



INCIDENCIAS EN EL REGISTRO DE INDIAS
1730-1765

VICENTE SUÁREZ GRIMÓN

La investigación llevada a cabo en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas en la documentación de Protocolos con miras a la elaboración de la tesina de licenciatura «Aproximación al Régimen de Propiedad en Teror en el siglo XVIII», unido al consejo orientador del propio Director del Archivo, don Joaquín Blanco, en el sentido de no desechar la documentación no relacionada con el trabajo que realizábamos, nos ha permitido reunir una serie de datos sobre el tráfico mercantil entre Canarias y América que en el presente Coloquio de Historia Canario-Americana podemos dar a conocer. Hemos de señalar que estas incidencias en el Registro de Indias hacen referencia en su mayor parte a la isla de Gran Canaria, destacando dentro de ellas las relacionadas con el Registro a Caracas. Dificultades de tiempo nos han impedido la consulta de otro tipo de documentación y bibliografía relacionada con el tema y por ello creemos que muchos de los aspectos de esta ponencia podrían ser objeto de futuras modificaciones o rectificaciones.

Haremos alusión en el presente trabajo al Reglamento o Real Proyecto de 1718 y modificaciones posteriores representadas en las Cédulas Reales de 1737 y 1757. Asimismo aludiremos a la Información practicada en 1753 sobre el intento de unificar el comercio de Indias, navíos de registro, productos y otros percances de navíos en las costas de esta isla de Gran Canaria. Cerraremos esta exposición haciendo mención a las principales conclusiones a las que se ha llegado en el presente trabajo.

I) EL REGLAMENTO O REAL PROYECTO DE 1718

En 1718 el comercio insular atraviesa una situación difícil debido a no exportarse vinos a Inglaterra y a la extinción de la antigua concesión de registros para América. Diputados de las tres islas realengas se encargaron de elaborar un reglamento que fue dado en el Pardo el 6 de diciembre de 1718 y que permitía a las islas de Tenerife, La Pal-

ma y Canaria el poder comerciar sus frutos con determinados puertos americanos, todo ello en remuneración de los derechos con que se ofrecieron servir al Rey: ampliación a doce años del impuesto del uno por ciento y envío de un determinado número de familias a la isla de Santo Domingo. La cuantía del permiso ascendió a las 1.000 toneladas anuales, que, según el capítulo noveno de dicho Real Proyecto, se debían conducir a los siguientes puertos:

- 300 toneladas a La Habana.
- 300 al puerto de Campeche.
- 200 a Caracas.
- Las 200 restantes, a las islas de Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo, 50 a cada una de ellas.

Estas mil toneladas las navegarían las tres islas en la proporción siguiente:

- 150 correspondería navegarlas a la isla de Canaria.
- 250 a la isla de La Palma.
- Las 600 restantes corresponderían a Tenerife.

La navegación se haría bajo distintas reglas, haciendo referencia la segunda y tercera a los productos que se podían exportar, pues además de los caldos podían traficar «algún trigo, en grano o arina, mantas forradas y otros texidos toscos de lana de sus propias fábricas»¹. En 1737 los diputados de las tres islas realengas exponen al Rey que en ellas se fabrican sombreros ordinarios y se empleaban las mujeres en tener gusanillo para hacer calcetas y encajes, todo tocoso y de poco valor; y piden que como estos artículos no perjudicaban al comercio de España, ni se llevaba en flotas ni galeones, se debía mandar no fueran considerados prohibidos estos limitados efectos de viudas y mujeres pobres. Sin embargo, el Rey, por Real Cédula de 18 de noviembre de 1737, responde que por el momento no se concede tal petición por si de ella pudiera resultar algún «perjuicio al comercio de España». Por Real Resolución comunicada por don Julián de Arriaga a don Bartolomé de Casabuena, Corregidor de esta isla de Canaria, el 22 de agosto de 1755, el Rey, teniendo en cuenta el Reglamento y queriendo proporcionar mayor alivio a las islas, concedió el permiso para embarcar en los registros de permisión diferentes géneros no permitidos como «taffetanes, cordones, encages ordinarios, coffias, medias, calzetas, algún lienzo y otras menudencias...»².

La cuarta regla o artículo establecía que «si las yslas de la Palma

1. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.646, folio 450, Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

2. Idem, folio 458, A. H. P.

y Canaria no tuviesen suficientes frutos para ocupar parte de su anual permisión, habían de ser obligados a prevenir en tiempo hávil a la de Theneriffe para que aprontase en el Puerto de Santa Cruz las competentes para llevar el número de sus toneladas, con declaración de que siendo omisas en este particular había de ser visto que el permiso yba enteramente desfruttado y cargarían los derechos a el respecto de él, sin otra alguna prueba ni oír sobre ello ynstancia en contrario»³.

En el capítulo quinto se establecía que la voluntad real era que el beneficio de este comercio lo disfrutasen únicamente las islas de Tenerife, La Palma y Canaria. Según este capítulo debía nombrarse de entre los naturales de estas islas la tripulación del navío, capitanes, maestros, contramaestres, escribanos, guardianes, etc., siempre y cuando que en ellas existiera la gente necesaria, pues de lo contrario se debía recurrir a los que se encontrasen para no perjudicar el permiso y embarque de sus frutos, todo ello según lo mandado por Real Cédula de 18 de noviembre de 1737.

Los artículos siete y ocho hacían referencia a que los Subdelegados de Comercio en sus respectivos distritos donde no se hallase Intendente tenían la misma jurisdicción que se concede a éste en la isla donde reside. El octavo concretamente señalaba que después de que los navíos de registros estuviesen preparados para recibir la carga se debían abrir los registros por el Juez o Subdelegados.

En el capítulo nueve, y como ya se ha indicado, incluía los puertos a los que se podían conducir las mercancías. Hay que añadir que por el suspendido Reglamento de 1729 se incluía el puerto de Buenos Aires, al que se podían navegar 250 toneladas.

Estas son las reglas o capítulos más importantes a tener en cuenta por las ligeras modificaciones que con posterioridad van a experimentar. Otros capítulos incluyen la obligación de dar la correspondiente fianza por parte de los capitanes y maestros, obligándose éstos a cumplir aquellos artículos que prohibían el llevar delincuentes, esclavos, negros y mulatos, clérigos, mujeres, etc. También se obligaban a entregar el registro al Juez Superintendente tanto en el puerto de ida como en el de vuelta.

Se trata en definitiva del Reglamento que viene a estimular el tráfico mercantil insular con los puertos americanos a pesar de que en años venideros surjan nuevas dificultades.

3. Idem, folios 450-451, A. H. P.



II) ALGUNAS MODIFICACIONES POSTERIORES: LAS REALES CÉDULAS DE 1737 Y 1757

A) *Modificación en el número de toneladas para la isla de Canaria*

Aunque el Real Proyecto o Reglamento de 1718 estableció las reglas que se debían guardar en el comercio de Indias, salvo el año en que estuvo en vigor el Reglamento de 1729, el contenido de algunos de sus capítulos sufre ligeras modificaciones. Si las 1.000 toneladas del permiso se habían distribuido entre las tres islas realengas en la proporción ya señalada, esta distribución se modifica, ya que la isla de La Palma cede en favor de la isla de Canaria 50 toneladas, con lo cual ésta completó el número de doscientas. Si esta cesión fue dispensada por Real Cédula de 21 de abril de 1725, el Cabildo de esta isla el 15 de octubre de 1736 da poder ante el escribano José Cabrera Betancurt a don Juan González Travieso, capitán del navío de la permisión de esta isla, para que en nombre de esta ciudad compareciese ante el Rey y su Real Consejo de Indias en solicitud de que se «amplíe a esta ysla la permisión en cien toneladas para que disfrute doscientas y sinquenta respecto del aumento de viñas nuevas que fructifican y otros frutos de los permitidos en dho comersio»⁴. Aunque este aumento de toneladas que pedía Gran Canaria no se concede, al menos sí se consigue que la isla de La Palma se mantenga en la cesión de las 50 toneladas. Por Real Cédula de 18 de noviembre de 1737 se acepta dicha cesión que previamente habían acordado los diputados de las tres islas, siendo éste uno de los diez puntos del convenio que las citadas islas habían elaborado y presentado en el Consejo de Indias y que dio lugar a la expedición de la mencionada Cédula. Sin embargo, unos años más tarde la isla de La Palma intentó que Gran Canaria devolviese las toneladas cedidas. Ello se desprende del poder que el 14 de noviembre de 1742, y ante el escribano Pablo de la Cruz Machado, da el Cabildo de Canaria al Licenciado don Nicolás Leal del Castillo, Presbítero, y a don Nicolás Ambrosio de Zaz, abogados de los Reales Consejos, y a don Domingo Leal del Toro, residentes en Madrid, para que en virtud de lo acordado en el cabildo del día 13 de noviembre acudiesen ante el Rey y Supremo Consejo de Indias y de Castilla en defensa de ciertos asuntos de interés para esta isla y sus habitantes. En el Consejo de Indias debían defender la instancia introducida por la isla de La Palma con la pretensión de que a la de Canaria se le quitasen «las sinquenta toneladas que la dha ysla cedió a ésta por la concordata que

4. José Cabrera Betancurt, legajo 1.540, folio 188, A. H. P.

hisieron las dos referidas y la de Thene que fue Su Magd servido aprobar»⁵.

En el Consejo de Castilla debían continuar la petición hecha por la ciudad pretendiendo que el Rey concediese las tierras baldías y sobras de Montes y Montañas para sus Propios, pues, dada la cortedad de éstos, no se podía hacer frente a los gastos de municiones y fortificaciones. Esta misma petición se vuelve a hacer el 4 de noviembre de 1748 juntamente con la aprobación de cuentas de los funerales y exaltación del Rey según acuerdo del 13 de mayo. Los apoderados también debían pedir ante el Real Consejo que los Regidores de esta isla pudieran, a pesar de la costumbre antigua, entrar con traje militar al pavimento de la Catedral y concurrir asimismo a todas las funciones públicas a que concurre el Cabildo según práctica en lugares y villas del reino.

B) *Gestiones en torno al puerto de salida*

Aunque el Reglamento de 1718 establecía que la salida de los navíos de registro se hiciera de cada una de las islas y que el regreso se hiciera por el puerto de Santa Cruz, no parece estar clara su aplicación por lo que respecta a la isla de Canaria. El Cabildo de esta isla, el 4 de diciembre de 1727, dio sus poderes a don Juan Antonio Madaria, al Licenciado don José Rivero y a don Ignacio Pérez, procuradores de los Reales Consejos y residentes en Madrid, para que recurriesen ante el Rey y Consejo de Indias a hacer las diligencias necesarias a fin de obtener esta isla la permisión de Indias en su comercio corriente en la conformidad que lo tenía la isla de La Palma. Si bien este poder es revocado ante Lucas de Betancurt Cabrera el 10 de abril de 1731, lo vuelven a otorgar a don Ramón de Barajas, Receptor de los Reales Consejos. Este ya había recibido del propio Cabildo poder para conseguir del Consejo de Indias el despacho «para poder los vecinos de esta ysla usar de la permisión de las toneladas concedidas a esta dha ysla en las embarcaciones que saliesen de este puerto arqueándose en ella (y) volviendo a cumplir su registro en ella»⁶.

No fue sólo el Cabildo quien se ocupó de lograr que el navío de registro saliese del puerto de la Luz, sino que el 16 de enero de 1735 el Capitán don Juan Manuel de Matos (segundo poseedor del Mayorazgo del mismo nombre) y el Sargento Mayor don Pedro Manrique Alvarado, como dueños del «navío canario fabricado en esta isla» nom-

5. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.629, folio 259, A. H. P.

6. Lucas Betancurt Cabrera, legajo 1.484, son foliar, A. H. P.

brado «Las Angustias y San Antonio de Padua», que había navegado a Indias con permiso de frutos de esta isla, dan poder ante José Cabrera Betancurt a don Pedro José de Cabrera y Linzaga, canónigo de la Catedral y residente en Madrid, para que en nombre de aquéllos pidan la gracia «de qe el dho nauío qe tiene esta ysla pueda salir del puerto de ella para la América y retornar a él por los graues perjuicios qe se experimentan de pasar cargo al Prto de Sta Cruz de la ysla de Thenerife, riesgos y peligros assí de temporales como de enemigos en la montada de las puntas y trauesa, exponiéndose no sólo a el perjuicio de los Rs intereses de Su Magd si (no) también a el común de los pobres hauitadores de esta Ysla»⁷.

En el convenio suscrito por las tres islas realengas y que se remitió al Consejo de Indias se expone que los navíos de cada isla debían cargar en sus puertos y que los Subdelegados de las islas de La Palma y Canaria les debían tomar el registro según lo previsto en los artículos 4, 7 y 8 del Reglamento de 1718 y que cumplan su tonelaje en ellas conforme a los capítulos 11, 20 y 24 del Reglamento, dejando a las islas mencionadas en la facultad que les estaba concedida por recibir con ello muchos beneficios y por que «los cococheros cargaran los frutos en su país, se excusaran del costo de llevarlos en barcos y fletamento para fondearlos en Tenerife y se librarán de que por haber lleuado los de esta isla el navío, se les dejen en la playa o darlos por poco precio o retornarlos con nuevos costos, exonerándose también los interesados de expender muchos reales y los capitanes y maestros por complacer a poderosos para servirles con el buque de los pobres del riesgo de un comiso». La Cédula Real de 1737 responde a este punto del convenio señalando que los navíos de cada isla cargarán en sus puertos abriendo el Juez o Subdelegado el registro, concediendo «guías, licencias y despacho necesarios para el embarco y navegación en misma forma que se practica en Cádiz con los dueños de registros que desde aquel puerto navegan a Indias»⁸. Se señala, finalmente, que sólo en el caso de faltar carga en los puertos de La Palma y Canaria debían pasar los navíos a Tenerife a completarla y entonces sí debían pasar nuevo registro. De esta manera se autoriza la salida de los navíos de sus respectivos puertos, pero haciendo el regreso por el puerto de Santa Cruz.

7. José Cabrera Betancurt, legajo 1.539, folio 460, A. H. P.

8. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.642, sin foliar, A. H. P.

C) *La Cédula Real de 1737*

Una nueva modificación en el registro de Indias se introduce con la Real Cédula expedida por Felipe V en San Lorenzo el 18 de noviembre de 1737, confirmando o denegando algunas de las peticiones que los diputados de las islas realengas habían presentado en el Consejo de Indias. Se trata en definitiva de poner en vigor el Reglamento de 1718.

Hay que señalar que no ha sido consultado el original de la citada Cédula, sino una copia que figura registrada en la escribanía de Pablo de la Cruz Machado correspondiente al año 1757. Esta copia fue dada por el escribano José Cabrera Betancurt el 6 de mayo de 1738 según constaba del original, con la cual la corrigió y le fue mostrada por don Pedro José de Cabrera y Linzaga, canónigo de la Catedral. Don Bartolomé Martínez de Escobar y Coronado, síndico personero general de esta isla en 1756, presentó la Real Cédula despachada a instancia de las tres islas sobre la alternativa en el registro para la provincia de Caracas y el 12 de febrero de 1757 el Licenciado don José Hidalgo y Cigala, Familiar titular del Santo Oficio y Teniente de Corregidor de esta isla, mandó que por no estar rota ni viciosa se protocolizara en la escribanía de Pablo de la Cruz Machado.

La Cédula iba dirigida a don Domingo Miguel de la Guerra, juez del Juzgado de Indias en estas islas, al que se le manifestó que mientras se resolvían ciertos asuntos por parte de las islas realengas sobre el modo de disfrutar el permiso de las toneladas que por el Proyecto de 1718 podían navegar a Caracas, se presentó en el Consejo de Indias un convenio hecho por los apoderados de las citadas islas. Todo ello en base a que Tenerife desde 1733 a 1736 había tenido oportunidad de completar las toneladas que le correspondían, debiendo empezar la alternancia en 1739 y faltaba aclarar el orden que debían guardar las islas de La Palma y Canaria en 1737 y 1738. Era necesario aclarar que en un quinquenio Tenerife disfrutaría tres años y La Palma y Canaria los otros dos.

El convenio presentado constaba de diez puntos: Primero, estaban de acuerdo las tres islas en que la isla de Canaria hiciera en 1737 el registro a Caracas con sus 200 toneladas de permiso, que venían a ser las mismas que cargaba su fragata ya surta en el puerto de la Luz. Se proponía también que para conseguir un mejor rendimiento en el viaje no debía salir el registro del siguiente año hasta cuatro meses después de la salida del correspondiente al año 1737 debido al tiempo que se había perdido. Tratado este punto en el Consejo de Indias, y después de oído el informe del Fiscal, se resolvió en el sentido de la propuesta

advirtiendo que el registro debía salir de la isla de Canaria en 1737, ya que tenía navío preparado y recibiría las 50 toneladas que le sobran a La Palma, a quien se le admite la salida del registro cuatro meses después por ser escaso el tiempo para su preparación.

El segundo punto señalaba que para 1738 se debía permitir a la isla de La Palma hacer el viaje de registro a Caracas con su fragata «Nuestra Señora del Rosario, Santo Domingo y San Vicente», con arqueo de 200 toneladas y fabricado en estos «dominios». Este punto fue aceptado en su totalidad.

En el tercer punto se señalaba que las islas de La Palma y Canaria eran las menos que habían disfrutado los viajes a Caracas y que una vez realizados los viajes de 1737 y 1738 sería al año siguiente cuando debía empezar «el plan de alternativa» por la isla de Tenerife, continuando en los años siguientes con las demás islas, alternando con igualdad. Se acepta que Tenerife comience en 1739 la alternancia en los viajes a Caracas, que se haría cada quinquenio.

En el cuarto punto, La Palma, con permiso de 250 toneladas, estaba de acuerdo en ceder a la de Canaria 50 toneladas que le faltaban. Esta propuesta se acepta, toda vez que por Real Cédula de 21 de abril de 1725 se autorizó a dicha isla la cesión, exigiéndosele responsabilidad únicamente de 100 toneladas o de las que cómodamente pudiera cargar.

En el quinto punto del convenio se pedía que los barcos de registro cargaran y se les tomara el registro en sus propios puertos por el beneficio que ello reportaba a los cosecheros de La Palma y Canaria. Como ya se ha señalado, esta cuestión se resolvió en el sentido de que el Juez o Subdelegado abriese el registro tan pronto estuviesen preparados los barcos en sus propios puertos, añadiendo que sólo en el caso de que acudiesen a Tenerife a completar la carga pasarían nuevo registro en Santa Cruz.

El sexto punto proponía que siempre que saliera embarcación con registro de cualquiera de las tres islas no se debía despachar otra para el puerto donde fuera aquella hasta que no se completase el número de toneladas, ya que de observarse así el comercio resultaría de gran utilidad para los cargadores. De no suceder así, se estima que los frutos se venderían a bajo precio y el beneficio sería para los dueños de los barcos, que sin atender a estas razones facilitan los registros donde logran fletamentos tanto a la ida como a la vuelta, cifrando en esto sus intereses. En función de lo establecido en el artículo noveno del Real Proyecto, se resuelve favorablemente la proposición, ordenando que no

saliera registro hasta que no se completase el número de toneladas autorizado.

En el séptimo punto se pide autorización para exportar géneros bastos fabricados en estas islas, pero esta instancia no se concede por si de la autorización derivara algún perjuicio para el comercio de España.

El octavo punto proponía que no fuese admitida la instancia para realizar el registro presentada por don Jerónimo de Guizla en nombre de la isla de La Palma pretendiendo hacer el viaje a Caracas en un navío de fábrica extranjera que venía a ser el mismo opuesto por don Tomás Carr, por considerarse que era un empeño de los comerciantes de Tenerife y sus aliados el que este navío y no otro fuera con el registro a Caracas. Se consideraba que dicho navío era de fabricación inglesa y de mucho más arqueo que el que se había dicho, debiéndose prohibir uno y otro por Real Proyecto, ya que las islas tenían embarcaciones porque «además de las dos de Canaria y la Palma tiene Thenerife dies y seis para este comercio». La instancia de don Jerónimo de Guizla no se admite ni se aprueba pese a haber presentado instrumento por el que se acreditaba que la isla de La Palma había comprado el barco por resultar perjudicial para otras embarcaciones.

En el punto nueve se propone que no fueran nombrados para los cargos de capitán, maestre, contramaestre, escribano, etc., a personas que no fueran de estas islas. Este punto se resuelve en el sentido de que en el caso de que no se encontrase gente suficiente para tripulación y para oficiales se buscarían donde los hubiese para no perjudicar el permiso y embarque de frutos.

El décimo punto pedía se mandase que los Cabildos de las tres islas informasen si habiendo navío para cargar, éste se repartía entre los cosecheros. Asimismo proponía que los capitanes, maestros y contramaestres estuvieran obligados a dar razón jurada a los Cabildos siempre que se les pidiera para representarla al Juez Superintendente. Esta petición no se concede porque se considera que los Cabildos solicitarían su intervención para tener parte en el avío y despacho del navío y conseguir por este medio sus fines particulares.

Termina esta Cédula Real de 1737 con una disposición en la que se comunica al Juez del Juzgado de Indias en estas islas que no permitiera que ningún apoderado de estas islas fuese directamente a la Corte, sino que todo lo que se ofreciese se debía tramitar a través de dicho Juzgado. Con esta Cédula se regulaban ciertos aspectos del tráfico comercial insular en virtud del convenio suscrito por las tres islas realengas y que en definitiva venía a confirmar determinadas reglas del Real Proyecto de 1718.

D) *La Cédula Real de 1757: Pretensión de los capitanes de navío en la tercera parte del buque*

A pesar del convenio realizado entre las tres islas realengas y consiguiente Cédula Real de 18 de noviembre de 1737, que confirmaba o denegaba alguno de los puntos del mismo, se produce con posterioridad algunas anomalías que van a atentar contra lo convenido. Si se había conseguido que los barcos que hicieran el registro por cada una de las tres islas salieran de sus propios puertos con frutos de su cosecha, en 1738 y en la isla de Gran Canaria el Sargento Mayor don Pedro Manrique y otros dueños del navío de la permisión de esta isla nombrado «Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua», alias el «Canario», habían contratado con vecinos de la isla de Tenerife el transporte de 100 pipas de aguardiente en la tercera parte del plan del citado navío. Estas noticias suscitaron la protesta de los señores Justicia y Regimiento de esta isla, quienes consideraron que este contrato suscrito con los vecinos de Tenerife resultaba un «grauísimo perjuicio de los vezos y cosecheros de esta ysla y del común de ella a que se opuso esta Ciud y su Síndico Personero contraciéndolo ante el Sor Juez Subdelegado de dho Juzgado y Comercio»⁹. El Subdelegado mandó remitir las diligencias al Juez Superintendente y el Cabildo para la defensa de esta cuestión da poder el 8 de enero de 1738 ante José Betancurt Cabrera a don Francisco Vélez Valdivieso, Abogado de los reales Consejos, Regidor y Teniente Corregidor de la ciudad de La Laguna, para que, representando a la isla de Canaria, acudiese ante el Juez Superintendente con el objeto de que no se condujera a la citada isla carga alguna para dicho navío, sino que se extrajere de ésta «en donde abunda», resultando con ello un beneficio público y común.

En 1742 se vuelve a poner en duda si la isla de Canaria podría proporcionar los frutos necesarios para navegar las toneladas que le tocaba llevar a Caracas en el registro de ese año. Ello obligó a que algunos cosecheros de esta isla (doña María Teresa de Coronado y Monteverde, viuda del Capitán don Juan de Matos; doña Bernarda Manuela de Matos, mujer de don Francisco José de Carvajal; don Jerónimo del Río y Loreto, canónigo de la Catedral; el Sargento Mayor don Pedro Manrique Alvarado; el Capitán don Miguel de Arboniers y Aróstegui; don Antonio de Monteverde; don Manuel Díaz; don Pedro Curras; don Cristóbal de Lara) otorgasen ante Pablo de la Cruz Machado instrumento público por el que se obligaban a tener «abordo en todo el mes de nove las dos terseras partes de las toneladas que les

9. José Cabrera Betancurt, legajo 1.540, folio 464, A. H. P.

tocan salvo que por algún caso fortuito de peligrar la embarcación, o de estar prompta a resibir la carga ayga algún ympedimento». Todo ello debido a que se dudaba de si «los cosecheros vezinos de esta ysla, por falta de frutos, navegaran en este presente año las toneladas que les tocan y corresponden, según el real permiso, para Caracas y que en este caso perderá su Magd (Ds le gde) los dros que deve haver»¹⁰. Por esta escritura de 20 de julio de 1742 se comprometen a satisfacer al Rey todos los derechos que le correspondían según costumbre en este comercio siempre y cuando se les recibiesen y embarcasen «todas las pipas que cada uno a firmado en papel que para en los autos que a seguido el síndico personero de esta ysla ante el Señor Jues Subdelegado de dho comercio en atención a el gravamen y perjuicio a que se exponen de haber de lastar pr entero dhos reales dros y de apromptar toda la carga quisá, faltando muchos de los que an prometido embarcar»¹¹.

El 23 de julio del mismo año vuelven a otorgar nueva escritura por la que alteran la obligación del día 20, toda vez que se comprometen a habilitar las dos terceras partes de las docientas toneladas para que éstas se embarcasen en el mes de noviembre. Hacen este compromiso porque consideran que no sólo se sigue perjuicio contra el Rey, sino también contra los interesados en el navío de registro por razón de fletamento, a cuyo fin se había expedido despacho por el Superintendente cometido a don Pedro Huesterlín Sarmiento, alguacil mayor y Regidor Perpetuo de esta isla, a pedimento de don Juan González Travieso, capitán del navío, en cuyo despacho se mandó «que los sujetos que firmaron sierto papel ofreciendo apromptar carga correspondiente a las dos tercés ptes de las doziens toneladas concedis, hiziesen obligao de embarcarla pot todo el mes de nove próximo venidero»¹², pues de lo contrario pagarían los perjuicios y daños que se causaren tanto a los reales hacedores como a los de particulares intereses.

Aunque ya se va gestando un futuro pleito en torno a esa facultad de disponer los capitanes de la tercera parte del plan del buque, debemos hacer alusión una vez más en este año de 1742 a la pretensión de la isla de La Palma en el sentido de que la isla de Canaria le devolviera las 50 toneladas cedidas, pretensión que atentaba contra uno de los puntos del convenio antes citado. Aunque el Cabildo de la isla de Canaria tuvo que salir en defensa de sus intereses, todo quedó en eso, en una pretensión.

En 1745 surge una nueva disputa con motivo de la pretensión intentada «pr algunos vezinos de la ysla de Thene y por Dn Diego Ysi-

10. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.629, folios 79-80, A. H. P.

11. Idem, folio 80, A. H. P.

12. Idem, folio 84, A. H. P.

doro Bottello que también lo es, o por otra qualquier persona de qualquier estado, calidad y condición que sea, sobre querer utilizar con navío ageno de esta ysla y propio de sujetos no vezinos de hella el rextro que a esta dha ysla le toca el año que vendrá de mill septs quart y siete en fuerza de la última real resolución y contracta celebrada con la dha ysla de Thene y la de la Palma»¹³. Por esta razón el Cabildo, en nombre de esta isla y de sus vecinos, da poder ante Pablo de la Cruz Machado el 11 de junio de 1745 a los Regidores don Fernando del Castillo y a don Diego Shanahan para que, compareciendo ante el Rey y Supremo Consejo de Indias, solicitasen «la gracia de que no se le despoje a esta ysla con medios yndirectos de la posesión en que se halla de utilizar dho rextro pa la Provincia de Caracas con su propio navío, fabricado a expensas del común, qual es el nombrado Nra Sa de las Angusts y Sn Anto de Padua, alias el Canario, pr los gravísimos perjuicios que de lo contrario se seguirán a estos leales vassallos que afianzados en la esperansa de dho rextro an procurado plantar viñas y adelantarlas de que an demanado grandes creses a los diesmos y reales tercias»¹⁴. Esta pretensión intentada por los vecinos de Tenerife no llega a triunfar, ya que en 1747 hace el registro a Caracas el «Canario» con su Capitán don Juan González Travieso.

Sin duda se produjeron otras pretensiones contrarias al convenio de 1737, pero éstas van a quedar olvidadas ante la nueva disputa que se había planteado: la pretensión de los capitanes en torno a la facultad de disponer de la tercera parte del plan del buque. Con anterioridad hemos visto cómo los cosecheros se habían obligado a cargar las dos terceras partes de las toneladas que, según ellos, les corresponden, con lo que tácitamente se está reconociendo pertenecer al capitán del navío la otra tercera parte. El 19 de septiembre, y ante el escribano Pablo de la Cruz Machado, el capitán Tomás Moor, que lo era del navío «Nuestra Señora del Rosario y San Antonio de Padua», alias la «Felicidad», cede al maestre Pedro de Isla, de la tercera parte que tenía en dicho navío, siete toneladas y media para que utilizara su buque a cambio de setecientos pesos escudos. El expresado navío se dirigía a La Habana.

Esta disposición que hacían los capitanes de la tercera parte del plan del buque será la causa del pleito que en 1757 se desarrolla entre el Procurador General de esta isla de Canaria, don Bartolomé Martínez de Escobar y Coronado, y el Capitán don Fernando Gaspar Calimano, que lo era del navío «Nuestra Señora del Rosario», alias el

13. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.631, folio 141, A. H. P.

14. Idem. folio 141, A. H. P.

«Vencedor», sobre pretender éste en el registro a Caracas correspondiente a dicha isla en 1757 tener la tercera parte del buque y serle facultativo «cargarla de vinos, aguardientes y otros caldos y frutos de la de Thenerife y demás ysias»¹⁵.

Sin embargo, y a pesar de que esa facultad que tenían los capitanes fuese la causa del citado pleito, debemos pensar que el transporte de vinos y aguardientes de otras islas, y en especial de la de Tenerife para cubrir esa tercera parte de buque, fue la causa que lo suscitó y que en definitiva acabó con esa costumbre que tenían los capitanes. Esto, al menos, parece desprenderse del poder dado por el Cabildo de la isla a don José Marcos Verdugo y Albiturria, Presbítero, y a don Domingo Leal del Castillo, naturales de estas islas y residentes en Madrid, ante Pablo de la Cruz Machado el 16 de julio de 1757, para que, presentándose ante el Rey y Reales Consejos, defendiesen ciertos asuntos de interés para estas islas. Uno de ellos venía a ser el grave perjuicio que la isla de Canaria había experimentado «con la yntroducción de vinos y aguardientes que traen a vender algunos veznos de la de Thene habiéndolos aquí abundantes y de buena calidad que por lo mismo en todos tiempos se a resistido dha yntroducción, la que ... [no legible] a los cosecheros obligándojes a abandonar sus heredades, desepando las viñas, por no poder sufrir los costos presisos a su labor». Debían conseguir los mencionados apoderados la prohibición de tal introducción, que sólo se debía hacer «en las ocacions de total escases presediendo el que esta Ciudad lo pida a la referida ysia y no en otro modo»¹⁶.

También debían pedir el que se dispensase «a estos avitadores de la saca de granos que se permite generalmente a todos los vasallos de la RI Corona por RI Cédula que se pucó el día de ayer (15 de julio) en esta Cjud por los justificados motivos que se expondrán». Asimismo era cometido de los apoderados el pedir la aprobación y confirmación del acuerdo de dicho Cabildo en que resolvió que debido al crecido vecindario se admitiese al médico don Pedro Duncán Mackintosh por no poder asistir el único médico que había, cuya admisión y señalamiento de renta se hacía con aprobación de la Real Audiencia, esperando real confirmación para que en adelante existieran dos médicos con las rentas que se les habían señalado.

La abundancia de caldos y frutos que los cosecheros de esta isla habían obtenido en los últimos años y las noticias que se tenían sobre la pretensión de don Fernando G. Calimano, capitán del «Vencedor», que estaba surto en el puerto de La Luz para hacer el registro a Ca-

15. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.646, folio 448, A. H. P.

16. Idem, legajo 1.642, folios 107-108, A. H. P.

racas en 1757, de traer desde la isla de Tenerife vinos y aguardientes para cargar la tercera parte del plan del buque que alegaba pertenecerle, motivó la protesta del Procurador General de esta isla, quien el 14 de enero de dicho año pidió al Ayuntamiento que ordenase que don Fernando G. Calimano no cargase en su navío más frutos que los cosechados en esta isla por su abundancia y por ser su pretensión contraria a lo establecido en las Reales Cédulas en que se fundaba el permiso. Reunido el Ayuntamiento el citado día, tres de los regidores opinaron que el escribano del Juzgado de Indias debía dar certificación del buque que se había pedido y se debía repartir. Otros tres, en unión del Corregidor, considerando que al capitán del navío correspondía la tercera parte del buque y las otras dos a los vecinos, acordaron autorizar a don Fernando G. Calimano el uso de la tercera parte, pudiéndola cargar con frutos permitidos que fuesen de estas islas. En virtud de este acuerdo, el Síndico Personero acudió a la Real Audiencia pidiendo se revocase y se convocase nuevo cabildo para determinar sobre esta cuestión y de no suceder así se decretara que el navío cargara los frutos de esta isla y sólo cuando no los hubiera se podían solicitar de otras islas.

Por auto de 28 de enero los ministros de la Audiencia mandaron que el Síndico presentase la certificación que se había pedido al escribano del Juzgado de Indias, el Reglamento de 1718 y las Cédulas Reales que se hubiesen expedido con posterioridad sobre este comercio. Una vez presentados estos documentos, se debía volver a celebrar cabildo en el plazo de dos días para tomar nuevo acuerdo. El síndico puso en los autos promovidos certificación de haber registrado los vecinos 1.222 toneladas y habérseles repartido tan sólo 133 y media, que era lo que correspondía a las dos terceras partes del buque, el Real Proyecto de 6 de diciembre de 1718 y la Real Cédula de 18 de noviembre de 1737. Del citado Reglamento se tuvieron en cuenta los artículos 2 y 3 sobre los productos que de estas islas se podían embarcar y el artículo 4, que establecía que sólo en el caso de que La Palma y Canaria no tuviesen frutos suficientes para completar las toneladas que les correspondían debían avisar con antelación a Tenerife para que ésta las completase. De la Real Cédula de 1737 sólo se tuvo en cuenta la cesión de las 50 toneladas que había hecho la isla de La Palma a la de Canaria.

El 12 de febrero de 1757 se volvió a reunir el Ayuntamiento y en esta reunión cuatro regidores opinaron se debía denegar la pretensión intentada por don Fernando G. Calimano, debiéndose cargar el total de las toneladas del buque con los frutos de esta isla, todo ello siguiendo

el dictamen del Licenciado don José Hidalgo. Sin embargo, otros cuatro, juntamente con el Corregidor y siguiendo el parecer del Licenciado don Isidoro Romero, opinaron se llevara a efecto el acuerdo del cabildo celebrado el 14 de enero pasado, en que se consideró que el capitán del navío podía utilizar la tercera parte del buque y cargarla con frutos de cualquiera de las islas. También acordaron que los cuatro regidores que opinaban lo contrario, juntamente con el Síndico, podían hacer uso de su derecho, pero sufragando ellos todos los gastos que se ocasionasen en las dependencias que se siguiesen sin acuerdo previo del Ayuntamiento. En función de este derecho, el 16 de febrero apelan a la Audiencia (entre los que lo hicieron se encontraban don Jerónimo del Río y Loreto, don Juan Naranjo de Quintana y don Manuel Díaz) en solicitud de que se revocase la facultad concedida al Capitán del navío y que se les concediese del caudal de los Propios 50 pesos para afrontar los gastos realizados, al mismo tiempo que se mandase al Ayuntamiento contradecir el embarque de frutos de otras islas, haciendo las diligencias oportunas ante el Subdelegado de Indias.

En este estado de cosas, el Síndico y demás regidores contrarios al embarque de frutos de otras islas tuvieron noticias de que don Fernando G. Calimano esperaba de Tenerife dos barcos con vinos y aguardientes para hacer el plan de su navío. Ante estas noticias, acuden, el 18 de febrero, ante el Juez Subdelegado pidiendo que no se llevase a bordo del «Vencedor» la citada carga o cualquiera otra procedente de otras islas. Sin embargo, ese mismo día se presenta una guía dada por el Juez Superintendente de estas islas en que constaba que en un barco en el que venía de Maestre Sebastián Betancort se remitían diferentes pipas de vidueño y malvasía que el guarda de a bordo debía recibirle. Esto provocó la apelación de la parte contraria y entre tanto se concluía la instancia el Subdelegado del Comercio de Indias en esta Isla mandó el 28 de febrero que se llevasen a bordo las pipas transportadas en el barco de Sebastián de Betancort; pudiendo las partes, si así lo consideraban, ocurrir al Superintendente sin que por el Subdelegado se le admitiese otro pedimento. Todo ello porque había «reciuido carta con fha de veinte y cinco del mismo mes en que el Superintendente le mandava qe luego que la recibiese diese exacto cumplimiento a la mencionada guía sin oír a las personas que a ello se opusiesen, pues devía executar su orden sin dar lugar a quejas y perxuicios, mandando que ocurriesen a aquella Superintendencia y priviniéndole no le hera facultativo el ympedir el curso de sus guías»¹⁷.

El Síndico y otros cosecheros, teniendo en cuenta los capítulos 7,

17. Idem, legajo 1.646, folio 459, A. H. P.

8 y otros del Reglamento de 1718 y lo dispuesto por Leyes de la Recopilación de Indias sobre que los Subdelegados en sus respectivos distritos donde no existía Intendente tenían la misma jurisdicción que se concede a éste en la isla donde reside, apelaron ante el Subdelegado, quien les remitió al Superintendente sin quererles escuchar.

Mientras esto sucedía, en la Real Audiencia se habían visto los autos que se seguían sobre revocación de acuerdos de los cabildos celebrados el 14 de enero y 12 de febrero, a los que se habían unido certificaciones posteriores a 1737 en las que se señalaba que siempre se había «opuesto la citada ysla y sus naturales a que se cargue el navío de permiso con frutos de afuera, y que si alguna vez se ha executado lo contrario ha sido por cesión que de la tercera parte hen echo por no tenerlos para cumplir sus toneladas»¹⁸. Por auto de 1 de marzo de 1757 los ministros de la Real Audiencia confirmaron los citados acuerdos, al mismo tiempo que se mandaba al Corregidor no impidiese cualquier instancia que quisiese hacer el Síndico, al que se le debían entregar 30 pesos con obligación de dar cuenta de ellos.

A la vista del citado auto, que no tuvo en cuenta el expediente que se había suscitado ante el Subdelegado del Comercio de Indias en esta Isla, el Síndico don Bartolomé Martínez de Escobar, el 2 de marzo de dicho año, da su poder, ante Pablo de la Cruz Machado, a don José del Río y Loreto, Presbítero; al Licenciado don Miguel Martínez de Escobar (en 1765 fue nombrado Fiscal Protector de Indios de la Real Audiencia de Charcas, en Perú) y a don Antonio Pedraza, vecinos de Madrid, para que acudiesen ante el Rey y su Real Consejo pidiendo que en función de lo establecido en el Reglamento de 1718 y concordata de 1737 entre las islas de Tenerife, La Palma y Canaria dispudiese que «el navío que está para disfrutar las dosientas toneladas que tocan en el presente año de cinquenta y siete (que es el del cargo de Dn Ferndo Gaspar Calimano), embarque y llebe en él solamente frutos de esta propia ysla y sus vezinos, como a quienes está condesida la RI Gracia y no de la de Thene ni las otras como se pretende; según que así lo tiene pedido ante el Juez Subdelegado a el Superintendente de este comercio que reside en esta dha Ciudad». Debían pedir también «la obserbancia de las reales leyes de yndias sobre las facultades que deve tener dho Subdelegado en los navíos que despachase tocantes a esta antedha ysla»¹⁹. El mismo día 2 de marzo, y ante el citado escribano, varios cosecheros de esta isla vuelven a dar poder a los señores antes señalados para que hiciesen en su nombre la misma

18. Idem, folio 455, A. H. P.

19. Idem, legajo 1.642, folios 139-140, A. H. P.

solicitud anterior de no permitir que en el navío del Calimano o en cualquiera otro se embarcasen más frutos que los cosechados en dicha isla.

En virtud de estos poderes, don Felipe de la Iruela, en nombre del Síndico y demás cosecheros, presentó pedimento al Rey en el que se hacía relación de todos los hechos acaecidos respecto a la pretensión del Capitán Calimano. El señor Iruela señalaba que del Proyecto y Cédula de 1737 se desprende:

1. Que sólo a la Isla de Canaria, sus vecinos y naturales se les permite el embarque de la totalidad de las 200 toneladas y no al Capitán u otra persona.

2. Que dichos vecinos y naturales fueron los que ofrecieron el servicio por el que se concedió el Permiso, siendo ellos quienes se obligaron a satisfacer a la Real Hacienda los derechos fijados (ampliación del impuesto del 1 por 100 y envío de las familias a Santo Domingo). Según esto, se llegaba a la conclusión que si dichos vecinos y naturales fueron responsables a los daños y perjuicios que se causasen por no efectuar el cargamento, sólo ellos debían ser «partícipes de la utilidad y no el capitán que en manera alguna contribuye ni está sujeto a estos riesgos»²⁰.

3. Que según el artículo 4 del Reglamento era la isla la que debía hacer la carga y sólo en caso de falta de frutos se completarían sus toneladas en Tenerife, avisando con antelación. Por tanto, se concede este beneficio a los vecinos y no al dueño del navío y se considera anormal el hecho de que siendo aquéllos «los obligados a costear y facilitar yntegramente dhas toneladas entrase aquél sin yguar dispendio y trabajo a ynteresarse nada menos que en la tercera parte del beneficio», lo que se consideraba aún más grave teniendo en cuenta «la Real Resolución comunicada por dn Julián de Arriaga a dn Bartholomé de Casabuena en veinte y dos de agosto de setecientos cinquenta y cinco y de la infformación echa en el de setecientos cinquenta y tres ante el nominado Correxidor, a solicitud de los diputados nombrados para el negocio del comercio de Indias»²¹. En esta información parece que varios vecinos afirmaron que la isla de Canaria era abundante en todo género de frutos y manufacturas permitidas para este comercio. Y por la Resolución de 1755, S. M., en virtud del Reglamento de 1718 y buscando el alivio de estas islas, permitió se pudiesen embarcar en los

20. Idem, legajo 1.646, folio 456, A. H. P.

21. Idem, legajo 1.626, folio 487, A. H. P.

registros diferentes géneros no permitidos por aquél como lo eran tafetanes, cordones, encajes ordinarios, etc., y se prohibió «a sus capitanes las llamadas generales, esto es, algunas cosas que solían incluir en el plan de las embarcaciones, queriendo se contentasen con las utilidades de los fletes y demás que con el nombre de gastos se les havonan»²².

Teniendo en cuenta estos tres puntos, don Felipe de la Iruela, en nombre de sus partes y ante la dilación que pudiera experimentar una apelación que podría permitir la salida del navío antes de que se resolviese sobre el particular, acude ante S. M. pidiendo se librase Real Provisión en la que se mandase que el Superintendente haga que en el navío habilitado para el registro se cargasen las 200 toneladas de los frutos de los cosecheros y naturales de la isla de Canaria y, de no suceder así, se debía suspender el viaje hasta que se obtuviese determinación después de vistos los autos promovidos, ya que el permiso no se cumplía hasta el último día del año.

La petición del señor Iruela se trató en el Consejo de Indias y en virtud de los documentos presentados y de lo expuesto por el Fiscal se acordó por auto proveído el 27 de abril de 1757 que se librase Real Carta y Provisión dirigida a don Baltasar Llarena, Juez Subdelegado de Indias en esta isla, en la que se le ordenaba que «las toneladas correspondientes a esa Ciudad de Isla en el navío del viaje a Caracas según el Real Permiso del año de mill setecientos diez y ocho, y Cédula del de mill setz treinta y siete se completen y carguen precisamente de los frutos y efectos de ella, sus vecinos y naturales no sólo en el próximo referido viaje sino también en todos los sucesivos que se ofrezcan y executen en adelante y, sólo en el caso de que en esa expresada Ciudad e Isla no haya, ni sus vecinos y naturales tengan frutos y efectos para dicho cargue y complemento de toneladas se podía hazer de los de Theneriffe y otra parte siempre vajo de las reglas y prevenciones contenidas en el enunpciado Real Permiso, Proyecto y Cédula sin admitir sobre élla oposición ni contradicción alguna»²³.

Por esta Real Provisión dada en Aranjuez el 8 de mayo de 1757 se señaló que si el Capitán del navío quería recurrir contra dicha providencia lo había de hacer en el Consejo de Indias en el plazo de dos meses, suspendiéndose entre tanto el viaje y salida del navío. De no recurrir en dicho plazo el Subdelegado debía disponer la salida tal como se le había ordenado.

Don Fernando G. Calimano recurrió contra la Real Provisión pre-

22. Idem, folio 458, A. H. P.

23. Idem, legajo 1.646, folios 460-461, A. H. P.

tendiendo su suspensión y señalando que «la tercera parte del buque del navío cedida inconcusamente en todos los rexstros a venefficio de los dueños, podía ocuparla con frutos de la isla de Thenerife como lo habían practicado los demás propietarios de los vageles en los viages anteriores, a lo menos en el caso de que los vecinos y naturales de Canaria no aprontasen y cargasen de su propia cuenta el todo de las doscientas toneladas»²⁴. En este caso, consideró el Capitán Calimano, no se le debía obligar a comprar los frutos necesarios para completar la carga en esta isla, debiéndose ordenar que los vecinos y naturales de la citada isla que iban a cargar en su navío lo hicieran con suficiente antelación para que estuviese del todo cargado y poderse hacer de esta manera a la vela en el mes de diciembre. También pedía dicho Capitán que, para evitar posibles perjuicios que pudieran causarse, si el Subdelegado ordenaba la descarga de los frutos que se hallaban abordo, se expidiese despacho para que no se introdujera ninguna innovación hasta tanto el Consejo de Indias resolvía y determinaba sobre esta cuestión.

Mientras el pleito suscitado por la pretensión de apropiarse de la tercera parte del buque y cargamento del «Vencedor» se hallaba en grado de suplicación por parte del Capitán Calimano, los cosecheros de vinos y efectos de esta isla, que el 2 de marzo de 1757 habían otorgado su poder a los señores Del Río y Loreto, Martínez de Escobar y Pedraza, suscriben un convenio con don Fernando G. Calimano el 30 de junio de dicho año ante Pablo de la Cruz Machado. A este convenio se llega por tres razones:

1. Porque de esperar al resultado de la suplicación se causaban a todas las partes grandes daños y perjuicios de no efectuarse el viaje en tiempo señalado y sí dejarlo para los últimos meses del año.
2. Porque la carga que estaba a bordo del navío no sólo mermaría en los caldos, sino que también se estaban gastando las maderas con su peso.
3. Porque por las últimas cartas recibidas de Caracas, a donde iba el registro, sabían que podían «venderse vien dichos efectos, lo que arriesgamos con diferir en tiempo y que, habiendo vastante carga en Canaria para despachar el expresado su registro sin esperar a la presente cosecha de que también pudiera avilitarse y que no dañándonos este prompto despacho le sería mui perjudicial a el Capn detenerle hasta la

24. Idem, folio 460, A. H. P.

definitiva, por las plajas qe está pagany havía de pagar a toda su gente y tripulación en estas demoras»²⁵.

Este convenio no suponía la interrupción del litigio, ya que éste se continuaría como si no se hubiese suscrito este convenio o concordia, ya que la transacción sólo afectaba al viaje que en 1757 correspondía hacer a Caracas. Viaje éste que se haría con las condiciones siguientes:

a) Que el Capitán Calimano había de embarcar del común de estos vecinos y naturales y de sus propios frutos 360 pipas en cascos mayores: pipas y medias pipas, de las que 121 ya tenía a bordo y las 239 estaban en tierra y pertenecían a diferentes vecinos que las habían firmado.

b) Que 330 pipas de las 360, incluidas las de a bordo, las había de recibir el Calimano infaliblemente y aquellas que dejaran sin llevar a bordo estando preparadas el último día de agosto correrían de su cuenta, como si las hubiese cargado, pagándolas al precio medio de como fuesen las ventas en Caracas.

c) Que las 30 pipas que faltaban para completar las 360 se obligaba a embarcarlas el Capitán Calimano en el mismo plazo, y se entendería hacerlo así, no entrando otras en su lugar porque de no embarcarlas o de hacerlo por otra persona que no sea del consentimiento de los cosecheros se le responsabilizaría al igual que de las 330.

d) Que los vecinos y naturales podían embarcar todo el barrote que quisieran y que hiciere el navío siempre y cuando estuviese preparado a su debido tiempo.

e) Que don Fernando G. Calimano no debía cargar las 90 pipas que tenía a bordo con caldos de Tenerife y que éstas debían correr libremente su viaje, no pudiendo entrar ni media pipa más, porque si así lo hiciera se desembarcarían todas. Se añade también que ningún vecino podía traerlas de fuera de la isla en virtud del reparto, quedando encargado el Capitán de examinar las pipas de los vecinos y éstos las de aquél. Este celo obedecía a la abundancia de caldos de la tierra que no se podían embarcar por exceder los términos de la permisión, que sólo se limitaba a 200 toneladas. Si pasado el tiempo señalado para embarcar las pipas los vecinos no lo hubiesen hecho con las que habían anotado (esquema I) perderían la acción en el presente em-

25. Idem, legajo 1.642, folio 284, A. H. P.

ESQUEMA I

Relación de pipas firmadas por los cosecheros en 1757.

D.ª Rosa de Mesa	12
D. D. Jerónimo del Río	30
D. Fernando del Castillo	30
D. Juan Naranjo	16
D. I.idro Monzón y su tío	25
El Convento Santo Domingo	4
D. Juan Zubiaga	4
D. Juan de Matos	8
D.ª Sebastiana Guerra	30
D. Juan Rodríguez de las Llagas	1
D. Francisco Betancurt y H. S. Martín	6
Bartolomé Cígala	1
D. Manuel Díaz	4
D. Pedro Huesterlín	6
D. Nicolás Calimano	15
D. García Manrique	2
D. Antonio Monteverde	8
El colegio de la Compañía	6
D.ª Bernarda de Matos	30
D. Diego Cígala	5
D. Bartolomé Cígala	7
D. Diego Hernández de la Cámara	1
D.ª Luisa Espino	7 y media
D. Esteban Suárez	20
D. Manuel Dantes	2
D. Gabriel Dantes	2
D. Julián Zapata	6
D. Joaquín Verdugo	36
D. Pedro Carros	22
D. Bartolomé Martínez	4
D. Joaquín García	1
D. Pedro López	1
D.ª Tomasa Gumiel	14
D. Jerónimo Macías	2
D. Diego de Castro	media
D. J. Falcón	1

barque, pudiendo embarcarlas otros vecinos, en especial aquellos a los que no se le había repartido, prorrogándose el plazo doce días más. Vencido este nuevo plazo, si algún vecino moroso no hubiera cargado o no hubiera dejado cargar a otro, quedaría libre el buque para el Capitán.

f) Que así como fuese la carga de dicho navío, «así a de ser el retorno del cacao, dándole a cada thonelada qe embarque el reziuo

(con) las fanegas correspondientes pues, por el mero echo de embarcar aquí sus pipas adquieren el dro a ocupar el buque con este retorno y, aunque es práctica, estilo y costumbre ejecutarlo así, se pone por condición por las circunstancias particulares qe ocurren en el presente viage qe motivan esta concordia y que a querido algún capn regular dho buque de retorno por el caudal que nros vezinos y cargadores an echo de sus efectos que, tal ves siendo las ventas malas y pudiendo con otro advitrio adquirir con que comprar y ocupar su gueco, no se lo an querido permitir y hasen propio que después venefician a otros o hellos mismos»²⁶.

En este convenio el Capitán y los cosecheros declaran que el repartimiento lo había hecho como siempre el Juez Subdelegado según las toneladas que le piden en los pedimentos presentados por los vecinos. Señalan que «las pipas de nra contrata no son de los mismos a quienes sea dado el buque en aquel expresado repartimiento sino de los que en la realidad tienen frutos que embarcar porque, pidiendo diferentes naturales para otras qe lo son o no lo son, más de lo que tienen por quedar en mucho, sin embargo, de la rebaja que esperan en el concurso de tantos (qe hasen una cresidísima, fantástica summa); y solo porque pueden tener al tiempo de la carga algo qe mandar subse de lo que se experimenta de que se quedan sin poder dar salida a sus efectos los que verdaderamente se hallan cargados con ellos em bodega y siendo la ora aviada, aunque quieran no pueden embarcar por no haverse prevenido del superfluo costo de madera y arcasón qe no necesitan sino para mandar a Yndias, sobre lo que havemos de pedir a dho Sr Jues Subdelegado provida que remedie tanto daño»²⁷.

La abundancia de frutos, el interés de los cosecheros y la dilación que estaba experimentando el registro a Caracas, sin duda, fueron razones más que suficientes para formalización de este convenio. Sin embargo, y como ya señalamos, su elaboración no iba a impedir la continuación del litigio pendiente. La súplica del Capitán Calimano fue desestimada por el Consejo de Indias (Jueces: Jerónimo Sola, José Moreno, José Espelata y José de Rojas), confirmando en su totalidad el auto proveído el 27 de abril por otro dado en Madrid el 27 de agosto. Este auto motivó la expedición de una Real Sobrecarta o Provisión dada en Buen Retiro el 10 de septiembre de 1757 y dirigida a don Bartolomé de Casabuena, Juez Superintendente del Comercio de Indias en estas islas. Dicha Real Provisión, la que se había expedido el 8 de mayo del mismo año y que se dirigió a don Baltasar Llarena, Subdele-

26. Idem, folio 287, A. H. P.

27. Idem, folio 288, A. H. P.

gado en esta isla de dicho comercio. Estas provisiones dejan bien claro que al Capitán Calimano ni a otro cualquiera que lo fuere de navío de permiso correspondía la tercera parte ni otra alguna de la de su buque para el cargo, complemento y ocupación de las 200 toneladas pertenecientes a esta isla de Canaria y sus vecinos en el registro de Caracas.

Esta Real Provisión de septiembre fue presentada al Corregidor y Capitán de Guerra de esta isla don Nicolás de Santa y Ariza el 11 de agosto de 1761 por don Bartolomé Martínez de Escobar, para su protocolización en el registro de escrituras públicas, quedando registrada en el oficio de Pablo de la Cruz Machado.

En definitiva, el registro a Caracas correspondiente a esta isla en 1757 salió con posterioridad al 24 de diciembre de dicho año. Como capitán del «Vencedor» fue don Fernando G. Calimano y como maestre lo hizo don Francisco Hernández Cabrera, tras ser nombrado como tal por dicho capitán el 7 de noviembre. Por ir desempeñando el empleo de maestre los cosecheros de esta isla le piden que revalidara la escritura de concordia o convenio celebrada el 30 de junio, a lo que accedió don Francisco Hernández el 2 de diciembre. Por esta escritura se obligó a recibir a cada uno de los cargadores todo el cacao correspondiente a las toneladas que llevaban embarcadas a razón de 12 fanegas y media de 113 libras cada una que les debía recibir por tonelada al retorno, para entregarlas en estas islas a 110 libras libres de merma.

III) DATOS RELATIVOS A LA INFORMACIÓN PRACTICADA EN 1753 SOBRE EL INTENTO DE UNIFICACIÓN DEL COMERCIO DE INDIAS

Si bien todo se redujo a un mero proyecto, resulta interesante hacer mención a la gestión realizada en esta isla de Canaria en lo referente a la asistencia de sus representantes o diputados a la isla de Tenerife para participar en las juntas que allí se iban a celebrar en presencia del Visitador don Pedro Alvarez, del Consejo de S. M. en la Real Hacienda. Estas juntas se celebran porque por reales órdenes expedidas en Aranjuez el 28 de mayo de 1753, dirigidas por el Marqués de la Ensenada al Comandante General de estas islas don Juan de Urbina y a don Pedro Alvarez, que a la sazón se encontraba en estas islas con diferentes asuntos del Real Servicio, se les mandó «unir el comercio de ellas para que en el que hisieren en adelante logren sólo los naturales las utilidades que Su Magd les procura piadosamente por medio de los registros a la América que les tiene consedidos y es-

tubo ya para suspenderles si los unos y los otros no entravan en el ymportante camino de su verdadera conveniencia»²⁸.

A la vista de la citada real disposición el Comandante don Juan de Urbina dispuso se celebrase el 2 de julio de dicho año y en su casa una junta a la que asistieron los cosecheros y negociantes de Santa Cruz, La Laguna y Tacoronte, quienes una vez informados de las reales órdenes y divididos en tres clases nombraron por diputados por la clase de cosecheros a los coroneles don José de Mesa y a don Bartolomé Peraza; por la segunda clase de dueños en todo o en parte de navíos nombraron a don Amaro de Mesa y a don Matías Carta y por la clase de comerciantes sueltos a don Guillermo Vandenneede Dujardín y al Capitán don Nicolás Morera. Estos diputados nombrados tenían poder para asistir y defender de la manera más conveniente este comercio de Indias en las juntas que se iban a celebrar los jueves de cada semana en presencia de don Juan de Urbina y de don Pedro Alvarez, empezando desde el día 12 de julio. Don Juan de Urbina comunica el 3 de julio lo resuelto en Tenerife al Corregidor de esta isla don Juan Domingo de la Cavada y Molledo para que informase a las tres clases existentes en dicha isla por si estaban de acuerdo con los diputados nombrados o querían nombrar alguno nuevo. El 12 de julio el Corregidor recibe la anterior comunicación y por auto proveído el mismo día señala que por llevar poco tiempo en esta isla y no conocer a las tres clases mandaba al escribano de Ayuntamiento y Guerra en esta ciudad, como práctico en el conocimiento de dichas clases, para que hiciese la lista y se citaran a las personas comprendidas en ella para que el domingo 15 de julio y a las cuatro de la tarde acudiesen a su posada para informarse de la citada real orden y proceder en consecuencia. Pablo de la Cruz Machado, como tal escribano, confeccionó la lista e hizo entrega de la misma por mandato del Corregidor a Joaquín López de Alvarado, cabo del Presidio (esquema II).

De los convocados sólo faltaron ocho y según manifestó el mencionado cabo unos no asistieron por estar enfermos y otros por estar ausentes de la ciudad. Los asistentes eligieron por comisarios de esta ciudad e isla a don Diego Shanahan, don Manuel del Río y Loreto, don Juan González Travieso y a don Agustín de Icasa y Padilla, quienes debían acudir a las juntas que se estaban celebrando en Santa Cruz «a pedir y representar lo conveniente al mejor uso del comercio de Indias y utilidad de estos naturales». También debían instruir al Licenciado don José Hidalgo y Cigala, abogado de los Reales Consejos y natural y vecino de esta isla, a quien también nombraron por diputado para

28. Idem, legajo 1.638, folio 363, A. H. P.

ESQUEMA II

Cosecheros, dueños de navíos y comerciantes que acudieron a la reunión del 15 de julio de 1753 para tratar la unificación del comercio de Indias.

COSECHEROS

D. Fernando del Castillo.	D. Francisco de Matos.
D. Pedro Manrique.	D. Antonio Monteverde.
D. Miguel Arbonier.	D. Diego Shanahan.
D. Agustín de Icasa.	D. José la Sala.
D. Francisco Casares.	D. Francisco J. Carvajal.
D. José Bravo.	D. Domingo Ramos Bravo.
D. Manuel Dantes.	D. José Cabrera.
D. Francisco Ruiz de Medina.	D. Juan del Castillo.
D. Juan de la Barrera.	D. Luis Romero.
D. Cristóbal Castrillo.	D. Agustín Manrique.
D. Joaquín Verdugo.	D. Isidro Monzón.
D. Pedro de Isla.	D. Manuel del Río.
D. Juan Naranjo Quintana.	D. Manuel Díaz.
D. Juan de Zubiaga.	D. Isidoro Romero.
D. Pedro Huesterlín.	D. Agustín Verdugo.
D. Francisco Zumbado.	

DUEÑOS DE NAVÍOS

D. Fernando del Castillo Ruiz de Vergara.
D. José Carros.

COMERCIANTES

D. Juan Travieso.
D. Narciso de Laguna.
D. Francisco de Montesdeoca.
D. Bernardo Dáleas.

que pasase a Santa Cruz con el mismo fin. El 26 de julio y 14 de agosto los diputados elegidos por dicha isla dan poder a don José Hidalgo para que fuese él quien acudiese a las juntas. Sin embargo, y aunque Viera y Clavijo señala que se celebró en La Laguna el mayor Cabildo General abierto que se recordaba, el proyecto de reducir a compañía el comercio con las Indias no prosperó.

Unos años más tarde, y después de finalizado el pleito sobre la facultad que tenían los capitanes de navío de registro de disponer de la tercera parte de su buque, vuelven a celebrarse nuevas juntas en Tenerife. La razón que las motivó fue la Real Orden de 6 de marzo de 1758, comunicada al Comandante General de estas islas por el Conde de Valdeparaíso, por la que se prohibía la introducción en estas islas de vinos y aguardientes extranjeros, permitiéndolo sólo cuando por necesidad fuese preciso hacerlo. En estos casos únicamente se ad-

mitirían los precedentes de España, Mallorca e Ibiza. La declaración de estos casos de necesidad debía determinarlos el Comandante General en unión de tres diputados nombrados por cada una de las tres islas realengas. Reunidos los cosecheros de la isla de Canaria, nombraron por diputados a don Francisco José de Ascanio, canónigo de la Catedral y hacedor de las rentas decimales y residente en Tenerife. Bajo esta determinación varios cosecheros de esta isla dan poder al expresado canónigo el 20 de diciembre de 1758 para que pudiera asistir a las juntas que se celebraban en Tenerife. La abundancia de vinos y aguardientes en estas islas suscitó una actitud contraria a la señalización de los casos de necesidad y al año siguiente se prohibió el embarque de vinos extranjeros en navíos de registro de estas islas.

IV) LOS NAVÍOS DE REGISTRO

A) *El «Canario»*

Con las dificultades que entraña la conexión de distintos datos aislados hemos querido aproximarnos al conocimiento de los distintos navíos que desde esta isla hacían los registros, así como de los distintos problemas que surgen a raíz de los viajes que realizan, destrozos que sufren, etc. Los navíos de registro a Caracas ocupan un plano preferente, sin que ello signifique que no hicieran viajes a otros puertos, sobre todo a La Habana (esquema III).

En la isla de Canaria nos encontramos realizando los registros hacia 1730 el navío nombrado «Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua». Es posible que el nombre de las Angustias le venga de la imagen del mismo nombre que se veneraba en la ermita de San Telmo y cuya fiesta se establece el 16 de mayo de 1716, en el primer domingo después de la Cruz. En 1731 estaba surto en el puerto de La Luz para hacer viaje de registro a la Guaira en 1732 al mando de su capitán, maestro y administrador don Manuel Gabriel de Salazar y Dantes. Este navío había sido fabricado en esta isla por el Capitán don Juan Manuel de Matos y Coronado, el Sargento Mayor don Pedro Manrique y Alvarado, el Capitán don Juan González Travieso y otros vecinos de esta isla entre los que sin duda se encontraban don Feliciano Martínez de Escobar y don Felipe Fogustí, pues éstos el 22 de enero de 1732 venden la parte que tenían en dicho navío a don Miguel Arbonier y Arístegui en 206 pesos escudos la parte del Escobar y en 1.923 reales y 6 cuartos la del Fogustí ante el escribano Lucas de Betancurt Cabrera. Don Miguel de Arbonier posiblemente vendió la parte adqui-

ESQUEMA III

SALIDA DE REGISTROS DEL PUERTO DE LA LUZ OTRAS SALIDAS DE TENERIFE Y LA PALMA

<i>Años</i>	<i>Barcos</i>	<i>Capitanes</i>	<i>De tino</i>
1732	Ntra. Sra. de las Angustias y San Antonio de Padua, alias el «Canario».	Manuel de Salazar.	Caracas.
1738	El «Canario».	Juan González.	Caracas.
1740	Ntra. Sra. de Aguas Santas y San Francisco de Asís.	José M. de Huerta.	Maracaibo.
1742	El «Canario».	Juan González.	Caracas.
1742	San Antonio y Las Animas, alias «La Fortuna».	Martín Forco.	Puerto Rico.
1744	Ntra. Sra. del Rosario.	Fernando Calimano.	La Habana.
1746	Ntra. Sra. de la Soledad, San Antonio y Las Animas.	Fernando Calimano.	La Habana.
1747	El «Canario».	Juan González.	Caracas.
1748	Ntra. Sra. del Carmen.	Cristóbal Fernández.	La Habana.
1748	El «Vencedor».	Calderín.	La Habana.
1750	Santa Bárbara.	Martín Forco.	Campeche.
1751	Santa Bárbara.	Martín Forco.	Campeche.
1752	Santa Bárbara.	Martín Forco.	Campeche.
1752	El Bien «Común».	Francisco Castellano.	Caracas.
1752	«El Dichoso de Canarias».	Francisco Sall.	La Habana.
1753	San Antonio.	Juan de Matos.	La Habana.
1754	«El Dichoso de Canarias».	Martín Forco.	La Habana.
1757	El «Vencedor».	Fernando Calimano.	Caracas.
1759	«El Dichoso de Canarias».	Francisco Sall.	La Habana.
1761	San Matías, alias el «Triunfante».	Ignacio Fernández.	Campeche.
1762	Ntra. Sra. del Pino, alias la «Hermosa».	Antonio Romero.	Caracas.
1765	El «Vencedor».	Fernando Calimano.	La Habana.
1766	El «Triunfante».	Juan Bautista.	Campeche.
1738	La Gallarda.	Vicente de Soto Mayor.	Caracas.
1746	San Fernando, alias el «Brillante».	José Massieu.	Martinica.
1748		Alonso de Lima.	Caracas.
1751		Fernando Calimano.	Caracas.
1752	El «Vencedor».	Antonio Rodríguez.	La Habana.
1752	Estrella María.	Francisco Sall.	Campeche.
1757	«El ichoso de Canarias».	Domingo J. Osorio.	La Habana.
1759	Corazón de Jesús y Santa Ana.	Domingo Perdomo.	La Habana.
1759	Ntra. Sra. de Candelaria, Santo Domingo y Las Animas, La Aurora».	Juan Castro.	La Habana.
1760	«El Dicho».	Francisco Fierro.	Campeche.
1760	«La Paloma Isleña».	Francisco Hernández.	Caracas.
1762	«El Santiago».	José Luján.	Campeche.
1766	«El María».	Fernando Calimano.	Campeche.

rida en dicho barco, pues en 1738, con motivo de la ruina del expresado navío, no se le cita, aunque sí figuran otros propietarios, como doña Josefa Correa Betancurt, viuda del Capitán Agustín de la Barreda; don Manuel Díaz, contador real del estanco, y don Bernardo de Burgos, maestro caporal de artillería.

Este navío, después de realizar varios viajes a La Habana y a La Guaira, que según estimación de sus dueños resultaron de poca utilidad, sin obtener nunca el mínimo provecho, fue echado al través en el transcurso del último viaje que realizó a La Habana, posiblemente en 1734. Había costado su fábrica 81.422 reales y medio y de los pertrechos y demás aprovechamientos, bajados los costos del último viaje, sólo quedó como valor líquido a juicio de los propietarios unos 6.302 pesos de la moneda corriente en estas islas. En previsión de esta pérdida, los interesados en dicho navío, y en especial el Capitán Matos y don Pedro Manrique, ordenaron al Capitán don Juan González, a cuyo cargo fue el navío a La Habana, la fabricación de un nuevo navío en el citado puerto con lo que quedase líquido del antiguo, con tal que se interesase en ello el Capitán don Juan de Acosta. Sin embargo, esta orden cesó por no haber aceptado el Capitán Acosta, pero don Juan González, con el dinero del navío antiguo y con otros caudales propios de los señores Matos y Manrique y de otros que había llevado a riesgo, «plantificó y fabricó un navío con el que vino a estas islas».

El lunes 2 de julio de 1736, y ante el escribano José Cabrera Betancurt, el Cabildo de esta isla da poder al Capitán Juan González para que acudiese ante el Juez Superintendente del Comercio de Indias y se opusiese al registro y permisión de su navío para Caracas, que correspondía a esta isla en 1737. Todo ello debido a que el citado Capitán había fabricado en La Habana otro navío mayor y debía oponerse al registro atendiendo «al mayor alivio de los auitadores de esta ysla por medio de disfrutar la permición que la Rl benignidad de Su Magd a sido servido concederla y con la ygualdad que previene el último Rl Orden aya de practicarse en las tres yslas con la alternativa de los puertos donde aya más utilidad; y teniendo presste que en estos años antsesedentes an logrado su beneficio las yslas de Thene y la de la Palma y que corresponde a esta el rregistro para el Puerto de Caracas del año que biene de mill setezs treinta y siete»²⁹, es por lo que debía oponerse al registro.

Como ya hemos señalado con anterioridad por el convenio celebrado entre las tres islas realengas y consiguiente Real Cédula de 1737 se estableció que el registro a Caracas de 1737 correspondía a la isla

29. José Cabrera Betancurt, legajo 1.540, folio 115, A. H. P.

de Canaria, pero no se realiza hasta el año 1738 en el navío fabricado en La Habana por el capitán González. Antes de la salida y concretamente el 16 de mayo de 1738 el capitán Juan de Matos, don Pedro Manrique y el capitán Juan González juntamente con otros tres interesados en el barco quieren regular su funcionamiento toda vez que los interesados en el navío antiguo habían solicitado la entrega de sus porciones, pues no querían someterlos a riesgo una vez más. El pago no se realizó conforme a lo que quedó útil del navío antiguo, ya que durante mucho tiempo las porciones aplicadas estuvieron sin producir. El funcionamiento del nuevo navío queda regulado de la siguiente manera:

1. Aunque el barco era de mucha estimación y valor hasta llegar a los 30.000 pesos «por ser de docientas toneladas su arqueo», lo reducen a 10.056 pesos en que eran interesados el capitán Mateos con 2.200 pesos, don Pedro Manrique con 1.000, doña Josefa Correa con otros 1.000, don Manuel Díaz con 216, don Bernardo de Burgos con 612 y el capitán Juan González con 5.028 pesos. Según esta distribución, la mitad del navío sería de los interesados y la otra del citado capitán.

2. Nombran por capitán, maestre y segundo piloto a don Juan González, señalándole por su trabajo 1.000 pesos, y mientras durase el viaje a Caracas no le quitarían los tres empleos.

3. Sólo don Juan de Matos y don Pedro Manrique tendrían voz y voto en todo lo tocante al navío y su dirección, y éstos en unión de don José de la Sala y don Claudio Girau, vecinos de la ciudad, serían los que tomarían las cuentas al capitán. Si los demás se querían meter en este asunto se les excluiría de la compañía, dándoles el interés con que a la sazón se hallaren «respecto a que por equidad se les ha dejado en dha compañía, pues ningún caudal suyo a servido ni los subodhos lo an expuesto pa la conservación de dho nauío»³⁰.

4. Según regresare el navío y de lo que quedare líquido propio de los señores Matos, Manrique y González se separarían 8.000 pesos de moneda corriente para depositarlos en persona adecuada, ya que esta cantidad se destinaba «para los gastos y despacho de dicho navío respecto a que por este medio facilitándose el breve despacho del mismo será más considerable la utilidad».

5. A proporción de los intereses de cada uno había de ser la obligación a «aprontar el plan de dho nauío pa qualquier puerto qe siguie-

30. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.626, folio 178, A. H. P.

re viage y si faltaran cargadores al mismo respecto an de dar carga correspondiente»³¹.

Hasta este año de 1738 tenían ajustadas las cuentas del navío antiguo y del nuevo hallándose empeñado el mismo en 25.490 pesos y por esta cantidad sería responsable el navío y los Matos, Manrique y González, según contaba del libro de cuentas del capitán.

En torno a este nuevo navío nombrado también «Ntra. Sra. de las Angustias y San Antonio de Padua», alias el «Canario», va a suscitarse una larga cuestión o disputa entre los interesados en la mitad de dicho navío y el capitán González. El 27 de agosto de 1742 algunos de los interesados nombran a don Miguel Arbonier como capitán de dicho navío, por tratarse de una persona de confianza, ya que el capitán González, cuando viajó a Caracas en 1738, no había cumplido con lo acordado el 16 de mayo de dicho año. El problema no termina con la designación de nuevo capitán, sino que el 29 de agosto del mismo año presentan escrito ante el Juez Subdelegado del Comercio de Indias en esta isla pretendiendo que el mencionado capitán cobrase la parte que le habían presentado de lo que legítimamente se consideró tenía en el navío, así como que diese las cuentas del tiempo que había administrado dicho barco. El 1 de septiembre los propios interesados vuelven a dar poder al abogado de los Reales Consejos, don Pedro Alvarez, que estaba próximo a viajar a Tenerife para que defendiese las pretensiones que tenían intentadas contra don Juan González. El Juez Superintendente, sin embargo, reservó toda decisión para después del viaje que el capitán González estaba preparando a Caracas y por auto de 23 de noviembre de 1742 mandó que se guardase el contrato celebrado el 16 de mayo de 1738 y por esta razón el nombramiento de don Miguel Arbonier no tuvo validez. A pesar de esta decisión los interesados en el navío nombraron por capitán a don Juan Mateo Hidalgo que hacía viaje como administrador en virtud del citado auto para que actuase de sustituto «en el qe Dios no permita fallesca el dho Dn Juan Gonzs Traviezo en el progreso y regreso del viage, o pr otro qualesquiera accidente se vea ympedido de retornar y volver»³². Para mayor seguridad y por si faltase cualquiera de ellos nombraron a Juan Ignacio de Sequena y por su falta a Miguel Hernández Andrade, quienes debían administrar el navío en caso de producirse cualquier accidente.

Al año siguiente el pleito llega a la Corte pues el 17 de julio de 1743 doña María Teresa de Coronado, don Bernardo de Matos, don Pedro Manrique (éste había vendido la acción y derecho que tenía en el navío al capitán González en 2.000 reales corrientes el 15 de

31. Idem, folio 178, A. H. P.

32. Idem, legajo 1.629, folio 277, A. H. P.

febrero de 1742 ante Pablo de la Cruz Machado), y don Manuel Díaz como dueños e interesados en el «Canario» que había pasado con registro a la Guaira en el mes de enero de dicho año, dan su poder a don José del Castillo Ruiz de Vergara, canónigo dignidad de la Catedral e Inquisidor Ordinario, a don Nicolás Ambrosio de Saz, presbítero, y a don Nicolás Leal del Castillo, presbítero, abogado de los Reales Consejos y residentes en Madrid, para que compareciendo ante S. M. y Supremo Consejo de Indias defendieran el pleito intentado con don Juan González para que éste no navegase más con los tres empleos que se le habían conferido (sobre lo que se seguía también pleito ante el Juez Superintendente) y sobre que les diese cuentas de «los fletamientos, aprovechamientos y utilidades en los antesedentes viajes que hizo así a la ysla de la Havana como a la dha provincia de Caracas, y también las del ymporte del cacao que trajo el último viaje de Caracas y fue remitido al Puerto de Cádiz desde Sta. Cruz de Thenerife de nra cuenta y riesgo pr dirección de Dn Nicolás María de Biñori, vezno de dho Puerto de Sta. Cruz»³³. Por los mismos motivos doña Teresa de Coronado da poder a Carlos Pérez López, Salvador Romero y José Ponce Déniz, para que le defendiesen en la Real Audiencia. El 22 de mayo siguiente, cuando ya el barco había regresado a Sta. Cruz procedente de Caracas, los interesados en él, que ya sólo lo eran los herederos de don Juan Manuel de Matos y de doña Josefa Betancurt, dan poder a don Pedro Girau y Alvarez, abogado de los Reales Consejos y vecinos de esta Ciudad, para que en Tenerife tranzase amigablemente con don Juan González, a pesar de no haber dado éste las cuentas desde el último viaje a La Habana con el barco antiguo y los realizados a dicho puerto y al de la Guaira en los años siguientes con el nuevo.

Mientras se negociaba la transacción, el capitán González había cedido, sin permiso de los interesados, el navío a Ignacio Nicolás Fierro para con él disfrutar el real permiso. Aquellos dan poder a don Francisco de Matos (tercer poseedor del Mayorazgo) el 2 de agosto de 1745 para contradecir la cesión y que el mencionado capitán les vendiese su derecho a justa estimación. La transacción no fue posible y don Francisco de Matos sustituye sus poderes el 28 de marzo de 1746 en don Lorenzo de la Cámara y don Francisco López, procuradores de los Reales Consejos, para que prosiguiesen los autos en el Consejo de Indias, no sólo por lo que debía don Juan González, sino también por la propiedad del barco.

El litigio se había alargado y ello llevará a la transacción definitiva entre los Matos y el capitán don Juan González el 31 de julio de 1753.

33. Idem, legajo 1.630, folio 142, A. H. P.

Un año antes, el 18 de mayo de 1752, el coronel don Francisco José de Matos, debido a que su madre doña Teresa de Coronado había sido usufructuaria del Mayorazgo sin llevar una administración correcta, cede en su hermano don Juan José de Matos y Coronado todo derecho y acción que le tocaba en la dependencia del «Canario» y caudal que debía don Juan González, tanto por lo que pertenecía a su madre como por su legítima y la de su hermana monja. También le cede lo que le correspondiera de la deuda que debía el expolio del obispo de Michoacán, don Francisco de Pablo Matos, su tío. A cambio, don Juan José Matos se obligaría a pagar a los herederos del coronel don Francisco Astigarraga, administrador que fue de la Real Renta del Tabaco de estas islas, cierta cantidad de dinero que éste cedió a los Matos para financiar el pleito en cuestión. La transacción definitiva se produce el 31 de julio de 1753 y en ella influyó no sólo el hecho de que los demás interesados hubiesen cedido sus partes y derechos en el capitán González, sino también el hecho de que los autores se habían puesto en su principio, lo que, sin duda, iba a causar grandes gastos a don Juan José de Matos de seguir instancia en estas islas y después en el Supremo Consejo de Indias. La transacción se hizo en 2.000 pesos escudos de a 8 reales de plata que era la quinta parte que la Casa de Matos tenía en dicho navío y que aunque estaba conceptuada en 2.200 pesos, 200 pertenecían a otra persona que «por su calidad no podía sonar en el comercio». La expresada cantidad fue abonada por don Juan González de la siguiente manera: 623 pesos recibidos de contado en tostones y pesos fuertes; 200 a pagar en cuatro meses (se pagó el 9 de septiembre de 1754 ante Pablo de la Cruz Machado); 805 pesos en una letra contra don Amaro González Mesa, vecino de Santa Cruz, y 372 pesos en otra letra contra don Francisco de Arco, vecino y del comercio de Cádiz.

Después de este litigio no se vuelve a registrar viaje alguno del «Canario» a los puertos americanos; sin embargo, la participación de los Matos en los registros de Indias no termina. Don Juan José de Matos compra en 1751 a Bartolomé Thorthose, vecino de Menorca, un navío nombrado el «Arcángel San Miguel», alias la «Fortuna», de porte de hasta 150 toneladas en la cantidad de 12.000 pesos escudos. Este navío fue fabricado en el puerto de Pin, en Mallorca, aprovechando algunos pertrechos y maderas de otro navío nombrado también la «Fortuna». Estando en el indicado puerto lo contrató don José de Matos, debiendo traerlo el Thorthose a la isla con bandera inglesa, que era la misma con la que navegaba el anterior «precaviendo los riesgos que pudiera haver siviniese con vandera española por la frecuencia

con que crusan aquellos mares los moros corsarios»³⁴. El 15 de abril de 1752 don José de Matos vuelve a comprar a Bartolomé Thorthose un pingüe español nombrado «San Antonio», de porte 40 toneladas y fabricado en el puerto de Barcelona en 1750. Don Bartolomé había navegado con dicho pingüe en virtud de patente de S. M. despachada en Buen Retiro el 30 de agosto de 1751 y refrendada por el marqués de la Ensenada. En el momento de la venta el citado pingüe estaba surto y anclado en el «Arrecife» del puerto principal de esta isla y desde septiembre de 1752 don José de Matos se había opuesto con él para hacer viaje con registro desde esta isla a La Habana en 1753. La salida se lleva a cabo en dicho año y por el número de obligaciones registradas embarcaron en él más de 11 personas.

B) *El «Bien Común» y el registro a Caracas de 1752*

Mientras se produce la transacción entre los Matos y don Juan González había correspondido a esta isla nuevamente el registro a Caracas, el de 1752. No estuvo ausente en este registro la picaresca que corrió a cargo de uno de los personajes más influyentes de la época, el coronel del Regimiento de Telde, don Fernando del Castillo Ruiz de Vergara, caballero de la Orden de Calatrava y Alférez Mayor Perpetuo de la isla. Por escritura otorgada en Santa Cruz de Tenerife el 4 de julio de 1751 ante el escribano Bernardo Uque Freire, entre el capitán don Roberto de la Hanty, vecino de Santa Cruz y don Fernando, aquél declaró pertenecer al coronel el navío «Ntra. Sra. de los Remedios del Buen Aire y San Juan Bautista, alias el «Bien Común». El citado coronel, el 4 de noviembre del mismo año y ante el escribano Pablo de la Cruz Machado, otorga poder al señor Hanty para que «como dueño que soi en parte del navío nombrado el Rey de Serdeña que al presente se halla surto y anclado en el referido Puerto de Santa Cruz, pueda oponerse con el al regtro que toca a esta ysla el año próximo venidero de mill setts cinqta y dos pa la provincia de Caracas a fin de navegar y desfrutarlo con dho navío»³⁵.

El expresado registro fue realizado por el «Bien Común», pero el 7 de diciembre de 1754 don Fernando del Castillo manifestó que si el 4 de julio de 1751 don R. Hanty había declarado pertenecer el citado navío al coronel, éste no tenía sino la octava parte, siendo las otras siete de don Roberto, quien por entonces tenía la pretensión de oponerse al registro a Caracas de 1752 y para conseguir la oposición con

34. Idem, legajo 1.637, folio 223, A. H. P.

35. Idem, legajo 1.637, folio 468, A. H. P.



mayor facilidad se otorgó la anterior escritura ante Bernardo Uque. Todo esto lo declararon en papel privado con fecha en la ciudad de Las Palmas el 22 de julio de 1752 y como quiera que el coronel no tenía sino la octava parte en el navío, el 7 de diciembre de 1754, ante P. Cruz Machado, se anula la escritura del 4 de julio ya que la otorgaron para presentar el navío al Cabildo de esta isla a nombre de don Fernando del Castillo como vecino de ella.

C) *El «Vencedor»*

En el tráfico mercantil a Caracas y después del intervalo del «Bien Común», el «Canario» se ve sustituido por un nuevo barco: el «Vencedor». Sus orígenes hay que buscarlos en la adquisición hecha a José Rivas, vecino de Cádiz, el 20 de febrero de 1744 ante P. Cruz Machado, por el capitán Francisco Martínez de Escobar, don Antonio de Monteverde y el teniente capitán don Fernando Gaspar Galimano. El mismo día y ante dicho escribano compareció Martín Forco natural de Cádiz y vecino de esta ciudad para asegurar la venta del citado navío ya que también eran dueños José Vélez Moro, Manuel Nafría Tarazona y José Manuel Alfeyran vecinos de Cádiz. Sin embargo, José Rivas era capitán de patente de corso de dicho bergantín nombrado las «Angustias y San Antonio de Padua», el cual el 1 de diciembre de 1743 por estar incapaz para seguir el corso lo hizo entrar y varar en el puerto de la «Recife» con ánimos de echarlo al través, en cuyo estado lo contrataron los señores mencionados en 1.150 pesos de a 8 reales de plata para aprovechar sus maderas y demás pertrechos con los que fabricaron una corbeta para navegar a las Indias. En 1744 ya realiza un viaje con registro de esta isla al puerto de La Habana con tan mala fortuna que no pudo hacer el regreso, toda vez que el expresado navío se destrozó en un encuentro que tuvo con un navío de guerra francés «yendo en compañía del puerto del Guarico al de La Habana». El retorno se hizo en un paquibot nombrado «Ntra. Sra. de la Soledad y San Francisco Javier y las Animas» que compraron en La Habana, y sus dueños, después de regresar a Tenerife, liquidaron sus cuentas después de haberlas revisado don Nicolás María Bignori. El 20 de agosto de 1746 don Francisco Matines vendió su parte a don Fernando G. Calimano en 900 pesos de a 8 reales y en los que estaban incluidos 200 pesos por su cargo de capitán. Y mientras el mencionado paquibot hacía nuevo viaje a La Habana en 1746, se había suscitado un pleito en el tribunal del Juzgado de Indias entre don Antonio Monteverde y el capitán Calimano sobre las cuentas del bergantín las An-

gustias por su viaje a La Habana en 1744 y en especial sobre cinco pipas de aguardiente y dos de vinagre que aquél había enviado.

Don Fernando G. Galimano se quedó como dueño, capitán y maestro de la fragata «Ntra. Sra. del Rosario y San Juan Bautista» que en los años de 1749 y 1752 hizo viajes de registro desde Tenerife a La Habana. En 1757 se opuso al registro correspondiente a la isla de Canaria para la provincia de Caracas y ya hemos hecho mención al pleito suscitado por la pretensión del Calimano a querer disponer de la tercera parte del plan del buque y cargarla con vinos y aguardientes procedentes de Tenerife. Este pleito motivó que los cosecheros de la isla de Canaria diesen poder, el 7 de noviembre de 1760, a don Isidro Monzón Dávila, clérigo Presbítero, y a don Diego Eugenio Ruiz de Vergara, familiar del Santo Oficio, también cosecheros de dicha isla para que solicitasen en el lugar correspondiente que el registro a Caracas en 1762 que correspondía a la citada isla no se concediese al capitán Calimano porque con él no se lograba el beneficio público. El 8 de noviembre el poder se otorga a los procuradores de la Real Audiencia para que hiciesen la misma solicitud. Esta pretensión de los cosecheros triunfó, ya que en 1762 se opone al registro a Caracas la fragata nombrada «Ntra. Sra. del Pino», alias «La Hermosa», propiedad de don Antonio Romero y Rivero.

En 1763 ya había muerto don Fernando G. Galimano y había quedado como administradora del navío su mujer, doña María de la Concepción Charboner, como cunadora y tutora de sus hijos menores. El 22 de octubre de dicho año nombra como maestro del «Vencedor» a Francisco Cabrera, quien debía oponerse ante el superintendente para hacer el registro a La Habana, y ya en noviembre da la correspondiente fianza. En estos primeros años de la década de los 60, varios navíos sufren percances en los puertos americanos, y ante la falta de navíos para hacer los viajes de registro, el Cabildo de esta isla, el 18 de abril de 1765, da poder a don Juan de la Barrera Espinosa y a Antonio Cerpa y Romero, Regidores y vecinos de la ciudad, y a don Pedro Latdi y don Carlos Barta, en la Corte de Madrid, para que practicasen las diligencias necesarias, tanto en estas islas como en Madrid, para que el registro a Caracas que tocaba a la isla de Canaria en 1767 lo llevase el navío «Ntra. Sra. del Rosario, San Antonio de Padua y las Animas», alias el «Vencedor», propio de doña Josefa Charboner, y no en otro, por ser éste el único propio de vecino de la dicha isla.

D) *El «Ntra. Sra. del Pino» o «La Hermosa»*

Aunque no hemos podido saber si se trata de un barco fabricado en esta isla o adquirido por don Antonio Romero y Rivero, lo cierto es que para el registro a Caracas, correspondiente a 1762, ya estaba opuesta y admitida la fragata nombrada «Ntra. Sra. del Pino», alias la «Hermosa». Don Antonio Romero otorga el 15 de abril de dicho año las fianzas correspondientes, pero la salida no se produce hasta mediados de 1753, ya que antes tuvo que resolver diversos asuntos, entre ellos, la denuncia formulada por don Juan Jaques de Mesa que iba como cosechero cargador, don Ramón Monzón, Sebastián Barrera y Gregoria de Morales pretendiendo que el Romero les firmara conocimientos de la carga que llevaban y que les señalase que la «Hermosa» naufragó sin que pudiera hacer el regreso a estas islas. Los cargadores parece que no tuvieron mucha suerte tampoco y esto parece desprenderse del poder dado el 20 de junio de 1767 ante P. de la Cruz Machado, por doña Bernarda M. de Matos, viuda de don Francisco José de Carvajal y Aguilar, a Bartolomé Naranjo Nieto, vecino de Caracas, y a Luis de Cuba, vecino de Tenerife y próximo a viajar a Caracas como capitán y maestre del navío nombrado la «Aurora», para que «supuesta la pérdida y naufragio de el navío nombrado «Ntra. Sra. del Pino», alias la «Hermosa», del cargo de don Antonio Romero y Vivero, su dueño, capitán y mtre, soliciten si entre los efectos que dejó en dha provincia de Caracas el referido Dn Antonio Romero se hallan algunas pipas de aguardiente y vino de las dies y siete que la otorgante embarcó con la marca del margen (F) en el citado su navío y a su consignación en primeras y en segundas a Dn. Juan Sánchez Romero Maldonado, siendo las dose de vino y las cinco de aguardiente»³⁶.

E) *El «Dichoso de Canarias»*

Aparece este navío en 1749 con el nombre de «Sta. Bárbara» y en ese año estaba anclado en el puerto de la Luz con destino a San Juan de Puerto Rico con escala en Santo Domingo «para dejar las familias que lleua de horden de Su Magd»³⁷. Figura como dueño, capitán y maestre Martín de los Reyes Forco, y unos años más tarde se le conoce con el nombre de el «Sagrado Corazón de Jesús», «Ntra. Sra. de los Dolores», alias el «Dichoso de Canarias». Su cometido parece que era el transporte de familias, ya que si en 1749 hizo escala en Santo Domingo «para conducir diez personas de familias» que correspondían

36. Idem, legajo 1.652, sin foliar, A. H. P.

37. Idem, legajo 1.635, folio 161, A. H. P.

a su buque, en 1754 se dirige a La Habana con registro «haciendo escala en Santo Domingo para dejar las familias correspondientes a su buque que conduce»³⁸. Por esta fecha hace viajes alternativamente a La Habana y a Campeche y figura como capitán y piloto Francisco Antonio Sall, aunque sigue siendo dueño, maestre y administrador Martín de los Reyes Forco. En 1760, cuando iba a realizar viaje a Campeche era su capitán Juan de Castro Carriazo y su maestre y administrador Francisco Sall, pero sigue siendo interesado en el navío Martín de los Reyes. Fue en este viaje y en su llegada a Campeche cuando experimentó pérdida por la toma de dicha ciudad por las armas inglesas. En su lugar continuará haciendo los viajes a Campeche y Habana un nuevo barco nombrado el «San Matías», alias el «Triunfante», con su capitán Ignacio José Fernández y su maestre Pedro Carros, haciendo su primer viaje en 1761 a Campeche.

V. PRODUCTOS

Aunque distintos artículos del Reglamento de 1718 y Cédula Real de 1737 establecían que los productos que se habían de embarcar debían ser de los obtenidos en estas islas, ya hemos señalado que por la Real Resolución comunicada por don Julián de Arriaga a don Bartolomé de Casabuena el 22 de agosto de 1755, se autorizó el embarque de distintos artículos no permitidos hasta entonces: tafetanes, medias, calcetas... Hemos de señalar que de estos embarques sólo se van a beneficiar los grandes propietarios o cosecheros entre los que se incluye la propa Iglesia, pues el resto del campesinado con pequeñas propiedades cargadas de censos e hipotecas no podían obligarse a tener carga preparada, pues sus cortas cosechas no se lo permitían ni tampoco podían beneficiarse del embarque de vinos, ya que no contaban con los medios necesarios para la introducción de nuevas plantaciones de vides. Por esta razón, los beneficiarios de la renta de la tierra intentan invertir parte de sus recursos en la adquisición de barcos como mejor medio para comerciar sus vinos y aguardientes. En la mayoría de las ocasiones estos cosecheros no sólo enviarán sus frutos en los registros, sino que son también los que adelantan dinero a los capitanes y maestros para la habilitación de sus viajes. Nombres como los de doña Bernarda M. de Matos, don Pedro Huesterling, don David Magui de la Palma, los hermanos Russell, don Melchor de Castroviejo, Compañía de la Ortava perteneciente a la viuda de Blanco e hijos, don Pedro Manrique,

38. Idem, legajo 1.639, folio 70, A. H. P.

los Matos..., etc., figuran por regla general entre los prestamistas en el momento de la salida de los navíos de registro. En ocasiones el recuperar este capital resultaba difícil, tal como le sucedió a don Pedro Huesterlin con 6.600 pesos fuertes que había cedido a Francisco Sall, maestre y administrador del «Dichoso de Canaria», cuando hizo viaje a Campeche en 1760. Luego sería don Pedro Dionisio Mackintosh quien reclamaría la deuda por venta que le había hecho don Pedro Huesterlin.

Entre los productos embarcados y por lo que respecta a las mantas se hizo un envío en el «Canario», en 1742, a la Guaira que ascendió a 2.200 unidades de lana, con un peso de 6.055 libras y media que corrían por cuenta del coronel don Gaspar y don Antonio Franchy (hermanos), vecinos de La Laguna, a quienes pertenecían. Aunque el riesgo lo había adquirido el capitán Juan González Travieso en Santa Cruz por escritura ante Pedro José Ferrera, el 2 de diciembre de 1742; sin embargo, el 26 de diciembre lo cede en don Juan Hidalgo de Quintana quien se obliga a pagar cada libra a tres reales de plata, lo que hacía un total de 18.166 reales y medio. A la vuelta vendría la citada cantidad a riesgo y cuenta de los Franchy «en cacao en el mismo navío».

Don Pedro Dionisio Mackintosh, médico de esta ciudad, envió en 1762, en el navío el «Santiago», que hizo viaje a Campeche, 1.290 varas y 3/4 de tela, de las que 564 varas y 3/4 eran de la fábrica de La Palma y 726 de la de Tenerife. En 1767 reclamará a don Joaquín Villarriego, sujeto del mayor negocio en aquel puerto, el valor de las telas que ascendía a 1.290 pesos y medio real de plata, moneda de estas islas y que no se lo había enviado por no haber habido en 1765 «ni un diez por ciento de moneda de nuevo cuño mejicano». Esta reclamación se hace porque el Villarriego estaba envuelto en mayores negocios que no le permitían atender la correspondencia de estas islas.

En cuanto a los artículos o productos traídos de los puertos americanos parece que el más codiciado era el cacao, aunque también resultaba interesante la compra de moneda. Era una costumbre el cobrar las cantidades dejadas por emigrantes en tierras americanas en cacao. En 1724 vemos cómo doña Estebana de Medina Jaraquemada, viuda de don Diego Báez y Llarena, da poder a Nicolás Bartolomé Lordelo del Tovar que iba a viajar a Caracas en el navío la «Pítrra» para que allí cobrara al capitán Bernardo Rodríguez del Toro 200 pesos «así en dinero como en cacao», fruto de una herencia de su tío el capitán don Diego Robles.

Muchas veces el capital prestado a los capitanes para el último

despacho de sus barcos se empleaba también en cacao. En el viaje que hizo el «Vencedor» a Caracas, en 1742, su capitán se obligó a invertir «en fanegas de cacao» 910 que por mano de don Claudio Girau le había prestado don Amaro Rodríguez Felipe, vecino de La Laguna. De la llegada de cacao al puerto de Santa Cruz da fe un contrato celebrado el 10 de abril de 1745 entre Martín Forco, dueño de la balandra «Ntra. Sra. del Rosario y San Antonio», alias el «Correo de Canarias», y don José Combemade, comerciante de Cádiz, y residente en la ciudad de Las Palmas. La balandra necesitaba carenarse y cuando estuviese lista haría viaje a Lanzarote a cargar cebada y luego continuar hacia Cádiz. Por fletamento de la bodega, el Forco recibiría 380 pesos, teniendo para carga y descarga veintiún días, y en caso de estar o necesitar más tiempo, recibiría ocho pesos cada día. También quedan ajustados ambos individuos en que «en caso de que en el intermedio que se abilita la balandra llegase a la ysla de Thene embarcación de yndias con carga de cacao, en este caso será libre a el dho Dn Joseph Combemade dejar el biaje de Lanzarote y cargar el cacao»³⁹. En este caso el Martín Forco cobraría 400 pesos y cargaría 50 fanegas de cacao de su cuenta, quedando a su beneficio pasajeros y lo demás de fuera de la bodega. Por el mes de junio de 1745 la balandra pasó a Tenerife donde terminó de cargar y siguió rumbo a Cádiz.

La participación de los cosecheros en estas importaciones de cacao es clara si tenemos en cuenta el poder que don Juan José de Matos da el 14 de diciembre de 1754 al sargento mayor don Luis Miranda, vecino del Puerto de la Cruz, para que compareciese ante el comandante general de estas islas en los autos que contra él seguían los herederos del coronel don Francisco Astigarraga por deuda de maravedís «porque habiéndose embargado cantidad de cargas de cacao que tengo en el referido puerto y siguiéndose la exon se remataron a veinte y cinco y medio ps cada una, cuyo remate y posturas se hizo en zitado puerto»⁴⁰.

Por último, hemos de señalar que el envío de algunas partidas de cacao desde Caracas por naturales de estas islas tuvieron aquí realizaciones concretas, tales como imposiciones de aniversarios o fundaciones de capellanías. Sirva de ejemplo la capellanía fundada por el marqués del Toro en 1739 en la Parroquial de Ntra. Sra. del Pino, de Teror, con el valor líquido de una partida de cacao que ascendió a 3.000 pesos de a 8 reales de plata que hacían en moneda corriente en estas islas 30.000 reales, con los que se adquirieron alrededor de 30 fanegas de tierra en el Rapador, Jurisdicción de Teror.

39. José Cabrera Betancurt, legajo 1.543, folio 398, A. H. P.

40. Pablo de la Cruz Machado, legajo 1.639, folio 607, A. H. P.

VI. OTROS PERCANCES DE NAVÍOS EN LAS COSTAS DE LA ISLA DE GRAN CANARIA

Con anterioridad hemos hecho mención a los riesgos corridos por los navíos de registro de esta isla que, sin duda, paralizaron la inversión de capitales en la adquisición de barcos por parte de los cosecheros naturales de esta isla y que favoreció el ascenso de grandes comerciantes: Russell, Shanahan, Carbonell, etc. Sin embargo, estos riesgos también fueron corridos por otros navíos, no sólo españoles, sino también extranjeros, que en varias ocasiones llegaron de arribada forzosa al Puerto de la Luz.

El 15 de febrero de 1742 arribó incapaz y desarbolado al Puerto de la Luz, como consecuencia de un temporal, el navío nombrado el «Salvador del Mundo» que hacía viaje con registro desde el puerto de Cádiz hasta el de la Nueva Veracruz. Su capitán, don Felipe Basilio Domínguez, mandó aviso del accidente a Cádiz al tiempo que algunos de los pasajeros se pasaron a otro navío que había llegado a esta isla con el mismo destino que aquél, denominado «Ntra. Sra. de los Dolores y Sta. Teresa», alias la «Francesa». Por orden de don Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Real Casa de Contratación de Indias, con fecha 7 de abril de 1742 se mandó al mencionado capitán que enviase la carga a Veracruz en todas las embarcaciones que vinieran a esta isla. El primer navío que llegó fue el «Catalina-Juana», su capitán, Henrique Vanholn, que cargó parte de la hacienda del navío arruinado entre la que iba una partida de papel perteneciente a doña Magdalena Rusí, vecina de Cádiz. Como representante del capitán Basilio fue Alonso Valladares, también vecino de Cádiz, a quien se le nombró como maestro y con él pasaron a Veracruz varios pasajeros. Otra parte de la carga del «Salvador del Mundo» se llevó al citado puerto en el segundo navío que llegó a esta isla por el mes de junio de 1742 denominado el «Jorge», su capitán, Juna Aycard, yendo como representante don José de Matos y Rivera, vecino de Cádiz. En diciembre del mismo año llega un tercer navío el «San José» y su capitán, Lucas José Melero, se responsabiliza de la carga llevada a bordo.

«El Salvador del Mundo» era propiedad del marqués de Casa Madrid quien además era parte interesada en su carga y aunque éste recibió varios avisos del capitán Basilio solicitando el envío de otros barcos para la conducción de sus efectos, hubo mucha demora, lo que obligó al mencionado capitán a trasladarse a Tenerife viendo que de Cádiz no venían bastantes navíos y en el último que había llegado, el «San José», no se había podido cargar toda la hacienda. Transcurrido

un año del accidente y ante el temor de que no llegasen los avisos a Cádiz, ni de este puerto a las islas por los muchos corsarios enemigos y especialmente «dos navíos grandes que se mantuvieron tres meses sobre estos puertos dejándose ver todos los más de los días», el capitán Basilio trató en Tenerife con don Nicolás María Bignori el que le vendiese «una fragata presa inglesa que mandó a la isla de Lanzarote a carenar», la que ajustó en la cantidad que don Nicolás la había comprado según la evaluación que se hizo al tiempo de la división de dicha presa entre los interesados. Aunque en principio hubo desajuste, se volvió a celebrar escritura el 14 de febrero y se valoró la fragata en 8.252 pesos escudos de a 8 reales de plata y fue cargada con el resto de la mercancía que no pudo llevar otro navío francés nombrado el «Archángel».

Años más tarde, el arribo del «Salvador del Mundo» sigue teniendo actualidad, ya que el coronel don Baltasar Félix de Llarena, castellano del castillo de San Francisco, Alguacil Mayor del Santo Oficio y Juez Subdelegado del Comercio de Indias en esta isla resultó acreedor a los bienes del marqués de Casa Madrid en cantidad de más de 600 pesos por la asistencia que como tal Subdelegado hizo a los almacenes y carga de los navíos hacia Veracruz. Aunque las quejas llegaron hasta el Juez Superintendente don Domingo de la Guerra, los autos se remitieron ante don Francisco de Rubalcaba, presidente de la Casa de Contratación y aún en 1751 no se había resuelto nada ni cobraría su deuda hasta 1759.

Una nueva arribada se produce el 20 de abril de 1752 y en esta ocasión se trataba de una corbeta inglesa en la que venía de capitán Patricio Shal. Habían salido de Londres el 18 de marzo y hasta el 9 de abril navegaron según «estilo anglicano» en que les sorprendió un temporal que les obligó a refugiarse en el Puerto de la Luz donde don Pedro Russell sirvió de intérprete a su tripulación.

El 29 de octubre de 1757 arribó al Puerto de la Luz una goleta holandesa nombrada la «Dichosa» con un porte de 45 toneladas, cuyo capitán era Guillermo Perty, vecino de la isla de San Estacio y que pertenecía a unos comerciantes de dicha isla. Con una tripulación de cinco hombres, ya que uno había muerto cerca de las costas de la isla, venía cargada de azúcar consignada al capitán don Diego Shanahan. Había salido de la isla de San Estacio el 20 de agosto, y el 5 de septiembre se vio atacada por un temporal de mar y viento que provocó grandes deterioros en la goleta, sin que se perdiera la carga. En la visita que hizo la Junta de Sanidad a la goleta actuó de intérprete don David Magui, de nacionalidad británica y vecino y del comercio de La Palma, pero residente en esta isla.

En 1760 se produce el arribo del navío de bandera francesa nombrado «Ntra. Sra. del Buen Socorro», alias la «Polaca», del que era su capitán Baltasar Brusco, y que viniendo de Cabo Francés, con destino al puerto de Cádiz, le fue preciso arribar a Gando donde se perdió y encalló. La «Polaca» venía cargada de azúcar, café y añil a cargo de José Maineto, natural de Génova, quien como dueño de dicha carga por ser sobrecargo del citado navío, vende el 20 de agosto de 1760 a don Juan de la Barrera Espinosa, Regidor Perpetuo y vecino de la ciudad de Las Palmas, y ante el escribano Pablo de la Cruz Machado, a saber: 150 quintales de café, 39 quintales de añil y 10 quintales de zuela en precio de 25.609 pesos escudos, dos reales de plata y seis cuartos moneda de estas islas, a razón de 11 pesos el quintal de azúcar, 150 el de añil, 12 el de café y cinco pesos y medio el de zuela. El azúcar vendida eran 121 botas, 15 tercerolas y ocho cuarteroles que contenían 1.627 quintales y 66 libras netas. También entran en esta venta toda una serie de pertrechos del navío en precio de 984 pesos.

Ahora bien, no sabemos el verdadero significado de esta venta ya que a principios de octubre y en el pingue de bandera española nombrado la «Sacra Familia», su capitán, José Santos Félix, estaban embarcados todos los efectos que trajo a esta isla la «Polaca» y parte de los pertrechos que se pudieron aprovechar para llevarlos a Cádiz según orden de los interesados, ya que por dificultades de tiempo no habían podido emprender el viaje con anterioridad. Pudiera ser que los artículos vendidos a don Juan de la Barrera fueron sólo una parte de la carga o simplemente se había tratado de una venta formal para asegurar la mercancía en tierra por encargo de los comerciantes de Cádiz, ya que el sobrecargo José Maineto tuvo que hacer frente a los autos introducidos por los herederos del capitán don Diego Shanahan, Regidor y Repositorio General que fue de esta isla, por la venta de una goleta para conducir en ella la carga depositada en la rada de Gando. También tuvo que defenderse de los autos que había intentado don Juan de Quintana, capitán de mar, por el pago de maravedís por razón de las visitas que hizo a la «Polaca» cuando arribó a Gando. Se encargó de la defensa del Maineto el propio don Juan de la Barrera quien debía pedir a los Shanahan el valor de diferentes quintales de azúcar que don Diego distribuyó por orden del Maineto.

El 23 de diciembre de 1761 arribó a esta isla arruinada por las tormentas de mar y viento el pingue de bandera francesa nombrado el «San José de Marsella», con su capitán don Luis Donde, natural de Marsella. El citado pingue hacía viaje desde la isla de la Granada de Martinica para el puerto de Marsella, Cádiz u otro cualquier puerto

europeo cargado de azúcar y otros efectos. El pingue había hecho viaje a Martinica por fletamento que hizo Miguel Martín Tolón, vecino de Marsella, por mano de Bernardo Esquerra, corredor general de los españoles en Marsella, con el sobrecargo Juan Matas, vecino del puerto de Mahón, en 12.000 francos. En virtud de este ajuste, Miguel Martín navegó como capitán a dicha isla donde murió y le substituyó como su segundo Luis Donde. Despachada de la Martinica y en dirección a los puertos europeos se arruinó y no pudo continuar viaje, ya que no fue posible reconstruirla en esta isla, por lo que se puso la carga en tierra con autorización judicial para cargarla en otro bajel que la llevaría a Cádiz. Don Bernardino Carbonell, vecino y del comercio de esta ciudad de Las Palmas, compró en 20.078 pesos y seis cuartos la carga que trajo el pingue, comprándola a nombre de don Juan Antonio Herrero, vecino y del comercio de Cádiz. Esta carga consistía en: 77 pipotes, una cuarterola y dos tercerolas de azúcar de toda calidad que contenían 762 quintales y 94 libras netas a precio de 11 cuartos libra; 15 pipotes, 7 tercerolas, 36 carterolas de café y 345 sacos del mismo género que contenían 619 quintales y 56 libras al precio de 12 cuartos libra; tres barriles y un saco de cacao con 419 libras, a precio de reales de plata la libra; un barril de añil con 193 libras, a precio de 12 reales de plata la libra.

Así, pues, los riesgos y percances no sólo fueron sufridos por los barcos que se encargaban en estas islas de hacer el registro sino por muchos otros que terminaron sus días en nuestras costas. Estos riesgos exigían grandes sumas de capital y serán siempre comerciantes de origen extranjero los que se afianzan en la actividad comercial y controlan en cierta medida todo este tráfico mercantil. Por último, digamos que el arribo de estos navíos beneficiaba a las islas en la medida que podían abastecerse de ciertos artículos que en ellos se transportaban.

VII) CONCLUSIONES FINALES

1. Valoración de la documentación de protocolos. El presente trabajo y otros en trance de realización nos permiten llegar a esta conclusión, máxime teniendo en cuenta que en ciertos niveles, incluido el universitario, se subestima la investigación a base de este tipo de documentación. Tal vez la razón de esta subestimación radique, no en la carencia de datos que podamos encontrar en los libros de protocolos, sino en el hecho evidente de que su consulta exige bastante tiempo y dedicación que no están dispuestas a emplear aquellas personas que para la elaboración de sus trabajos sólo disponen de unos cuantos

meses. Para Canarias y para el estudio de su pasado histórico creemos es interesante y pudiera resultar de suma utilidad la consulta sistemática de este tipo de documentación.

2. Importancia de los registros de Caracas. Ello se comprueba, no sólo por las disputas que se plantean a nivel de las tres islas realengas, sino entre los propios cosecheros de esta isla, aunque ello no signifique un olvido y abandono de los registros que se dirigen a otros puertos americanos.

3. Inversiones de grandes propietarios y cosecheros en la adquisición de barcos. Se trata de un hecho evidente, pero también lo es el hecho de que las disputas entorno al beneficio de los registros fue mucho más violenta a medida que los cosecheros iban desprendiéndose de sus derechos y acciones en estos barcos. Mientras tenían parte en el navío, no se plantea ningún conflicto entorno al aprovechamiento de la tercera parte del plan del buque por parte de los capitanes, ni siquiera en lo que respecta a ocuparla con frutos de otras islas. Sin embargo, y a medida que los capitanes se convierten en dueños de los navíos que hacen los registros, los conflictos con los cosecheros y comerciantes en general aumentan, no sólo por el deseo de terminar con la facultad que tenían aquéllos para aprovechar la tercera parte del buque, sino también por la mayor cantidad de vinos y aguardiantes que se obtenían en esta isla a mediados del siglo XVIII y que quizá obligue a una revisión sobre la decadencia de este renglón económico a fines de la anterior centuria. Ahora bien, estos conflictos, no sólo se producen a la hora de enviar frutos canarios a los puertos americanos, sino también a la hora de traerlos a estas islas.

4. Pérdidas por guerras y riesgos del mar. Las guerras con Inglaterra dañaron mucho a los navíos de registro, y para ello basta recordar el episodio relatado por Viera y Clavijo sobre el intento de captura del navío nombrado el «Canario» por una corbeta inglesa en 1741 cuando se carenaba en la rada de Gando. O también la pérdida que experimentó el navío denominado el «Dichoso de Canarias» que en 1760 partió con registro de esta isla al puerto de Campeche y que coincidió con la toma de esta ciudad por las armas inglesas.

Los riesgos del mar fueron aún mayores, y por esta razón grandes propietarios como don Fernando Brubo del Castillo, los Matos, Manriques, Escobar y Monteverde, los Romeros, etc., desisten de la idea de seguir invirtiendo en la adquisición de barcos parte de los ingresos obtenidos de la renta de la tierra. Y ello porque, según su propia opinión, nunca habían obtenido rendimiento antes de echar los barcos

al través. Considerando que sus riesgos eran dobles, no sólo por el derecho de propiedad que podían tener en el barco, sino por los frutos que en él llevaban, desisten de este tipo de inversión, ya que como grandes propietarios y cosecheros estaban en buenas actitudes para seguir beneficiándose de la exportación de frutos.

