



EL PROBLEMA DE LOS EMBARQUES DE HARINAS
EN LOS REGISTROS PARA AMERICA

DEMETRIO RAMOS PÉREZ

La historia de los navíos de registro canarios nos puede proporcionar infinidad de noticias, interesantísimas siempre, relativas fundamentalmente a la actividad tentacular de los agentes del comercio extranjero, en su relación con los capitanes de empresa de las tres islas —y hablo concretamente de las tres islas, Tenerife, Gran Canaria y La Palma, para ser más realista que con la utilización genérica de Canarias—, como de la pugna que, frente a unos y otros, sostenían los cosecheros. Esto último era una lógica consecuencia del perjuicio o de la marginación que sufrían sus intereses, ya que lo más frecuente era que los que llamamos «capitanes de empresa», o mercaderes, estuvieran más bien aliados con los extranjeros, pues se daba el caso incluso de que se enlazaban familiarmente, si no descendían de ellos, como por ejemplo los Piar¹.

De las muchísimas facetas que podíamos contemplar de este caleidoscopio tridimensional, hoy vamos a tocar una que, no sólo es la menos conocida, sino también la más llamativa expresión de ese complicado entramado. Nos referimos al problema de las harinas² de cuyo comercio, a través de los registros canarios para América³, ofreceremos

1. PEDRO TARQUIS RODRÍGUEZ: «Construcciones en Santa Cruz de Tenerife: las casas del siglo XVIII», en *Homenaje a Elias Serra Rafols*, La Laguna de Tenerife, Sec. Publ. Universidad, 1970, t. III, pp. 349-366. Específica atención al comerciante aludido, con todos los enlaces familiares, en el reciente trabajo de DAVID W. FERNÁNDEZ: «La familia Piar», *Boletín Histórico*, núm. 41, Caracas, 1976, pp. 253-262, donde presenta a Felipe Piar, hijo del italiano Luis Piar, que contrajo matrimonio en La Laguna, el 6 de mayo de 1719, con la hija de Francisco Lottyn, otro extranjero, natural de Gante. Felipe Piar fue una verdadera potencia económica gracias al comercio. De sus hijos, sabemos que Francisco Piar se dedicaba a navegar a América en la época que estudiamos, con el «Corazón de Jesús»; su hermano Fernando Piar también navegó a América, llegando a acercarse en Venezuela, donde fue capitán y maestro de un guardacostas de la Guipuzcoana, para volver a Tenerife en sus últimos años. Su hermana Isabel Piar casó con el francés Martin Soubllette Nauray, que también se dedicó al comercio con Venezuela, a donde pasó para abrir casa en la Guaira. Felipe Carlos fue en cambio militar, pues llegó a ser castellano de la fortaleza de San Cristóbal, en Tenerife. Además de otra hermana, Juana Piar, sabemos de otro descendiente del matrimonio Piar-Lottyn, llamado Pedro Piar —que fue el menor— y que también se dedicó a comerciar con América, pues en 1758 mandaba la «Nuestra Señora de la Rosa y San Francisco», alias «El Oriente», como en 1761 navegaba en «El Triunfante».

2. Sobre el cultivo de trigo en las islas, vid. GUILLERMO CAMACHO y PÉREZ GALDÓS: «Cultivos de cereales, viña y huerta en Gran Canaria (1510-1527)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, XII, Madrid-Las Palmas, 1966, pp. 223-279, y MIGUEL ÁNGEL LADERO: «La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI», *Anuario de Estudios America-*

unos cuantos datos —relativos al siglo XVIII, en su mitad— que pueden ser suficientemente ilustrativos.

El problema de las harinas aparece ya recogido en el famoso Reglamento de 1718, de Felipe V, regulador del comercio de los navíos de registro, concretamente en el capítulo III, donde se decidía que, de los frutos de la tierra que podrían embarcarse para América —siempre pensando en ofrecer vías de respiro y beneficio a la agricultura insular—, uno de ellos podía ser la harina, al decirse que entre los artículos que se incluían para traficar con América en los registros era permitido «algún trigo en grano o harina», con tal que precediera el haberse logrado dos cosechas abundantes y consecutivas, «y se pregone en todas las yslas por término de quince días, pues habiendo compradores de ellas, se les ha de dar el todo a los precios más ventajosos», con tal de que no fuera para conducirlo a dominios extranjeros. Se trataba de proteger, con estos condicionantes —como es obvio—, la preferencia del consumo insular, en evitación de alzas de precios y especulaciones que fueran en perjuicio del abastecimiento local. Lo mismo lo vemos practicado en la Península, con prohibiciones de embarque o salida en años de malas cosechas, que en relación con América ya se inició en la época de los Reyes Católicos, como es de sobra conocido.

El hecho de que en el Reglamento de Felipe V —que daba estabilidad al régimen de registro, en sustitución del sistema de temporalidad y prórrogas del siglo anterior— se mencionaran las harinas era, ciertamente, una novedad, puesto que en todas las permisiones anteriores se habló siempre, sin mayor especificación, de navegar «sus binos y frutos» de la tierra⁴. Sin embargo, se trataba sólo de una novedad a medias, pues en la documentación canario-indiana sí se las menciona, con diverso motivo, en alguna ocasión. Tal es el caso, por ejemplo, de

nos, XXXI, Sevilla, 1974, pp. 725-749. Estos trabajos coinciden en que al auge que se dio en las primeras décadas del XVI, sucedió una normal insuficiencia, tanto por aumento de la población, como por la mutación de la agricultura. Detalles concretos, por ejemplo, en ALEJANDRO CIORANESCU: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz, t. I, páginas 318 ss. Sobre el particular, tenemos noticia de un estudio de ANTONIO BETHANCOURT (discurso de apertura de curso en la Universidad de La Laguna) que no hemos podido utilizar.

3. Todavía son insustituibles las obras de JOSE PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las Indias*, La Laguna, 1952 (antes en *Revista de Historia*, de La Laguna, núms. 90-99), y FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano*, Sevilla, 1955.

4. Vid., por ejemplo, la real provisión de la Reina Gobernadora del 1 de diciembre de 1671, en A. G. I., Indiferente General, 3.089, lib. 3, fols. 224-231. Esta y todas las demás permisiones y prórrogas están publicadas por FRANCISCO MORALES PADRÓN en el *Cedulario de Canarias*, tres vols., editados por el Cabildo Insular de Gran Canaria y la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1970. La expresión «vinos y otros frutos de la tierra» es la que se repite una y otra vez, como se ve también en los documentos contenidos en Indiferente, 3.090, igualmente reproducidos en el *Cedulario*.

la prórroga dada ya por el mismo Felipe V en 1704. En efecto, al hacerse referencia en ella a los motivos de dicha prórroga, y hablarse de la estrechez en que se encuentran las islas, por el «contratiempo que han tenido en las cosechas de sus frutos y que los pocos que ha havido no han tenido salida ... con la guerra de Inglaterra», se señala que ello fue especialmente sensible por que tales frutos —los vinos⁵— eran los ingleses los que «iban a buscarlos, llevando para su pagamento trigo y otras legumbres y mantenimientos»⁶.

Esta vía de llegada de trigos, y también de harinas, nos es particularmente interesante, porque veremos cómo al intensificarse en el siglo XVIII, se insertarán tales cargas —que se hacían también en pipas—, en el comercio de los registros indianos. El motivo era bien claro: los vinos o malvasías se veían cada vez más estrechados —como veremos—, de forma tal que los beneficios de su venta se fueron reduciendo en paralelo, mientras que la demanda de harinas de trigo fue incrementándose en América, a medida que el nivel económico de algunas provincias, por ejemplo Venezuela —que era con la que más contacto tenía el comercio de registros—, subía al iniciarse una vía de prosperidad. Esta evolución la tenemos particularmente comprobada, cuando estudiamos el gran salto dado por Chile, ya desde comienzos del siglo XVIII, con motivo del incremento de las demandas trigueras del Perú⁷.

El interés de los ingleses por los vinos era muy grande, no sólo por los precios que podían obtener en Londres, sino también para ser remitidos directamente a América. Las colonias norteamericanas y especialmente Jamaica tenían una notable capacidad de absorción. En el registro de la entrada de barcos en Kington que llevó el capitán Catayre durante el tiempo que allí estuvo prisionero aparecen, entre el 6 de enero y el 10 de septiembre de 1719, un total de ocho navíos con cargamento exclusivo de vinos, procedentes de Madera. Es un ejemplo de esta capacidad de consumo, sobre todo si tenemos en cuenta que se trata de un momento que se vio perturbado por la declaración de guerra⁸. Tenemos fundados motivos para creer que, en concurrencia con

5. En la prórroga de 1671, al aludirse a las vicisitudes sufridas por los cosecheros de vinos, se habla de su prosperidad «hasta que, con la revelión del reyno de Portugal, les faltó su comercio, sin havérseles quedado mas que el de las Indias» (*Cedulario* [4], t. III, p. 291).

6. En el *Cedulario* [4], t. III, p. 373.

7. DEMETRIO RAMOS: *Trigo chileno, navieros del Callao y hacendados limeños*, Madrid, 1967. Vid. también, MARIO GÓNGORA: *Origen de los «inquilinos» de Chile Central*, Santiago, 1960.

8. A. G. Simancas, Estado, 7.607: *Diario del viaxe de la Fragata nombrada la Candelaria, su capitán Don Antonio de Cotayre, para el puerto de la Veracruz desde el de la Guayra, de donde dió vela en 24 de noviembre de 1718.*

los vinos portugueses, los británicos fueron luego utilizando cada vez más, vinos canarios. Mas no es el caso de las malvasías lo que aquí nos interesa —bien tratado por el profesor Antonio Bethancourt—, sino el de la moneda de cambio que, curiosamente, iba a concurrir con los caldos en el mismo mercado americano. Por otra parte, no creemos que ese trigo y esas harinas fueran inglesas propiamente, sino de sus colonias de Norteamérica, con lo cual tenemos esbozado un circuito de su comercio que, como vamos a ver en seguida, es harto complejo. Por lo pronto, si las balandras angloamericanas llevaban sus trigos y harinas al Caribe, para introducirlo en las provincias de Tierra Firme directamente, o desde Jamaica, o a través de Curaçao, por intermedio de los holandeses⁹, tenemos en el caso de su llegada a Canarias, a través de Inglaterra, otra punta de su distribución, que no se cerraría en las islas, sobre todo cuando estas arribadas fueron siendo más frecuentes como para rebasar las propias necesidades.

En efecto, por comunicación del 25 de octubre 1752, el Gobernador de Caracas denunciaba al Marqués de la Ensenada que, sobre la base de lo dispuesto en el capítulo 3.º del *Reglamento* venían entrando en Venezuela, a través de los registros, cantidad inconcreta de barriles de harina que suponía habían cumplido la prevista condición de abundancia en dos cosechas seguidas en las islas. No debió ponerse nunca el menor obstáculo a su desembarco, máxime cuando era uno de los artículos más deseados, hasta ser uno de los motivos del contrabando que los holandeses o las balandras angloamericanas llevaban a cabo. Mas en esta época, la famosa compañía Guipuzcoana había concebido el designio de abastecer por sí al mercado venezolano, adivinando un buen negocio. hasta tal extremo que la Guipuzcoana montó en Tierra de Campos (Valladolid) un molino para molturar el trigo castellano que pudiera necesitar¹⁰. Como prueba de que siguieron tomando muy en serio este renglón tenemos el *Plan demostrativo*, remitido en 8 de noviembre de 1760, en el cual figura una previsión de envío de 11.432 barriles para el año siguiente¹¹.

Las referencias del gobernador de Venezuela sobre las formas en que llegaban las harinas inglesas en los registros canarios, son muy interesantes. Una era la vía de mercancía registrada, como carga nor-

9. DEMETRIO RAMOS: «Indios y negros de Venezuela y Nueva Granada llevados como esclavos a Norteamérica en el siglo XVIII», *Revista Española de Antropología Americana*, vol. VI, Madrid, 1971, trabajo en el que tratamos este aspecto (se reprodujo, como capítulo XIV, en nuestro libro *Estudios de Historia Venezolana*, Caracas, 1976).

10. Vid. referencia a la comunicación que el 23 de julio de 1752 envía la Compañía al Marqués de la Ensenada sobre las tres factorías, en RONALD D. HUSSEY: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Caracas, 1962, p. 177.

11. HUSSEY [10], p. 197.

mal, que parece ser no alcanzaba volumen significativo. Otra era la que se amparaba en el renglón de «rancho», que los capitanes y maestros pedían al Juzgado de Indias de Tenerife. Sabido es que tal recurso era una habitual vía de contrabando, desarrollada al máximo por los navíos del asiento, hasta su extinción¹². El propio Gobernador de Caracas en la denuncia que hace de la aplicación de la fórmula, habla de que por esta vía se embarcaban «número excesivo de barriles de Arina y que aunque se les coarte, no vajan de doscientos los que se conceden. Y que estos, en la voz pública, son de fábrica extranjera y no para la tripulación, sino para comerciarlos, pues se la da a la marinería la ración de casave y pan de mais», con lo que el total, como es lógico, se vendía. El gobernador no hacía más que plantear el problema, sin duda, ante la inquietud que pudiera haber advertido en los factores de la Compañía o en previsión de sus reclamaciones, si no es que ya se habían producido. Por lo pronto, decía a Ensenada que «conviene providencia sobre este asunto, con prevenciones correspondientes». Somodevilla, por su parte, se limitó de momento a indicarle que se cumpliera lo previsto en el reglamento. Aquí debieron quedar las cosas, al correr de los meses, hasta que —según suponemos— el ministro se vio solicitado por las correspondientes consultas de la Compañía en Madrid. Esto debe suponerse ante el hecho de que, sólo después de un año, Ensenada se dirigiera al visitador, Pedro Alvarez, encargado de revisar los problemas de ventas y comercio en las islas, para que estudiara el caso e informara lo que hubiera sobre el particular, reclamándole también que celara los embarques para que no se produjeran abusos ni fraudes¹³.

El visitador, a pesar de su dinamismo —conocemos de ello por tenerlo muy comprobado en otra serie de casos—, dejó pasar cinco meses, para informar al fin muy detalladamente, según su costumbre. En su escrito¹⁴, decía, en lo que sustancialmente nos interesa, que

«sin tan superior y especial orden... aseguro a VE. fue este uno de los asuntos que con más especialidad llamaron... mi cuidado, porque suponiendo indispensable la conducción de arinas para las tripulaciones a lo menos en ida y vuelta, he caminado en esto con tanto cuidado que he reducido las conzusiones quanto a sido posible (*tachado* ya: y en la generala, el navío Santiago de doscientas y veinte toneladas, con 62 hombres de tripulación,

12. Este aspecto fue estudiado por LUCIO MIJARES PÉREZ: *El contrabando inglés en la primera mitad del siglo XVIII*, obra aún inédita.

13. A. G. Simancas, Hacienda, Dirección General de Rentas, 4.935. Carta del marqués de la Ensenada a don Pedro Alvarez, fechada a 15 de septiembre de 1753. Alvarez pertenecía al Tribunal de la Contaduría Mayor y estaba destacado con la misión indicada a las Islas.

14. A. G. Simancas, Hacienda, Dirección General de Rentas, 4.935, legajillo 1, fol. 23.

que solicitaba 400 barriles de arina, aunque se concedieron 250, sólo embarcaron 19 a seis en pipa). No sólo hay en esto el inconveniente de que lleven este género para comerciar, sino que siendo, como regularmente es del Norte o *de las colonias extranjeras de la América* devieran abstenerse de conducirlos, aun para el gasto de la tripulación, de modo que aunque por este medio libertan a este País del perjuicio que alguna vez pudiera resultarles de la extracción quando sus cosechas fuesen cortas, resulta a los extranjeros sacar del tráfico de estos registros la parte de utilidad correspondiente. La razón que dan para preferir estas Arinas estrangeras a las de la tierra es el suponer que éstas no aguantan y aquéllas sí: todos convienen en esto, haviéndome informado de personas de acreditada verdad. No obstante, rezeló una cosa, y tengo por infalible otra: la primera es que los extranjeros se las benden a precios mui bajos, dándoles disposición para ello el estilo que hay aquí de no cobrar derechos a las tales Arinas y demás granos, cuyo punto para mí es mui duro y le quedo buscando su origen; y la segunda, que con efecto hazen estos naturales comercio de ellas en la América por tenerles mucha cuenta y resarcir por este término los muchos costos que se les siguen en el havío y crecidos derechos de sus Navíos. En el extremo de no poderseles quitar enteramente, a lo menos por ahora, la conducción de las referidas Arinas estrangeras, creiera yo pudiera ser del real servicio el que S. M. moderase la cantidad, sirviéndose mandar que los Navíos de 220 y 250 toneladas, no se pudiese conceder a los primeros más de 60 barriles de a seis en pipa, y 80 a los segundos. y con la debida proporción de ahí a vajo. Con esto parece se lograba el fin de evitar el comercio, pues reducido a tan corto número no les quedaría con que poderlo executar y, por lo que toca al segundo inconveniente, además de quedar reducido a menos, puede ser que insensiblemente lo fuesen dejando, aficiónándose a llevar vizcocho echo en el país», en beneficio de las Islas.

Alvarez concluía su informe, bien realista, como se ve, diciendo al marqués de la Ensenada que, entre tanto se le previene lo que deba hacer, estrechará las concesiones «a los términos referidos, habiendo tenido el gusto de que el navío Santiago, que salió para la Guaira el día 1.º de este año, fue tan enteramente reglado a mi satisfacción como lo escribí al teniente general D. Phelipe Ricardo».

Como es de suponer, el forcejeo sobre los embarques de harinas fue entonces el pan nuestro de cada día. Como buen ejemplo, tenemos la comunicación que Alvarez remite a Pedro de Casabuena, Juez de Indias en Tenerife¹⁵, en la que, una vez más, le rechaza la pretendida cargazón de barriles, con el pretexto de la alimentación de la marinería y gajes, que se denominaban «general», comunicación por otra parte, que nos manifiesta la importancia de este renglón invisible. Dice así, en la parte que puede interesarnos:

15. A. G. Simancas, Hacienda, Dirección General de Rentas, 4.935, legajillo 3, fol. 4. Carta de Alvarez a Casabuena, fechada a 23 de febrero de 1754.

«Devuelvo a VS. la generala del navío La Soledad, reglada a lo que se concedió al Santiago, y aún lleva de exceso por esta vez los quatro barrilillos de escoperoles (que eran ociosa conduciendo cinquenta quintales de surtido de clavazón) y quatro caxones de velas de sevo. Notará VS. que de los 400 barriles de arina que pide, sólo le conzedo 50, y se le hará más notable a vista de que al Santiago que pidió igual cantidad, se le concedieron 250, a que respondo dos cosas. una que quando convine en este número, no había recibido la orden que con tanta estrechez me manda atender este punto; y la otra que sin embargo de esta concesión, sólo embarcó el mismo navío 19 barriles de arina, porque llevó mucho vizcocho. Con que verá VS. quan mejorado va La Soledad, cuyo capitán hará bien en zerzenar de eso quanto pueda, porque en adelante no se concederá tanto, y es bueno que la gente se vaia acostumbrando al vizcocho.»

Como podemos ver, la «generala» podía alcanzar un volumen serio, tanto que sólo así se explica que la cargazón normal de los navíos fuera tantas veces muy inferior a su arqueo y que el renglón de frutos de la tierra se procurara reducir mucho más, por la vía más curiosa: fingiendo ser de menor desplazamiento los navíos, problema que permitiría un curioso estudio.

Como ejemplo, podemos presentar el cuadro de la generala que pidió y embarco, respectivamente, la fragata «Corazón de Jesús» despachada en 1753, después de haber llegado de Campeche, habiendo sido arqueada como de 85 toneladas. Los datos son los siguientes:

	<i>Pidió</i>	<i>Se concedió</i>
Coleta	60 piezas	20 piezas
Bramante o brines	60 docenas	10 docenas
Crudos	30 docenas	20 docenas
Frasqueras de linaza	8 frasqueras	2 frasqueras
Albayalde	2 barriles	2 barriles
Azarcón	1 barril	1 barril
Core	1 barril	1 barril
Harina	100 barriles	100 barriles
Hierro	125 quintales	80 quintales
Acero	30 quintales	2 quintales
Clavazón	30 quintales	15 quintales
Hojadelata	8 barriles	2 barriles
Aceite de comer	130 arrobas	80 arrobas
Vidrios para vidrieras	2 cajones	1 cajón
Canela	1 churla	20 libras
Pimienta	1 quintal	30 libras
Hilos de vela	2 quintales	2 quintales
Lonas	50 piezas	20 piezas
Media lona	20 piezas	15 piezas
Papel	2 balones	1 balón



	<i>Pidió</i>	<i>Se concedió</i>
Pólvora	25 quintales	25 quintales
Munición	6 quintales	6 quintales
Basos de cristal	1 cajón	50 docenas
Peltre	3 barriles	1 barril
Azafrán	2 frasco	1 frasco
Clavo de comer	1 barril	12 libras
Almendra	30 quintales	33 quintales
Alcaparras	30 cuñetes	30 cuñetes
Aceitunas	20 botijas	20 botijas

Lo concede Alvarez pero no consta para dónde va en el registro.

Por la correspondencia del Juez de Indias tenemos datos de otros embarques de harinas, en los que ya se aplican las medidas restrictivas al cereal norteamericano, como lo podemos ver por lo que dice Carabuen a Alvarez en 11 de febrero de 1754, pues manifiesta entonces que

«En virtud del recado que de VS. tube este día en asunto de la harina concedida por VS. a los navíos de esta permisión, exceptuando la de la Valandra de Dn. Frco. de Paula Bignoni y la del navío el Santiago, debo hazer presente a VS. que en 11 de agosto del año próximo pasado se le concedió a la fragta «Sn. Jínés», del cargo de Dn. Francisco Piar, 100 barriles de harina, y en 4 de septiembre del mismo año otros 200 a la fragata «el Corazón de Jesús», del cargo de Dn. Martín Forco, y en 6 de diciembre 60 a la fragata de Dn. José de Cala en providencia separada de su generala, la que di con conformidad de VS. a quien lo representé vocalmente»¹⁶.

Si curiosa es esta vía de los registros para la penetración de harinas norteamericanas en Venezuela, después de cruzar dos veces el Atlántico, para competir allí, tanto con los ingresos que comenzó a llevar a cabo la Guipuzcoana con trigo de Campos, como con las harinas novohispanas¹⁷, no menos curioso es el circuito en que estas arribadas se inscriben. Que los ingleses hubieran tenido interés, ya en el siglo XVIII, por utilizar la harina que recibían de sus colonias para la adquisición de vinos no es nada extraño, pero, ¿cómo naves norteamericanas podían estar interesadas en llegar a Canarias para vender sus harinas a tan bajos precios que resistían su doble comercio y llegaban en condiciones competitivas a Caracas?

No tenemos datos concretos, pero por lo que conocemos sobre la

16. A. G. Simncas, Hacienda, Dirección General de Rentas, 4.935, legajillo 4.

17. EDUARDO ARCILA FARIAS: *Economía colonial de Venezuela*, México, 1946, p. 183. Numerosos datos sobre las necesidades de harinas en pp. 213 ss.

trata negrera de los norteamericanos, creemos que estas arribadas de harinas a las islas está implicada en ello. Los barcos negreros que salían a la trata de los puertos norteamericanos cargaban melazas, ron y harina en los viajes de ida. Cabe pensar que estos eran los barcos que tocaban en las islas y que compraban aguardientes —llegados en gran parte de Mallorca—, desembarcando entonces su carga de cereal para financiar las adquisiciones, pues con la galleta y bizcocho que conducían tenían suficiente para el retorno de las costas africanas.

De esta forma no es un comercio triangular el que realizaban los barcos negreros, sino cuadrangular, contando con estas escalas en Canarias, de lo que ya ofrecía algún indicio la documentación de Donnan¹⁸, pero que ahora podemos comprender mejor en esa trabazón de tráfico y negociantes, siempre tan compleja. En realidad, el hecho no entrañaba una novedad, sobre todo si tenemos en cuenta que desde las islas se fue ya en el siglo XVI en busca de esclavos y que, luego se utilizaron como escala por los barcos negreros que comenzaron a adquirir vinos para sus trueques y adquisiciones en las costas del África Negra¹⁹. Lo que sucedió es que a la estela de tal circuito aparecerán los barcos de las colonias angloamericanas, que en esta época han aprendido a sacar partido de sus harinas, para utilizarlas de moneda de cambio en las islas, con lo cual, van así a penetrar tan fácilmente, convertidas mágicamente en harinas españolas, en Venezuela y las Antillas.

Con este ejemplo, de paso, llamamos también la atención sobre la necesidad de atenernos a las cargaciones reales —que se esconden al amparo de las rúbricas de «ranchos» y «generalas»— para comprender cómo los navíos de registro fueron muy ampliamente aprovechados por los extranjeros²⁰, frecuentemente en perjuicio de los cosecheros insulares. Tales capítulos invisibles de la historia económica difícilmente pueden reflejarse en las series estadísticas que normalmente se obtienen. De aquí que consideremos tan útil conocer la mecánica efectiva de los engranajes comerciales para, de verdad, poder aproximarnos a la auténtica realidad.

18. ELIZABETH DONNAN: *Documents illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington, 1930. Sobre el comercio triangular, DANIEL P. MANNIX y M. COWLEY: *Historia de la trata de negros*, Madrid, 1968.

19. Vid. en este mismo Coloquio, MANUEL LOBO: *Relaciones entre Gran Canaria, África y América a través de la trata de negros*, y especialmente, ENRIQUETA VILA: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, hecho muy normal desde que Felipe II fue también rey de Portugal.

20. Incluso no pocas de las embarcaciones empleadas para el tráfico como registros eran barcos facilitados por extranjeros que, naturalmente, cubrían así parte importante del cupo asignado. Sobre el particular, vid. LUIS J. RAMOS: *Los navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII*. Segundo Coloquio Canario-americano, 1977 (en este volumen).

Y lo interesante del caso es que, después de la independencia de los EE. UU. la salida de vinos a cambio de harinas, persistió, simplificándose el procedimiento, al hacerse directamente, prescindiendo de Inglaterra o del sistema de escala, aunque para reexpedirse igualmente las tales harinas a América en los registros canarios, como si fueran de producción propia. ¡Hasta tal extremo arraigó el procedimiento!

Un testimonio bien demostrativo le tenemos en el contrato suscrito en Puerto de la Cruz (Tenerife) el 27 de septiembre de 1791, entre Francisco Caballero Sarmiento y Compañía, vecino y del comercio del Puerto de la Orotava, y Mateo Cordeviola, capitán del bergantín «Nuestra Señora del Carmen»²¹, quien se comprometía a cargar vinos, a 15 chelines por pipa, para llevarles a Nueva York, donde una vez descargados, tomaría toda la harina posible para retornar con ella al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde cobraría a 5 chelines por barril desembarcado, de Francisco Caballero. Con ello no concluía la operación, puesto que, abierto registro para La Habana, Cordeviola se obligaba a llevar a Cuba la misma cargazón de harinas, cobrando por ello a razón de dos pesos barril. El documento dice así:

Sepase quantos esta carta de fletamento vieren como nos Don Francisco Caballero Sarmiento y Compañía, vesinos y del Comercio deste Puerto de la Orotava de la una parte y de la otra Don Matheo Cordeviola Capitan del Bergantin español nombrado Nuestra Señora del Carmen y decimos que estamos convenidos en los Articulos sigu-ientes: El primero que el dicho Don Francisco Caballero Sarmiento y Compania abra de embarcar en dicho Bergantin para el puerto de Nueva York en los Estados Unidos la cantidad de vinos que le acomoden a bordo del referido Bergantin que ofrese llevar dicho Capitan a el enunsiado Puerto de Nueva York pagandole por el flete de cada pipa a rason de quinse shelines sterlinas. El segundo que luego que aya descargado en dicho Puerto los vinos y dado noticia a los consignatarios que el Barco esta listo para resevir carga estos abran de llenar todo su buque de barriles y medios barriles de harina que abra de tener bien estivada segun estilo y costumbre en casos semejantes cuya carga se abra de Berificar en dicho Puerto en el presiso termino de dose dias utiles, despues de estar descargado, pasados los quales y no asiendolo se obliga dicho Don Francisco Caballero Sarmiento y Compañía de satisfacerle lo que fuese uso y costumbre en razón de dicha demora. El tercero que luego que se alle despachado el referido Capitan Don Matheo Cordeviola proseguira su viaje sin detnsion dirigiendose para el Puerto de Santa Cruz donde llegado que sea y descargada su cargazon que se abra de berificar en el termino de ocho dias, se le a de pagar por el flete de cada barril de arina a rason de cinco shelines sterlines. el cuarto que descargado que este en dicho Puerto de Santa Cruz y abierto Registro para la Havana se obliga dicho Capitan Cordeviola a llevar la misma cargazon de arinas para el espresado Puerto de la Havana a rason de dos pesos cada barril en lo que estan igualmente... etc.

21. Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, leg. 3.849, 173r-174r, Agradecemos a D. Agustín Guimerá la referencia de este documento.