



VOLUMEN COMERCIAL CANARIO-VENEZOLANO

(1765 - 1789)

BELIN MAGALIS VÁZQUEZ VERA

INTRODUCCIÓN

Las circunstancias históricas han hecho posible la existencia de una inextricable y recíproca conexión canario-indiana, al punto que aun hoy permanece intangible con rasgos de verdadera magnanimidad. En efecto, una ojeada a las páginas de este pasado histórico muestran un sincretismo coyuntural nacido cuando el Archipiélago —integrado por las bien llamadas Islas Afortunadas— alcanza su incorporación a la Corona de Castilla durante el reinado de los Reyes Católicos. Ello, aunado a la situación geográfica privilegiada que facilita el comercio y la emigración, coincide con el descubrimiento del Nuevo Mundo¹. De este modo, tiempo y espacio hacen posible una relación donde, además de concomitantes formas de conquista y colonización, se evidencian fuertes enlaces a través de una corriente migratoria² que impulsó un activo movimiento comercial tan pronto logran erguirse en los tiempos modernos, gracias a encontrarse situadas en pleno centro «... de las rutas principales que unen Europa, África y América... de ese Mediterráneo-Atlántico»³. En este último punto, cabe señalar el papel tan decisivo que adoptaron las islas como lugar de escala en el itinerario comercial hispano-americano y puesto de manifiesto desde los primeros viajes colombinos. Coincidente es la afirmación de dos autores⁴, al destacar que la presencia de familias canarias hizo posible el natural traslado de costumbres, modismos, industrias caseras, toponimia, etc. De la remisión de hombres y productos, retornaban los navíos con individuos, géneros tropicales y hasta elementos culturales.

1. Analola Borges afirma que en la conquista se encuentran las raíces y el fundamento de la huella canaria que aún pervive en las naciones americanas (cfr. 1974, p. 1).

2. Esta emigración se inicia al despuntar el siglo XVI. Ya para la segunda mitad del mismo, comenzará la salida en bloques de familias obedeciendo a razones diversas (MORALES PADRÓN, 1951, p. 402). Según A. Borges, la emigración adopta cuatro formas: a) Por concesión real; b) de manera espontánea y sin el debido registro; c) por soborno al capitán de nave o jefe de expedición, y d) por vía clandestina, partiendo las naves de las islas sin el correspondiente permiso de la Casa de Contratación o del Real Consejo de las Indias (cfr. 1972, p. 41).

3. LADERO QUESADA, 1974, p. 725.

4. MORALES PADRÓN, 1970, cap. XVI, pp. 268-271; ALONSO LUENGO, 1947, pp. 119-120.

Acorde con este orden de ideas, donde intentamos plasmar una panorámica concentrada en imágenes constantes como producto de vivencias pasadas y, en apoyo al tema que ocupa nuestra atención fundamentado en las relaciones comerciales canario-venezolanas, es preciso afirmar sin grave riesgo de irrealidad histórica, que las antiguas provincias de Cumaná o Nueva Andalucía, Maracaibo, Guayana o Angostura y Venezuela propiamente dicha, han estado fuertemente determinadas en el curso de unos tres cuartos de siglo que alcanza su proceso de formación y definición nacional, por la activa participación del hombre canario o isleño⁵, pues como dice un historiador, «... Venezuela siempre ha sido —aún hoy— tierra preferida por los canarios»⁶. Efectivamente, en el caso venezolano, podemos precisar las condiciones inherentes a la evolución señalada, convertida en procesos permanentes que nos garantizan la formación de un ordenamiento económico, social, político, institucional, cultural, donde venezolanos y canarios conviven en un mismo destino. Ciertamente, a lo largo del devenir histórico de nuestro territorio, el elemento isleño es contingente valioso en todos los órdenes de la realidad social, hasta el punto de afirmarse que «... la nación que recibió más dirigentes canarios fue Venezuela»⁷.

Si intentamos pergeñar estos factores, es porque dentro de estas convergencias indispensables y coadyuvantes es donde hay que buscar el verdadero pulso tomado por el trato mercantil de estos núcleos transoceánicos que se manifiestan sobre la epidermis de un complejo económico canario-venezolano.

Se sabe que tan pronto son incorporadas a la Corona, las islas cuentan con un régimen comercial aparte del correspondiente a la España peninsular⁸, gracias a lo cual gozan de permisión real para poblar las Indias y cuyo carácter temporal hizo posible que a lo largo del siglo XVII se concediesen varias prórrogas que culminan con el cese momentáneo del comercio con América, en 1717⁹. Por supuesto, el hecho habrá de tener honda resonancia económica, ya que al verse privada la región insular del tráfico de carácter legal, se intensifica el intercambio ilícito que reporta cuantiosas ganancias a este trato, como queda demostrado por la importancia de caudales procedentes de Cara-

5. Llega a ser tal la influencia del elemento isleño en aquellas partes, que ya comienza a hacerse la distinción entre «españoles» procedentes de la Península y «canarios». BORGES ANALOLA, 1960, cap. II, p. 29.

6. MORALES PADRÓN, 1951, p. 409.

7. BORGES ANALOLA, 1969, cap. V, p. 75.

8. Respecto a esto, Peraza de Ayala sostiene que los derechos de importación en las islas siempre fueron inferiores a los percibidos, por el mismo concepto, en la Península, aunque cuando las mercaderías salían para América abonaban la diferencia para equiparar ambas relaciones mercantiles (cfr. 1966, p. 29).

9. *Ibidem*, 1977, cap. III, pp. 57-65.

cas, La Habana o Buenos Aires, cuya total cantidad ni valor no aparecen en los registros ¹⁰.

Mediante el Reglamento y Ordenanza de 6 de diciembre de 1718 ¹⁰, y la subsecuente ratificación del permiso canario en su comercio indiano, se crea un nuevo sistema de gobierno al hacer concesiones de carácter indefinido, para que las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma —bajo ciertas condiciones—, continuasen la remisión de registros, cuyo aumento y calidad condujo a la erección de autoridades e instituciones con carácter de control y fiscalización ¹¹.

Dentro de este sobreentendido aluvión de ideas, es menester destacar que con la nueva y restrictiva reglamentación, quedan abiertos al tráfico canario-americano los puertos de La Habana, Caracas, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad de la Guayana y Cumaná. Al año, se dictó una permisión para el tráfico con Maracaibo ¹².

Pese a un aparente beneficio, el tiempo mostrará sus efectos negativos si consideramos las imprescriptibles manifestaciones de merma en el envío oficial de registros, dada la declaración del comercio directo y rebaja de algunos derechos, en 1765, para los puertos de las islas de Barlovento y, en 1770, para Campeche y Yucatán, en favor de nueve puertos habilitados en la península, en tanto que se suprimía el derecho que gozaba el Archipiélago en el envío de dos barcos a América, con frutos y productos del territorio ¹³.

Los resultados muestran endeble perspectivas, al punto que para 1770 el tráfico mercantil está casi reducido a Caracas (todavía bajo el exclusivismo de la Compañía Guipuzcoana), con el respectivo aumento de veinticinco toneladas sobre las doscientas autorizadas en 1737, pues los puertos de Maracaibo y Cumaná, aunque no fueron del todo abandonados, por entonces eran bien poco productivos ¹⁴. El problema ra-

10. MORALES PADRÓN, 1952, pp. 14-19.

10 bis. Viera y Clavijo, al calificar el año 18 como fecha digna de memoria en los Anales Isleños, señala que bajo ese célebre Reglamento «... se permitieron navegar mil toneladas anuales a ciertos puertos de América. Merecieron las Canarias la referida gracia, sirviendo a la Corona con doce años más del donativo del uno por ciento..., y con la obligación de conducir anualmente cincuenta familias, de cinco personas cada una, a la isla de Santo Domingo, según se había practicado desde 1678» (cfr. 1776, vol. III, página 388).

11. ZUAZNAVAR Y FRANCIA, 1816, p. 65.

12. PERAZA DE AYALA, 1977, cap. IV, p. 114.

13. RODRÍGUEZ CASADO, 1936-1941, p. 113.

14. PERAZA DE AYALA, 1977, cap. IV, p. 105. Además de lo señalado, también se cursaron registros particulares, tales como el de Jácome Busee, quien en 1771: suplica la gracia de doscientas toneladas para la Guaira; el del Conde del Palmar, para el mismo puerto, por igual cantidad (1776); el de José Caraveo de Grimaldi, que por real gracia se le concedieron 200 tts., y 150 más, libras de derechos, entre Caracas y Veracruz. Por muerte de Caraveo, Don Pérez Perdomo disfruta de 200 tts. anuales (100 para Caracas y el resto por mitad, a Cumaná y Maracaibo) (*ibidem*, pp. 110-117 y 148).

dica en que, además de ser para entonces el mercado caraqueño el único abastecedor con sus retornos de cacao, tiene, además, la restricción de embarcar un solo registro anual¹⁵. En tal estado de cosas se presenta una solución cuando en julio de 1772 se le otorgó al comercio canario esta permisión de intercambio directo, con el necesario ajuste a lo establecido por la nueva ordenación. La etapa final a sus peticiones parece brindarse en 2 de febrero y 12 de octubre de 1778, al ser incluido el puerto de San Cruz de Tenerife en el *Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España e Indias*¹⁶. Empero, al prohibírsele el embarco de géneros extranjeros, continúan en situación de desigualdad respecto a los puertos peninsulares. Si a ello agregamos que sólo será un puerto el que participe de las limitadas ventajas de esta nueva reglamentación, los efectos que deriva son claramente visibles, en particular, para el resto de las islas. Por otro lado, la fuerte competencia que significa el envío de vinos y aguardiantes —que constituyen su principal renglón exportador—, conjuntamente con los procedentes de los despachaderos de la Península y Baleares, debió afectar seriamente el volumen de la exportación canaria.

Sólo por entonces, el puerto tinerfeño se encuentra ante la ventaja del mercado venezolano, al no participar sus principales ancladeros en este comercio «libre», por pertenecer aún a la concesión hecha a la Real Compañía de Caracas¹⁷, pero que desde 1782 participan, de hecho, en la nueva reglamentación, aunque la R. C. de extensión del comercio directo a la Provincia de Venezuela o Caracas, conjuntamente con Nueva España, se dictase en 28 de febrero de 1789¹⁸. Circunstancia esta que, por supuesto, incidió en la regularidad del tráfico legal canario-venezolano y que contribuye a su merma, pues ahora los puer-

15. Por siete Certificaciones del Contador Oficial expedidas, la primera en 6 de febrero de 1756, que comprende —con distinción de años— las toneladas que han arqueado los registros de Canarias que han entrado en el puerto de La Guaira desde el año de 1750 hasta el de 1756, ambos inclusive, y la segunda y siguientes en 15 de marzo de 1758, 17 de marzo de 1759, 14 de enero de 1762, como también otras dos Certificaciones colocadas en los Ramos o clases de cacao y diezmos, resulta que en los catorce años desde 1750 hasta el de 1763, ambos inclusive, han ascendido las toneladas, en que han ido arqueadas al puerto de La Guaira varios registros que han entrado en él, de las Islas Canarias por la anual permisión de doscientas toneladas que S. M. tiene concedidas a las enunciadas Islas, a la suma de tres mil quinientas y tres toneladas, y una octava parte de la otra (cfr. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1765, folios 171-172).

16. A. H. N., Diversos, 536, fols. 111-113; B. P., 2.851; M. A., vol. XXXVIII, folios 316-353.

17. Además del privilegio exclusivo de comercio con La Guaira estipulado en la R. C. de 1728, años después se le otorga un Asiento a la susodicha Cía., para realizar el comercio directo con Maracaibo. Para el año de 1776, mediante R. C., se le concede el comercio de las provincias de Guayana, Cumaná e islas de Margarita y Trinidad, sin carácter de exclusividad. (Cfr. A. G. I., Aud. de Caracas, 924; A. H. N., est., 2.3.º; B. R. A. H. M., C. M. L., vol. CVII, fols. 448-452 vto.)

18. Arch. Cen. de Mar. (Reales Ordenes y Decretos del año 1789).

tos venezolanos se abren al libre intercambio con los puertos peninsulares¹⁹.

Esta fusión de hechos hizo acometer con urgencia medidas dilatorias, a objeto de solventar el anquilosamiento del envío y retorno a Canarias. A tal efecto, en 1784 se repartieron a las islas trescientas toneladas anuales para Nueva España y doscientas para Caracas, de un total de quince mil toneladas de frutos, abarrotes y ropas para el surtimiento de ambos territorios, distribuidas entre diez puertos españoles²⁰. Este hecho se ve consolidado cuando, a partir de 1785, zarpan los navíos de comercio canario con efectos extranjeros, aunque la R. O. se dictase al siguiente año²¹.

No obstante, día a día, la irregularidad de este tráfico transoceánico se pone de manifiesto, pues si para algunos puertos peninsulares las nuevas disposiciones significan un visible aumento del movimiento naviero de carácter oficial no ocurre igual suerte para el Archipiélago, cuyo estado empeora, aunado a la carga fiscal que acompaña a su comercio interoceánico y aún nacional. Circunstancias que condujeron a que muchos navíos no retornasen a las islas, y que quedan verificadas en el movimiento comercial con Venezuela durante los años que van desde 1782 hasta 1789, cuando apenas zarpan de Santa Cruz de Tenerife a La Guaira catorce navíos y retornan tan sólo siete²².

COMERCIO NUCLEAR CANARIO-VENEZOLANO (1765-1789)

Nuestro punto de apoyo se fundamenta en el movimiento mercantil entre los puertos canarios y venezolanos, a partir de años significativos en la segunda mitad de la centuria dieciochesca. Como podrá notarse, el presente trabajo se ha centrado en un estudio del volumen comercial canario-venezolano en el lapso de 1765 a 1789, como parte de una investigación que estamos haciendo acerca de las Relaciones Comerciales entre Venezuela y España, en el citado período. Al respecto,

19. Morales Padrón, al presentar el número de buques anuales con puertos de salida y destino que navegaron de Canarias a Indias del siglo XVI al XVIII, muestra que en este giro es perceptible un intercambio entre los puertos venezolanos de La Guaira, Maracaibo, Margarita, Guayana y Cumaná, con los respectivos canarios de La Palma; Santa Cruz, La Orotava y Gacharico, en Tenerife, y Puerto de la Luz y Las Palmas, en Gran Canaria. Si bien para el siglo XVI sólo sale un navío y en el XVII llegan a 16, en el siglo XVIII, del lapso que va desde 1700 a 1765, se despacha un total de 68 navíos, siendo La Guaira el principal receptor (cfr. 1955, pp. 338-360).

20. B. P., 2.850, M. A., vol. XXXVIII, fol. 124.

21. Véase cuadro 3.

22. Véase cuadros 1 y 2. Al hacer referencia a la decadencia económica de las islas, Morales Padrón sostiene que los comerciantes canarios la atribuyen a las cargas que debían abonar: contribución de familias, sueldos de Juzgado de Arribadas y de los gravámenes impuestos a los productos con destino a Venezuela (cfr. 1955, cap. IV, p. 167).

es preciso advertir que los datos de registros de comercio proceden del Archivo General de Indias y del General de Simancas, cuyo acervo documental permite, en cierto modo, especificar el fenómeno en términos cuantitativos y cualitativos. Como quiera que sólo se ha trabajado con fuentes inéditas extraídas de archivos peninsulares, la investigación no está completa, ya que para este objeto ha faltado revisar la valiosa y abundante documentación de los archivos canarios y venezolanos, hecho que nos podría conducir a caer en afirmaciones que no correspondan con la realidad. Por supuesto, al faltar información no podemos considerar por concluido el estudio del tema que hoy ocupa nuestra atención. En todo caso, por ahora sólo pretendemos mostrar, en qué medida los puertos canarios no participan de la paulatina declaración del «comercio libre» para los respectivos venezolanos, excepto mediante el empleo de licencias o permisiones disfrutadas, además, por particulares y entidades u organismos ^{22bis}. Será a partir de la declaración del comercio directo, cuando el puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde 1778 y La Guaira, poco tiempo después, queden abiertos a un intercambio con registros de comercio libre y, que se hará palpable, coincidiendo con el cese del conflicto con Inglaterra en 1783 (ya para el año precedente parte un registro de Tenerife con ese destino).

Hechas estas apreciaciones previas, diremos que se considera la periodificación 1765-1789, por constituir fechas tope de estimable valor en nuestros destinos comerciales. Dentro de estos límites temporales se enmarcan las disposiciones reales de permisión de comercio directo, tanto para los puertos venezolanos como para los españoles que ejecutan el trato mercantil con nuestro territorio ²³, y luego precisar el lugar que ocupa el comercio canario respecto al comercio general de España con Venezuela. En cuanto al significado de la primera fecha, como se sabe, se trata del año en que son incluidos —aunque dentro de las sabidas limitaciones— los puertos de Trinidad y Margarita, en lo tocante a las provincias venezolanas y, los de Cádiz, Barcelona, La Coruña, Santander y Málaga, en lo respectivo a los que mantienen relaciones comerciales directamente con el territorio venezolano. La segunda, responde a un momento también significativo en las aludidas relaciones, pues son abiertos al libre tráfico —mediante disposición le-

^{22 bis}. Cfr. nota 14. También Morales Padrón refiere sobre el tema, destacando que muchos particulares disfrutaron de estas ventajas; de igual modo, a los hospitales e iglesias también se les concedieron estos permisos a fin de mantenerse o construirse, correspondiendo la mayor demanda al puerto de Caracas (cfr. 1955, cap. V, pp. 222-236).

²³. Estos puertos aparecen en la tabla 1.

gal— el comercio de Caracas y, en la Península, entre otros, es incluido el puerto de San Sebastián, que por entonces mantenía un activo comercio con nuestra región a través de la Cía. Guipuzcoana primero y, con la de Filipinas, desde 1785.

Al procurar centrarnos en el tema, diremos que las tendencias que vimos al delinear el trato comercial canario-venezolano, sobre todo, a partir de 1765 con el progresivo establecimiento del llamado «comercio libre», muestran que desde entonces las comunicaciones marítimas de carácter legal, dimanan con marcados rasgos de decadencia. En efecto, si la apertura de puertos condujo a que el flujo mercantil con la España Peninsular evidencie la presencia de una sabia vivificadora que impulsa las fuerzas productivas hacia una mayor vinculación con el mercado capitalista mundial, no ocurre lo mismo con la región canaria en la que por entonces las barreras aún traban el fomento regional, producto de razones harto conocidas y expresadas.

Ello deriva una peculiar situación, pues las relaciones mercantiles entre los centros económicos de las islas y las provincias venezolanas, quedan sujetas a dos *Centros Nucleares*: Los puertos de Santa Cruz de Tenerife y La Guaira. Ambos se constituyen en factores hegemónicos de las exportaciones e importaciones recíprocas.

a) *Movimiento de navíos*

Teniendo en cuenta que dentro de esa red de comunicaciones marítimas, el navío constituye el medio de expansión y empresa de rai-gambre productividad por excelencia, su irregularidad en la ruta que enlaza los puertos marítimos venezolanos con los respectivos canarios, son muestra palpable del deplorable estado de este tráfico en los veinticuatro años que hemos considerado.

En tal orden de cosas, es preciso señalar que en el referido lapso, del conjunto de nueve puertos activados en el giro comercial con los seis ancladeros de la costa venezolana, fueron echados a la mar 251 navíos. De este total, 14 lo hicieron desde Santa Cruz de Tenerife, es decir, el 5,6 por 100, en tanto que los 237 restantes se llevan el 94,4 por 100. Por otro lado, los 14 navíos fueron despachados, en su totalidad, para el puerto caraqueño y que significa, apenas, el 7,6 por 100 de los 183 registros despachados desde España para el referido puerto, prueba tangible de lo anteriormente expresado.

Semejante disposición se visualiza en la respectiva *Tabla de Correlaciones*, presentada a continuación:

TABLA 1²⁴
MOVIMIENTO DE NAVIOS EN EL TRAFICO ESPAÑA-VENEZUELA
(1765-1789)

	<i>Guaira</i>	<i>Cumaná</i>	<i>Guayana</i>	<i>Maracaibo</i>	<i>Trinidad</i>	<i>Margarita</i>	<i>Sub- totales</i>
Cádiz	95	11	15	5	2	—	128
Barcelona	16	16	1	1	—	1	35
Santander	14	—	—	—	—	—	14
S. Sebastián	19	1	1	8	1	1	31
Sta. Cruz de Tenerife	14	—	—	—	—	—	14
Málaga	21	2	—	1	—	1	25
Palma de M.	1	—	—	—	—	—	1
La Coruña	2	—	—	—	—	—	2
Alfaques de Tortosa	1	—	—	—	—	—	1
TOTALES	183	30	17	15	3	3	251

Estas apreciaciones son completadas con el análisis estadístico de los registros despachados desde los puertos comerciales venezolanos, a los respectivos españoles:

TABLA 2²⁵
MOVIMIENTO DE NAVIOS EN EL TRAFICO VENEZUELA-ESPAÑA
(1765-1789)

	<i>Cádiz</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Santander</i>	<i>San Sebastián</i>	<i>S. C. de Tenerife</i>	<i>Málaga</i>	<i>Palma de M.</i>	<i>La Coruña</i>	<i>Alfaques de Tort.</i>	<i>Subtotales</i>
Guaira	151	10	19	33	7	4	1	6	—	231
Cumaná	19	16	—	1	—	4	—	—	—	40
Guayana	18	—	—	1	—	—	—	—	—	19
Maracaibo... ..	2	—	—	7	—	—	—	1	—	10
Trinidad	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Margarita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALES	192	26	19	42	7	8	1	7	—	302

24. A. G. I., Contratación, legajos 1.691 al 1.696, 1.676 al 1.678, 1.682. Indiferente General, legajos 2.173 al 2.186. A. G. S., Direc. Gral. de Rentas, II remesa, legajos 568 al 580. gajos 2.441 al 2.448, 2.209 A al 2.231. A. G. S., los mismos citados en la nota anterior.
25. A. G. I., Contratación, legajos 2.674-2.675, 2.706 al 2.714. Indiferente General, le-

De una simple observación, se advierte que del total de 302 navíos despachados desde los desembarcaderos venezolanos, el exiguo número de 7 navíos, es decir, el 2,3 por 100, fueron remitidos para Santa Cruz de Tenerife, respecto a la restante cifra relativa del 97,7 por 100, enviados a los demás puertos españoles. Por otro lado, si consideramos que La Guaira fue el único puerto exportador, del sub-total de 231 embarcaciones despachadas, el puerto tinerfeño ocupa tan sólo el 3 por 100 de las remisiones de este puerto a los ancladeros de la costa española durante el mismo lapso.

Un análisis documentado de este fenómeno, permite traer a colación una especificación del asunto en cuestión. Las fuentes consultadas, han hecho posible mostrar cuadros construidos con elementos extraídos de los legajos inventariados en los repositorios mencionados. Ellos testimonian y dilucidan una languidez en el movimiento comercial recíproco de tipo legal, entre Canarias y Venezuela.

A tal efecto, mostramos el *Movimiento de Navíos*, tanto de ida a Venezuela como venida de ésta, donde destacan: nombre del navío, tipo, tonelaje, puertos, calendario, capitán y/o maestro, que constituyen la estructura de este giro comercial:

CUADRO 1²⁶
MOVIMIENTO DE NAVIOS: SANTA CRUZ DE TENERIFE - LA GUAIRA
(1782-1789)

Año	N.º de orden de los navíos ²⁷	Nombre, tipo y tonelaje del navío	Patrón, capitán y/o maestro	Salidas de Sta. Cruz de Tenerife	Entradas en La Guaira ²⁸
1782	1	Ba., N. S. de la Candelaria y San Joaquín, alias La Cañada (85 tts.)	Juan Antonio Rambla.	3- 8-82	
1783	1	Fra., N. S. de la Paz, alias El Del-fín:	Cristóbal Madán.	20- 7-83 ²⁹	

26. A. G. I., Indiferente General, legajos 2.174 y 2.177, 2.181 al 2.185. A. G. S., Dir. Gral. de Rent., II remesa, legajos 570, 572, 574 y 575.

27. El orden numérico establecido es convencional.

28. Como puede apreciarse, en el cuadro no se insertan las fechas de llegada de los navíos al puerto de destino, ello obedece a que, la misma, no se detalla en los registros de comercio inventariados. Sólo, por ahora, cuento con una información complementaria, en la que sí bien no se especifica la fecha, si se confirma el arribo de buques al citado puerto, pues los datos proceden de la Real Contaduría de La Guaira. Confrontando éstos con los del presente cuadro, se ha extraído lo siguiente: 1. Todos los navíos aparecen registrados en su entrada a La Guaira, excepto la fragata «N. S. de la Paz» (1788). 2. En la lista de buques procedentes del puerto canario, la Real Contaduría asienta que entraron: paquebote «N. S. del Rosario» (1784) y las fragatas «La Sacra Flia» y N. S. de la Concepción» (ambas en 1786) (cfr. A. G. I., Audiencia de Caracas, 902).

29. En 30-V-83 salió de Cádiz.



1785	1	Fra., N. S. del Rosario, alias El Brillante (277 toneladas).	Tomás Muñoz.	26-10-85 ³⁰
	2	Fra., N. S. del Coro y las Animas, alias La Guipúzcoa (200 tts.)	Martín Soublette.	9- 8-85
1786	1	Fra., N. S. de la Paz (123 tts.)	Pedro J. Prichardo.	4-10-86 ³¹
1787	1	Fra., N. S. de la Concepción (125 toneladas).	Cristóbal Madán.	25- 7-87
	2	Pa., Sto. Cristo del Buen Viaje (52 tts.)	Matías Pérez.	21-11-87
	3	Fra., N. S. del Rosario, alias El Brillante (200 toneladas).	Juan Anrrán de Prado.	29-12-87?
1788	1	Fra., N. S. del Carmen, alias La Hermosa Minerva (120 tts.)	Domingo Molouny.	24-11-88
	2	Fra., N. S. del Rosario, alias El Vencedor (200 toneladas).	Bartolomé Mead.	18-11-88
	3	Ber., La Sagrada Familia (45 tts.)	Seba tián Martínez Carballo.	23- 6-88
	4	Fra., N. S. de la Paz (125 tts.)	Gregorio Zugasti.	14- 5-88
1789	1	Pa., Sto. Cristo del Buen Viaje (52 tts.)	Matías Pérez.	28- 4-89
	2	Fra., N. S. del Rosario, alias El Vencedor (200 toneladas).	Juan Anrrán de Prado.	29-11-89

30. Empezó a cargar en Cádiz y completó su cargamento en este puerto.

31. *Ibidem.*

CUADRO 2³²
MOVIMIENTO DE NAVIOS: LA GUAIRA - SANTA CRUZ DE TENERIFE
(1784-1789)

<i>Año</i>	<i>N.º de orden de los navios</i>	<i>Nombre, tipo y tonelaje del navio</i>	<i>Patrón, capitán y/o maestro</i>	<i>Salida de La Guaira</i>	<i>Entradas en Sta. Cruz de Tenerife</i>
1784	1	Fra., N. S. del Rosario, alias El Brillante (400 toneladas).	Ricardo Mead.	24-7-84	6-10-84 ³³
	2	Fra., S. José y N. S. del Carmen, alias La Venus.	Domingo Armario.	8-7-84	31-10-84 ³⁴
1786	1	Pa., Sto. Cristo del Buen Viaje (65 tts.)	Matías Pérez.	?	12-7-86
1787	1	Fra., N. S. del Rosario, alias El Brillante (200 toneladas).	Bartolomé Mead.	31-3-87 ³⁵	30-7-87 ³⁵
	2	Fra., N. S. de la Paz (123 tts.)	Pedro J. Pricahrido.	31-7-87	3-12-87 ³⁶
1788	1	Pa., Sto. Cristo del Buen Viaje, alias el Fénix (52 toneladas).	Matías Pérez.	2-5-88	11-10-88 ³⁷
1789	1	Ber., La Sagrada Familia.	Sebastián Carballo.	?	14-2-89

La situación es perceptiblemente clara: a los diecisiete años contados a partir de 1765, zarpa el primer registro de comercio libre desde el puerto canario con destino a la costa venezolana, coincidiendo con que es desde ese mismo año, de 1782, cuando la totalidad del territo-

32. A. G. I., Ind. Gral., legajos 2.209 B, 2.210 y 2.212; 2.441, 2.443, 2.444 y 2.446. A. G. S., Dir. Gral. de Rent., II remesa, legajos 572 y 575.

33. En 31-XII-84 ancló en Cádiz.

34. En 21-IX-84³⁴ arribó en Cádiz.

35. En 21-VI-87 hizo escala en Cádiz.

36. Su registro de comercio lo cumplió en Canarias, de donde partió el 4-XII-87, con el resto de la carga, para el puerto de Cádiz.

37. Previa escaia en Cádiz (7-VII-88), donde alijó registro, para retornar de nuevo a éste, una vez dejado parte de la carga en Tenerife.

rio venezolano muestra pruebas evidentes de la apertura de sus puertos al libre tráfico, aunque, como se aprecia, los envíos al puerto canario suceden dos años después.

Pese a ello, los despachos oficiales desde Tenerife no son lo suficientemente cuantiosos ni regulares como para permitirnos hablar de un apreciable volumen comercial con La Guaira. En los ocho años que van desde 1782 a 1789, se tiene noticias de tan sólo catorce despachos registrados por los Directores Generales de Rentas de Tenerife; considerando, además, que en 1784 no salió un solo navío del puerto canario. Solamente los años 1787 y 1788 superan el envío de dos navíos, alcanzando la cifra de tres y cuatro, respectivamente. En el resto de los años, los envíos no superan la cifra de un navío, excepto, en 1785, que se remitieron dos embarcaciones.

En los registros de comercio libre que siguen la ruta La Guaira-Santa Cruz de Tenerife, la situación es aún más lamentable si tenemos en cuenta que a partir de 1784 es cuando arriban los dos primeros navíos al puerto canario, excluyéndose el año 1785, en que no zarpa navío alguno. Por otro lado, el envío resulta por demás esporádico e irregular, no superando, en ningún caso, el número de dos.

Hecho peculiar y digno de tener en cuenta es que, sumado a esta languidez del movimiento naviero, tenemos que el total de los cargamentos conducidos en las naves, no son desembarcados directamente en el puerto de destino, pues parte de éstos van destinados al puerto gaditano, lo que demuestra, en todo caso, una marcada dependencia de Tenerife respecto al despachadero andaluz. Caso homólogo ocurre en los despachos Tenerife-Guaira y que queda dilucidado al observar el respectivo movimiento de navíos³⁸.

Verifícase, en consecuencia, que en el transcurso de 1765 a 1789, el tráfico mercantil recíproco entre los centros económicos de los puertos de Tenerife y La Guaira, estuvo activado por 21 registros de comercio libre. Este escaso movimiento naviero, está íntimamente vinculado a una convergencia de móviles producto de circunstancias internacionales, como resultado del conflicto bélico que culminó temporalmente con la paz de París en 1783, donde fue reconocida la independencia de las Trece Colonias³⁹, aunado, además, a los efectos del comercio libre en las islas y al condicionamiento de las mercaderías, a las cargas y descargas desde Cádiz, que convierte al puerto tinerfeño en satélite complementario de un cuantioso volumen comercial recíproco

38. Véase cuadros 1 y 2.

39. Al estudiar el comercio colonial del puerto de Barcelona, García Baquero comenta los efectos de la guerra sobre el mismo y su virtual ascenso a partir de 1783 (cfr. 1972, pp. 279-281).

Cádiz-Guaira. Sin olvidar, por supuesto, el complejo tráfico mercantil de carácter ilegal que todo ello deriva y que es tan difícil de precisar cuantitativamente.

b) *Movimiento de mercaderías*

Consideramos de interés presentar el fenómeno, según un análisis de la cualificación y cuantificación mostrado por el movimiento comercial entre ambos centros económicos. Pretendemos, en consecuencia, aproximarnos al estudio del volumen comercial canario-venezolano en base a las exportaciones desde los dos referidos puertos como ejes principales de esa actividad, teniendo en cuenta las consabidas limitaciones que entraña este tipo de análisis, si consideramos la inexistencia de otras fuentes directas. Para tal efecto, es pertinente destacar la estadística anual de los cargamentos, donde se aprecia el total valor de las mercaderías, dado que el empleo de las cifras inventariadas, de acuerdo con el volumen y valor de las cargazones, permite extraer conclusiones fundamentadas en hechos objetivos, donde se palpa la estructura comercial entre ambos polos del tráfico.

CUADRO 3⁴⁰
EXPORTACIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
AL PUERTO DE LA GUAIRA (1782-1789)
(EN REALES DE VELLON)

<i>Años</i>	<i>Valor de los géneros españoles</i>	<i>Valor de los géneros extranjeros</i>	<i>Total valor</i>
1782	217.191	—	217.191
1783	313.575...3	—	313.575...3
1785	932.486...9	314.532...5	1.247.018...14
1786	278.314...17	—	278.314...17
1787	1.024.600...31	458.668...17	1.483.269...14
1788	617.352...26	362.349	979.701...26
1789	417.921...30	206.094...17	624.016...13
SUMA	3.801.442...14	1.341.644...5	5.143.086...19 ⁴¹

40. Véase nota 26.

41. A este total valor corresponden en derechos, por concepto del 3 y 7 por 100, respectivamente, la cantidad de 162.206 Rs., 16 mrs.

CUADRO 4⁴²
 EXPORTACIONES DEL PUERTO DE LA GUAIRA AL PUERTO
 DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1784-1789)
 (EN REALES DE VELLON)

<i>Años</i>	<i>Valor de los géneros</i>	<i>Total valor</i>
1784	3.670.331...14	3.670.331...14
1786	1.630.877...28	1.630.877...28
1787	2.738.633...22	2.738.633...22
1788	108.516	108.516
1789	903.590...5	903.590...5
SUMA	9.051.949...1	9.051.949...1 ⁴³

En el cuadro de las *exportaciones a La Guaira*, se advierte que el total valor, por concepto de mercaderías vendidas, alcanza la cifra de 5.143.086 Rs, 19 mrs. De esto, corresponden al total valor de los *géneros españoles*, 3.801.442 Rs, 14 mrs., siendo el principal objeto exportador los *Caldos*, cuya compra alcanzó a 1.862.795 1/2 Rs, o sea, el 49 por 100 respecto al total de lo exportado en siete años. Este valor, en cuanto a caldos, queda distribuido de la siguiente forma: 1.407.550 Rs. por concepto de aguardientes, como resultado de 23.459 1/2 arrobas remitidas. Le siguen los vinos en el siguiente orden: Vidueño, con una remisión de 36.704 1/2 arrobas, que valuado en diez reales cada una, alcanza a 367.040 Rs. y Malvasía, cuyas 2.072 arrobas a 20 reales cada una, hacen 41.450 Rs. El Mistela, valuado, conjuntamente con el aguardiente, en 60 Rs., hace 4.800 Rs.; como producto de 80 arrobas exportadas. Luego, los licores, que tan sólo alcanzan a los 480 reales. En esta clasificación de géneros, le siguen el aceite (de comer y de almendras), que juntos hacen 34.662 Rs.; por último, el vinagre con un valor de 6.812 1/2 Rs.

En este orden de géneros nacionales exportados, el segundo lugar lo ocupa el grupo de los *Frutos*, siendo su valor total de 58.083 Rs. De éstos, los frutos secos alcanzan la máxima, pues 14.456 1/2 libras fueron extraídas por concepto de exportación de la almendra (con y sin cáscara), cuyo monto alcanza a 21.684 1/2 reales, es decir, el 37,3 por 100 del conjunto de frutos. Los restantes 36.398 1/2 Rs. de vellón, o sea, el 67,7 por 100, responde a lo sumado por concepto de

42. Véase nota 32.

43. El total valor por pago de los derechos de entrada corresponde a 559.940 Rs., 5 mrs.

pasas, ciruelas pasas, higos, turrone, orejones, dulces, azafrán, aceitunas y cominos.

El último lugar de estas ventas de géneros nacionales, lo ocupa la *industria textil*, regional y procedente de las fábricas catalanas. Entre otras, destacan: indianas, medias de hilo y algodón, encajes, tejidos y manufacturas de seda, mantas, etc. Además de sombreros, flores, clavazón y hierro de Vizcaya, etc.

Por otro lado, en el campo de los *géneros extranjeros*, una variada gama de productos *textiles* constituyen la base de estos envíos. Los géneros son reexportados desde el puerto canario y su valor asciende a 1.341.644 Rs., 5 mrs., equivalente a un 47,8 por 100 inferior al valor de los géneros españoles. Destacan, entre otros, la seda, caserillos, bretañas (con las calidades de anchas, entreanchas, angostas, contrahechas), presillas, creguelas, rasos, lonas, platillas, marselleses. También, se envían harinas y hasta cueros de lobo remitidos desde la misma América.

En cuanto a los *productos procedentes del mercado venezolano*, con La Guaira como único puerto activado en este giro, cabe señalar que el total valor de las remisiones destinadas al consumo canario, en los cinco años que poseemos noticias, llega a la suma de 9.051.949 Rs., 1 mrs. De esto, excluyendo el año 1785 del que no poseemos información de salida de navíos, se han obtenido las siguientes apreciaciones: el primer renglón de exportación lo constituyen los *Caudales*, remitidos bien por concepto de registro o de soldadas. En el primer caso, el valor estimado de la plata, acuñada y labrada, se eleva a 1.366.444 Rs. respecto de 68.322 pesos fuertes expedidos. A ello se suman 52.338 pesos fuertes en oro cuya cuantía se estima en 1.046.768 reales; además, 82 onzas en alhajas de oro, equivalentes a 24.218 Rs. En el segundo caso, de lo destinado para cajas de soldadas, corresponden 3.573 pesos fuertes de plata y 1.624 de oro, que juntos hacen 103.944 Rs. En suma, los envíos de caudales conducidos a Santa Cruz de Tenerife, llegan a la significativa cifra de 2.541.374 Rs. de vellón⁴⁴,

44. Esta importante cifra obedece a que La Guaira es puerto reexportador de caudales procedentes del mercado mexicano, como puede evidenciarlo el cuantioso volumen de cacao que por los siglos XVII y XVIII se exportaba y del que se obtuvieron lucrativos beneficios. Al referirse al tráfico de cacao entre Venezuela y la Nueva España, Arcila Fariás afirma: «... gran parte de los caudales producidos por ese comercio, eran más tarde empleados por los mercaderes venezolanos en la compra de los efectos que las naves españolas conducían a Maracaibo y La Guaira» (cfr. 1950, cap. VI, p. 168). También Brito Figueroa brinda una estadística de las exportaciones de cacao, donde México se muestra a la cabeza; su volumen desciende cuando se extiende al territorio venezolano los beneficios de la libertad de comercio, que contribuyó a incrementar las exportaciones a los puertos de la Península, en detrimento de las ventas a México (cfr. 1963, cap. VI, 236-243).



que representa un valor relativo del 5,2 por 100 superior a los cargamentos de *cacao*, cuyo monto total asciende a 2.077.199 Rs. de vellón, como producto de la extracción de 2.947 fanegas, constituyéndose, en consecuencia, en el segundo ramo de exportación total y el primero, en cuanto a frutos. El tercer lugar de las materias destinadas al consumo del mercado canario está ocupado por los *cueros*, curtidos y al pelo, cuyo número de 7.484 se ha valorado en 459.710 Rs. Luego, el *añil* con 195.647 Rs., seguido por los *cordobanes* que alcanzan los 94.020 Rs. en su venta. En cantidades menores entran *otros productos*, tales como: algodón (con y sin pepita), almidón, café, pieles de tigre y venado, palo brasilete, calaguala, manteca de cacao, de oso, de tigre, aceite de coco, sillas de montar, aguardiente de cocuy, dulces, etcétera.

BALANCE GENERAL

Señalado y analizado el movimiento comercial en base al volumen y valor de los caudales, frutos y efectos a los precios corrientes de la plaza, es preciso afirmar que los despachos legales entre el puerto canario y el respectivo venezolano —para el período que estudiamos— no son lo suficientemente regulares ni cuantiosos como para hablar de una intensidad en el tráfico, pues 21 navíos en los ocho años de que poseemos noticias, así lo confirman, aunado a que en este lapso apenas se contabilizaron 14.195.035 Rs., 20 mrs., provenientes de los géneros comercializados y explicado, en parte, por el pequeño y mediano tonelaje de los navíos empleados en esta ruta⁴⁵.

En siete años, apenas un total valor de 5.143.086 Rs. y 19 mrs. remitidos en géneros, caldos, frutos y efectos para el consumo venezolano, revelan que el volumen de las exportaciones tinerfeñas, respecto a las del puerto de La Guaira, son inferiores en un 27,6 por 100, dado que del puerto caraqueño, en apenas cinco años, fueron exportados al puerto tinerfeño un total valor de 9.051.949 Rs., 1 mrs., por concepto de caudales, frutos y efectos.

Ahora bien, interesa precisar el lugar que ocupa el comercio canario respecto al comercio general de España con nuestro principal ancladero de la costa venezolana. Para puntualizar aún más el fenómeno, presentamos un Estado comparativo del valor de las exportaciones de los puertos que regularmente mantienen intercambio de mercaderías con La Guaira, durante los años de comercio recíproco Tenerife-Guaira.

45. Véase cuadros 1 y 2, donde se especifica el tonelaje de los navíos.

CUADRO 5⁴⁶

ESTADO QUE MANIFIESTA EL VALOR DE LOS FRUTOS, CALDOS Y EFECTOS, TANTO ESPAÑOLES COMO EXTRANJEROS, QUE SE EMBARCARON EN LOS PUERTOS DE LA PENINSULA E ISLAS CANARIAS Y BALEARES CON DESTINO AL PUERTO DE LA GUAIRA, DESDE EL AÑO DE 1782 HASTA EL DE 1789. A SABER:
(EN REALES DE VELLON)

<i>Puertos</i>	<i>Valor de los efectos españoles</i>	<i>Valor de los efectos extranjeros</i>	<i>Valor total</i>
Cádiz	43.876.912	62.109.849	105.986.761
San Sebastián	604.090...8	11.758.359...17	12.362.449...25
Málaga	4.888.824...17	5.188.515...17	10.077.340
Barcelona	8.885.629	219.937	9.105.566
Santander	3.287.328...33	3.430.802...10	6.718.131...9
Sta. Cruz de Tenerife.	3.801.441...21	1.341.643...32	5.143.086...19
La Coruña	305.959...17	601.185	907.144...17
Palma de Mallorca...	128.686	—	128.686
Alfaques de Tort. ...	79.384	—	79.384
SUMA	65.858.255...28	84.656.292...8	150.508.549...2

Del análisis del cuadro, se desprende que Sta. Cruz de Tenerife ocupa el sexto lugar de exportación entre los puertos españoles habilitados para el tráfico directo con La Guaira. Si consideramos el total valor de los efectos, el puerto canario ocupa tan sólo el 3,4 por 100 del total remitido, en tanto que el puerto gaditano se lleva el 70,4 por 100, correspondiendo el 26,2 por 100 restante a los demás puertos en su conjunto. Por otro lado, debe destacarse que respecto al valor de los géneros españoles destinados al consumo venezolano, Tenerife expide, a través de su desembarcadero, un valor que en términos relativos alcanza el 5,8 por 100, en tanto que Cádiz suma el 66,6 por 100 en sus ventas, y el 27,6 por 100 restante equivale a lo enviado por los demás puertos. En cuanto al valor de las remesas en géneros extranjeros, he de puntualizar que éste es superior en un 12,4 por 100 en relación a los nacionales, de cuyo total valor le corresponde al puerto canario un despacho mínimo del 1,6 por 100, continuando el puerto

46. A. G. I., Indiferente General, legajos 2.173 al 2.186. A. G. S., Dir. Gen. de Rent., legajos 568 al 580.

Observación: Los datos han sido tomados del resumen que se especifica en cada registro y no del total global que suman las mercaderías transportadas en los navíos, pues en el primer caso, si bien algunas veces se incluye el Rancho, los valores aparecen clasificados en géneros españoles y extranjeros con totalidad de lo remitido, razón por la que en ciertos casos el valor no concuerde con lo sumado por las mercaderías.

gaditano a la cabeza, con un envío que ocupa el 73,4 por 100, y los demás, en suma, con el 25 por 100.

Cabe, en consecuencia, afirmar que en el período de los veinticuatro años estudiados, es perceptible una crisis en el giro comercial Canarias-Venezuela, o mejor dicho, Tenerife-Guaira. El hecho que no se tengan noticias de despacho de registros de comercio libre desde Tenerife, sino hasta 1782 y, desde La Guaira, en 1784, es prueba elocuente de la repercusión de conflictos internacionales y nacionales en la regularidad del tráfico. A partir de entonces, coinciden la Paz de Versalles (1783) y el consabido retorno a la normalidad en el Atlántico, con la apertura de los puertos venezolanos al comercio con los ancladeros marítimos españoles lo que, sin embargo, tampoco contribuyó gran cosa en una marcha ascendente de este movimiento comercial. No obstante, la mayor cuantía, en cuanto a remisiones para La Guaira, corresponde al año 1787 al observarse un incremento vertiginoso de un 18,8 por 100 respecto a los cuatro años precedentes, volviendo a descender en el último bienio. Caso contrario, se advierte en las exportaciones a Tenerife, pues en el primer año, es decir, en 1784, se observa el mayor porcentaje de valor en los cargamentos, llegando a ocupar el 40,5 por 100 respecto al total valor de las mercaderías vendidas. En los dos años siguientes, el valor sumado alcanza al 48,3 por 100, apreciándose un descenso vertiginoso en el último bienio, con apenas el 11,2 por 100 del total de lo exportado⁴⁷.

Así, pues, el análisis hasta aquí realizado, nos ha permitido apreciar la íntima conexión existente entre la implantación del comercio «libre» para los ancladeros de la costa venezolana y su respectivo giro mercantil con Canarias. Si bien en principio las islas participan de este intercambio mediante permisión de toneladas, una vez abiertos al libre tráfico Tenerife, primero y La Guaira, después, pareciera que ello favorecería este comercio. La realidad se muestra distinta, pues ambos puertos se constituyen en los centros nucleares de que depende el movimiento comercial Canarias-Venezuela y, a pesar de existir un movimiento naviero con registros de comercio libre, la irregularidad se hace patente. Por supuesto, a ello contribuye otro factor, como lo fue el stancamiento comercial de tipo legal provocado por los efectos de la guerra anglo-española⁴⁸.

47. Véase cuadros 3 y 4.

48. Estas apreciaciones son completadas con los despachos efectuados en los tres primeros años de la década de los noventa. En efecto, en los años de 1790 a 1792 salieron once registros de comercio desde Tenerife a La Guaira, de un total de 136 que totalizan los envíos desde los puertos españoles. En el mismo lapso fueron echados a la mar cinco navíos desde La Guaira con destino al puerto canario, de un total de

No deseamos culminar sin antes señalar, una vez más, que nuestro trabajo se ha centrado en un estudio del volumen comercial canario-venezolano en las fechas citadas, como parte de la investigación que estamos realizando sobre el comercio entre Venezuela y España en los mismos veinticuatro años (1765-1789). Debe advertirse, que la sola documentación de los archivos peninsulares no brinda todo el conocimiento sobre esta materia, que espero complementar con fuentes de repositorios canarios, venezolanos y colombianos, de inestimable valor en el esclarecimiento de algunas lagunas mostradas en el trabajo en cuestión.

Por otro lado, hay múltiples problemas en este tipo de investigación y que aún no han sido abordados. Por ejemplo, el del capital comercial y la estructura social de este comercio, cuyo análisis es tan importante para la historia económica, como lo demostró primero Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne...*, París, S.E.V.P.E.N., T. III, 1962, y hace poco A. García-Baquero en su *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, E. E. H. A., 1972, 2 vols., y en el trabajo que este autor ha publicado, conjuntamente con Antonio Miguel Bernal, titulado *Tres siglos de comercio sevillano. Cuestiones de problemas y método*. Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, 1976. Con sumo agrado, veríamos que los historiadores canarios orientaran su atención por estos últimos aspectos, tan necesarios para la historia económica del Archipiélago y de América. Por nuestra parte, esperamos contribuir a ello en la medida que nuestras posibilidades lo permitan.

102 embarcaciones que zarparon desde los diversos puertos venezolanos con destino a los respectivos españoles (véase A. G. I., Indiferente General, legajos 2.186 al 2.191; 2.446 al 2.452). Los años que siguen, desde 1793 a 1797, han sido estudiados por NÚÑES DÍAS en su obra *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*, Caracas, Acda. Nac. de la Historia, 1971). Si bien su estudio aporta nuevos datos y enfoques diferentes en el movimiento comercial entre España y Venezuela, en el mismo no incluye al Archipiélago, o mejor dicho, a Tenerife, pues sabemos que por entonces el tráfico mercantil con La Guaira no ha cesado, pese a que continúa su merma.

FUENTES

DOCUMENTALES (Manuscritas)

- A. G. I., CONTRATACION, Legs. 1691 al 1696; 1676 al 1678; 1682; 1682; 2674-2675; 2706 al 2714.
 INDIFERENTE GENERAL, Legs. 2173 al 2191; 2441 al 2452; 2209A al 2231.
 AUDIENCIA DE CARACAS, Estados de Comercio (1784-1798), Leg. 902.
- A. G. S., DIRECCION GENERAL DE RENTAS, II Remesa, Leg. 568 al 580.
 1728
 REALES ORDENES sobre Fundación de una Compañía Guipuzcoana...
 A. G. I., AUDIENCIA DE CARACAS, 924.
- [1714?]
 EXTRACTO del Expediente de la Compañía Guipuzcoana... sobre que se le verifique por el tiempo de doce años el Asiento que la está concedido de comercio a Maracaibo.
 A. H. N., ESTADO, 2.320.
- 1776, noviembre 16
 REAL CEDULA en que se concede a la Compañía de Caracas el comercio de las provincias de Guayana, Cumaná e islas de Margarita y Trinidad.
 B. R. A. i.H. M., 9-9-4, 1762, C. M. L., vol. CVII.
- 1778, febrero 2
 REAL DECRETO en que S. M. ha resuelto ampliar la concesión del comercio libre contenida en Decreto de 16 de octubre de 1765...
 A. H. N., DIVERSOS, 536.
- 1778, octubre 12
 REGLAMENTO del Libre Comercio de España a Indias...
 B. P., 2851 M. A., vol. XXXVIII.
- 1784, mayo 10
 CARTA escrita al Excmo. Sr. D. Josef de Gálvez... con motivo del Repartimiento, que en febrero del mismo año hizo el expresado Sr. Ministro a los puertos de este continente de 15.000 toneladas de frutos, abarrotes y ropas para el surtimiento de Nueva España y Provincia de Venezuela.
 B. P., 2850 M. A., vol. XXXVII.
- 1789, febrero 28
 REAL DECRETO sobre libertad de comercio con Nueva España y Caracas.
 A. C. M., INDIFERENTE (Reales Ordenes y Decretos del año 1789).

IMPRESAS

- a) *Que se citan:*
 ARCILA FARIAS, Eduardo
 1950. *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*. México, El Colegio de México. F. C. E.
 ALONSO LUENGO, Francisco
 1947. *Las Islas Canarias*. Madrid, Pub. de los Servicios comerciales del Estado.

- BORGES, Analola
1960. *Isleños en Venezuela*. La Gobernación de Ponte y Hoyo. Santa Cruz de Tenerife, Gráficas Goya.
1969. *El Archipiélago Canario y las Indias Occidentales*. Madrid, Edic. Cultura Hispánica.
1972. «La Región Canaria en los Orígenes Americanos». Madrid-Las Palmas, Patronato de la «Casa de Colón». Separata del *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18.
1974. «Notas para un estudio sobre la Proyección de Canarias en la Conquista de América». Madrid-Las Palmas, Patronato de la «Casa de Colón». Separata del *Anuario de Estudios Atlánticos*, 20.
- BRITO FIGUEROA, Federico
1963. *La estructura económica de Venezuela colonial*. Caracas, Edic. U. C. V.
- LADERO QUESADA, Miguel A.
1974. «La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI». Sevilla, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXI, pp. 725-749.
- MORALES PADRÓN, Francisco
1951. «Colonos Canarios en Indias». Sevilla, *Anuario de Estudios Americanos*, VIII, pp. 399-441.
1952. «Canarias y Sevilla en el comercio con América». Sevilla, *Anuario de Estudios Americanos*, IX.
1955. *El Comercio Canario-Americano* (siglos XVI, XVII y XVIII). Sevilla, Pub. de la E. E. H. A.
1970. *Sevilla, Canarias y América*. Gran Canaria, Edic. del Excmo. Cabildo Insular.
- PERAZA DE AYALA, José
1966. *El Real Consulado de Canarias*. Tenerife. Aula de Cultura. Col. Enciclopedia Canaria.
1977. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, Pub. de la Universidad. Anales de la Universidad Hispalense (1.ª edición, 1952, Universidad de La Laguna).
- REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CAÑACAS
1765. *Noticias históricas prácticas de los sucesos y adelantamientos de esta Compañía, desde su fundación año de 1728 hasta el de 1764...* (s. i.), 183 pp. Madrid.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente
1936-1941. «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias». Madrid, *Anuario de Historia del Derecho e pañol*, XIII, pp. 100-135.
- VIERA Y CLAVIJO, José
1772-1783. *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias...* Madrid, Imp. de Blas Román. 4 vols.
- ZUAZNAVAR Y FRANCIA, José María de
1816. *Compendio de la Historia de Canarias...* Madrid, Imp. que fue de Fuente-
b) *Consultadas y no citadas:*
- GLAS, George
1976. *Descripción de las Islas Canarias (1764)*. La Laguna. C. S. I. C., Instituto de Estudios Canarios (Universidad de La Laguna).
- GUERRA Y PEÑA, Lope Antonio de la
GUERRA Y PEÑA-LOPE, Antonio de la
1951. *Memorias de don —————* (Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII). Cuaderno I. Años 1760-70. Las Palmas. Edit. El Museo Canario.