierno del 52, lo compró allí don Jorge Bristol, lo carenó y lo mudó el sexo³², y pasa por fabricado dos veces en estas islas»³³.

Como vemos, el inicio del *modus operandi* empleado para la nacionalización, consistía en reponer o reparar el casco de la nave, tras de lo cual, y con una serie de informes, ya podía figurar como nacional. Este procedimiento se nos confirma cuando se alude —muy irónicamente, por cierto— a los trámites que se estaban siguiendo para habilitar las otras dos naves de las que hemos hecho mención en párrafo anterior. Así tenemos el caso de «la fragata de don Joseph Camacho, de porte de 100 toneladas, fábrica extranjera, que está de internada en Santa Cruz; hizo viaje a Caracas con la dispensa de extranjería concedida a don José Carabeo³⁴. Se dice que está solicitando en Ma-

31. En relación con este navío ya hemos visto la reclamación efectuada por don Santiago Eduardo. Resulta interesante el hecho de que en una relación de navíos fechada en Santa Cruz de Tenerife el 26 de julio de 1759 —Archivo General de Indias, Indiferente General, legajo 3.103—, publicada por Morales Padrón /1/ en las pp. 130 a 133, figura con el número 11 un barco, el «'Nuestra Señora del Rosario' (alias 'El Arrogante')», de que es dueño don Fernando Calimano; fue fabricado en La Habana...; su antigüedad es del año 56». Seguramente se trata del navío al que se alude en la «Noticia y Relación» de Simancas.

Esta operación efectuada por Calimano estaba perfectamente especificada en la regla 13 del «Reglamento», de la cual comenta Peraza de Ayala /14/ en la página 231 que «los capitanes de los navíos, en el caso de hallar su embarcación incapaz de navegar, si decidían echarla al través en los puertos de las Indias, estaban en el deber de comprar o fabricar otra para retornar el registro al sitio de donde hubiesen salido, sin poder mudar de viaje».

32. Es decir, de bergantín se convirtió en fragata.

33. Esta fragata puede ser la «Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Xavier». Su arqueo era de 45 toneladas y $\frac{3}{4}$, y su dueño —«supuesto dueño», dirá Alvarez en el escrito que acompaña a la relación enviada a Ensenada el 2 de abril de 1753—, don José de La Cala, hombre de Jorge Bristol.

34. Don José Carabeo Grimaldi es una de las personas a las que se les concedieron permisos o licencias particulares, como habíamos visto antes sucedió con don Bartolomé Benítez. Don ANTONIO RUMEU DE ARMAS, en la nota 248 de la página 667 del punto V del capítulo XXXV del tomo II, segunda parte de su obra *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Instituto «Jerónimo de Zurita», del C. S. I. C., Madrid, 1947-50, tres vols., dice de don José Carabeo Grimaldi que «fue coronel del regi-

drid habilitación, y de negarse, apelará a Lanzarote, que es tribunal superior y está más cerca», o el de «la fragata que [se] está carenando en Lanzarote, perteneciente a don Pedro de Harpe, que dice que no es francés; de fábrica extranjera, la trajo de La Habana don Antonio de Armas. Se pretendió en la corte, por muchos tribunales y conductos, su habilitación, y no se pudo conseguir, y ahora, como con información de fabricada de nuevo en Lanzarote, entrará como con vestido nupcial, verificándose el adagio español: salí de mi casa, avergoncéme, volví a ella y remediéme».

El procedimiento de que se valían los interesados para dar un baño de legalidad a tales «nacionalizaciones» consistía —según lo expone Alvarez a Ensenada en escrito de 2 de abril de 1753³⁵— en llevar un número de testigos para que declarasen que se habían dado al través las embarcaciones extranjeras que fueran del caso, y que se habían hecho construir otras nuevas en Lanzarote utilizando madera de las islas, «aprovechando tal cual palo de la embarcación desecha»; lo mismo deponían después los maestros carpinteros nombrados de oficio por el juez de Indias, con lo que, formalmente, todo quedaba legalizado.

Alvarez solicitaba, ante la deshonesto actuación del juez de Indias, muy sencillo, pues« entre el vulgo de estas gentes corre el error de que los juramentos falsos, cuando se dirigen a beneficiar a alguno, dejando de ser pecado se elevan a ser meritorios, y así los llaman». La tolerancia de todo ello —continúa Alvarez— tiene por consecuencia que ni se desarrollen los astilleros nacionales, que era lo que se buscaba con la exigencia del Real Proyecto, ni se fomente el trabajo en el país, sino todo lo contrario: se estima la actividad naval extranjera, la cual se veía además potenciada porque de esta forma colocaban sus barcos viejos.

Alvarez solicitaba, ante la deshonesto actuación del juez de indias, la colegialización de sus decisiones en este asunto de aceptar la documentación de los navíos, colocando a su lado, con voto decisorio, al comandante general; pedía también «cortar este abuso /de las habilitaciones/ sin lastimar notablemente a los dueños de las actuales embar-

miento de Canarias, de cuya recluta se encargó. Intervino en la conquista de Orán (1732). Sirvió de voluntario en las guerras de Italia. Acabó su carrera con el grado de mariscal de campo, siendo gobernador de Pamplona. Murió en 1762».

35. Este documento fechado el 2 de abril de 1753 consta de tres partes. La primera es una carta en la que Alvarez anuncia lo que remite; la segunda es la copia a la letra de parte de la «Nota y Relación», a la que acabamos de aludir (véase nota 25), ya que de ella se ha eliminado toda mención de los barcos que son, han sido o están en trámites de dejar de ser extranjeros, así como un largo párrafo final; la tercera es una denuncia de los procedimientos empleados para conseguir la habilitación. A. G. S., Hacienda, 4.953.

caciones de prohibido origen», para lo cual solicitaba que se enviaran órdenes terminantes al comandante general, al juez de Indias³⁶ y a él mismo —para quedar así a cubierto—, prohibiendo en forma absoluta la habilitación de esas naves; estas medidas las endulzaba Alvarez abriendo una especie de etapa de transición que permitiera la acomodación de los afectados a la nueva situación. Efectivamente, Alvarez indicaba que dados los gastos efectuados y haberse permitido el primer viaje del navío de don José de Cala, que se le concediera el segundo «por esta vez», si bien pagando la mitad de los derechos de extranjería, con lo que se rechazaba su habilitación. En el asunto del barco de don Pedro de Harpe, decía Alvarez que había que tener en cuenta que cuando resultaron fallidas las gestiones para su habilitación, si bien se había apelado al procedimiento de la carena, en las informaciones no se había mentado, ya que sólo se hablaba de carena; el no haber testimonio falso cuando tan fácil era el lograrlo, y el ser los promotores «hombres de mayor estimación», obligaba, en opinión de Alvarez, a arbitrar una fórmula parecida a la anteriormente propuesta, si bien pagando por entero los derechos de extranjería. En el caso de la fragata de don José Camacho, solicitaba Alvarez la debida atención, ya que no se habían servido del «oblicuo y vicioso medio de la carena y compostura en Lanzarote»³⁷.

A la denuncia y solicitud de medidas³⁸ pedidas por Alvarez a Ensenada el 2 de abril, corresponde la orden dada por éste el 26 de mayo de 1753, con la cual se quería corregir la situación de una vez por todas. El importantísimo texto, que transcribimos íntegro, dice así: «El Rey ha resuelto que por ningún caso se vuelva a admitir a la na-

36. Sobre la actuación del juez de indias en este asunto ya hemos visto la facilidad con la que aceptaba los informes, legitimándose de esta forma el fraude. Las irregulares actuaciones de Casabuena harán que Ensenada colegialice su actuación colocando a su lado en los asuntos importantes al Comandante General y, en ocasiones, al Juez Visitador, como vimos en el asunto de los escribanos.

37. Ensenada concederá lo propuesto por Alvarez el 28 de mayo de 1753 desde Aranjuez, salvo en un caso, y no por negación, sino suponemos— por olvido. Efectivamente, se trata del asunto de la fragata de don José Camacho, del que Alvarez, en la minuta del acuse de recibo de 14 de julio, escribió —y luego tachó, quizá por llegarle la resolución de lo solicitado— «pero no diciéndome V. E. si el Rey negó o concedió igual permiso a la fragata extranjera que tiene en esta bahía José Camacho, y con que hizo viaje a Caracas con Real Permiso» (A. G. S., Hacienda, 4.953).

38. En un principio, las medidas solicitadas por Alvarez a Ensenada estaban complementadas por un largo párrafo que fue tachado en la minuta de la carta que acompañaba a la «Nota y Relación», y a la denuncia de los procedimientos empleados para la habilitación. El texto enviado dice así: «Señor. Por la relación que incluye, se enterará V. E. de los navíos propios de fábrica española con que estos naturales hacen su comercio de la América, cuyo número se tiene por suficiente para este tráfico», tachándose en la minuta el siguiente párrafo: «en el día, y pudiéndolos aumentar en adelante en los astilleros de los dominios de S. M., creeré muy propio de su Real clemencia se dignase habilitar los menos extranjeros que fuese servido, siendo cierto que en ello se perjudican a un tiempo el alto fin con que S. M. lo tiene prohibido, y la utilidad de estas pobres islas».

vegación de la América ninguna embarcación que en su origen haya sido extranjera, y aunque se haya compuesto o casi reedificado de nuevo en los dominios de Su Majestad, porque siempre que tenga alguna parte extraña, se ha de considerar por excluida, sin que sobre esto se deba estar ni pasar por las informaciones y demás documentos falsos de verdad y legalidad con que hasta aquí sabe Su Majestad se han habilitado, debiendo, precisamente como está resuelto, depender esta gracia sólo del Real arbitrio de Su Majestad, y que para admitir aún a los bajeles construidos legítimamente en los dominios de Su Majestad, haya de concurrir en adelante a examinar los documentos que lo verifiquen, no sólo el juez de Indias de esas islas, sino también el comandante general que es o fuera, con superioridad en esta parte, precediendo el poner edictos primero, dando noticia a los comerciantes naturales para que si tuvieran que decir en contra de ello, lo expongan o presenten su consentimiento tres de los principales de ese pueblo que sean dueños de navíos españoles, en el término preciso de nueve días. Particípelo a V. S. de orden de S. M. para su inteligencia y puntual cumplimiento en la parte que le toca»³⁹.

De la eficacia de estas medidas puede juzgarse por el hecho de que si en 1753 el total de barcos nacionales era de 12⁴⁰, según el doctor don Francisco Morales Padrón, en 1759 «el total de la flota la forman veintidós barcos, de los cuales seis han sido botados en Tenerife y dos en La Palma»⁴¹, teniendo tres del total declarada su extranjería⁴².

39. El marqués de La Ensenada a don Pedro Alvarez, Aranjuez, 26 de mayo de 1753. A. G. H., Hacienda, 4.953. En relación con este asunto, en 1756 suplicó don Bartolomé de Casabuena —quien ocupaba el cargo de juez de indias por muerte de don Pedro— «que dejando vigente la citada orden, el comandante sólo se limitara en el asunto a dar los auxilios que se le pidieran», lo que equivalía a la derogación. MORALES PADRÓN /1/, p. 89.

40. «La Venus, «El Rey de Cerdeña», «La Nueva Soledad», «La Perla» (creemos que se trata del «Nuestra Señora de los Remedios y San José»), «la Dichosa», un navío fabricado en Campeche de 80 toneladas que pensamos es la fragata «Corazón de Jesús y Nuestra Señora de los Dolores», «La Paloma» (creemos que se trata del «Santísimo Sacramento»), «San Antonio», «La Trinidad», «Santiago» (creemos que se trata del «Santísimo Sacramento y Nuestra Señora de La Candelaria»), «El Canario» (pensamos que es el «Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio»), y el navío que se creía estaba construyendo en La Habana don Fernando Calimano (posiblemente el «Nuestra Señora del Rosario», alias «El Arrogante»).

41. MORALES PADRÓN /1/, p. 128.

42. MORALES PADRÓN /1/ publica entre las páginas 130 y 133 una relación de navíos fechada en Santa Cruz el 26 de julio de 1759. Archivo General de Indias, Indiferente General, legajo, 3.103.