



**LOS NAVIOS DE PERMISION TRAS
EL REGLAMENTO DE 1718:
UNA VALORACION CUANTITATIVA (1720-1730)**

MANUELA CRISTINA GARCIA BERNAL
Universidad de Sevilla

INTRODUCCION

La importancia que las Islas Canarias tuvieron en la navegación y comercio de España con sus dominios ultramarinos y, sobre todo, la importancia que para el archipiélago tuvo el comercio con América es algo que no ofrece duda alguna. Ambos aspectos han sido puestos de relieve por eminentes investigadores, pero es el segundo, el del comercio canario, el que aquí interesa por ser el tema sobre el que se ha centrado el presente estudio. Este tema, como he dicho antes, no es nuevo en la historiografía canaria y americanista -basta con citar las obras todavía hoy básicas de Peraza de Ayala y de Morales Padrón¹- ni tampoco en estos Coloquios Canario-Americanos, como atestiguan los trabajos recogidos en sus Actas sobre los más variados aspectos del entramado comercial².

1. PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. La Laguna, Universidad de La Laguna, 1952. MORALES PADRON, Francisco: *El comercio canario-americano*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955.

2. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA, Mario: *Historia serial del comercio canario-americano: Correcciones metodológicas*. I Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, Cabildo Insular, 1976; págs. 418-422. GUIMERA RAVINA, Agustín: *La financiación del comercio de Garchinio con las Indias (1566-1612)*. LOPEZ CANTOS, Angel: *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII*. PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del comercio, 1700-1708*. II Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, Cabildo Insular, 1977; vol. I, pp. 261-282, 301-372 y 373-426. ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, Javier: *Comercio colonial canario, siglo XVIII*. RAMOS GOMEZ, Luis J.: *Navios extranjeros habilitados como nacionales para ejecutar el comercio con América a mediados del siglo XVIII*. RAMOS PEREZ, Demetrio: *El problema de los embarques de barinas en los registros para América*. SUAREZ GRIMON, Vicente: *Incidencias en el registro de Indias, 1730-1765*. VAZQUEZ VERA, Belin Magalis: *Volumen comercial canario-venezolano (1765-1789)*. II Colo-



Precisamente esta nueva aportación surgió como proyecto de investigación de la lectura de la obra de Morales Padrón, ya clásica en el estudio del comercio canario-americano. Sus interesantes apéndices estadísticos sobre los navíos de registro que salieron de Canarias hacia las Indias a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII me hicieron concebir la idea de profundizar en los datos sucintos que sus series aportaban, de forma que desde una perspectiva distinta, pero a la vez complementaria, se pudiera obtener una aproximación al volumen de tráfico comercial del archipiélago con las provincias de ultramar. No hay duda que uno de los mayores valores del trabajo de este autor es el haber desvelado la importancia y las inmensas posibilidades de investigación que esta temática encierra, facilitando a la vez, a través de sus aportaciones documentales y bibliográficas, nuevos enfoques y perspectivas de análisis.

Mi propósito en un principio era abordar el estudio de un período cronológico lo suficientemente amplio como para poder establecer la tendencia seguida por el comercio canario en sus transacciones con América y lograr así una valoración más precisa de dicho tráfico. Los primeros cincuenta años del siglo XVIII eran mi objetivo inicial. Dificultades de tiempo, sin embargo, me han obligado a ser más modesta en mi planteamiento y a limitar el análisis a una década, en la convicción de que este ámbito cronológico puede servir como muestra de la tendencia acusada por el movimiento comercial y ser, además, suficientemente representativo como método de trabajo.

La elección de la década comprendida entre 1720 y 1730 no ha sido arbitraria, por cuanto su inicio estuvo marcado por la publicación y puesta en práctica del *Reglamento de 1718* que venía a regular el comercio de los navíos de registro canarios con los dominios indianos. La importancia de este Reglamento para el ordenamiento del comercio canario-americano, justifica ampliamente el considerar que su aplicación determina el comienzo de una nueva etapa para la actividad mercantil de las Islas Canarias, por más que seamos conscientes de que en el fondo dicha regulación no supuso ninguna innovación de importancia como no fuera el dar estabilidad al sistema comercial isleño frente a la aparente provisionalidad del período anterior. Pre-

quio de Historia Canario-Americana, vol. II, pp. 5-17, 19-32, 33-44, 45-91 y 107-129. MOLINA MARTINEZ, Miguel: *En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4º del Reglamento 6-XII-1718*. III Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, Cabildo Insular, 1978; págs. 67-83.



cisamente por el significado que esta reglamentación tuvo para el archipiélago y dentro del contexto de la política reformista borbónica es por lo que he creído conveniente insertar como APENDICE de este breve trabajo una reproducción facsimilar de su edición de 1718 que se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla. Me ha movido a ello el comprobar con sorpresa que «la más importante regulación del comercio isleño», como la define Morales Padrón³, aunque ampliamente comentada por diversos autores⁴, no ha merecido hasta ahora una publicación independiente, como la del *Reglamento para el Comercio Libre de España a Indias de 1778*⁵, ni ha sido recogida como apéndice en ninguna publicación referente a esta problemática, toda vez que el *Cedulario de Canarias*⁶ no alcanza dicha fecha. Pienso, pues, que con su publicación se facilita su consulta a los interesados en la materia.

Otro factor ha influido también a la hora de determinar el ámbito cronológico del presente estudio, cual ha sido el comprobar que dicha década está prácticamente ausente de la serie de navíos de registros canarios elaborada por Ortiz de la Tabla a partir de los datos extraídos de la contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo⁷. Como muy bien apunta dicho autor, las insuficiencias de esta fuente son notorias, tanto por lo limitado de su información, como por las lagunas de que ésta adolece para amplios períodos de tiempo y la imprecisión que presenta en la consignación de los puertos de salida de las embarcaciones, lo que lógicamente distorsiona la cuantificación de sus series y los resultados de las mismas. Por tanto, creo que este trabajo, pese a sus límites cronológicos, supone una aportación a la valoración del tráfico canario con América, no sólo como muestra de su evolución a partir de la promulgación del Reglamento de 1718, sino sobre todo con confirmación o no de la tendencia acusada por dicho comercio durante los siglos XVII y XVIII, según se deduce de los datos consignados por López Cantos y Ortiz de la Tabla, respectivamente⁸.

3. MORALES PADRON, *op. cit.*, pág. 80.

4. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, págs. 92-136. MORALES PADRON, *op. cit.*, págs. 79-81, 121-123, 149-151, 154, 159-161 y 201-206. SUAREZ GRIMON, *art. cit.*, págs. 47-49. MOLINA MARTINEZ, *art. cit.*, págs. 70-73.

5. *Reglamento para el comercio libre, 1778*. Reproducción facsimilar de la edición de 12 de octubre de 1778, dirigida por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla. Sevilla, Universidad de Sevilla y Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1979.

6. *Cedulario de Canarias (1566-1709)*. Transcripción y estudio preliminar de Francisco Morales Padrón. 3 vols. Sevilla, E.E.H.A., 1970.

7. ORTIZ DE LA TABLA, *art. cit.*

8. *Ibidem*. LOPEZ CANTOS, *art. cit.*



Finalmente, quiero apuntar los problemas metodológicos con que he tropezado en la elaboración del trabajo y que constituyen otras tantas limitaciones del mismo. Por supuesto, en su mayor parte derivan de las características de las fuentes de las que hemos extraído la información principal: los registros de navíos canarios existentes en la Sección de Contratación del Archivo General de Indias en los legajos 2.854 y 2.855. Otros autores altamente cualificados en la materia, como Chaunu, García-Baquero y García Fuentes⁹, se han encargado de destacar el enorme valor que los registros tienen como fuente para el estudio del comercio transatlántico por la gran cantidad y variedad de los datos que aportan. Efectivamente, de ellos se pueden extraer todos los detalles precisos para la identificación del navío: nombre del propietario, del maestro y del barco, e incluso el sobrenombre con que éste era popularmente conocido; tonelaje de arqueo y de carga efectiva; origen de fábrica; composición y filiación de la tripulación. Se especifica además la fecha de salida y los puertos de destino y procedencia, las mercancías embarcadas con expresa nominación de sus cargadores y destinatarios, los gravámenes fiscales y los fiadores y fianzas depositadas para su permisión. Por último, todos los registros consultados recogen en su primera parte el texto íntegro del Reglamento de 1718, así como las cédulas sobre la prohibición de fabricar aguardiente de caña en América, que tan directamente afectaba a los intereses isleños¹⁰.

Pese a su riqueza informativa, es indudable que los registros oficiales de los navíos no reflejan el verdadero volumen del movimiento comercial del archipiélago con las Indias. Sin embargo, no por ello dejan de ser un instrumento válido para un control efectivo del tráfico legal, tanto más cuanto he podido confirmar sus datos con los extraídos de otra documentación de procedencia distinta¹¹. Ahora bien, su credibilidad varía según los elementos de la actividad comercial que se pretendan analizar, pues si el movimiento de navíos y toneladas puede ser valorado con relativa exactitud a través de esta

9. CHAUNU, Pierre et Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1960. GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, E.E.H.A., 1976. GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, E.E.H.A., 1980.

10. Reales Cédulas de 10 de agosto de 1714 y de 25 de noviembre de 1715. La de 1714 está publicada por Antonio Muro Orejón en el *Cedulario Americano del siglo XVIII*. Sevilla, E.E.H.A., 1969, tomo II, págs. 416-418.

11. Certificación de toneladas de José de Guesala, 9 de noviembre de 1737. A.G.I., Consulados, 318.



contabilidad, no ocurre lo mismo con la información que los registros aportan sobre el volumen de las mercancías exportadas, por cuanto las cifras computadas por los funcionarios no excluyen la posibilidad de que hayan sido distorsionadas con fines crematísticos. Frecuentes diferencias entre el tonelaje de arqueado de los navíos y la carga efectiva de los mismos pueden interpretarse como evidencia del embarque fraudulento de mercancías. Según Ramos Pérez, una vía habitual de comercio ilícito era el amparar una porción importante de la cargazón dentro del cupo de toneladas dedicado a la alimentación de la marinería y gajes de sus jefes, es decir, el renglón que aparecía consignado bajo la denominación de «ranchos» y «generalas»¹².

De todas formas, creo que pese a estas deficiencias puede mantenerse su validez para un análisis y valoración, aunque sea aproximada, del movimiento naval y del tráfico de mercancías, dos aspectos del fenómeno comercial que claramente actúan como indicadores de la evolución del comercio canario-americano. Sobre esta premisa, he abordado la tarea de seriar y cuantificar la información obtenida, procurando no olvidar en ningún momento el valor relativo e instrumental que las cifras tienen para el historiador. La gran dificultad que he encontrado a la hora de construir las series para su posterior cuantificación y tabulación ha sido la heterogeneidad de las medidas en que son consignadas las partidas de los diferentes productos. Ello me ha exigido homogeneizar los datos y tratar de reducir a una sola unidad -pipas-las distintas medidas. La conversión ha sido extremadamente laboriosa y en algunos casos imposible, ante la inviabilidad de homogeneizar partidas de libros, mobiliario y de los productos más diversos que aparecen sin datos para su cubicación. Ello lógicamente resta exactitud a los resultados extraídos, pero pienso que no altera su validez como indicadores de la tendencia acusada por el comercio isleño.

EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO

Casi simultáneamente al traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz se va a dar una nueva reglamentación del comercio de Canarias con América. Las nuevas medidas modificaban algunos aspectos de la práctica secular de este comercio dentro de la línea reformista que la nueva dinastía adoptó para revitalizar el tráfico ultramarino. Pero en esencia seguían

12. RAMOS PEREZ, *art. cit.*, págs. 39-43.



invariables los principios restrictivos imperantes en la época anterior. De ahí que sea preciso hacer un breve resumen del régimen comercial canario para comprender su evolución en el período que aquí se analiza.

LOS NAVIOS DE «PERMISION»

El siglo XVIII no instaura en esto ninguna novedad, porque licencias para el comercio canario-americano se concedieron desde los inicios de la presencia española en Santo Domingo. Era lógico e inevitable. El archipiélago se alzaba como escala obligada en la singladura hacia América desde el propio viaje del descubrimiento. Ello mereció el que Canarias gozara siempre de un «status» especial, aun a costa de romper el rígido monopolio sevillano. Aunque no se conoce la primera concesión, sí existe constancia de la primera prórroga de licencia a La Palma, que data de 1506, y de la autorización que con carácter general se dio para todas las islas en 1508. Desde fecha tan temprana las concesiones fueron prorrogándose, lo que acabó paradójicamente por consolidar un privilegio cuya temporalidad las mismas prórrogas denunciaban. De todas formas tuvieron mayor o menor extensión según las épocas, y siempre dentro de ese carácter contingente que sólo se eliminaría en 1718¹³.

La enconada rivalidad del comercio sevillano mantuvo a las Islas en un continuo temor de ser privadas de su licencia. Lograron conservar su privilegio pero no el uso ilimitado que del mismo habían hecho durante el siglo XVI, pues las continuas presiones de los comerciantes andaluces acabaron convenciendo a la Corona de la conveniencia de limitar el régimen de permisos que los canarios disfrutaban. La reforma se inició en 1610 y su efecto más visible fue una notable restricción del comercio indiano del archipiélago en cuanto a su capacidad de exportación y ámbito geográfico. En lo que respecta a la cantidad de frutos que los canarios podían embarcar, inicialmente se estableció que el tonelaje se fijara anualmente y luego que quedara concretado en cada nueva prórroga de la «permisión». Ello permitió que el número de toneladas variara en función de las demandas sevillanas e isleñas, oscilando entre las 600 y las 1.000 toneladas durante la mayor parte del siglo XVII, ya que hasta 1688 no se conseguiría de forma estable el millar. El Reglamento de 1718 no hizo sino refrendar y consolidar esta última cantidad, así como su distribución entre las diferentes islas.

13. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, págs. 14-19 y 48-56.



La otra limitación impuesta afectó a la elección de los puertos de destino para los que hasta entonces no habían existido restricciones, a no ser las derivadas de la orden de 1573 de navegar con las flotas. A partir de 1612 los envíos canarios vieron mermado su campo de acción, al quedar marginados de sus puertos tradicionales y reducidos a zonas muy concretas, además de variables. Efectivamente, al igual que el tonelaje permitido osciló según las épocas, también se dieron alternancias en cuanto a los mercados que podían cubrir, viéndose unas veces restringidos a los de Tierra Firme e Islas de Barlovento, mientras que en otras ocasiones la autorización abarcaba también a los de México, Campeche y Honduras. El sistema de flotas y galeones y los intereses creados en torno a él eran los que imponían el ritmo a seguir en las diferentes permisiones. En 1688, al concederse de nuevo las 1.000 toneladas de carga, Puerto Rico quedó incluido dentro del circuito comercial isleño, por cuanto el aumento de 400 toneladas que se hizo en esta fecha fue justificado por el necesario abastecimiento de esta isla¹⁴.

Por supuesto, a lo largo de los siglos XVI y XVII las pugnas entre las pretensiones de las Canarias y el monopolio sevillano fueron constantes. Los canarios alegaban la necesidad de este comercio para la supervivencia de las islas que, por demás, prestaban servicios imprescindibles a la navegación atlántica y al propio comercio sevillano. Los representantes de éste acusaban al comercio isleño de un cuantioso fraude que los canarios no llegaron a negar, aunque sí se opusieron a su esclarecimiento pagando elevados servicios y donativos. Nadie obtuvo lo que pedía. El acoso de los comerciantes andaluces se hizo notar en el siglo XVII con una serie de trabas que indudablemente redujeron los márgenes de beneficios que obtenían los canarios en los primeros tiempos. Pero éstos, a pesar de los excesos denunciados y de las limitaciones impuestas, siguieron conservando las licencias para comerciar con América, obteniendo el reconocimiento y afianzamiento de su privilegio con la regulación de 1718.

RAZON DEL COMERCIO CANARIO

Es indudable que el comercio canario-americano rompía en cierta medida el monopolio peninsular mediante la permisión de un cupo de toneladas fuera del control del Consulado sevillano. También es evidente que el comercio fraudulento que se practicaba desde las Islas, tanto de carga no decla-

14. *Ibidem*, págs. 19 y 57-59. MORALES PADRON, *op. cit.*, págs. 183-199.



rada como de mercancías extranjeras, debía ser mucho más elevado que el legal, y, por tanto, mucho más perjudicial para los comerciantes del Consulado. Sin embargo, es obvio que el modo de luchar contra el fraude y la posible competencia del comercio insular no era eliminándolo, como habían hecho con el comercio entre Nueva España y Perú. Prohibir el comercio canario, como en dos ocasiones se hizo, no hubiera resultado eficaz. ¿Cómo iban a controlar un comercio que se les iba de las manos sin siquiera contar con el apoyo decidido de los canarios?. La supresión del comercio legal no hubiera conseguido más que potenciar el fraudulento, arrojando a los canarios en brazos de los extranjeros. El comercio canario con América era inevitable.

Pero además este comercio resultaba obligado, dada la situación de paso forzoso de los navíos para las Indias. Canarias cumplía una misión importante, quizá no insustituible, como trampolín de todas las expediciones marítimas hacia el otro lado del Atlántico. Esa misión, derivada de su ubicación geográfica, tenía que compensar de alguna manera la desventaja del gran alejamiento de la península. En esto el peso de la estructura aún se mantiene en la actualidad.

Por otra parte, el comercio también era necesario porque la economía canaria dependía de los intercambios que realizaba con el norte de Europa y, en menor medida, con América. Consecuentemente, cuando la exportación al Nuevo Mundo se restringía, la prosperidad del archipiélago se deterioraba, no tanto por la imposibilidad de navegar sus excedentes a las Indias como por la dependencia que ello engendraba, al quedar la región indefensa y a merced de las fluctuaciones del comercio foráneo. Los comerciantes isleños eran conscientes de que para las necesidades existentes el cupo de toneladas permitido no resolvía las dificultades, pero tampoco las agravaba. Por ello los argumentos esgrimidos por los canarios, salvo en los primeros tiempos de la conquista, únicamente atañían a las consecuencias desastrosas que la suspensión del comercio tendría para su economía. De nuevo tropezamos con un elemento estructural de la vida canaria que no ha cambiado a lo largo de los siglos. Canarias no es autosuficiente, tiene una condición insular y, consiguientemente, depende del comercio en mayor medida que otros territorios¹⁵.

En este contexto no extraña que en 1718 se dictara el Reglamento que

15. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, págs. 12-13 y 80-84. MORALES PADRON, *op. cit.*, págs. 171-199.



había de constituir la base permanente de la relación comercial canario-americana. No era gran cosa en el conjunto de su comercio, pero dada la exigüidad del tonelaje de las flotas para América en aquella época, el permiso de Canarias no resultaba tan despreciable en términos relativos¹⁶, aunque no llevara incluidas las mercancías de mayor valor -los textiles- que quedaban reservadas al consulado peninsular. A lo largo del siglo XVIII la regulación del tráfico canario ya no experimentará variación significativa, pues las 250 toneladas concedidas en 1729 para comerciar con Buenos Aires se suspendieron antes de empezar a disfrutarlas¹⁷.

EL REGLAMENTO DE 1718

No debe ser casual que el *Reglamento y Ordenanza sobre el comercio de las Islas de Canaria, Tenerife y la Palma en las Indias* de 6 de diciembre de 1718 se promulgara al iniciarse la nueva etapa del comercio con sede en Cádiz. En todo caso, es la normativa clara y completa que los canarios habían buscado durante mucho tiempo, pues no debía resultar nada seguro el tener que depender de la prórroga del permiso cada cierto tiempo, pese a que el mismo se renovara casi de forma automática. Prueba de tal inseguridad se halla en 1649 y 1717 en que tal permiso finalizó sin producirse la consiguiente renovación. En ambas ocasiones duró algo más de un año dicha suspensión. En 1717 mereció el envío de una comisión a Madrid, fruto de cuya gestión fue el citado reglamento.

El Reglamento de 1718 contiene en 31 artículos todas las materias relacionadas con el comercio canario, de las que no voy a ocuparme aquí, pues sólo serán comentados en su momento los artículos que de alguna forma estén relacionados con el análisis que aquí se plantea. Lo más importante, sin duda, fue acabar con la provisionalidad. Pero también es digno de destacar el rango de la nueva normativa y su carácter comprensivo y completo, perfectamente acorde con el espíritu renovador de la nueva monarquía, que no introducía grandes novedades, pero sí establecía bases más firmes y consolidaba usos admitidos de antiguo. A la vista de la larga pugna entre el Consulado de Sevilla y el comercio canario, este Reglamento puede considerarse un

16. WALKER, Geoffrey J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, Ariel, 1979; págs. 281-282.

17. PERAZA DE AYALA, *op.cit.*, p. 95. MORALES PADRON, *op. cit.*, págs. 81-86.



triunfo para los isleños, justo en el momento en que el complejo mercantil sevillano recibía un duro golpe, el de su traslado a Cádiz.

EL TRAFICO COMERCIAL

En el APENDICE que al final se inserta aparece la relación cronológica y nominal de los navíos canarios que hicieron el viaje a América entre 1720 y 1730. Los datos recogidos en la misma han sido extraídos, tal como ya se ha expuesto, de la información facilitada por los registros de las diferentes embarcaciones y de otra documentación subsidiaria. Dicha relación constituye, por tanto, la base sobre la que voy a sustentar el análisis y valoración cuantitativos del tráfico canario durante la etapa estudiada, ya que en ella se especifican no sólo los nombres de los navíos mercantes y de sus propietarios, capitanes o maestros, sino también las fechas de salida, el tonelaje de arqueo -y de carga, en los casos en que aparece consignado- los puertos de procedencia y destino y el origen de fabricación. De ahí que todas las series numéricas que se han elaborado para el estudio y clarificación del tema respondan a la información contenida en la misma.

EL MOVIMIENTO NAVAL

De acuerdo con los datos recogidos en dicho apéndice fueron 49 las embarcaciones procedentes de Canarias que atravesaron el Atlántico camino de las Indias en el período comprendido entre 1720 y 1730. Comparando esta cifra con la de épocas precedentes, no deja de sorprender el balance desfavorable que dicha cuantificación arroja, precisamente en un momento en el que podría pensarse que la navegación canaria había cobrado mayor impulso con las medidas estabilizadoras de la nueva reglamentación. Efectivamente, frente a los 69 viajes realizados por los canarios entre 1700 y 1709 y los 63 computados entre 1710 y 1720¹⁸ es decir, en períodos de tiempo similares, los 49 de la década de los veinte revelan un franco retroceso en el ritmo de las relaciones comerciales y, en cierta medida, un fracaso de los esfuerzos borbónicos por canalizar el comercio canario. Ello hace pensar en el parale-

18. A los 58 navíos registrados por Ortiz de la Tabla para 1710-1720 hemos añadido los 5 de 1720 que en su apéndice quedan sin recoger por la limitación de sus fuentes. De igual forma, a los datos aportados por Pérez-Mallafra para 1700-1709 hemos sumado los consignados por Ortiz de la Tabla para 1709. Ver sus respectivos artículos citados.



lismo existente entre el Reglamento de 1718 y el Real Proyecto de 1720, ambos concebidos y elaborados como medidas de urgencia para dar una mayor regularidad al tráfico de las Islas y de la península con América, sobre la base de una organización estricta de los diferentes sistemas. Ambos, sin embargo, acabaron constituyendo otras tantas frustraciones, pues mientras que el Proyecto de 1720 no logró en los años que siguieron a su publicación que el comercio peninsular recuperara su antigua posición en los mercados indianos, tampoco el Reglamento dado para Canarias en 1718 consiguió imprimir al tráfico canario el impulso esperado, como lo prueba el receso acusado por la navegación isleña. No obstante, hay que reconocer que en el caso canario confluyeron una serie de circunstancias que coadyuvaron a la escasa efectividad de la nueva reglamentación. Basta citar los graves quebrantos económicos que padecieron las Islas entre 1720 y 1722, como consecuencia de las irregularidades climatológicas que arruinaron sus campos, y del devastador huracán que en 1722 asoló el archipiélago, agudizando su ya crítica situación¹⁹. Confirmación de ello es que en 1723 se concede a Bartolomé Sánchez Carta licencia para embarcar mercancías en su navío, siempre que las conduzca a Campeche y no a La Habana, puerto para el que tenía otorgado el permiso, por darse el caso de que las 300 toneladas de Campeche correspondientes a 1721 «se hallaban enteramente sin disputar», y ello a pesar de que el puerto yucateco era, junto con el de La Habana y Caracas, de los preferidos por los canarios para sus transacciones mercantiles²⁰.

Los navíos

Es un hecho comprobado que a principios del siglo XVIII la industria naval española estaba prácticamente destruida, como consecuencia de la política contraproducente desarrollada por los Austrias al respecto. El predominio de los barcos extranjeros en la Carrera de Indias se había ido progresivamente consolidando, hasta el extremo de que las licencias para su utilización habían acabado por convertirse en recurso casi obligado para poder mantener una cierta regularidad en las comunicaciones transoceánicas.

La nueva dinastía comprendió desde el primer momento la urgente necesidad de recobrar el dominio del tráfico marítimo y, en consecuencia, centró sus iniciativas reformistas en la reconstrucción y reactivación de la mari-

19. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, pág. 133. MORALES PADRON, *op. cit.*, págs. 201-202.

20. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, págs. 135-136.



na española. En esta misma línea de recuperar el terreno perdido se insertaban las directrices contenidas en el Reglamento de 1718 -artículo 5- y luego reiteradas en el Real Proyecto de 1720, acerca de que la navegación a América se hiciese exclusivamente en navíos de fabricación española. En el caso canario, la severidad de la orden se ponía de manifiesto en el considerable aumento de la tarifa por cada tonelada de carga -de 33 reales de plata doble antigua se pasaba a 100 reales de la misma moneda más el 15% de lo que ello importare por el traslado a Madrid- que en dicha regulación se establecía para el disfrute de las licencias, lo que en el fondo equivalía a una aceptación de las mismas y a un reconocimiento oficial de la inviabilidad de la prohibición.

Efectivamente, pese al rigor de la normativa, los canarios siguieron recurriendo a embarcaciones extranjeras para su comercio indiano, aunque en mucho menor grado que los comerciantes andaluces, pues mientras que en la Carrera de Indias durante esta década el porcentaje medio de navíos extranjeros fue superior al 75%²¹, en la navegación canaria sólo representó el 26%, lo que podría interpretarse como un claro triunfo de las medidas borbónicas, si no se tuviese constancia de la infiltración fraudulenta de navíos extranjeros en el camino canario-americano²².

CUADRO I
FRECUENCIA DE LOS NAVIOS SEGUN FABRICA Y ARQUEO

Tonelaje	Fábrica					Total
	Can.	Extr.	Pen.	Clla.	No ident.	
0-49	3				1	4
50-99	4	2	2			8
100-149	2	3	1			6
150-199	1	1	2	1	1	6
200-249		1	1			2
250-299		1				1
	10	8	6	1	2	27

21. GARCIA-BAQUERO, *op. cit.*, pág. 237.

22. RAMOS GOMEZ, *art. cit.*, pág. 26.



En el Cuadro I se ha procedido a la distribución de los navíos según su capacidad de carga y origen de fábrica, pero partiendo de la cuantificación de las embarcaciones que en este período componían la flota canaria y no del número de viajes realizados por las mismas. Para ello se ha elaborado en el Cuadro II una relación nominal de los 27 navíos que hicieron la travesía atlántica, con especificación de los años en que la llevaron a efecto. Indudablemente la valoración de los datos es así mucho más real que la realizada sobre el cómputo global de las travesías efectuadas, aunque se venga a concluir lo mismo. Por tanto, en el cuadro I puede observarse la veracidad de los asertos anteriores acerca del predominio de los navíos de procedencia nacional -sin olvidar las reservas con que esta afirmación debe ser hecha- en cuanto que estos suponen el 62% de la flota insular. Dentro de éstos se advierte, además, una notable primacía de los de construcción canaria con una proporción del 37% frente a los de origen peninsular que alcanzan el 22% y a los de fabricación criolla cuya representación es mínima. No obstante, la procedencia cubana de la única embarcación americana podría interpretarse como un leve reflejo de los esfuerzos borbónicos por la reconstrucción naval española, mediante el aprovechamiento de los excelentes recursos madereros de las Indias, gracias a lo cual La Habana llegó a convertirse en sede de uno de los más importantes astilleros.

Paralelamente, la distribución de los navíos según su tonelaje de arqueo o capacidad de carga permite deducir no sólo la relación existente entre su lugar de fabricación y el porte de los navíos, sino también la adecuación del tonelaje al volumen del tráfico canario. Lógicamente, las restricciones impuestas al archipiélago en orden a no exceder las 1.000 toneladas y la distribución de éstas entre los distintos puertos canarios y americanos determinaban implícitamente la capacidad de los navíos a utilizar. Las fluctuaciones de la producción agrícola canaria debían ser otro factor a considerar a la hora de decidirse la compra o utilización de un navío. Prueba de ello es la relajación, admitida por la Corona, de las estrictas medidas dictadas en 1657 y 1678 sobre la utilización de embarcaciones de un tonelaje determinado en función de los puertos canarios de procedencia²³.

Se comprende, pues, que sean los navíos de porte pequeño los que acusen la mayor frecuencia y que la moda se sitúe entre las 50 y las 100 toneladas, representado los 8 navíos de este tonelaje el 30% aproximadamente del

23. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, págs. 60-61.

CUADRO II

NAVIOS QUE HICIERON LA TRAVESIA CANARIAS-AMERICA

Navíos	1720	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
1. N.S. Candelaria, San José y las Animas	x			x		x		x	x		x
2. N.S. Concepción, San Antonio y las Animas	x										
3. San Francisco Javier y las Animas	x	x		x							
4. San Juan Bautista	x	x									
5. N.S. Begoña y Regla	x	x									
6. Santísima Trinidad	x						x				
7. N.S. Angustias, San José y San Antonio	x										
8. N.S. Remedios, San Francisco Javier y las Animas			x	x							
9. N.S. de la Concepción			x								
10. San Clemente				x				x			
11. N.S. Candelaria, San Cristóbal y las Animas				x		x	x				
12. N.S. Begoña y San Antonio de Padua						x			x		x
13. N.S. Begoña, San Francisco Javier y las Animas						x					
14. San José						x					
15. N.S. de la Encarnación						x					
16. N.S. del Carmen y San José							x				x
17. Santa Rita							x				
18. Jesús, María y José							x				
19. N.S. del Rosario								x			x
20. Sma. Trinidad, San José y San Marcos									x	x	
21. Sma. Trinidad, N.S. Rosario y San José									x		x
22. Smo. Sacramento, N.S. Nieves y Santa Catalina									x		x
23. N.S. Rosario, Santo Domingo y San Vicente									x		x
24. N.S. Rosario y San Antonio de Padua									x		
25. Gran Poder de Dios y las Animas											x
26. N.S. Angustias y San Antonio											x
27. Jesús, María y José (navío apresado a los ingleses)											x



total. No obstante, puede observarse que las embarcaciones con un tonelaje inferior a las 200 toneladas ocupan una posición predominante en el conjunto de la flota canaria con un total de 24 navíos y una representación porcentual del 88%. Consecuentemente, los barcos de tonelaje medio -entre 200 y 300 toneladas- que en la Carrera de Indias presentan la mayor frecuencia y proporción²⁴, en el comercio canario tienen una representación mínima, denunciando así la relación que en cierto modo existe entre el tamaño de los navíos y el volumen, en este caso reducido, del tráfico isleño.

Valoración global de los navíos y toneladas

Durante la década de 1720 a 1730 el total de navíos canarios que hicieron la travesía atlántica fue de 49 con un volumen global de 6.198,5 toneladas, lo que representó un promedio de 4,4 navíos y 563,5 toneladas, por año. Sorprendentemente, la relación entre el número de navíos y el de toneladas arqueadas denuncia la contradicción que en este período se dio entre el descenso del movimiento naval y el aumento del volumen del tráfico comercial. Esta paradoja es evidente con solo establecer la comparación con las etapas precedentes, en las que el número de navíos fue notablemente superior al de la década de los veinte, como ya quedó analizado, con un promedio anual de 6,9 barcos para 1700-1709 y 5,7 para 1710-1720, mientras que el total de toneladas en una y otra etapa fue notoriamente inferior. Efectivamente, los 69 navíos de procedencia canaria que entre 1700 y 1709 hicieron viaje a América representaron un total de 5.015 toneladas con una media anual de 501,5, así como los 63 viajes realizados por los comerciantes canarios entre 1710 y 1720 alcanzaron un tonelaje global de 5.497 con un promedio de 499,7 toneladas por año.

Así pues, la década de los veinte va a ser testigo de un incremento del volumen de los intercambios en términos generales, pese a las circunstancias adversas por las que atravesó el archipiélago en esta etapa y pese a la evidente regresión acusada por el movimiento naval. Es evidente que el Reglamento de 1718, aunque no supusiera un impulso decisivo para el comercio canario-americano, a la larga, sin embargo, debió influir en el mejoramiento de las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo.

24. GARCÍA-BAQUERO, *op. cit.*, pág. 256.



LAS RUTAS

En el siglo XVIII la ruta atlántica de los navíos canarios era, como en las centurias precedentes, la misma que la de las flotas y galeones. La única novedad que a este respecto introducía el Reglamento era la de prohibir la salida de las naves canarias un mes antes y otro después de la partida de las flotas y galeones, con el fin de prevenir cualquier prejuicio al comercio peninsular. Pero más que la ruta misma, lo que aquí interesa es la procedencia geográfica de los navíos de registro canarios y el ámbito americano en el que desarrollaban su actividad comercial.

Puertos de origen

La nueva reglamentación del comercio canario que se hace en 1718 no introducía ningún cambio en cuanto a la distribución de las 1.000 toneladas permitidas entre Tenerife, La Palma y Gran Canaria. El reparto, pues, permanecía idéntico al establecido en 1688, correspondiendo 600 toneladas a Tenerife, 250 a La Palma y 150 a Gran Canaria. La realidad, sin embargo, va a ser muy distinta a la prevista en la citada ordenanza, por cuanto va a ser el puerto de Tenerife el que acapare prácticamente el comercio indiano de las Islas durante la década analizada. En el APENDICE que se adjunta puede comprobarse cómo sólo en dos ocasiones -1728 y 1730- despachó la isla de La Palma un registro a Caracas, no llegando incluso a cubrir en estas ocasiones el cupo asignado, según se desprende del tonelaje de arqueo del navío que, además, fue el mismo en las dos ocasiones. La contribución de Gran Canaria aún fue menor, desde el momento en que sólo en 1730 salió del puerto de La Luz una embarcación para América, concretamente a La Habana, y también sin llegar a alcanzar el tonelaje permitido, pues ni siquiera la carga exportada llegó a cubrir totalmente la capacidad del navío.

En realidad, ello no hace sino confirmar la trayectoria ascendente seguida por el puerto de Santa Cruz de Tenerife desde el último tercio del siglo XVII en cuanto al movimiento naval y al volumen de mercancías y que López Cantos asocia con la creciente exportación de aguardiente que las Islas inician desde 1679²⁵. Los datos extraídos de los registros de los navíos parecen confirmar esta hipótesis, por cuanto fue precisamente el aguardiente el producto predominante en el total de las exportaciones de esta etapa.

También la Corona era consciente de la preponderancia de Tenerife y

25. LOPEZ CANTOS, *art. cit.*, pág. 317.



de la posible situación desfavorable de las otras islas, como lo prueba el artículo 4.º del citado Reglamento de 1718, al contemplar la posible cesión de parte de las toneladas de Gran Canaria y La Palma a Tenerife, caso de que ellas no pudiesen cubrir el cupo que las había sido asignado. Así se explica que el puerto de Santa Cruz alcance durante esta década un tonelaje muy superior al que le pertenecía y controle casi en su totalidad el tráfico mercantil del archipiélago con las Indias.

B.— PUERTOS DE DESTINO

Tal como ya se ha explicado, la gran aportación del Reglamento de 1718 al comercio canario-americano fue la estabilidad, es decir, su carácter indefinido, en cuanto que eximía a las Islas de tener que gestionar su prórroga. Por lo demás, muy pocas eran las mejoras que introducía, y éstas no siempre las más deseadas por los isleños, y bastantes las restricciones que imponía en cuanto al campo de acción, calidad de las mercancías, fábrica de los navíos y productos de retorno²⁶.

Una de las limitaciones introducidas afectó, por tanto, al ámbito geográfico americano en que los isleños operaban, por cuanto aparecen detallados los siete puertos a los que les estaba permitido transportar sus mercancías: Caracas (La Guaira), Campeche, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Cumaná. A ellos se les añadiría al año siguiente el puerto de Maracaibo. Pero la restricción no estaba sólo en el número de puertos, sino también en la elección de los mismos, que quedaba condicionada por la distribución taxativa de toneladas que se les imponía, en un intento por parte de la Corona de evitar que fueran los puertos de La Habana y Campeche los que monopolizaran el tráfico canario, tal como hasta entonces había ocurrido. Y fue así como “para evitar la falta de frutos que pudieran experimentar algunas de las expresadas provincias y Islas de Barlovento”, se estableció el siguiente reparto:

300 toneladas para La Habana
 300 toneladas para Campeche
 200 toneladas para Caracas
 200 toneladas para Trinidad, Cumaná, Puerto Rico, Santo Domingo (50 a cada lugar)



Sin embargo, a través de la tabulación y cuantificación de los datos recogidos, se puede comprobar la poca eficacia que la medida tuvo, por cuanto los canarios siguieron dirigiendo sus registros a los puertos que más perspectivas de beneficios les ofrecían, aunque pretendieran salvar la legalidad con pequeñas escalas en los otros puertos permitidos. Los Cuadros III y IV vienen a confirmar estos asertos.

Las cifras recogidas en el Cuadro III son bien expresivas, pues no sólo denuncian las preferencias de los isleños por La Habana, Caracas y Campeche, sino también el hecho de que sigan siendo La Habana y Campeche los que atraigan los navíos de mayor capacidad de carga. Efectivamente, sólo los tres puertos mencionados acaparan el 67% de los navíos y el 96% de las toneladas arqueadas, como puede comprobarse en el Cuadro IV .

El análisis del cuadro IV pone de manifiesto además que La Habana seguía absorbiendo la mayor parte del tráfico canario, desde el momento en que el tonelaje recibido representó casi la mitad (48%) del total canalizado por los isleños a los puertos americanos, superando con mucho en ocasiones -1727, 1728 y 1730- el cupo que el Reglamento le había atribuido. Le siguen en importancia Campeche y Caracas que ha sabido ganarse un sitio de honor en el comercio canario, compitiendo con el puerto yucateco en el monto de las importaciones. Entre ambos puertos se reparte prácticamente la otra mitad de las mercancías exportadas -24% Campeche y 23% Caracas- ya que el 3,5 que absorbe el puerto de Maracaibo representa una proporción mínima en el total de las exportaciones.

ANÁLISIS GLOBAL DE LAS EXPORTACIONES

Es prácticamente imposible ofrecer una valoración exacta del movimiento global de las exportaciones canarias durante el período estudiado, dadas las dificultades que su cuantificación entraña ante la heterogeneidad de las medidas en que aparecen consignadas. El esfuerzo realizado para homogeneizar los datos ha tenido que limitarse a una serie de productos. Los más representativos, ante la imposibilidad de conseguir una conversión válida para las diferentes partidas de los textiles (colchas, mantas, frazadas, rodapiés, cordoncillo) libros, mobiliario, conservas de dulce, etc. La poca entidad de otros productos ha planteado la conveniencia de evitar su cuantificación, como ha sido el caso de la harina, que sólo empieza a aparecer a partir de 1728 y siempre en pequeñas partidas, aunque no ignoro que su proporción



CUADRO III

FRECUENCIA DE NAVIOS SEGUN TONELAJE Y PUERTO DE DESTINO

Tonelaje	Caracas	Maracaibo	Habana	Campeche	Sto. Domingo	
0- 49		4	1		1	6
50- 99	7	1	4			12
100-149	5		3	3		11
150-199	2		9	3		14
200-249			2	2		4
250-299			1	1		2
	14	5	20	9	1	49

por La Habana, Caracas y Campeche, sino también el hecho de que sigan siendo La Habana y Campeche los que atraigan los navíos de mayor capacidad de carga. Efectivamente, sólo los tres puertos mencionados acaparan el 67% de los navíos y el 96% de las toneladas arqueadas, como puede comprobarse en el siguiente cuadro.

CUADRO IV

MOVIMIENTO ANUAL DE NAVIOS Y TONELADAS SEGUN DESTINOS

Año	Caracas	Habana	Campeche	Maracaibo	Sto. Domingo	Total
1720	212	317,5	344	36		909,5
1721	155	227	162,5	36		580,5
1722	160	279				439
1723		36	171			207
1724	90	335	203	39		462
1725	204	175	203	34		616
1726	147	94	279			520
1727		418	167			585
1728	223,5	514		72		809,5
1729	147	120				267
1730	132,5	471	167,5		32	803
	1.471	2.984,5	1.494	217	32	6.198,5



fue creciendo en las décadas siguientes.²⁷

A la vista de los datos contenidos en los registros, no cabe duda que los canarios se matuvieron en sus exportaciones dentro de los límites impuestos por el Reglamento de 1718, embarcando sólo las mercancías permitidas, es decir, los frutos de la tierra y aquellas otras mercancías que no ofrecían competencia al comercio gaditano. Ahora bien, en el total de las exportaciones isleñas destacan por su mayor volumen una serie de productos que son en realidad los verdaderamente representativos del comercio isleño. Estos son, en orden de importancia, el aguardiente, el vino, el vinagre y los frutos secos.

En los Cuadros V y VI aparecen recogidas, tras su conversión en pipas, las diferentes cantidades exportadas anualmente de cada uno de dichos productos, con especificación además de los puertos en los que eran distribuidos. El total alcanzado por dichos géneros a lo largo del período fue de 11.250,5 pipas, es decir, unas 5.625 toneladas aproximadamente, lo que viene a representar casi el 91% del tonelaje global transportado y explica, suficientemente, la razón de haber centrado el análisis en dichos productos.

Una cosa es cierta, y es el predominio absoluto que en esta época ha alcanzado el aguardiente -7.081,8 pipas, equivalentes al 62%- desplazando de forma definitiva al producto tradicional canario, el vino, que sólo llega a alcanzar 2.827,8 pipas o el 25% del total. En realidad ello no hace sino confirmar la tendencia ascendente acusada por las exportaciones de aguardiente desde fines de la centuria anterior²⁸. Con todo, son estos dos productos los que prácticamente monopolizan las exportaciones isleñas, al representar el 87% del total. El vinagre (830,6 pipas) y los frutos secos (510,3 pipas) aun siendo cualitativamente importantes, no llegan a alcanzar unos porcentajes verdaderamente significativos -7% y 4,5% respectivamente- en el contexto global de las exportaciones.

Del análisis de dichos cuadros se pueden también extraer las fluctuaciones del comercio canario-americano en función de las limitaciones climatológicas ya comentadas. Aparece así con toda claridad reflejada la aguda crisis padecida por la economía insular durante los años 1721, 1722 y 1723, cuyas secuelas se arrastran a lo largo de toda la década prácticamente, ya que no será hasta 1730 cuando se consigan recuperar los niveles de 1720. Por últi-

27. RAMOS PEREZ, *art. cit.*

28. LOPEZ CANTOS, *art. cit.*, pág. 316.

mo, no está de más insistir en cómo son los puertos de La Habana, Caracas y Campeche los que acaparan el mayor volumen de los citados productos, a pesar de las medidas restrictivas de la Corona. En realidad, tanto en este período como a lo largo de toda su historia, los canarios eran los que al final acababan imponiendo su ritmo.



CUADRO V

PRODUCTOS EXPORTADOS DE CANARIAS A AMERICA, 1720-1730

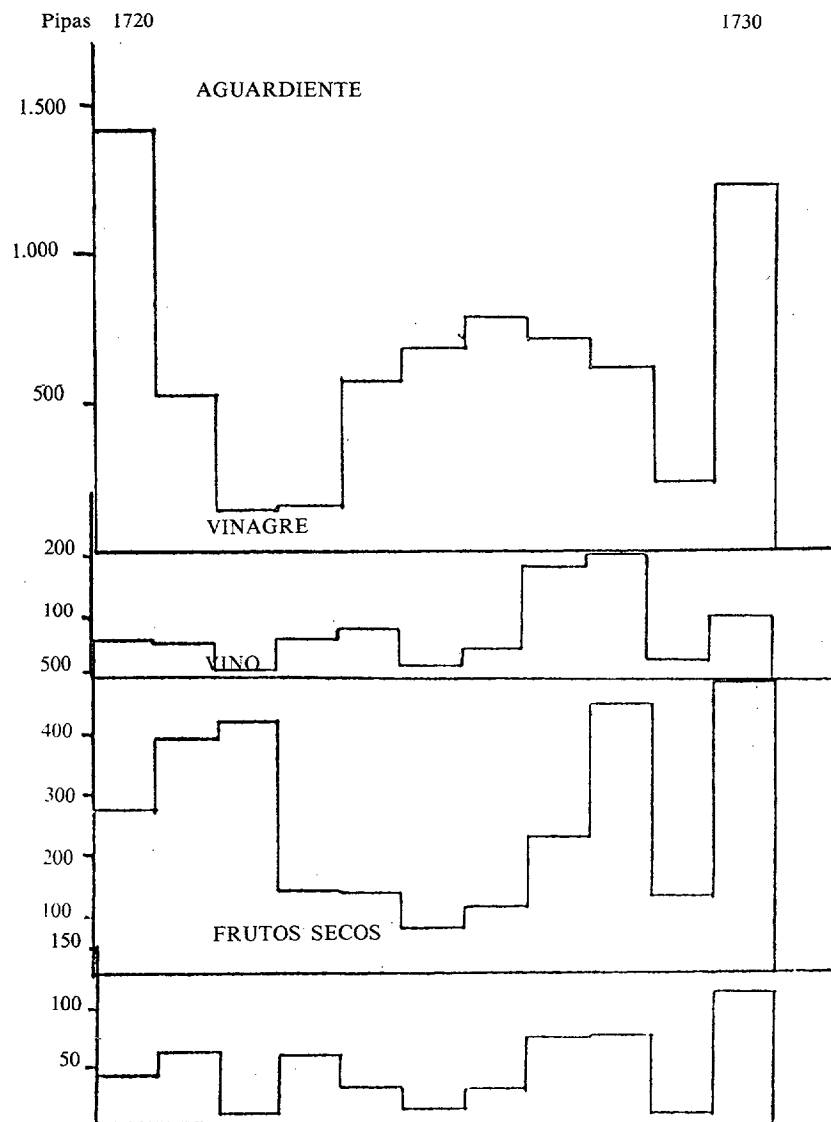
	Pipas	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726	1727	1728	1729	1730
La Habana	Aguardiente	518	261,8	99,8	29,8	407,5	249	107,3	549	356,4	116,2	550,5
	Vino	46,8	131,5	228,8	30,5	99	53,7	22	157,7	227,5	45	179,3
	Vinagre	29	21,6	22,9	6	54	22	15	112,7	156,6	12,5	55,8
	Frutos secos	17,5	16,6	7,1	2	24	12,4	18,5	47,1	61,1	5	29
Caracas	Aguardiente	306	116,3	44,3		112,8	367	242,1		231,7	117,7	288,3
	Vino	73,8	137	190,2		23	22	36		164,1	84	140,8
	Vinagre	13,5	5,1	10		13,6	0,5	13,2		33,7	25	11,5
	Frutos secos	1,8	5,6	0,7		6		4,5		8,5	3,8	15,7
Campeche	Aguardiente	535,1	129,6		127,1			442	168,5			326,7
	Vino	129,7	72,5		112,7			51	70,2			121,2
	Vinagre	14	23,7		50,5			21,5	65,5			33,2
	Frutos secos	22	38,4		55,3			4,5	26,7			66,7
Maracaibo	Aguardiente	50,6	27,7			60,5	65,2			27,5		
	Vino	18,5	45			19,5	1			51,5		
	Vinagre		1			1				8,5		
	Frutos secos	1	0,3			0,7				2,8		
Sto. Domingo	Aguardiente											40,3
	Vino											42
	Vinagre											
	Frutos secos											1

CUADRO VI

TOTALES DE LAS PRINCIPALES EXPORTACIONES CANARIAS

Exportación en pipas	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726	1727	1728	1729	1730
Aguardiente	1.410	535,5	144	157,7	581	681,2	791,6	717,5	615,7	234	1.213,6
Vino	268,7	386	419	143,2	141,5	76,7	109	228	443,2	129	483,5
Vinagre	56,6	10	56,5	68,6	22,5	49,7	178,2	199	37,5	100,5	
Frutos secos	42,5	61	8	57,2	30,7	12,4	27,5	74	75,7	8,8	112,5

PRINCIPALES EXPORTACIONES CANARIAS



RELACION DE LOS NAVIOS DEL COMERCIO CANARIO-AMERICANO (1720-1730)

Año	Navío	Capitán-Maestre-Propiet.	Tns.	Origen	Destino	Fabr.
1720						
6 ene.	N.S. Candelaria, S. José y Animas	C. Bartolomé Sánchez Carta	156	Sta. Cruz	La Guaira	can.
6 ene.	N.S. de la Concepción, S. Ant. y A.	C. Simón Ravelo Martínez	56	Sta. Cruz	La Guaira	can.
6 ene.	S. Francisco Javier y las Animas	C. y M. Francisco Lousel	36	Sta. Cruz	Maracaibo	can.
27 ene.	S. Juan Bautista	C.M. Sebastián Patricio Leal	162,5	Sta. Cruz	La Habana	ext.
27 ene.	N.S. de Begoña y Regla	C.P. Pedro de Echevarría M. Cristóbal de Vera	155	Sta. Cruz	La Habana	cri.
3 mar.	Stma. Trinidad	C.P. Cayetano de Espinosa	213	Sta. Cruz	Campeche	ext.
3 mar.	N.S. Angustias, S. José y S. Ant.	C.M. Silvestre de León	131	Sta. Cruz	Campeche	ext.
1721						
4 mar.	N.S. Remedios, S. Fco. Jav. y A.	C. Sebastián José Squier M. Domingo de Echevarría	72" 70"	Sta. Cruz	La Habana	ext.
22 mar.	N.S. de Begoña y Regla	C.P. Cristóbal Urtusaustegui M. Cristóbal de Vera	155	Sta. Cruz	La Habana	cri.
19 may.	S. Juan Bautista ¹	C.M. Sebastián Patricio Leal	162,5" 139"	Sta. Cruz	Campeche	ext.
10 jun.	N.S. de la Concepción	C. Pedro de Echevarría M. Luis de Acosta Leal	155" 141"	Sta. Cruz	La Guaira	—
10 jun.	S. Francisco Javier y las Animas	P. Leonardo J. Morbeque M. Miguel Rego	36	Sta. Cruz	Maracaibo	can.
1722						
9 feb.	S. Clemente	D.P. José González Cabrera M. Pedro Sarmiento Valladares	279" 192"	Sta. Cruz	La Habana	ext.
11 may.	N.S. Remedios, S. Fco. Jav. y A.	C.M. José Rodríguez Felipe	70" 62"	Sta. Cruz	La Guaira	ext.
15 jul.	N.S. Candelaria, S. Cristóbal y A.	M. Fco. de Soria Pimentel	90" 82,5"	Sta. Cruz	La Guaira	can.
1723						
5 jun.	S. Francisco Javier y las Animas	C.M. Juan de Vera y Olivos	36	Sta. Cruz	La Habana	can.
5 jul.	N.S. Candelaria, S. José y Animas	C.M. Bartolomé Sánchez Carta	171	Sta. Cruz	Campeche	can.

1724						
4 mar.	N.S. Candelaria, S. Cristóbal y A.	C. Cristóbal de Graaf	90	Sta. Cruz	La Habana	can.
4 mar.	N.S. de Begoña, S. Ant. de Padua	C. Miguel Bartolomé Rosel	82" 77"	Sta. Cruz	La Habana	pen.
30 mar.	N.S. Begoña, S. Fco. Jav. y Animas	C.M.P. Teodoro Garcés de Sal	90	Sta. Cruz	La Guaira	ext.
30 agos.	San José	C. Francisco Romero	161"	Sta. Cruz	La Habana	pen.
		M. Pablo Antonio Lobruno	156"			
14 oct.	N.S. de la Encarnación ²	C. Silvestre de León	39	Sta. Cruz	Maracaibo	can.
1725						
18 abril	N.S. del Carmen y S. José ("La Isabela")	P. Sebastián Patricio Leal	120	Sta. Cruz	La Guaira	ext.
18 abril	Santa Rita ("La Duquesa de Herrera")	M. Jacinto de Otero y Valla ³ C. Pedro de Nava Grimón Aguil.	84	Sta. Cruz	La Guaira	pen.
3 mar.	Stma. Trinidad, N.S. Rosario S. Marcos ⁴ ("El Clavel")	C. Cayetano de Espinosa	203	Sta. Cruz(?)	Campeche	ext.
21 jul.	Jesús, María y José	C. Tomás Car	34	Sta. Cruz	Maracaibo	can.
8 sep.	N.S. Candelaria, S. José y Animas	C.M. Bartolomé Sánchez Carta	175	Sta. Cruz	La Habana	can.
1726						
7 mar.	N.S. Candelaria, S. Cristóbal y A.	C. Domingo F. de Echevarría	94	Sta. Cruz	La Habana	can.
7 mar.	S. Clemente	C.P. José González Cabrera	279"	Sta. Cruz	Campeche	ext.
		M. Leonardo J. Morbeque de M.	263"			
18 agos.	N.S. del Rosario	C. Bernardo de Espinosa	147	Sta. Cruz	La Guaira	pen.
1727						
1 ene.	Stma. Trinidad, S. José, S. Marcos ("El Clavel")	C. José Rodríguez Felipe	235	Sta. Cruz	La Habana	ext.
14 may.	N.S. Candelaria, S. José y Animas ⁵	C. Juan Antonio Carrafa M. Tomás de Villena	183	Sta. Cruz	La Habana	can.
19 dic.	Stma. Trinidad, N.S. Rosario y S. José ⁶	C. José Jacinto de Mesa	167	Sta. Cruz	Campeche	pen.
1728						
16 feb.	Smo. Sacramento, N.S. Nieves, Sta. Catalina de Sena ("El Sol Dorado")	C.P. Jerónimo de Guisla M. Gabriel Álvarez Díaz F.	90	La Palma	La Guaira	can.

14 mar.	N.S. Begoña, S. Ant. de Padua	C. Miguel Bartolomé Rosel	111	Sta. Cruz	La Habana	pen.
22 mar.	N.S. Rosario, Sto. Domingo, S. Vic. Ferrer... ("La Estrella de la Mar")	C. Fco. Tomás de Franqui M. Sebastián Sánchez	133,5	Sta. Cruz	La Guaira	can.
19 agos.	Stma. Trinidad y San Marcos ("El Clavel")	C. José Rodríguez Felipe	220	Sta. Cruz	La Habana	can.
25 oct.	N.S. Rosario, S. Ant. de Padua ⁷	C.M. Antonio Savifión	72	Sta. Cruz	Maracaibo	can.
11 dic.	N.S. Candelaria, S. José y Animas	C. Miguel Fco. de Paz M. Tomás de Villanueva	183	Sta. Cruz	La Habana	can.
1729						
5 mar.	N.S. del Rosario ("El Neptuno") ⁸	C.M. Bernardo de Espinosa	147	Sta. Cruz	La Guaira	pen.
25 may.	N.S. del Carmen y S. José ("La Isabela") ⁸	C. Alvaro Fco. Yáñez Nachado M. Rafael Ramos Perera	120	Sta. Cruz	La Habana	ext.
1730						
14 mar.	N.S. Begoña, S. Ant. de Padua	C. Lorenzo Rosel y Lugo	125	Sta. Cruz	Campeche	pen.
29 mar.	Stma. Trinidad, N.S. Rosario y S. José	C. José Jacinto de Mesa M. José Pérez Bello	183	Sta. Cruz	La Habana	pen.
31 mar.	El Gran Poder de Dios y Animas ⁹	C. Amaro Machado de Vera M. Pedro Olivera	32	Sta. Cruz	Sto. Domingo	—
2 jun.	N.S. Rosario, Sto. Domingo, S. Vic. Ferrer... ("La Estrella del Mar")	C. Fco. Tomás de Franqui M. Sebastián Sánchez	142,5	Sta. Cruz	La Guaira	can.
5 jun.	N.S. de Angustias y S. Antonio ¹⁰	C. Manuel Dantes M. Juan Rodríguez Vilano	105" 88"	Pto. La Luz	La Habana	can.
23 sep.	Jesús, María y José	M. Tomás Car	142,5	Sta. Cruz	Campeche	ext.
23 oct.	N.S. Candelaria, S. José y Animas	C. Miguel Fco. de Paz M. José Rodríguez Carta	183	Sta. Cruz	La Habana	can.
21 nov.	Smo. Sacramento, N.S. Nieves, Sta. Catalina de Sena ("El Sol Dorado") ¹²	M. Gabriel Alvarez Díaz P.	90	La Palma	La Guaira	can.

(^m) Tonelaje de arqueo.

(^c) Tonelaje de carga.

Notas:

¹ Transporta 20 familias a Sto. Domingo, equivalentes a 23,5 Tns.

² Con escala en Cumaná.

³ En la notificación que D. José del Río Loreto hace al presidente y oidores de la Casa de Contratación en 21 abril 1725 de los registros despachados hasta esa fecha figura Pedro de Echevarría como Maestre. Sin embargo en el registro del navío se consigna la delegación que éste hace en Jacinto de Otero y Valle.

⁴ Certificación de Tns. de D. José de Guesala, 9 nov. 1737, A.G.I., Consulados, 318. Parece ser el mismo que en 1720 navegó a Campeche bajo la dirección de Cayetano Espinosa y Torres, de ahí que se consigne como posible el mismo puerto de salida y el mismo origen de fábrica.

⁵ Con escala en San Juan de Puerto Rico para dejar a 25 familias.

⁶ Con escala en San Juan de Puerto Rico para dejar a 32 familias.

⁷ Con escala en Puerto Rico y Santo Domingo.

⁸ La carga efectiva era de 92,5 Tns. El resto era compensado por las familias que conducía. Certificación de D. José de Guesala, 9 nov. 1737, cit.

⁹ Con escala en S. Juan de Puerto Rico para dejar una familia y tres personas de otras dos.

¹⁰ Los datos han sido completados con la Certificación de D. José de Guesala, 9 nov. 1737, cit.

¹¹ Apresado a los ingleses.

¹² Los datos han sido completados con la Certificación de D. José de Guesala, 9 nov. 1737, cit.

REGLAMENTO Y ORDENANZA DE SU Magestad
DE 6 DE DICIEMBRE DE 1718 SOBRE EL COMERCIO
DE LAS ISLAS DE CANARIA, TENERIFÉ,
Y LA PALMA, EN LAS INDIAS

POR DESPACHO DE 14. DE FEBRERO DE 1719. CONCEDIO
SU MAEGESTAD PERMISO A ESTAS ISLAS PARA
QUE SUS REGISTROS PUDIESSEN TAMBIEN IR
AL PUERTO DE MARACAYBO, BAXO LAS CALIDADES CONTENIDAS
EN ESTE REGLAMENTO



AÑO 1718
DE ORDEN DE SU Magestad EN MADRID EN LA IMPRENTA
DE JUAN DE ARIZIA

EL REY

Por Quanto por diferentes Despachos de los Señores Reyes mis Predecesores, y mios, ha estado permitido á las tres Islas de Canaria, Tenerife, y la Palma el Comercio de sus frutos á las Indias por solo los Puertos, y por los tiempos, y en el numero de toneladas, que se prescribió en los mismos Despachos, hasta que con motivo de aver espirado la ultima concesion, tuve por bien de mandar se suspendiese este Comercio, y que las referidas Islas eligiessen personas para acordar la forma en que se avia de continuar, segun fuesse mas conveniente a mi Real servicio, y de utilidad a las mismas Islas; y aviendo nombrado la de Tenerife al Doctor Don Lorenzo Bernardo Pereira de Ocampo; la de la Palma á Don Antonio Pinto de Guisla, y la de Canaria a Don Pedro Hernandez Lozano, y conferidosé con ellos esta materia, he tenido por bien conceder, como concedo, á las expressadas Islas de Canaria, Tenerife, y la Palma, que por el tiempo que fuere mi voluntad, continuen el permiso de comercial sus frutos a los Puertos de las Indias (que adelante iran declarados) en el numero de mil toneladas en cada año, repartidas, las ciento y cinquenta á la Isla de Canaria, docientas y cinquenta á la de la Palma, y las seiscientas restantes á la de Tenerife, en la forma, y debaxo de las reglas siguientes.

Distribucion de las mil toneladas á las Islas.

Que en estas mil toneladas se comprehenden las quatrocientas de Puerto-Rico, por lo que contiene este Articulo.

Prohibicion de Seda, y Lana en bruso, ó tejido, aunque sea de cosecha, y fruto de la tierra, y se exceptuan mansas, y xerga.

Que respecto de que este permiso no ha de exceder, con pretexto alguno, de las mil toneladas, se entiende quedan comprehendidas en ellas las quatrocientas concedidas á Puerto-Rico, assi por espirar su concession en el año proximo de mil setecientos y diez y nueve, como por no aver usado de ella la expressada Isla en los cinco años antecedentes, fino en cinquenta toneladas.

Que este permiso solo se ha de entender para meros frutos de las referidas Islas, aviendo de caer en comisso qualesquiera otras especies de ropas, lanas, y sedas, en bruto, y tejidos, sin alguna diferencia, sean, o



no de cosechas de las mismas Islas, á excepción de las mantas, frazadas, y otros texidos toscos de lana de sus propias Fabricas, por ser muy utiles para el abrigo de la gente pobre, y del campo, por no conducirse en Flotas, y Galeones, con la calidad de que si esta concession, en lo respectivo á las mantas, y demás texidos toscos de lana, pudiere ser en perjuicio del Comercio de España, ha de cessar luego que el mismo Comercio me lo represente, y Yo expida la orden para ello.

Permitase llevar trigo, y harina con las prevenciones que contiene el Artículo.

Dá forma para que no teniendo las Islas de Canaria, y la Palma frutos que llenen las toneladas del repartimiento, avisen á la de Tenerife en tiempo habil y de no hacerlo, es de su quenta pagar los derechos.

Que si a permission solo se concede á los Naturales y Vecinos de las Islas y prohíbe puedan desfrusarla otros, aunque sean Vassallos de su Magestad; y que no se han de navegar los frutos en Navios de Fabrica Estrangera, sin que queden comprendidos los que estan admitidos al Comercio de los mismos Naturales. Dase forma para la justificación.

Que las Islas puedan traficar en el buque de esta permission algun trigo en grano, o harina, con tal, que para poderlo embarcar ayan de aver logrado dos cosechas abundantes, y consecutivas, y que se ponga de manifiesto, y pregone por termino de quince dias en todas las Ciudades, Villas, y Lugares de las Islas, y aviendo compradores naturales de ellas, se les dé todo el que pidieren á los precios mas baxos á que corrieren, como no sea para llevarle á Dominios Estrangeros, en perjuicio e los mios, assi de Europa, como de las Indias.

Que si las Islas de Canaria, y la Palma no tuvieren frutos bastantes para ocupar parte de su anual permission de toneladas, han de quedar en obligacion de prevenir en tiempo habil á la de Tenerife, para que apronte en el Puerto de Santa Cruz los competentes para llenar el numero de sus toneladas; con declaración, de que omitida esta circunstancia, ha de ser visto, que el permissio va enteramente desfrutado, y que se han de cargar los derechos al respecto de el, sin otra alguna prueba, ni oir sobre ello instancia ninguna en contrario; pero si aviendo cumplido las dos Islas con esta condicion, y llegado, en fuerza de ella, sus Embarcaciones á Santa Cruz, no hallaren prontos los frutos, no se les ha de poder detener en aquel Puerto con motivo alguno, antes si, por el contrario, se les ha de



permitir seguir libremente su viage, con la limitacion que se dira en el Articulo octavo.

Que ninguno que no sea natural de las Islas (aunque sea Vassallo mio, salvo si fuere vecino de ellas) goze de este permiso, directa, ni indirectamente, ni pueda navegarse en Navio de Fabrica Estrangera, porque quiero que todos los que se emplearen en este trafico, sean fabricados en mis Dominios; pero si los vecinos de las Islas tuvieren ya Navios de Fabrica Estrangera, que ayan comprado antes de aora, se les permitiera navegar con ellos todo el tiempo que pudieren servir, pagando en cada viage los treinta y tres reales de plata doble antigua por tonelada, que se han cobrado hasta aqui, con mas un quinze por ciento sobre lo que esto importase, por la costa de poner el caudal en Madrid; y despues que se ayan extinguido, y quedado incapaces de servir los buques, que aora tuvieren los mismos vecinos, no ha de poder admitirse ninguno de Fabrica Estrangera; pero si Yo, por algun particular motivo, mandare se reciba, ha de ser con la precisa calidad, de que en lugar de los referidos treinta y tres reales de plata doble por tonelada, se han de cobrar de cada una cien reales de la propia moneda, y mas el quinze por ciento; y para cautelar los fraudes, que sobre este Articulo pudieren intentarse, se ha de observar, que al mismo tiempo que se presenten ante el Incidente, o sus Subdelegados los Navios, o Navio, con los instrumentos de pertenencia, y los que justifiquen si es, o no de Fabrica Estrangera, ha de jurar el dueño, no tener parte en el tal Baxel, ó Baxeles ninguno de fuera de las Islas, y dar fianza de ocho mil pesos por cada uno de cien toneladas, y al respecto mas, o menos, según excediere, o baxare de este numero, para que siempre que se justificare lo contrario, incurra en esta pena, y se reparta por tercias partes, que la una ha de tocar á mi Real Hacienda, otra al Ministro que los comissare, y otra al denunciador, procediendo contra los bienes del principal, y fiador hasta la exaccion de dicha cantidad, y al comisso del Navio, y carga en se hallare el fraude, pero bonificando su parte al particular, que con buena fee huviere embarcado sus frutos.

cion de la pertenencia del Navio, y assignase pena aviendo fraude.

Puertos que se permiten.

Dase regla para el arqueo de los Navios.



Que solo se ha de entender la concession de este permiso para navegar a los Puertos de Caracas, Campeche, Habana, Santo Domingo, Puerto-Rico, Trinidad de la Guayana, y Cumaná, quedando prohibidos los demás Puertos, y párares de las Indias, que aqui no se nominan.

Que para verificar las toneladas del buque de los Navios de este permiso, se ayan de arquear por persona aprobada en esta profession, baxo de las reglas que se observan, y practican con los Navios, que desde Cadiz trafican á las Indias; á cuyo fin ordenere, que el Arqueador Mayor del Tribunal de la Casa de Contratacion forme instruccion de lo que se ha de practicar en la medida, y regulacion de los buques, para que las Islas no puedan exceder en el de las mil toneladas anuales; bien entendido que el Intendente de las Islas de Canarias, o sus Subdelegados, en cada uno de los Puertos donde no pudiere concurrir, han de intervenir respectivamente en los referidos arqueos, teniendo preferente la Instruccion.

Dá la forma como se han de abrir los Registros; y previene, que quando de Canaria, y la Palma passaren los Navios de la permission al Puerto de Santa Cruz de la de Tenerife á acabar de cargar, se haga nuevo arqueo.

Distribuyense las toneladas á cada Puerto permitido, para que no falten en ellos frutos.

Señalase el tiempo en que deben salir los Registros de Islas, atendiendo á las Flotas, y Galeones.

Que luego que los Navios de este permiso estén en disposición de recibir carga, se abrirán los Registros por el Intendente, o sus Subdelegados, los quales han de dar las guias, licencias, y despachos que se necessitaren para el embarco, y navegacion, en la misma forma que se practica en Cadiz con los dueños de Registros, que desde aquel Puerto navegan á las Indias; pero en caso de que los navios del permiso de las Islas de Canaria, y la de la Palma passen al Puerto de Santa Cruz de la de Tenerife á acabar de cargar, como queda prevenido en el Articulo quarto, se ha de hacer en el mismo Puerto nuevo arqueo, y verificar la carga que llevan, y la que les falta, por ser alli el Puerto principal donde ha de assistir, ó concurrir el Intendente.

Que para evitar la falta de frutos, que pudieren experimentar algunas de las expressadas Provincias, y Islas de Barlovento, si las de Canarias solo navegassen sus Registros á las otras, á causa de lograr en ellas



mayor beneficio, ó por otros motivos, pues la experiencia ha acreditado, que generalmente han usado del permiso para la Habana, y Campeche, han de quedar obligadas á que de las referidas mil toneladas se han de navegar al año las trescientas al Puerto de la Habana, otras trecientas al de Campeche, docientas al de Caracas, y las docientas restantes á las Islas de la Trinidad, Cumaná, Puerto-Rico, y Santo Domingo, cincuenta á cada parte.

Que los Navios de esta permission no ayan de poder salir á navegar de las Islas un mes antes, ni otro despues del tiempo en que deban navegar de los Puertos de España las Flotas, y Galeones, á cuyo fin ha de tener obligación del Intendente de Canarias á pedir al de la Marina en Cadiz, en principio de cada año, declaracion de si en el han de hacer viage Flota, ó Galeones, y el tiempo en que lo deben executar, para observar rigurosamente este Artículo, respecto del perjuicio que de lo contrario podria resultar al Comercio de España; con declaración, que si se passare el tiempo que anualmente se prefiriere para la salida de Flota, y Galeones, y el mes mas, y no le executaren, no se ha de impedir á los Registros el uso de su navegacion.

Ordena, que tanto en el viage, como en la buelta, se cumpla precisamente el registro en la parte para donde se sacare, y prescribe lo que se ha de executar, si hubiere temporal, enemigos, ú otro accidente.

Que tanto en la ida, como en su tornaviage, han de ser obligados los Dueños, Capitanes, ó Maestres de los Navios á cumplir precisamente sus Registros en los Puertos para donde los sacaren, sin poderlos variar con motivo alguno; y en caso de controvertir este Artículo para causa de temporal, Enemigos, ú otro qualquier accidente (que han de justificar en el Puerto donde arribaren, para no experimentar la pena del comisso) no han de poder desembarcar, ni alixar la carga, ni vender cosa alguna de ella, sino reparados, proseguir el viage á cumplir el Registro al Puerto de su destinacion; pero si el Navio, por lo que huviere padecido, no estuviere en aptitud de continuar su navegacion, podran comprar el que sea á proposito á recibir la carga, á fin de cumplir con el él Registro.

Prohibe las escalas aun á los Puertos permitidos.



Que no han de poder hacer escala á Puertos algunos, aun de los prefinidos, por reservar en mí la facultad de conceder las escalas, quando, y por el servicio que sea competente á esta gracia.

Precisa á los Capitanes á que en caso de echar al través, por incapáz, algun Navio, fabriquen, ó compren otro, para cumplir el Registro.

Que si los Capitanes de los Navios, en el caso de hallar incapaz de navegar el que llevaren á su cuidado, lo huvieren de echar al través en los Puertos de las Indias, han de estar obligados á fabricar, ó comprar fabricado otro en ellos, para retornar el Registro al Puerto de donde huviere salido, sin poder mudar de viage.

Prohibe los efectos de grana, añil, perlas, plata, oro, y concede los reales que contiene el Artículo; y tambien prohibe los tabacos, sino es a flete, ajustandolo con el que enviara la comision.

Que no han de poder traer de retorno Grana fina, ni silvestre, Añil, Perlas, Oro, ni Plata, sino en reales, lo que necessitaren para satisfacer la gente de su tripulacion, y derechos de entrada en las Islas, y mas cinquenta mil pesos, á razon de cinquenta por cada tonelada, para ocurrir á la falta de moneda que padecen la Islas, por no aver en ellas Casa de Labor; y assimismo prohibo, puedan comprar, ni traer de su quenta, ni de Particulares, Tabaco en polvo, rama, hoja, ni en otra qualquier forma que sea, y solo han de poder conducir á España, ó Canarias el que en la Habana se les entregare de mi Real quenta, pagandose por el flete el precio en que se conviniere con la persona que de mi orden tuviere esta comission.

Previene, que si fuera del Real agrado, que el importe de los derechos se remita en dinero á Ullas, en sus Registros no se lleve cosa alguna por razon de flete.

Que en caso de que Yo sea servido de mandar, que en los Navios de este permiso se remita de las Islas adonde navegaren, al tiempo de su tornaviage á las de Canarias, el importe de los derechos que en ellas se deben causar, y satisfacer, tengan obligacion los dueños de los Navios de



conducirlo en todo, ó parte, sin costo alguno de mi Real Hacienda por razon de flete.

DERECHOS EN CANARIAS

Que á el tiempo de ápromptar las Islas los Navios, y carga de este permiso para salir á navegar han de satisfacer en ellas los mismos derechos que hasta aqui; á saber:

El dos y medio por ciento.

El dos y medio por ciento de todo el valor de los frutos, y generos que se embarcaren.

La Regalia de las Escrivanías.

Veinte y cinco pesos por cada cien toneladas, por razon de el derecho de las Escrivanías de Registro del Consulado.

Al Real Seminario de Sevilla.

Catorce reales de plata antigua por cada tonelada al Seminario de Sevilla, que corresponden á dos pesos, y real y medio de la moneda corriente en Islas, y es lo mismo que se ha pagado hasta aqui.

Lo que se ha de hacer quando no se embarcaren las familias.

Y debiendo conducir los expressados Registros anualmente á la Isla de Santo Domingo, ó á las que Yo ordenare de las comprehendidas en esta permission, cinquenta familia de á cinco personas cada una, á razon de cinco familias por cada cien toneladas, han de continuar las Islas de Canaria, Tenerife, y la Palma en esta obligacion, como lo han estado hasta aqui, però si por no hallarse promptas las familias, ó no navegar los Registros al Puerto adonde debieren ir, dexaren de embarcar las familias correspondientes á su buque, ha de satisfacer el dueño del Registro mil reales, moneda corriente en Islas, en que se estima el flete de cada familia, y servir este caudal para entregarle á los dueños de los



Registros en que se huvieren de conducir, demas de las de su obligacion, sin que puedan por ello pretender mas cantidad.

DERECHOS EN INDIAS

Vino, Aguardiente, y Vinagre.

Que llegando a cumplir su registro en la Isla, para donde le sacaren, se obligan á satisfacer veinte y dos pesos y medio por cada pipa de Vino, lo mismo por la de Aguardiente, y la mitad por la de Vinagre, segun la permission del año de mil setecientos y quatro, con mas el dos y medio por ciento para la Armada de Barlobento; y si el viage fuere á la Habana, ó Campeche, satisfaran mas veinte y cinco pesos por cada pipa de Vino, y Aguardiente, por razon de sisa, cuyo importe esta consignado a Guardacostas.

Los orros efectos que se permiten.

Las mantas, xerga, fruta seca, y otros generos permitidos, han de pagar sus derechos á razon de cinco por ciento, valuandolos á este fin, segun el precio á que corrieren en las partas adonde se huvieren de vender.

DERECHOS QUE SE HAN DE SATISFACER en Canarias, de buelta de viage

Dinero.

De lo que se traxere en plata, segun el Artículo catorce, á razon de cinco por ciento.

Baynillas.

De cada caxon de Baynillas de ocho arrobas neto, treinta y un pesos escudos de plata doble, y respectivamente si pasare mas, ó menos.

Cueros curridos, y al pelo.



Por cada cuero curtido dos reales y medio, y si al pelo, dos reales, uno, y otro plata doble antigua.

Purga.

Por cada quintal de Purga, peso y medio, escudo de plata.

Palo brasilete, y de Campeche.

Por cada quintal de palo Brasilete, cinco reales; y si fuere de Campeche, tres reales, uno, y otro plata doble antigua.

Azucar.

Por el quintal de Azucar, dos pesos escudos de plata.

Cacao.

Por el quintal de Cacao en bruto, dos pesos escudos de plata.

Regla general para otros efectos.

Si vinieren otros generos, pagaran á razon de cinco por ciento, regulandolos por los precios á que corrieren en las Islas de Canarias.

Quince por ciento sobre el importe de los derechos, para ponerlos en la Corte.

Que sobre todo el importe total de los derechos que se han de cobrar en las Islas de Canarias a la buelta de los Registros, han de tener obligacion las mismas Islas á pagar un quince por ciento, que es la costa que se considera ocasionara la conduccion del referido caudal á la Corte.

Dase forma para si quisieren sacar de las Islas los generos que traen de las Indias para los de España, con assignacion de lo que han de contribuir y qué si fueren para fuera de el Reyno.

Que si ha haviendo cumplido su Registro en las Islas de Canarias, y pagado los derechos, les fuere conveniente navegar á Cadiz, ó á otro



Puerto de España, con parte, ó el todo de la carga, por abundar las Islas de los mencionados frutos, de retorno han de sacar nuevo Registro, como si navegassen á Indias, en cuyo caso han de satisfacer en ellas un dos por ciento de lo que conduxeren á Cadiz, ó á otro Puerto de España, y en llegando á ellos pagaran la mitad de los derechos que quedan regulados en el Artículo antecedente, y luego que los ayan satisfecho, podran internarlos en estos Reynos sin pagar mas derecho que los de nuevos impuestos en los generos en que se cobran, porque en esta parte se ha de practicar lo mismo que con los frutos de las Flotas, sin que se diferencien en exempcion, ni circunstancia alguna; pero si los generos se sacaren de las Islas para otros Países que no sean mios, embarcandolos á este efecto en Navios naturales, o Estrangeros, han de satisfacer al tiempo de su extraccion en las mismas Islas los derechos, que hasta aqui se huvieren cobrado, como estos derechos no sean en menor cantidad que los que se cobran en Cadiz, porque si lo fueren, es mi Real animo se perciban en la misma forma que se practica en Cadiz.

Mandase, que el Navio se ponga en lastre, sin admitir cosa alguna sin que vaya con Guia de aver pagado los derechos; y ponense al Capitan, Maestre, y dueño del Navio; y de esta diligencia juridica se ha de embiar copia a su Magestad, y poner en los Registros.

Que antes que los Navios empiezen á recibir carga, se haga por el Intendente, o sus Subdelegados notificacion juridica a los Capitanes, Maestros, y Dueños de ellos, para que no consientan, permitan, ni dissimulen se pongan en los mismos Navios generos prohibidos, y que los que se llevaren a bordo, segun esta permission, no los reciban sin que les conste por las Guias con que fueren de tierra, aver satisfecho los derechos que pertenecen á mi Real Hacienda; con apercibimiento, de que si hicieren, ó consintieren lo contrario, se ha de passar luego ó la prision de sus personas, y perdicion de sus Navios, resultando para en quanto á sus personas la pena de Presidio por tres años en uno de los de Africa, y la privacion de navegar á las Indias por otros diez; y ordeno á el Intendente, ó á sus Subdelegados, hagan poner esta diligencia por cabeza del Registro que se formare para cada Navio, y que remita copia de ella á mis manos, para que en ningun tiempo aleguen de ignorancia, ni de otro motivo, que pueda librarlos de la referida pena.



Ordena, que si se hallaren en los Puertos de las Indias generos ilicitos, o fuera de registro, se execute la pena de el Articulo antecedente: lo mismo en el tornaviage.

Que si al arribo de los Registros á los Puertos de la America, á que fueren destinados, se hallare en ellos generos ilicitos, ú otros de los permitidos, sin que ellos estén incluidos en los Registros que huvieren sacado de las Islas, sean comprehendidos en las penas que declara el Articulo antecedente los Capitanes, Maestres, y Dueños de los Navios; y mando, que en quanto a los Registros que se han de hacer en los Puertos de las Indias, de los caudales, y efectos que se sacaren para el tornaviage á las Islas, se observen, y practiquen las reglas, y penas que previene tambien el Articulo antecedente; y que se execute en las Islas de Canarias al tiempo del retorno, lo mismo que en este se advierte en lo respectivo á los Puertos de la America.

Que el Comercio de España pueda poner en las tres Islas personas, que se hallen a los arqueos, y visitas a su costa, sin contribuir las Islas con cosa alguna.

Que el Comercio de España pueda nombrar, si quisiere, personas que en su nombre concurren en los Puertos de Canaria, Tenerife, y la Palma á los arqueos, y visitas de los Registros, sin que por este motivo tengan obligacion las Islas, ni los dueños de los Navios de Registro, y Cargadores de ellos, á pagar cosa alguna por razon de sueldo; ni por otro titulo á las tales personas.

Que se lleve copia autentica de este despacho á todas las partes que fueren los Registros de Islas.

Que siempre que salgan los Registros para los Puertos de las Indias, ó vinieren con los frutos que hubieren transportado de ellas desde las Islas de Canaria, Tenerife, y la Palma á Cadiz, ú otros Puertos de España, y ayan de llevar copia autentica de este Despacho, para presentarle á quien tocara, á fin de que en todas partes se vea lo que en él está dispuesto, y ocurra á los reparos que se ofrecieren.



Admite su Magestad la anticipacion de los veinte y quatro mil pesos por los seis ultimos años, que se le restan de el Donativo del arbitrio del uno por ciento, y ordena como se ha de administrar, ú arrendar.

Que respecto de que por las Islas me está concedido hasta el año de mil setecientos y veinte y quatro el Donativo de uno por ciento, que se cobra en todos los generos que entran, y salen en ella, para su uso, y consumo, cuya recaudación ha estado á cargo de la de Tenerife, y de su valor se han separado dos mil pesos al año para fortificaciones, se obligan las Islas á anticipar en ellas, dentro de dos meses de la publicacion de este Despacho, en la de Tenerife veinte y quatro mil pesos escudos de plata, que se supone podra importar este derecho en los seis años, que han de empezar en primero de Enero de mil setecientos y diez y nueve, y cumplir en fin de Diciembre del año citado de mil setecientos y veinte y quatro; con declaracion, de que el referido derecho se ha de arrendar, ó administrar por el Intendente de las mismas Islas de Canarias; y si el arrendamiento se pusiere en mayor precio, que los expressados veinte y quatro mil pesos, en que aora se estima, ó rindiere mas la administracion, ha de ser el exceso á beneficio de mi Real Hacienda, sin que en el caso contrario recaiga en ella la baxa, por cuyo motivo ha de concurrir con el Intendente a hacer los arrendamientos, ó intervenir en la adinistracion el Regidor que eligiere el Cabildo de Tenerife.

Admite su Magestad el servicio de otros doce años mas del uno por ciento, que comienza el que viene de vientre y cinco.

Que por mas fervirme, se allanan las Islas á que cumplidos en esta forma los mencionados seis años, continuaran el mismo servicio por otros doce años, que deberan correr en primero de Enero de mil setecientos y veinte y cinco.

Que desde el año de setecientos y diez y nueve, hasta el de setecientos y veinte y quatro, harán las Islas las furtificaciones que contiene este Artículo, no excediendo de dos mil escudos, quedando exhonerados en Adelante.

Que assimismo se han de hacer por las referidas Islas los gastos de fortificaciones, que debieren executarse en ellas, yá sea reparando las que



ay actualmente, ó aumentando otras, si fuere conveniente construirlas, como tambien los gastos de montages de Artilleria, Armas para el uso de ella, y explanadas, ú otro qualquiera que pertenezca á estos fines, y á el de las fortificaciones, como el todo de este dispendio no exceda de dos mil pesos escudos en cada uno de los seis años, desde el de mil setecientos y diez y nueve, hasta el de mil setecientos y veinte y quatro, cessando las Islas en esta obligacion en adelante.

Prohíbe, baxo las penas que contiene el Artículo, pueda recibir cosa alguna, Ministro alguno de los que intervienen al despacho de los Navios; y ordena, que el Intendente señale lo que fuesse justo, y los Oficiales Reales en las Indias, dexando recurso para si hubiere exceso.

Que los Governadores, Intendentes, Oficiales Reales, y otros Ministros, y personas, de qualquier grado, ó caracter que sean, assi de las Islas de Canaria, Tenerife, y la Palma, como de los Puertos de la America, no puedan admitir, ni recibir, directa, ni indirectamente, dadivas, regalos, ni cantidades algunas de las que hasta aora se huvieren estilado por costumbre abusiva, el tiempo del despacho, y arribo de estos Navios, pena de privacion de sus empleos, y de las demás que les impusiere, porque los dueños de los Navios solo han de tener obligacion á pagar lo que fuere justo, y reglare el Intendente de Canarias, y los Oficiales Reales en los Puertos de las Indias á el Archeador, Guardas, ú otras personas que se emplearen en las diligencias que se ofrecieren, pertenecientes al preciso despacho, y arribo de los mismos Navios; bien entendido, que si en los señalamientos que se hicieren a estas personas huviere exceso, mandare, luego que se verifique, que el Ministro que le huviere executado, restituya á la parte interessada lo que importare la demasia, y otro tanto mas, y se passara á hacer con el la demonstracion que pareciere correspondiente.

Manda, que el salario que las tres Islas pagaban al Juez de Indias, entre la Tesoreria, y lo que se debiera á Don Bartholome Casabuena, quien

Que respecto de que los tres Cabildos de las Islas de Tenerife, Canaria, y la Palma deben satisfacer los trecientos mil maravedis al año, que están señalados por sueldo al Juez Superintendente de el Comercio

de Indias en Canarias, se han de obligar á entregar al Tesorero que Yo tuviere nombrado, se ha de tomar la razon en la Contaduría principal de la Intendencia de Canaria. Dado en el Pardo á seis de Diciembre de mil setecientos y diez y ocho. YO EL REY. Don Miguél Fernandez Durán.

