



EN TORNO AL COMERCIO CANARIO-AMERICANO.
INTERPRETACIONES SOBRE EL ARTICULO 4.º DEL REGLA-
MENTO 6-XII-1718

MIGUEL MOLINA MARTÍNEZ

I

La presente comunicación tiene su fundamento principal en el artículo 4.º del Reglamento de 1718; es decir, en el privilegio que tiene cada una de las tres islas realengas (Tenerife, Gran Canaria y La Palma) de transportar una determinada cantidad de productos propios a los puertos americanos que habilita el citado Reglamento. La diferente interpretación del mencionado artículo dará lugar a un enfrentamiento entre los vecinos de Gran Canaria y el capitán de barco, Fernando Calímano. Al mismo tiempo, se deja traslucir cierta rivalidad Gran Canaria-Tenerife motivada por el embarque a Caracas de las 200 toneladas de frutos que corresponden en 1757 a la isla de Gran Canaria.

En esta rivalidad, Gran Canaria pugna por hacer valer sus derechos frente a la hegemonía tradicional de Tenerife. El puerto de Santa Cruz venía gozando de indudables ventajas con respecto a los de las otras islas bajo el pretexto de que Tenerife era la isla más rica y las otras carecían de una infraestructura adecuada y de una cantidad suficiente de productos para completar los registros. De esta forma, Santa Cruz no tardó en convertirse en una pequeña Cádiz y concentrar todo el comercio canario¹.

Sin embargo, Gran Canaria no se conformó con esta situación y luchó cuanto pudo por mantener cierta independencia de Tenerife y dar la máxima salida a todo cuanto se producía en ella, especialmente sus vinos.

La situación general de las islas en el momento que surge este conflicto (1757), se había agravado. La vid dejó de ser la fuente de riqueza que antes había sido. Su exportación disminuía y los campos quedaban abandonados por el fuerte ritmo de emigración. La nobleza comenzaba, igualmente, una sensible decadencia.

1. MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario-americano. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1955, p. 119.

Tales circunstancias, creemos, pueden explicar la perseverancia de Gran Canaria por enviar la totalidad de las 200 toneladas que le corresponden para Caracas sin permitir que una parte de ese registro se cargue en Tenerife. Estamos, sin duda, ante el decidido interés de cosecheros y productores de la isla por sobrevivir y colocar sus mercancías en los mercados americanos. Hasta tal punto llega su decisión que el pleito que originan trasciende las propias islas para acabar resolviéndose en el Consejo Supremo de Indias.

La documentación que hemos utilizado procede del Archivo General de Indias; concretamente, de la sección Escribanía de Cámara, legajo 951. En esta sección quedan todavía por sacar a la luz numerosos e importantes datos para la historia económica de las islas.

II

El liberalismo mercantil del siglo XVIII va a quedar reflejado en una serie de reglamentos comerciales que se suceden a lo largo de dicha centuria. En este período asistimos a la transición del comercio monopolizado al libre comercio que culmina con la publicación del Reglamento de 1778. No cabe duda de que el reformismo borbónico afectó de un modo fundamental a la economía española, incluidas las prácticas comerciales. Este liberalismo mercantil también modificó el marco económico de las Canarias.

El 6 de diciembre de 1718, en El Pardo, la Corona da vía libre a un nuevo ordenamiento del comercio canario-americano. El Reglamento de 1718 viene a mitigar en gran medida las dificultades por las que atraviesa dicho comercio, controlado por la actuación de Sevilla y Cádiz. Una y otra habían condicionado seriamente la expansión isleña al limitar los puertos, naves y productos canarios que quedaban relegados a un segundo plano. Debido a estas prohibiciones, no debe sorprender el júbilo con que en las islas era recibida la más mínima libertad comercial. De ahí, la importancia y significación de este Reglamento. Sus diversos artículos regulan con detalle todo lo relativo a las condiciones generales del comercio, productos que se pueden exportar e importar, rutas, gabelas de entradas, salidas... Constituye —afirma Morales Padrón— la más importante disposición dada en toda la historia mercantil canaria. El Reglamento acabó con muchos de los inconvenientes que afectaban

a la exportación canaria, aunque ello no se manifestara inmediatamente².

El contenido de este Reglamento lo podemos concretar en los siguientes puntos:

1. Permiso a las islas de Canaria, La Palma y Tenerife de comerciar con los puertos de Indias un total de 1.000 toneladas por año y distribuidas de la siguiente forma:

- Canaria: 150 toneladas
- La Palma: 250 toneladas
- Tenerife: 600 toneladas

Nunca se han de exceder de las 1.000 toneladas reseñadas.

2. El permiso es sólo para frutos de dichas islas. No se incluyen ropas, tejidos, lanas, sedas... para evitar la competencia con los de la península.

3. Pueden comerciar las islas algún trigo o harinas con tal que haya habido dos cosechas abundantes consecutivas.

4. Que si las islas de Canaria y La Palma no tuvieran frutos bastantes para ocupar parte de su anual permisión de toneladas, han de quedar en la obligación de prevenir en tiempo hábil a la de Tenerife para que apronte en el puerto de Santa Cruz las competentes para llenar el número de sus toneladas, con declaración de que omitida esta circunstancia, ha de ser visto que el permiso va enteramente disfrutado y que se han de cargar los derechos al respecto de él, sin otra alguna prueba, ni oír sobre ello instancia ninguna en contrario; pero si habiendo cumplido las dos islas con esta condición y llegado en fuerza de ella sus embarcaciones a Santa Cruz, no hallaren pronto los frutos, no se les ha de poder detener en aquel puerto con motivo alguno, antes sí, se les ha de permitir seguir libremente su viaje con la limitación que se dará en el artículo 8^º.

5. Que ninguno que no sea natural de las islas goce de este permiso de navegar. Tampoco se puede navegar en navíos que no hayan sido fabricados en los dominios del Rey.

6. Los puertos que habilita este Reglamento para comerciar con ellos son: Caracas, Campeche, La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad de la Guayana y Cumaná.

7. La vigilancia de las toneladas se hará por personas profesionales, según reglas dadas por el arqueador mayor de la Casa de la Contratación.

2. MORALES PADRÓN, Francisco: *Op. cit.*, p. 201.

3. Hemos querido transcribir este artículo completo puesto que en torno a él surgirá el tema que nos ocupa.

8. Los intendentes de las islas han de dar las guías, licencias y despachos necesarios para navegar. Si los navíos de Gran Canaria y La Palma pasan por Tenerife, allí han de ser sometidos a un nuevo arqueo.

9. Las 1.000 toneladas se reparten de la siguiente forma, según los puertos de destino:

300 toneladas: La Habana

300 toneladas: Campeche

200 toneladas: Caracas

50 toneladas: Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Sto. Domingo

10. Los barcos saldrán en el tiempo que señale Cádiz.

11. Los capitanes de los barcos están obligados a llevar los registros a donde se estipula a su salida.

12. El Rey debe fijar las escalas del viaje.

13. Los capitanes, en el caso de que no puedan terminar el viaje con el barco que zarparon, deben repararlo o adquirir otro para retornar el registro que llevan.

14. No pueden traer a su vuelta: grana fina, añil, perlas, oro, plata. Solamente en reales lo que necesiten para pagar a la tripulación y la cantidad de 50.000 pesos, en razón de 50 por tonelada, para sufragar la falta de moneda en las islas.

15. Para navegar han de pagar una serie de derechos. A saber:

a) Derechos en Canarias:

— 2'5 % de todo el valor de los frutos.

— 25 pesos por cada cien toneladas en razón del derecho de escribanía.

— 14 reales de plata antigua por cada tonelada al seminario de Sevilla.

— Conducir anualmente 50 familias de cinco personas, a razón de cinco familias por cada cien toneladas.

b) Derechos en Indias:

— 22'5 pesos por cada pipa de vino y aguardiente. La mitad por la de vinagre. Si la navegación se hace a La Habana o Campeche, se abonarán 25 pesos por pipa, por razón de sisa. El resto de los efectos pagarán el 5 % de su valor en los lugares de destino.

c) Derechos al regreso a Canarias:

— 5 % de lo que traiga en plata.

— 31 pesos escudos de plata por cajón de vainilla de ocho arrobas.

— 2'5 reales por cada cuero curtido.

- 1'5 peso escudo de plata por cada quintal de purga.
- 5 reales por cada quintal de palo-brasil.
- 3 reales por cada quintal de palo-campeche.
- 2 pesos escudos de plata por quintal de azúcar.
- 2 pesos escudos de plata por quintal de cacao en bruto.
- 5 % del precio en las islas de otros productos.
- 15 % por derechos de gastos producidos al trasladar ese caudal de contribución a la Corte.

16. Antes de partir, se ha de pedir a los capitanes declaración jurada de que no llevan nada prohibido. Si mienten serán presos, además de perder el navío. El arresto será tres años de prisión en Africa y la prohibición de navegar a Indias en el plazo de 10 años.

17. Si a la llegada a América se encuentran en el navío productos no permitidos, el capitán estará sometido a las mismas penas.

18. El Consejo de España puede nombrar si quiere personas que acudan a los arqueos y visitas de los registros.

19. Cuando vuelvan de Indias, los capitanes han de traer una copia exacta de lo que transportan.

Los puntos 20 y 21 señalan las cuotas que han de pagar las islas al Rey.

22. Las islas correrán con los gastos de fortificación...

23. Los gobernadores intendentes de cualquier punto no pueden recibir regalos, dádivas.

24. Los tres Cabildos deben satisfacer la cantidad de 300.000 maravedís para el sueldo del juez superintendente del comercio de Indias.

25. Todos los caudales estarán en poder del Tesorero Real⁴.

En 1737, una Real Cédula completaba el Reglamento anterior, una vez oídas las sugerencias de los propios canarios. En esta ocasión se concretó:

1. Determinar que en 1737 hiciera el viaje a Cáracas la isla de Gran Canaria con 200 toneladas.

2. En el año de 1738 lo haría la isla de La Palma.

3. En el año de 1739 viajaría Tenerife y luego habría una alternancia de las tres islas en los años sucesivos.

4. La isla de La Palma que puede navegar 250 toneladas cede

4. Real Cédula de 6 de diciembre de 1718, El Pardo. Se contiene en el pleito que el procurador síndico general de la isla de Canaria y los cosecheros naturales y vecinos de ella tuvieron con D. Fernando Calímano, capitán del navío el Vencedor, sobre la carga de frutos, disfrute de toneladas y otras cosas. A.C.I., Escribanía de Cámara, leg. 951. Consta este pleito de 4 piezas. En adelante se citará: Pleito...

a la de Gran Canaria 50, con lo que una y otra establecen su registro en 200 toneladas.

5. Se obliga a que en los años respectivos se cargue todo el cargamento en la isla que corresponda. Lo mismo se observará en el tornaviaje.

6. No puede salir más que un registro para el mismo puerto durante un año.

7. Petición de que no se consideren prohibidos los efectos de mujeres y viudas (sombreados ordinarios, calcetas, encajes). Todo es de poco valor y no puede perjudicar al comercio peninsular. Sin embargo, la Corona no cede en este punto por considerar que sí va en contra del comercio de la Península.

8. Negativa a la pretensión de dos navíos de fabricación extranjera de ir a Indias. Los dueños de tales navíos son: Gerónimo de Guirla y Thomas Carr.

9. Prohibición expresa de que no viaje gente extranjera.

10. Los Cabildos de las referidas islas han de informar si se reparte el buque a los cosecheros y se obliga a los capitanes y maestros a que den relación jurada de ello ⁵.

Como acabamos de ver, en esta Real Cédula se establece la alternancia de las tres islas realengas para llevar sus productos al puerto de La Guayra, Caracas, uno de los que más ganancias reportaba a las islas. Según esta orden, correspondía a la isla de Gran Canaria hacer su navegación a dicho puerto en el año de 1757. Fue ese un año en el que la isla obtuvo grandes cosechas y variedad de frutos. Los testimonios de la época hablan de la existencia de granos de toda especie, frutos secos (higos, ciruelas, pasas...), todo género de legumbres y abundancia de vinos. Por tanto, las perspectivas comerciales de la isla no podían ser mejores, dado que, como hemos señalado, coincidía con su navegación a La Guayra, mercado que constituye «el negocio más importante y aún el único de Canaria» en opinión de los propios vecinos de la isla ⁶.

El encargado de hacer tal navegación fue don Fernando Calimano, capitán del barco Nuestra Señora del Rosario, alias «El Vencedor», fabricado en 1756 con un arqueo de 210 toneladas ⁷. La pretensión de este capitán de cargar 1/3 del registro del barco con vinos y aguardientes de Tenerife provocó la protesta de Gran Canaria. A

5. Pleito... Real Cédula, 18 de noviembre de 1737, San Lorenzo, fols. 26-30.

6. Pleito..., 2.ª pieza, fol. 38.

7. Este barco pasaría en 1768 a los herederos de Calimano y en los años siguientes continuaría realizando diversos viajes a los puertos americanos.

partir de aquí, comienzan a moverse todos los mecanismos políticos y administrativos para que los objetivos de Calímano no se lleven a cabo. Los naturales de Gran Canaria con el Reglamento en la mano y apoyados por el Procurador Síndico General y el subdelegado de la isla llevaron el asunto al Cabildo y más tarde al Consejo Supremo de Indias para impugnar el dictamen de dicho Cabildo. El desarrollo de todo ello es lo que nos ocupa en las siguientes páginas.

Con motivo de la navegación que el barco Nuestra Señora del Rosario debía hacer al puerto de La Guayra, los cosecheros de Gran Canaria presentaron un total de 2.444 pipas —1.222 toneladas— para embarcar. De ellas, sólo se repartieron 287, cantidad que equivalía a los 2/3 del buque. El tercio restante iba a ser ocupado con 20 pipas de la cosecha personal de Fernando Calímano y 43 pipas más procedentes de Tenerife, previa autorización del superintendente de aquella isla.

Gran Canaria se opuso a ello radicalmente, alegando que no se respetaba el Reglamento. Por su parte, el capitán del barco se aferró a la idea de que, como dueño, le pertenecía esa parte del buque y la podía ocupar de la manera que más le conviniese.

¿Qué parte estaba en su derecho? ¿En qué fundamentaban cada uno sus pretensiones?

Según el artículo 4.º del Reglamento de 1718, los barcos que partan de Gran Canaria o La Palma para navegar hacia los puertos americanos pueden tomar productos en Tenerife, siempre que aquellas islas no dispongan de la cantidad suficiente para completar el registro de las 200 toneladas que se les permite. Sin embargo, éste no parece ser el caso que estamos analizando. Sabemos que los cosecheros de Gran Canaria presentaron para embarcar una cantidad muy superior a las 200 toneladas reglamentarias. Por tanto, no había motivo para cargar en Tenerife otros productos.

Por su parte, Fernando Calímano parte de la base de que 1/3 del barco le pertenece para poder sufragar los gastos del viaje. También se ampara en el hecho de que, desde un principio, los cosecheros han cedido dicho tercio al capitán, siendo ello una práctica generalizada. En consecuencia, puede aprovechar esa parte del barco a su manera.

Estas son, en síntesis, las dos posturas contrapuestas que provocaron una reunión del Cabildo el 14 de enero de 1757. En dicha reunión, Diego Botelló se mostró partidario de que Fernando Calímano ocupara la tercera parte del navío con productos procedentes

de donde mejor estimara. A este parecer se sumaron otros dos capitulares más.

Frente a ellos, otros tres capitulares se abstuvieron de votar y se limitaron a pedir información y documentos para ver si era lícito embarcar productos de otras islas o no.

Ante esta situación, el corregidor se sumó a la opinión de los tres primeros con lo que se concluía que el Cabildo tomaba parte por el capitán del barco⁸. Sin embargo, estaba claro que este dictamen no podía ser válido puesto que, en realidad, no hubo votación; recordemos que tres capitulares sólo pidieron información y no emitieron voto alguno.

Por ello, tiene lugar una nueva reunión del Cabildo el 11 de febrero del mismo año. En esta ocasión, todos los presentes se conforman con el dictamen del aguacil mayor sobre la necesidad de que asistan dos juristas de la capital para que expongan sus criterios al respecto. Dichos licenciados serán: don Isidoro Romero y don José Hidalgo⁹.

En reunión del Cabildo al día siguiente, 12 de febrero, uno y otro jurista expusieron criterios opuestos.

Don Isidoro Romero sostuvo que a Fernando Calímano no se le podía obligar a que comprara productos en la isla de Gran Canaria para llenar su tercio pues «siempre ha sido práctica en los navíos de esta permisión, por ser contra libertad natural el no tener arbitrio de comprarlos en las demás islas¹⁰. En consecuencia, pidió que se mantuviera la actitud tomada el 14 de enero.

Don José Hidalgo defendió que si los capitanes habían venido usando de la tercera parte de su barco, había sido por condescendencia de los vecinos a quienes el rey concedió las 200 toneladas y no los 2/3 de ellas. Por tanto, el capitán debía someterse a los vecinos. De ninguna manera se podía permitir que sobrando tantas toneladas en Gran Canaria se fuera a Tenerife por otras¹¹.

Una vez expuestos estos criterios, se pasó a la votación que arrojó el siguiente resultado:

— Votaron el informe de Isidoro Romero a favor de Fernando Calímano: Diego Botelló, Joaquín Verdugo (por escrito), Juan de la Barreda e Isidoro de Aguilar.

— Votaron la defensa de los vecinos hecha por José Hidalgo:

8. Id. *ibíd.*, fols. 3 y ss.

9. Id. *ibíd.*, fol. 47.

10. Id. *ibíd.*, fol. 48.

11. Id. *ibíd.*, fol. 49.

Alfárez mayor, Francisco Bravo, Diego Sahahan y Juan del Río (por escrito).

Uno de los capitulares no votó alegando que el Cabildo no tenía facultades para este asunto.

De esta forma, se producía un empate a cuatro votos que fue roto porque el corregidor repitió su postura del 14 de enero, inclinando la balanza, pues, del lado de Fernando Calímano¹². Con ello, el Cabildo permitía que se embarcaran productos de Tenerife en el registro de Gran Canaria hacia Caracas. Una medida que, sin duda, lesionaba los intereses de la isla.

Conviene, por tanto, tener presentes algunos datos para comprender esta votación donde los intereses personales y grupos de presión estuvieron en primer plano.

Por ejemplo, la postura de Diego Botelló a favor del capitán del barco vendría dada por su condición de hermano de otro capitán de barco, Diego Isidoro Botelló, dueño del navío Nuestra Señora del Carmen, alias «Propatria».

Joaquín Verdugo votó por Calímano habida cuenta que tenía ya embarcadas varias pipas de su propiedad. Su voto por escrito nos permite profundizar más en la defensa del capitán de barco. En este voto afirmaba que «al capitán se le concede 1/3 para gastos de navegación, tripulación, bien por costumbre, bien porque no hay reglamento que lo prohíba»¹³. Como no duda que esa parte pertenece al dueño, concluye que éste puede adquirir los productos donde le parezca; si ello perjudica a los cosecheros, éstos han de tener en cuenta los peligros a que están sometidos los navíos.

Claramente vemos que en esta argumentación no se tiene en cuenta para nada a cosecheros y productores de Gran Canaria y sólo se mira el éxito del capitán de barco. Los intereses particulares privan sobre los de toda la isla.

Por el contrario, el voto escrito de Juan del Río nos presenta una línea muy distinta al sostener que es perjudicial para el desarrollo de la isla embarcar en los registros que le corresponden productos de otras islas. Además, opina que permitir la acción de Calimano es ir en contra de la Real Cédula de 1718¹⁴.

Esta opinión fue secundada por todos los vecinos que, al frente de su Procurador Síndico General, don Bartolomé Martínez de Es-

12. Id. *ibíd.*, fol. 50.

13. Id. *ibíd.*, fol. 53.

14. Id. *ibíd.*, fol. 51.

coabar, se apresuraron a mostrar su disconformidad con el acuerdo del Cabildo celebrado el 12 de febrero.

Señalan los vecinos, en primer lugar, que a la isla pertenece el total de las 200 toneladas. Si con frecuencia el capitán del barco ha usado del tercio de la carga ha sido porque los vecinos no han reclamado su privilegio, pero nunca porque lo hayan perdido.

En segundo lugar, dejan a Fernando Calímano en libertad de no realizar la navegación si cree que no va a obtener los beneficios que apetece. Si ha querido realizar este viaje —continúan los vecinos— ha sido por su cuenta y no porque ellos se lo hayan suplicado.

En tercer lugar, señalan los agravios que ha cometido el Cabildo contra la isla en su dictamen del 12 de febrero. Piden que sea revocado dicho dictamen.

Por último, apoyados en el Reglamento, niegan que el capitán del navío sea dueño de una tercera parte del tonelaje y que lo pueda ocupar con frutos de otras islas. Si así ocurriera, la isla ya no tendría el disfrute de las 200 toneladas que el mencionado Reglamento le asigna.

Concluyen pidiendo:

- a) Que se embarquen para Caracas las 200 toneladas.
- b) Que la totalidad de ellas se carguen en la isla de Gran Canaria, puesto que hay suficiente cantidad para ello.

Además, denuncian a capitanes y maestros «que sirven a poderosos con los buques de los pobres»¹⁵.

No cabe duda que las palabras de los vecinos cosecheros dejan traslucir la crítica situación por la que atraviesa la isla. Su decidido empeño de ocupar todo el navío, cuando en años anteriores cedían un tercio a su capitán, puede ejemplificar esa necesidad de dar salida a sus frutos y levantar, de alguna manera, su economía.

La denuncia final es, igualmente, muy significativa. Los vecinos inciden en algo sobre lo que ya hemos apuntado un poco. Se trata de los grupos de presión, aliados a los capitanes de barco, para conseguir fines particulares. Se está poniendo de manifiesto la utilización que los más poderosos —con frecuencia ligados a Tenerife— hacían de los diversos registros hacia los puertos americanos. Algunos miembros del Cabildo no escapan a esta denuncia. En algunos momentos se insinúa la corrupción del mismo lo que nos daría pie para dudar de su recta actuación en pro de la isla. Dictámenes como el que acabamos de reseñar se habían producido con anterioridad

15. Pleito..., 3.ª pieza, fol. 40.

en los años 1738, 1747 y 1752. Todos ellos contrarios al desarrollo de Gran Canaria.

No queda este asunto en un mero enfrentamiento de intereses comerciales. A ello hay que añadir la rivalidad surgida entre el superintendente de Tenerife y el subdelegado de Gran Canaria por usurpación de competencias.

Las figuras del superintendente y subdelegados aparecen por Real Cédula de 18 de agosto de 1688, ante la inutilidad demostrada por los jueces de registro, encargados de controlar y regular el comercio canario a Indias. Se crea una superintendencia en Tenerife y dos subdelegaciones en Gran Canaria y La Palma. Los subdelegados tienen las mismas facultades para dar guías, licencias y despachos para emprender el viaje desde Gran Canaria o La Palma como el superintendente las tiene en Tenerife.

Los roces entre superintendente y subdelegado fueron frecuentes, lo que, inevitablemente, contribuyó a la pérdida de prestigio de la institución. La autorización que dio el superintendente de Tenerife, Bartolomé de Casabuena, a Fernando Calímáno para embarcar productos tinerfeños en el registro de Gran Canaria provocó las quejas del subdelegado de esta isla, el coronel Baltasar de Llanera. Dicha autorización competía, como hemos apuntado anteriormente, al subdelegado. Quizá el estudio del juicio de residencia del superintendente, Bartolomé de Casabuena, revele datos interesantes sobre este punto, así como de su rivalidad con el subdelegado de Gran Canaria¹⁶.

Baltasar de Llanera fue un celoso defensor de sus atribuciones. De ahí, que no se conformara con el dictamen del Cabildo y en unión de todos los vecinos cosecheros, nombró a tres representantes en Madrid para que apelasen ante el Rey. Estos representantes fueron: José del Río y Loreto, Miguel Martínez de Escobar y Coronado y Antonio Pedraza.

En Madrid, el pleito va a tomar un rumbo nuevo tal como se desprende del informe fiscal y la posterior Real Provisión del 25 de abril de 1757. Su contenido se puede resumir en estos tres puntos:

- a) Todas las toneladas pertenecientes a la isla en el viaje a Caracas se cargarán en la isla.
- b) Esto mismo se observará en los sucesivos viajes.
- c) Apercebimiento al juez de Indias en Tenerife, Bartolomé de

16. Este juicio de residencia se encuentra en AHN, Consejo, leg. 20.286. Consta de 10 piezas con un total de 348 folios.

Casabuena, por las providencias que dio, introduciéndose en funciones privativas del juez subdelegado de Gran Canaria¹⁷.

Como vemos, la postura de la Corona es totalmente favorable a la isla de Gran Canaria. De esta forma, se ratifica la intención real de fomentar el desarrollo de la isla, tal como había expresado en 1718 y 1737.

No acabó aquí el enfrentamiento. Enterado el capitán Fernando Calímano del contenido de la Real Provisión, nombró a Jerónimo Hernández Villalpando como su representante en Madrid, con una misión específica:

a) Enmendar la Providencia del 25 de abril en todo lo que fuese perjudicial para Calímano.

b) Que se declare que la tercera parte del navío pertenece al dueño del mismo y que se pueda ocupar con productos de cualquier isla.

c) Que se hagan con la mayor brevedad las diligencias oportunas para que el navío pueda zarpar en el mes de diciembre¹⁸.

Un análisis más detallado de la representación de Jerónimo Hernández nos pone de manifiesto los verdaderos móviles del capitán del barco y sus defensores.

Parte toda la representación de una afirmación un tanto imprecisa. Se trata de la pertenencia de 1/3 del navío y sus beneficios al dueño. Este punto no está especificado en ningún artículo de las Provisiones de 1718 y 1737. Otra cosa es que existiera en la práctica un pacto entre capitanes y cosecheros por medio del cual éstos cedían el disfrute de una tercera parte del barco a sus dueños. El tema que nos ocupa no se trata tanto de negarle a Calímano el tercio de su barco, como de obligarle a que ocupe esa parte con productos propios de Gran Canaria y no de Tenerife.

Por tanto, debemos distinguir dos puntos:

a) Justicia de conceder al dueño del barco un tercio de su carga.

b) Obligación o no de cargar esa parte en Gran Canaria.

Según la mencionada representación de Jerónimo Hernández, es justo que los capitanes de los barcos tengan el beneficio de la tercera parte, por cuanto supone de acicate para realizar las navegaciones. Las razones de ello se podrían remontar años atrás cuando, con motivo de la promulgación del Reglamento de 1718, se vio la necesidad de barcos para transportar los productos. Algunos naturales se aventuraron a construir sus propios barcos y los vecinos

17. Pleito..., 1.ª pieza, fols. 31 y ss.

18. Id. ibíd., fol. 39.

convinieron en dar a su dueño una parte de beneficio proporcionada a sus gastos. De esta forma, los cosecheros tenían los medios para dar salida a sus frutos y los capitanes un aliciente para emprender el viaje. Además, ese beneficio permitía al capitán sufragar los gastos de la travesía y hacer frente a las numerosas obligaciones y peligros inherentes a la navegación.

En definitiva, no hay duda de que estaba aceptada por todos la cesión de una tercera parte del navío a su dueño. Sin embargo, aquí la discrepancia surge cuando se intenta fijar la procedencia de los productos que han de ocupar ese tercio.

Este es el punto conflictivo entre cosecheros de Gran Canaria y Fernando Calímano. Cada parte, en función de sus intereses, intentará establecer la obligación o no de que esos productos sean de Gran Canaria.

La pretensión de Fernando Calímano se apoya en una diferente interpretación del artículo 4.º del Reglamento de 1718. Parte del hecho de que este artículo permite acudir a Tenerife para cargar productos cuando en las otras islas no haya cantidad suficiente. Sabemos que este supuesto no se produce en 1757. Sin embargo, Calímano y el superintendente van a hacer una argumentación muy particular:

a) Los vinos y aguardientes de Gran Canaria son de inferior calidad y se aprecian menos en América que los de Tenerife. Debido a ello, el capitán que lleve vinos de aquéllos puede correr el riesgo de arruinarse. Más aún, si se tiene en cuenta que se venden a precios más elevados y tienen una salida más difícil.

b) Los vinos y aguardientes que salen de Tenerife lo hacen en pipas con la solidez y seguridad necesarias para aguantar un viaje de tales características. Las pipas fabricadas en Gran Canaria son más débiles.

En otras palabras, la falta de productos de calidad y la falta de seguridad en las pipas es conceptuado como falta de productos en Gran Canaria. Consecuentemente y siguiendo la letra del artículo 4.º, Calímano puede acudir a Tenerife como lo hizo. Sus intereses económicos quedaban bien a la luz. Pero, inevitablemente, habrían de chocar con los de la isla que no atravesaba su mejor momento, y no iba a dejar pasar esta oportunidad.

En efecto, los cosecheros siguen insistiendo en sus puntos:

a) Que se lleve a efecto la Real Providencia de 1718 cargando la totalidad del registro en Gran Canaria, no sólo en este viaje sino en todos los sucesivos siempre que la isla disponga de lo suficiente.

b) Que a los dueños de los barcos no les pertenece la tercera parte de su navío, como pretende Calímano.

c) Que el juez subdelegado ordene al capitán que descargue lo que tiene embarcado y lo llene con frutos de los vecinos de Gran Canaria. Al mismo tiempo se insta para que el superintendente no se entremeta en las funciones del subdelegado.

En resumen, su postura queda igualmente clara: «No permitir ahora ni en adelante que se embarquen frutos que no sean de la (isla) de Canaria, sus fábricas y cosechas»¹⁹.

Volvería, otra vez, Jerónimo Hernández a representar a Calímano defendiendo su derecho al beneficio de la tercera parte y acusando a los vecinos cosecheros de hacer fraude al capitán obligándole a embarcar productos en mal estado²⁰.

Sin embargo, no tuvo efecto puesto que el Fiscal, el 27 de julio de 1757, se pronunciaba en Madrid a favor del «incontestable derecho que tienen los vecinos cosecheros de la isla de Canaria al aprovechamiento por entero de las 200 toneladas con sus propios frutos cuando los producen sus cosechas»²¹.

Su dictamen final vino a coincidir con su anterior del 25 de abril. A saber:

a) El capitán Fernando Calímano debe cargar la tercera parte del barco con productos de Gran Canaria.

b) El capitán no tiene otro título que el libre consentimiento de los vecinos cosecheros que le darán lo que les parezca conveniente.

c) Los vecinos como dueños del registro no se les puede negar el derecho de disfrutarlo por entero o ceder si quieren la parte que les parezca.

d) Queda en el arbitrio del capitán admitir o no el convenio²². Así es como quedaba concluido este pleito.

III

Conviene destacar la postura de la Corona a favor de la isla de Gran Canaria. Ha tenido presente, sobre todo, el desarrollo de la isla subordinando a ello los intereses de los capitanes de barco y, de alguna manera, los de Tenerife. La Corona no hacía más que se-

19. Id. *ibid.*, fol. 49.

20. Id. *ibid.*, fol. 55.

21. Id. *ibid.*, fol. 65.

22. Id. *ibid.*, fol. 65 v.

guir fiel a su política propugnada en 1718. Entonces permitía que cada isla pudiera colocar sus productos en América y contribuir, así, a su expansión económica. Dado que la experiencia había demostrado que en ocasiones Gran Canaria o La Palma no contaban con suficientes productos para realizar su registro, permitió que Tenerife aportara lo que faltase. Sin embargo, esta reciprocidad entre las islas no debía impedir que, cuando fuera posible, cada isla disfrutara la totalidad de su registro. De no ser así, Tenerife sería la única isla privilegiada puesto que rara vez se vería precisada a adquirir productos de Gran Canaria o La Palma; al contrario, era la abastecedora de estas dos islas.

Pensando en el interés de Gran Canaria, la Corona se opuso a las pretensiones de Calímano. El peligro de que los capitanes de barco se negaran a navegar en estas circunstancias no parecía inminente. Aún así seguirían obteniendo beneficios que les animarían a hacerse a la mar. La prueba más clara es que el propio Calímano realizó este viaje a La Guayra con frutos de la isla de Gran Canaria.

En conclusión, la Corona había mantenido su intención de procurar la expansión y desarrollo de las islas. Habría que esperar a 1778 para que las islas alcanzaran nuevas libertades en su comercio, siempre sometido a los intereses peninsulares.

