



**BUROCRACIA FISCAL Y SOCIEDAD «COMERCIANTE»:
EL VISITADOR PEDRO ÁLVAREZ EN CANARIAS (1752-1755)**

AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

A don José Peraza de Ayala, pionero de la historia del comercio canario.

La visita de Pedro Álvarez, comisionado de la Real Hacienda para el arreglo de las aduanas de Canarias, es un buen ejemplo de la oposición entre Estado y sociedad en el siglo XVIII español. Una forma de vida hispánica en donde el Estado encuentra numerosos obstáculos para regular y fiscalizar la actividad mercantil, especialmente el comercio colonial. La Carrera de Indias era un negocio muy especulativo, en donde se utilizaban alternativamente la vía de la legalidad o del fraude, dependiendo de las circunstancias. En una primera parte, se dibuja el marco general en donde se inscribe la visita de Álvarez a las Islas: las reformas de la Real Hacienda y del comercio americano; los inicios de la crisis del régimen de excepción canario ante la competitividad establecida por otros partícipes del monopolio. Esto permitirá conocer los grandes intereses que se escondían tras la vida cotidiana del comercio atlántico y explicar mejor las vicisitudes por las que atraviesa Álvarez en los años de estancia en el Archipiélago. La narración de estos hechos ocupará la segunda parte.

En teoría, la política desplegada por la Monarquía borbónica en el comercio exterior español del siglo XVIII, concretamente en el comercio colonial, tendía a ser una política reguladora de los intercambios. En otras palabras, trataba de constituirse, antes de 1778, en el fiel de la balanza entre el monopolio de puerto único y la libertad comercial que reclamaban otros puertos españoles. Pero, en la práctica, este proteccionismo fue supeditado a las grandes necesidades hacendísticas. El control estatal de la Carrera de Indias producía importantes dividendos fiscales. Hay autores que llegan a defender la



tesis de que la verdadera razón de ser de todas estas reformas del comercio colonial fue la de asegurar la continuidad y el aumento de las arcas reales. Si a todo esto le unimos los rigores y abusos de un aparato político-jurídico-administrativo propio de una época como la del Antiguo Régimen, la conclusión a que llegaríamos sería la de que el vasallo se veía obligado a realizar su actividad mercantil en unos marcos muy estrechos.

Pero esto es sólo una parte de la verdad. Frente a este Estado fiscalizador se oponía una realidad social muy compleja. En el caso de Canarias, partícipe de aquél monopolio, la administración de la Real Hacienda tropezaba con numerosos obstáculos. No sólo tenía que evitar los conflictos de jurisdicción con otras autoridades sino también hacer frente a la actitud hostil de una sociedad muy implicada en el comercio lejano. El funcionario de turno se veía obligado a esconger entre la rigidez y la tolerancia, cuando no la corrupción.

El mandato de Pedro Álvarez, entre los años 1752 y 1755 es buen ejemplo de este conflicto. Siendo tan importante como el de sus predecesores Diego Navarro y Juan Antonio Ceballos, ha merecido una menor atención por parte de los historiadores, debido al final, espectacular o trágico, que aquéllos experimentaron.

Mi exposición constará de dos apartados. En el primero, trataré de situar la gestión de Álvarez en sus coordenadas históricas, tanto generales como particulares. Por un lado, están las reformas de la Real hacienda y del comercio colonial, acompañadas por el cambio de coyuntura en el comercio hispano-americano, que tendrá una incidencia negativa en las relaciones de las Islas los acontecimientos de los cuales fue protagonista principal. La narración cronológica de estos hechos será el contenido del segundo apartado.

1. MARCO GENERAL

1.1. HACIENDA BORBÓNICA Y COMERCIO COLONIAL

Durante el siglo XVIII se sentaron las bases de una administración racionalizadora de la Real Hacienda. Para ello, se intentó dotarla de mayores medios para hacerla más eficaz. Así, se crean nuevos elementos institucionales, como la Secretaría de Hacienda o los Intendentes, que harán posible la administración directa de las rentas, separándola de los arrendadores particulares. Por otro lado, se simplifican y regularizan los sistemas administrativos: es la época en don-



de surgen las primeras elaboraciones estadísticas de la Hacienda. Finalmente, se intenta sustituir la contribución indirecta —alcabalas, millones, cientos y otros impuestos análogos—, por la generalización del sistema catastral: la denominada Unica Contribución. Esta última medida había tenido precedentes en el catastro ordenado por José Patiño para Cataluña, pero fue especialmente promovida por el Marqués de la Ensenada, que en 1749 manda realizar las operaciones catastrales. Artola Gallego considera esta reforma fiscal «iniciada por Ensenada y promulgada en tiempos de Muzquiz, sin comparación posible, la medida fiscal de mayor alcance de la historia del Antiguo Régimen»¹.

Sin embargo, a la hora de medir el alcance de este espíritu reformista en el comercio colonial, otros autores mantienen una postura más crítica. García Baquero, al analizar las reformas emprendidas —el Proyecto de Flotas y Galeones de 1720, el Decreto y Real Instrucción de 1765 y el Reglamento de Libre Comercio de 1778—, llega a la conclusión que «al igual que el tráfico, el sistema fiscal que lo gravaba adolecía de confusiónismo, exceso de reglamentación inoperante y caos organizativo en la percepción ... un punto en el que suelen coincidir con una unanimidad absoluta todos cuantos se pronunciaron a este respecto es el de denunciar al régimen fiscal imperante como uno de los principales causantes del decaimiento de la actividad comercial hispanoamericana y del consiguiente auge adquirido por el tráfico ilícito»². Resumía los defectos de este sistema fiscal en los puntos siguientes: excesivo número de impuestos, elevadas tarifas, desorden en la determinación de la base imponible y arbitrariedad en los procedimientos de percepción.

Otros autores van aún más lejos en su crítica al régimen fiscal del comercio ultramarino. Para Fernández de Pinedo, el objetivo de la Corona era preservar las estructuras propias del Antiguo Régimen. Esta idea se traducía, a la hora de la política fiscal, en la no interferencia en la percepción de la renta de la tierra —base de la riqueza del grupo social dominante— y sí en la imposición de gravámenes en los sectores secundario y terciario. Por esta razón la Monarquía

1. ARTOLLA GALLEGO, M. (1982), *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid, pp. 249-319; cita en p. 279.

2. GARCÍA BAQUERO, A. (1976), *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)* Sevilla, pp. 183-224; cita en p. 195.



estaba interesada en el desarrollo de dichos sectores, pues de ellos extraía la mayor parte de sus rentas³. Delgado Ribas, al estudiar las medidas liberalizadoras del comercio colonial, defiende idéntica tesis, al afirmar que la filosofía subyacente de estas reformas era «garantizar que la mayor parte del comercio con América se efectuase por causas legales o, en otras palabras, contribuyendo a la Real Hacienda»⁴.

Existen numerosas pruebas que apuntan en esta dirección. Por ejemplo, en el caso del comercio canarioamericano, sólo los impuestos representaban entre el 20 % y el 30 % del capital invertido en la empresa, cifras que coinciden con las estimadas para el comercio catalán con América⁵. Las afirmaciones de Juan Cólogan Blanco, comerciante irlandés radicado en Tenerife, se hacen eco de este descontento general sobre la fiscalidad imperante en el comercio colonial. En 1756, poco tiempo después de haberse restaurado el régimen de flotas a Nueva España, escribe:

«Por cartas de Cádiz de 27 de marzo, no avía apariencia que este año aya flota, pues aunque el Ministerio hacía ynstancia para que despáchase, el Comercio no se hallaba con disposición ni fuersa para ello, pues bien consideraban el estado de la América, y que por lo menos deve tener de huéco este año; pero el Ministerio lo que quiere es que vayan y vengan navíos, para que aya mucho tesoro, cuando es preciso que sea en perjuicio del Vasallo⁶.

3. FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1980), «Coyuntura y política económicas», en *Historia de España dirigida por M. Tuñón de Lara. Tomo VII: Centralismo, Ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*, Barcelona, pp. 12-13.

4. DELGADO RIBAS, J. M. (1981), *Cataluña y el sistema de Libre Comercio (1778-1818)*, Universidad de Barcelona, resmen de tesis doctoral. Ver también (1978), «Comercio colonial y fraude en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)», *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, VI, pp. 311-326 y (1980), «Fiscalidad y comercio con América: los resguardos de rentas de Catalunya (1778-1799)», *Boletín Americanista*, Año XII, Núm. 30, 1980, pp. 69-88.

5. Toda la información complementaria en torno al comercio canario-americano puede consultarse en mi libro *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1986, capítulo 6.

6. Carta de Cólogan a Martín de Miranda y Tellechea (Veracruz) 10-5-1756 (*Archivo Zárate-Cólogan, La Orotava, Tenerife, Copiador de Cartas «C»*). A partir de este momento, todas las referencias a cartas de Cólogan se remiten a este archivo y a este copiador de cartas.



1.2. LA REAL HACIENDA Y LA SOCIEDAD CANARIA

Pero esto es sólo una parte de la verdad. Algunos autores se refieren al fraude y al contrabando como una actividad sumamente lucrativa que pretende aumentar los beneficios «normales» del comercio eludiendo el pago de los aranceles⁷. Malamud, al estudiar el comercio directo francés con el espacio económico peruano, nos da la clave de esta aparente ambigüedad en el comercio atlántico: «si coincidimos que se trata de un fenómeno estructural (para el mundo colonial), es obvio que tenía que tener alguna racionalidad, que tenía que participar dentro de la lógica interna del sistema»; el comerciante europeo «prefería la seguridad del sistema de flotas y galeones, y recurría al contrabando cuando las circunstancias así lo exigían»⁸. Es bien sabido que el armamento demasiado próximo de las flotas saturaban el mercado: los géneros no tienen salida, los precios descienden vertiginosamente, se experimenta falta de liquidez entre los cargadores. Algunos comerciantes argumentaban que era más fácil calcular la marcha del mercado con un sistema de flotas que con otro de barcos aislados. Sin embargo, el control del ritmo de ventas, a través del sistema de flotas, beneficiaba de otras maneras a aquéllos. Un largo intervalo de al menos tres años entre dos convoyes provocaba la escasez de géneros europeos en Indias y garantizaba la venta del cargamento a unos precios fijados por los comerciantes. Además, si en estos intervalos, introducían los géneros que escaseaban, el negocio podía ser redondo.

En el caso de Canarias, a estas características generales se unen otras particulares. Los isleños supieron sacar partido a las ventajas comparativas de su situación geoestratégica, tan preciada para la Corona. Estas circunstancias —cruce de rutas mundiales y paso obligado desde Europa hacia la América Tropical hicieron que la Corona concediese a las Islas un régimen especial en materia comercial y fiscal. Por una parte, la permisión de exportar 1.000 toneladas anuales de productos agrícolas canarios a ciertos puertos americanos, aunque recortada por numerosos controles y normativas. Por otra, un

7. Véase nota 4.

8. MALAMUD, C. (1982), «España, Francia y el comercio directo con el espacio peruano, 1695-1730: Cádiz y St. Malo», en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Tomo III: Comercio y Colonias*, Madrid, pp. 6-9.



régimen fiscal caracterizado por la aplicación de un número limitado de impuestos y de tarifa inferior a la aplicada en otras áreas de la Monarquía Hispánica. El régimen de excepción en el monopolio de puerto único se mantuvo hasta 1765 y el régimen fiscal diferenciado se modificaría en 1817. Canarias se convierte también en una zona de atracción de capitales extranjeros que usan el archipiélago como plataforma para introducirse en el monopolio español: reexportación de manufacturas y alimentos de origen foráneo a Indias; reexportación de caudales y otros productos coloniales a Europa, como saldo del déficit de la balanza comercial entre el continente y las Islas. Para beneficiarse al máximo de esta situación los isleños se apuntaron al doble juego: disfrutar del régimen de excepción y la utilización de esta vía legal para comerciar ilícitamente, sacando ventaja a sus competidores. No voy a extenderme sobre este particular, pues ello queda bien aclarado en otro trabajo⁹. Lo que me interesa aquí es destacar las consecuencias de esta actitud en la vida cotidiana del comercio canario.

El quehacer cotidiano del mundo mercantil isleño ofrecía una doble faceta: por un lado, la apariencia o el marco legal, al cual todos públicamente obedecen; por otro, la realidad del fraude y del contrabando, respaldado y practicado por todos. La sociedad isleña en su totalidad se hallaba implicada en estas operaciones ilegales: comerciantes, navieros, cosecheros, marinos, pasajeros, cónsules extranjeros, clero y hasta las propias autoridades —oficiales de aduanas, apoderado del Consulado de Cádiz, Juez de Indias, regidores y Comandante General. El comercio ilícito es *vox populi*, pero siempre se esconde tras una cortina de humo. Por esta razón, las mismas autoridades que amparan este fraude insistían siempre que se guardase la suficiente discreción y disimulo por parte de sus protegidos. La mentira o el falso testimonio, cuando se trataba de burlar la vigilancia de la Real Hacienda o de la Casa de la Contratación, no se consideraba un delito grave sino una necesidad, hasta un mérito.

Las autoridades tenían intereses comunes con aquéllos que se dedicaban al comercio. Esto es bien significativo en el caso de los Comandantes Generales, la máxima autoridad política y militar del Archipiélago. Los comerciantes traban amistad con ellos, les agasa-

9. Véase nota 5.



jan con fiestas y regalos, les nombran su juez conservador —en el caso de los comerciantes extranjeros—, hacen valer ante él las recomendaciones, etc.¹⁰.

Por estas razones, la Real Hacienda tropezó siempre con numerosos obstáculos a la hora de racionalizar su administración en Canarias. La distancia de las Islas respecto de la Corte dificulta la vigilancia y facilita los abusos. Los administradores particulares de las rentas oscurecen las noticias, cuando no pagan con retraso. La Real Hacienda consigue administrar directamente las rentas a partir de 1740, pero los ingresos no alcanzan a pagar los sueldos de los funcionarios y los enormes gastos militares que conlleva la defensa de unas islas de tanto valor estratégico. En un memorial de 1761 se decía que los ingresos de la Real Hacienda en Canarias ascendían a 200.000 pesos anuales en concepto de Tabaco, Tabla Mayor de Indias, Tercias, Almirantazgo, Quintas, Cruzada, Subsidio, Excusado, Orchillas y Lanzas; pero que, debido a los motivos antes enunciados, estos ingresos no se contabilizaban en el presupuesto de la Corona¹¹.

La Real Hacienda intentó organizar esta administración, enviando agentes especiales a las Islas: intendentes, jueces factores del tabaco y visitadores. Pero estas medidas tuvieron poca efectividad ante la oposición esgrimida por los isleños. La sociedad canaria intentaba primero atraérselos a su causa. Se exigía de cada uno de ellos que «hecho cargo de la cortedad de ese Paiz, lo mirara con más conmiseración»¹². Pero si alguno se mostraba intolerante, la sociedad entera le declaraba al «guerra fría»: no sólo se oponían los directamente afectados sino también las autoridades, que veían recortadas sus respectivas jurisdicciones con la llegada del intruso. Ya en el siglo XVII un funcionario real advertía a la Corte que cuanta más alta

10. Sobre la fiscalidad canaria pueden consultarse los trabajos de PERAZA DE AYALA, J. (1977, edic. rev.), *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla; MORALES PADRON, F. (1955), *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla; y MORENO ALONSO, M., «Aspectos económicos de Canarias a fines del Antiguo Régimen», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1981, T. I.

11. MORENO ALONSO, «Aspectos económicos...», pp. 301-307.

12. Cartas de Cologan a Federico Berwout, 4-11-1755; y a Juan Santiago Lobo y Jacobo Gough (Veracruz), 7-5-1756.



fuese la jerarquía encargada de reprimir el contrabando, menos facilidades darían el resto de las autoridades canarias¹³.

Los ejemplos anteriores a la visita de Pedro Alvarez son bien ilustrativos de esta pugna entre marco legal y realidad comercial. El primero de ellos se refiere al Juez Factor del Tabaco Diego Navarro (1717-1719), enviado a las Islas para encargarse del traspaso de la administración particular de esta renta a la de la Real Hacienda. El rigor con que actuó lesionó muchos intereses creados. El descontento general culmina el 17 de enero de 1718, cuando estalla una revuelta en La Laguna en donde el pueblo, agitado presumiblemente por diferentes personas relacionadas con el comercio, obligan al juez a embarcarse en un navío francés, que ya le esperaba a la vela en Santa Cruz¹⁴. La situación no mejoró con la institución de la Intendencia General de Canarias, en cuyo cargo se pretendía agrupar numerosas facultades políticas, económicas, militares y hacendísticas. El primer intendente, que arriba a Canarias ese mismo año, era Juan Antonio Ceballos, hombre adusto y de poca flexibilidad. Al igual que su predecesor tomó una serie de medidas, algunas de carácter arbitrario, suscitando numerosas críticas en el grupo comerciante y en las autoridades. Un suceso inesperado, que probablemente nadie había previsto ni deseado, ocasionó la muerte de Ceballos, a manos del populacho de Santa Cruz¹⁵.

Cuando el Marqués de la Ensenada toma posesión del Ministerio de Hacienda, Guerra, Marina e Indias en 1743, ordena recabar información precisa sobre el estado de la Real Hacienda en las Islas. De resultas del expediente inicial, fechado en 1749, el abandono en que se encuentra esta administración es evidente: el déficit que presentaba era de 60.000 pesos. Ensenada decide entonces enviar personas de juicio y habilidad que tomen a su cargo esta administración. Aquí es donde entra en escena el visitador Pedro Alvarez¹⁶.

13. PEREZ-MALLAINA, P. E. (1982), «El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, T. I, pp. 642-643.

14. Véase nota 5.

15. *Idem*.

16. MORENO ALONSO, «Aspectos económicos...», pp. 301-307.



2. PEDRO ALVAREZ EN CANARIAS (1752-1755)

Los años de su visita son decisivos para la economía canaria. Por una parte, se inscriben en el reinado de Fernando VI, un largo paréntesis bélico, de «paz armada», entre el final de la Guerra de Sucesión Austríaca (1740-1748) y la entrada de España en la Guerra de Siete Años en 1761. El comercio atlántico vivirá una etapa de relativa tranquilidad. Pero en estos años se asiste a numerosos cambios en la reglamentación y en el ritmo del comercio colonial que afectarán, de una forma negativa, a la relación entre Canarias y América. En primer lugar, se lleva a cabo una reforma trascendental en el sistema de transporte: la generalización de los registros sueltos a Indias, tras el éxito alcanzado por este tipo de navegación transoceánica durante el período bélico 1739-1748. El restablecimiento de la flota de Nueva España en 1754 no supuso grandes cambios en esta nueva estrategia mercantil: el 79% del tráfico se siguió realizando con registros sueltos. En segundo lugar, entre 1740 y 1769 se acelera el ritmo del casi estancamiento en que se encontraba el comercio colonial. La tendencia alcista del tráfico oficial, a pesar de las fluctuaciones habidas, es bien manifiesta en este cuadro:

	Años 1681-1709	Años 1710-1747	Años 1748-1778
Número de navíos:	793	1.271	2.365
Número de toneladas:	175.201	330.476	738.758
Media anual navíos:	27,3	34,3	76,2
Media anual toneladas:	6.041	8.932	23.831
Media valor respecto al índice 100			
N:	73,9	92,8	206,0
T:	58,0	85,8	228,8

Índice 100= 1725-1735

Fuente: A. GARCIA BAQUERO, «Las mudanzas del condicionamiento americano», en *Historia de Andalucía, dirigida por M. González Jiménez y J. E. López de Coca Castañares. Tomo VI: los inicios del capitalismo (1621-1778)*, Madrid-Barcelona, 1980-81, págs. 245-271.



De la lectura de este cuadro se deduce la gran recuperación del tráfico ultramarino, tanto en términos de tonelaje como en número de navíos. Entre 1748 y 1778 la media del valor respecto del índice 100, situado en los años 1725-1735, se ha duplicado. Esta gran actividad comercial en la cabecera del monopolio tiene su incedencia en Canarias, donde la competitividad de los registros sueltos, no sólo propiedad de comerciantes peninsulares sino también de negociantes isleños, se manifiesta de diversas formas: falta deliberada de sus compromisos por parte de los consignatarios indianos, malas ventas en América, estadias largas de los registros en los puertos canarios, viajes redondos dilatados, suspensión de encargos al Norte de Europa, retraimiento del comerciante canario que no se atreve emprender otros negocios en Indias, escasez de moneda, etc. Ya desde una fecha tan temprana como 1750, Cologan nos describe esta situación crítica, al escribir a un corresponsal europeo lo siguiente:

«Yo de ningún modo aconsejaría a V.Ms. el remitir nada para acá porque la América está perdida, que es donde pende este pobre comercio; y los registros que solían hacer sus viajes en 7 y 8 meses y un año, según el puerto adonde se dirigían, oy gastan lo menos dos años y se vienen con la mitad de sus *returns* además de las malas ventas, de modo que estábamos mucho mexor en tiempo de guerra aún con el riesgo de Enemigos»¹⁷.

Si a esto añadimos la decadencia del comercio de vinos malvasía a Europa, consumada ya en 1720-1730, se comprenderá que, a mediados de la centuria, la situación económica era muy crítica para todos aquellos interesados en el comercio canario. La presencia de un nuevo funcionario real en las Islas suscitó grandes esperanzas en esta comunidad tan implicada en la actividad mercantil.

2.1. PRIMERAS ACTUACIONES DE ALVAREZ

La memoria de lo sucedido a su predecesor Ceballos condiciona la actitud de Alvarez para con el comercio canario, caracterizada por

17. Carta de Cologan a Domingo Falciani y Cía. (Cádiz), 31-7-1750; Copiador de Cartas «B».



la prudencia y la diplomacia. Viera y Clavijo nos narra su entrada en el escenario isleño, de una forma magistral:

«... honorario del Consejo de Hacienda, hombre mañoso, cargado de comisiones secretas y facultades sin límite. ¿Cuál era, pues, el carácter de que llegaba revestido?. Parecía intendente, pero él temblaba que se le diese ese nombre y prefería el de visitador. Fuese lo que fuese, lo recibieron con palmas. A los principios conservó la más perfecta armonía con el comandante general»¹⁸.

En efecto, él firma como «Comisionado de los Directores de Rentas Generales para el arreglo de las Aduanas de Canarias», y porta un mensaje del Marqués de la Ensenada dirigido a las autoridades y a la sociedad isleña, en la que se incluye la amenaza de suspensión del régimen de excepción en el comercio con Indias. Estimo interesante transcribir esta carta, pues revela la firme intención de Ensenada por acabar con el fraude y el contrabando:

«que el Rey, sin embargo de hallarse en ánimo de suspender los permisos que tiene consedidos para la América en beneficio de estos naturales, por no arreglarse éstos a su real voluntad y términos de la concepción, en conocido perjuicio de sus propias conveniencias, llevado de su acostumbrada piedad les exorta y manda que, bolviendo en sí de las extrañas preocupaciones que hasta aora engañosamente han padecido por su ruyna, miren por sus verdaderos intereses»¹⁹.

El propio Alvarez da muestras de esta nueva orientación de la fiscalidad al llevar a cabo una redada en el Navío *Nuestra Señora de la Soledad*, que arriba a Santa Cruz de Tenerife en mayo de 1753,

18. VIERA Y CLAVIJO, J. (1967), *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, Notas e índices de CIORANESCU, A., Santa Cruz de Tenerife, T. II, pp. 365-367. Actuaciones de Alvarez registradas en *Archivo General de Indias*, Indiferente General, legajo 3101. En adelante AGI.

19. Cita del documento ante escribano público, Santa Cruz de Tenerife, 11-7-1753 en CIORANESCU, A. (1977), *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, 1949-1803, Santa Cruz de Tenerife, T. II, p. 458.



descubriéndose la suma de 62.203 pesos venidos fuera de registro, en contraposición a los 4.717 pesos registrados. Ante el gran número de personas implicadas en el fraude, muchas de ellas pobres, Alvarez comunica a Ensenada que «motivos de la lástima y de la consideración que un País donde hasta aquí había estado tan tolerado el fraude, era rigor empezar con tal estrago la corrección, nos pareció al Comandante General y a mí mandarlos bolver el dinero con sólo la contribución de derechos a S.M.»²⁰. Y advierte a los comerciantes que deberán, a partir de ese momento, registrar la plata «y pide que se observará este método porque cualquier otro podrá salir mal respecto que no estará en su mano el usar de la moderación que ha practicado hasta aquí»²¹.

La carta de Ensenada y el asunto del navío *La Soledad* levantan un gran revuelo en los círculos mercantiles isleños. Las tres «clases» interesadas en el comercio —cosecheros, dueños de navíos y comerciantes—, radicadas en Santa Cruz, Puerto de la Orotava y Las Palmas, dan poder a varios de ellos para que los representen en las juntas que sobre este tema se celebrarán en casa del Comandante General, en La Laguna, a partir del 12 de julio de ese año²².

2.2. EL PROYECTO DE COMPAÑÍA PRIVILEGIADA DE COMERCIO

Merced a estas actuaciones, Pedro Alvarez y el Comandante General —a la sazón Juan de Urbina (1747-1761)— consiguen reunir aquél día «el más lúcido y numeroso cabildo general abierto de que hay memoria», según palabras del propio Viera y Clavijo²³. A ella asisten el Conde de la Gomera, el Fiscal de la Real Audiencia de Canarias y cuarenta rócales, representantes de las tres «clases» del comercio. El propio Cologan nos cuenta este acontecimiento, cuando escribe:

20. Carta de Alvarez a Ensenada, 10-5-1753 (AGI, Indiferente General, leg. 3101).

21. Carta de Cologan al capitán Ambrosio Rodríguez de la Cruz, 4-6-1753.

22. Poder de vecinos de Santa Cruz de Tenerife, 11-7-1753 (CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz...*, T. II, p. 458); poder de vecinos del Puerto de La Orotava, 11-7-1753 (*Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife*, Protocolos, leg. 3828); y poder de vecinos de Las Palmas de Gran Canaria, 11-7-1753 (SUAREZ GRIMON, V. (1979), «Incidencias en el registro de Indias, 1730-1765», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, T. II, p. 70).

23. VIERA Y CLAVIJO, *Noticias...*, T. II, pp. 365-367.



«Ya emos savido de la Junta que ubo en 12 del corriente en Casa de Su Excelencia, y de las conferencias que han de aver los jueves de cada semana, de las que espero resulte favorable al pais, mediante la buena yntención del Cavallero Dn. Pedro Alvares»²⁴.

Después de 18 juntas, se llega a la conclusión de que sólo el establecimiento de una compañía privilegiada de comercio podría dar satisfacción a todas las partes interesadas en el comercio indiano. Los puntos principales de este proyecto son los siguientes:

- 1) Capital fundacional: 600.000 pesos corrientes.
- 2) Máximo de acciones: 10.000 pesos corrientes.
- 3) Aumento del tonelaje de exportación a Carácas, de las 225 Tn. concedidas a 300 Tn.
- 4) Aumento del tonelaje de exportación a Cumaná, Trinidad, Puerto Rico y Santo Domingo, de 200 a 300 Tn.
- 5) Restablecimiento del comercio con Buenos Aires, concedido en 1729 y suspendido en 1731.
- 6) Red de factores en los principales puertos de Indias.
- 7) Importación de plata en mayor cantidad que la autorizada, fuera de la enviada por los particulares, a los cuales se les debía tolerar introducir la que quisieran.
- 8) Permiso para exportar textiles iseños.
- 9) El tonelaje permitido se repartiría en 2/3 para el comercio y 1/3 para la compañía.

Junto a estas medidas, había otras relacionadas con la disminución de derechos, el envío de colonos, la cesión del arbitrio del uno por ciento, el arrendamiento a la compañía del «haber del peso», la formación de segundones de familias distinguidas en materia de navegación, etc. Ya existían anteriormente algunos proyectos de compañía, en los años 1687 y 1742, pero la autoría de éste se atribuye al regidor Baltazar de Ayala²⁵.

24. Juan Cologan a Santiago Eduardo (La Laguna), 18-7-1753.

25. «Puntos principales que contiene el proyecto enviado por Don Pedro Alvarez en vista de las Juntas que en presencia del Comandante General, don Antonio de Benavides, y de cuarenta vocales se tuvieron y firmaron por los Diputados de las tres islas de Canaria, Tenerife y La Palma», Santa Cruz de Tenerife, 22-11-1753.



Hubo comerciantes que criticaron el proyecto «que son los que sienten y murmuran al modo de un hidrópido que llora la gota que se le escapa del vaso, y éste es el misterio de quererlo todo», tal y como denuncia el propio Alvarez²⁶. Existieron con toda probabilidad presiones en la Corte para que este proyecto no se aprobase. Ramos estima que la Compañía Guipuzcoana de Caracas tuvo que ver con ello. Lo cierto es que en 1754 Ensenada comunica a Alvarez que el proyecto ha sido denegado y le aconseja que «propusiese otra cosa que fuese más conforme al interés de todos los vecinos de las Canarias, sin pensar en estancos, monopolios ni compañías exclusivas»²⁷. La fundación de compañías como la de San Fernando de Sevilla (1747), la de Barcelona (1755) y la Gaditana de Negros (1765) contradice la tesis de la Monarquía borbónica, y su representante Ensenada, como defensora a ultranza del libre comercio. Quizás ésta fuese la opinión personal del ministro. Una vez separado del cargo en 1754, la política proteccionista, defensora de intereses muy concretos, volvería a sus viejos cauces.

Volviendo a la gestión de Alvarez, ésta, a pesar de la convocatoria de las juntas, comienza a granjearles enemigos. En la mañana del 17 de agosto de 1753 aparece en una calle de Santa Cruz, junto al castillo principal, un pasquín dirigido a su persona, que rezaba los siguiente:

«Sr. Dn. Pedro Alvarez.
V.S. mire cómo se va portando,
porque va a perder la vida;
sirva de aviso uno que sacaron
debajo de un Santo Palio,
y guárdese bien;
otra ocasión me firmaré;
de noche a la calle no salir».

El documento original se guarda en AGI, Indiferente General, leg. 3101. Véase también actas del Cabildo de Tenerife, 12 y 25-10-1753 y 3-11-1753 (*Archivo Municipal de La Laguna*). Citas en MORALES PADRON, *El comercio...*, pp. 86-89 y PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, pp. 149-151.

26. Carta de Alvarez, 2-4-1753, citada por RAMOS, L. (1979), «Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, p. 28.

27. Carta de Ensenada a Alvarez, 12-3-1754 (Citada por MORALES PADRON *El comercio...*, p. 88). Véase también actas del Cabildo de Tenerife, 30-4 y 2-5-1754 (*Archivo Municipal de La Laguna*).



La referencia al Santo Palio está en relación con el asesinato del intendente Juan Antonio Ceballos en 1720. El beneficiado de la parroquia matriz de Santa Cruz había intentado salvarle de las iras del populacho, acudiendo a su casa con el Santo Palio y las Sagradas Formas. En una habitación de la planta alta se había refugiado el intendente, cubierto con el Santo Palio y con la capa de sacerdote. Pero de nada le sirvió. La turba enfurecida le arrastró a la calle y le dio muerte.

Tras la noticia de esta amenaza al visitador, se alza un gran revuelo en la Isla. Los cosecheros de La Orotava y el Conde de la Gomera envían cartas de protesta al Comandante, que ordena una investigación al respecto. En noviembre de ese año han cesado los rumores y el propio Comandante General notifica a sus superiores este particular, estimando que todo aquello había sido solamente una broma de mal gusto. Entretanto, Alvarez escribe a Ensenada que no ha hecho caso de estas amenazas, haciendo una vida normal, día y noche²⁸.

2.3. PERMISO PARA EXPORTAR TEXTILES ISLEÑOS A INDIAS

Si el proyecto de compañía privilegiada no había sido admitido, al menos dio algún fruto. Entre los puntos principales del proyecto se incluía la necesidad de exportar textiles canarios, de origen artesanal, a Indias. El régimen mercantil al uso sólo autorizaba la exportación de frutos de la tierra. Ya desde 1737, los isleños habían expuesto al Rey la necesidad de esta permisión, que reportaría unos beneficios importantes para una gran masa de población, pues ya «se fabrican sombreros ordinarios y se emplean mujeres en tener gusanillo para hacer calcetas y encajes»²⁹. Ahora, Pedro Alvarez trata de convencer a la Corte de la bondad de esta medida legislativa: la tolerancia de esta exportación es tan beneficiosa como perjudicial es el contrabando de géneros extranjeros a América; si no se permite su envío, sacarían estos textiles de forma ilícita; y, por último, la salida de

28. Carta de Alvarez, 16-10-1753 (AGI, Indiferente General, leg. 3101).

29. SUAREZ GRIMON, «Incidencias...», p. 48. Véase también mi libro citado en nota 5, capítulo 5, epígrafe 5.1.B), en donde trato las actividades artesanales en Canarias durante el siglo XVIII y el mercado americano.



estas labores artesanales en dirección a Indias evitaría «la aflicción de tanto pobre». La Corona estima justas estas consideraciones y en 1755 autoriza a las Islas a exportar tafetanes, cordones, encajes ordinarios, cofias, medias, calcetas, lienzos y otros textiles de manufactura local, en una cantidad que no excediese los 24.000 pesos al año. La importación de plata que se derivase de estos envíos sería el mismo valor más el 40%, porcentaje estimado del beneficio a obtener con estos intercambios. Las Islas encontraron un desahogo en esta concesión. A pesar de sus detractores, Pedro Alvarez había demostrado su capacidad de administrador³⁰.

2.4. REPRESIÓN DEL FRAUDE Y EL CONTRABANDO

Pero, junto a estas medidas tendentes a racionalizar el tráfico indiano, hubo otras que provocaron fuertes críticas en el seno de la sociedad canaria. El visitador fue sacando a la luz todo el fraude que existía en estas transacciones. Podríamos resumir esta acción fiscalizadora en los siguientes apartados: habilitación de navíos extranjeros para el tráfico colonial; exportación fraudulenta de harinas norteamericanas a Indias; y, sobre todo, tráfico ilegal de caudales americanos para su reexportación a Europa.

Los navíos extranjeros eran utilizados en la Carrera de Indias, obviando generalmente el pago del derecho de habilitación. El método seguido era el siguiente: un número de testigos, entre ellos maestros carpinteros de oficio nombrados por el Juez de Indias, afirmaban que el barco extranjero en cuestión había sido «dado al través», es decir desguazado, en algún punto de las Islas, construyéndose un barco nuevo con madera del Archipiélago, aprovechando tal o cual palo de la embarcación deshecha. Hay numerosos ejemplos que demuestran que esta costumbre era anterior a la llegada de Alvarez. Este acusa al propio Juez de Indias de aceptar informaciones defectuosas. La carta que envía al Juez merece la pena ser insertada aquí, pues nos ilustra sobre el modo con que Alvarez criticó la actuación de las autoridades isleñas en materia comercial:

30. Real Cédula de 22-8-1755; citada por PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, p. 113 y MORALES PADRON, *El comercio...*, p. 209.

«Reconozco que V.S. está olvidado de la palabra que me dió cuando le hice cargo de la habilitación de los navíos extranjeros y menos regular conducta que había seguido, ofreciéndome seguiría usía vida nueva con total enmienda de la pasada... su forma de actuar le ha proporcionado mucho más que los 24.000 pesos que suplió a la Real Hacienda su tío de vuesa merced D. Pedro Casabuena, en cuya recompensa se le dió por Su Magestad la administración de este juzgado»³¹.

Solicita, ante la deshonesta actuación del Juez, la colegialización de sus decisiones en la aceptación de los documentos del navío, con la participación del Comandante General, con voto decisorio. Asimismo, sugiere la prohibición absoluta de la habilitación de naves extranjeras en la Carrera de Indias, después de una etapa de transición.

En cuanto a la exportación fraudulenta de harinas extranjeras a América, Alvarez informa a Ensenada en torno al método utilizado. El comercio se aprovecha de la «general», partidas de mercancías concedidas al capitán del navío para el consumo de la tripulación durante la travesía a Indias, para enviar harinas extranjeras, en cantidades importantes. La razón de estos envíos era su mejor calidad y más barato precio que la harina nacional. Alvarez intenta atajar este fraude disminuyendo el volumen autorizado en las generalas. Esta medida afectará sensiblemente a los capitanes y maestros de navío, que utilizaban esta vía para realizar algún negocio³².

Pero donde más lesionó intereses creados fue en la importación y reexportación fraudulenta de caudales indianos. Esta actividad era geeralizada en toda el área del monopolio. En el caso de Canarias, el arribo de caudales americanos venidos fuera de registro era potenciado por distintos factores: necesidad de compensar el déficit de la balanza comercial con Europa; menor tarifa en los derechos de entrada

31. Cartas de Alvarez de 26-5-1753 y 1-6-1754, citadas por RAMOS, «Navíos extranjeros...», p. 23.

32. Carta de Alvarez de 22-2-1755 (Cita de MORALES PADRON, *El comercio...*, p. 291); y RAMOS PEREZ, D. (1970), «El problema de los embarques de harinas en los registros para América», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, T. II.





y salida de mercancías; y tolerancia de los oficiales de aduanas que permitían la importación de caudales venidos fuera de registro, con sólo pagar una pequeña bonificación en concepto de indulto. Las cifras indirectas de estas importaciones nos hablan de 300.000 y hasta 400.000 pesos anuales, frente a los 50.000 pesos autorizados por la Real Cédula de 1755, en donde se autorizaba a exportar los textiles isleños. Su envío, clandestino o no, a Europa reportaba beneficios interesantes por la diferencia en el cambio de moneda³³. Ante esta situación, Alvarez escribe a Ensenada:

«Estas gentes tienen mucha dureza en sujetarse a lo que le entre ganando el corazón con beneficio. La costa es muy avierta, el vicio está arraigado, el dinero que venga fuera de registro se ha de introducir de fraude, sin contribuir al Rey los derechos; y quando se les persiga con fruto, quizás lo traerán por mano de extranjeros, partiendo con ellos alguna utilidad, que será peor que todo»³⁴.

Las causas de la importación fraudulenta de caudales son variadas según Alvarez: la regulación de 50 pesos por tonelada exportada no es proporcionada a la realidad, pues siempre se supera esta cifra a la hora de los beneficios en Indias; la exportación de géneros extranjeros hace aumentar estos dividendos; y el aprecio a los productos indios es muy grande, en Canarias y en Europa. Y concluye: «es todo un negocio instituido y se considera algo natural; el dinero entra con sólo abonar a las autoridades el 2% de lo importado»³⁵.

Alvarez organiza varios registros de navíos y pasajeros, que rinden resultados espectaculares. Ya quedó citada la redada en el navío *La Soledad*. En una estadística, que elabora Alvarez sobre los caudales importados en los años 1753-1754, se muestra con claridad que la moneda india traída fuera de registro ascendía a 176.033 pesos, de los cuales 16.000 ni siquiera se manifestaron a su llegada a Canarias³⁶.

33. Véase nota 5.

34. Carta de Alvarez de 15-5-1753 (Cita de MORALES PADRON, *El comercio...*, pp. 291-292).

35. *Idem*.

36. *Idem*.



Estas operaciones siembran la alarma entre los comerciantes, que ordenan a sus corresponsales americanos que envíen el caudal bajo registro. Cólogan es un buen ejemplo de la respuesta del comercio a las presiones de Alvarez:

«Estamos viendo el mucho rigor que se está practicando en punto de desembarque, por cuya razón no ay que pensar en remitir o traer dinero fuera de registro, pues el que lo hiziese en adelante se expone a perderlo, que me ha parecido conveniente comunicar a todos mis amigos a fin de que esta noticia les sirva de gobierno; y por lo que me toca no quiero medio real por alto mientras las cosas estuviesen en los términos que al presente»³⁷.

En otra carta a un corresponsal americano le explica los métodos utilizados por Alvarez, para perseguir este fraude:

«... aviendo venido Guardas de España que registran hasta los zapatos, sin contentarse con eso, pues ay quatro registros, antes de poderse qualquiera safar, esto es a bordo del navío, en la varqueta en la bahía, al saltar a tierra y después en la casilla del muelle»³⁸.

El propio cónsul francés se hace eco de este descontento general, cuando escribe a sus superiores acerca de «la vigilance de cet espèce d'ytendant qui a bondé tout out le port et la cotte de gardes»³⁹. Así no es de extrañar que los comerciantes diesen órdenes de importar su dinero bajo registro, pues la diferencia entre uno y otro sistema no era muy grande, no compensando los riesgos que se corrían. Si venía bajo registro pagaba el derecho de almojarifazgo —6,75%—,

37. Carta de Cólogan a José Antonio Gutiérrez Caballero, 9-5-1754.

38. Carta de Cólogan a Pedro Rodríguez de Salazar, 9-5-1754.

39. Carta de Henry Casalon, 25-1-1755; citada por MINGUET, CH. (1981), «Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano, 1713-1785», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, T. I., p. 33.

mientras que si se traía fuera de registro, el agente que lo transportaba cobraba una comisión del 4,5%⁴⁰.

2.5. EL VISITADOR Y LA SOCIEDAD ISLEÑA

Las actuaciones de Alvarez no sólo perjudicaron a los comerciantes, dueños de navíos, marinos y pasajeros. Los comerciantes extranjeros y sus cónsules fueron también blanco de sus ataques. Los navíos extranjeros eran frecuentemente utilizados para el contrabando en el comercio colonial: traspaso de géneros foráneos en alta mar, embarque de caudales y de productos coloniales fuera del muelle o en una caleta desierta, etc. La circunstancia de que el navío extranjero estaba protegido por la bandera de su nación en puerto canario evitaba posibles registros. Entonces Alvarez ordena a los cónsules que hagan fondear sus embarcaciones en la bahía para poder así fiscalizar sus movimientos. Viera nos cuenta al respecto: «ceden a la fuerza los más, y sólo don Arnaldo Van Steinfort, cónsul de Holanda, sujeto de vasta literatura, prefiere el ser arrestado en un castillo»⁴¹. El origen de este incidente con el cónsul holandés fue la negativa de éste a colaborar en un asunto de contrabando de tabaco en un barco de su nación, *El Neptuno*, en 1754. Alvarez le acusa de estar implicado en asuntos de contrabando y escribe a Ensenada:

«era tanto su séquito, que lograba disfrutar muy bien el comercio de la América, valiéndose de algunos naturales incautos, habiendo llegado su atrevimiento a tanto que tuvo arrojo para soltar un papel bien atrevido contra los comerciantes naturales que solicitaban justar en el mismo comercio»⁴².

El cónsul francés, a raíz de estos hechos, se queja a sus superiores de las vejaciones que padece la nación francesa con el despotismo

40. Cuenta de Venta de Cologan, 29-7-1753, por valor de 600 pesos fuertes remitidos de Campeche, bajo registro, que paga el 6,75% de impuesto (Libro de Facturas y Cuentas de Venta «B», 1752-1760). En Cuenta de Venta de 12-5-1754, por valor de 200 pesos fuertes enviados desde la Habana, fuera de registro, se paga por comisión de transportar y poner en tierra a 4,5% (mismo libro).

41. VIERA Y CLAVIJO, *Noticias...*, T. II, pp. 365-367.

42. Carta de Alvarez, citada por RAMOS, «Navíos...», p. 23.





de Alvarez, y solicita intercedan ante la corte española sobre este asunto⁴³.

Los cosecheros poderosos tampoco escaparon a su control. Tal es el caso de Bartolomé Benítez de Lugo, al que la Corona concede el registro anual de Tenerife a Carácas, durante tres años consecutivos —1751 a 1753—, mediante el pago de 2.000 pesos por cada uno de ellos a la Real Hacienda. Alvarez denuncia el hecho que «la principal utilidad o beneficio de este negocio es público se refunde en la casa inglesa de los Bristoles, establecida en Lisboa, con una rama en este puerto»⁴⁴. Cologan reconoce esta circunstancia cuando afirma que Lugo «vino demasadamente descubierto, pues a aver sido con el correspondiente disimulo nadie lo hubiera podido perjudicar en lo mínimo»⁴⁵. Alvarez pretende que Lugo pague el derecho de extranjería del navío utilizado en estos registros, establecido en 100 reales por tonelada. Lugo pretendía pagar sólo 33 reales. Los amigos de Lugo presionan a Ensenada y consiguen que sólo se cobre 50 reales. Pero Alvarez ya tenía otro enemigo⁴⁶. Por último, a la muerte del Juez de Indias, Pedro de Casabuena y Guerra, en 1754, Alvarez se apropia de sus funciones, provocando un malestar general pues la figura del Juez de Indias era considerada como el elemento institucional que, junto al Comandante General, podía poner freno a las actuaciones de Alvarez. Por supuesto, la familia Casabuena pasó a engrosar las filas de los oponentes del visitador⁴⁷. A este coro de críticas se unen el propio Cabildo de Tenerife y el Comandante General que le acusan de interferir en sus respectivas jurisdicciones. La presión de Alvarez en el mundo mercantil canario se había hecho intolerable para muchos. La tormenta podía estallar de un momento a otro.

43. Carta de H. Casalon de 25-1-1755; citada por MINGUET, «Documentos...», p. 690.

44. Carta de Alvarez, citada por RAMOS, «Navíos...», p. 23.

45. Carta de Cologan a Magon y Le Fer (Cádiz), 23-8-1751. Más información sobre los registros de Benítez de Lugo en cartas de 20-11- y 16-12-1751; de 25-2-1752; de 10-4-1752; 17-5-1752 y 18-8-1752 (Copiador de Cartas «B»). Benítez de Lugo tuvo dificultades en sus negocios indianos y sólo pudo enviar un solo registro, el del año 1752 (Citas en PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, p. 123). John Bristol o Bristow era un conocido comerciante de Lisboa.

46. RAMOS, «Navíos...», p. 23.

47. PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, p. 128.



2.6. EL REGRESO DE ALVAREZ A LA CORTE

La caída de Ensenada en junio de 1754 fue la ocasión oportuna para librarse del visitador. Cólogan, de nuevo, nos ilustra sobre el particular, al escribir a sus corresponsales europeos: «tenemos la esperanza que con la mudanza que a avido en el ministerio tomarán las cosas mexor semblante; Dios lo quiera para alivio de estas pobres Yslas»⁴⁸. En enero de 1755 se nombra nuevo Juez de Indias en la persona de Bartolomé Casauena y Guerra, sobrino del anterior. Cólogan anuncia a un corresponsal americano que «ya ay algún disimulo en quanto al dinero y demás, aunque siempre es mexor que venga registrado»⁴⁹. En otra carta, comunica que ya pueden venir fuera de registro, «pues qualquier modo que venga no abrá riesgo, respecto que ya no estando el rigor y siempre que se manifiesta a la llegada del Navío, pasa corrientemente pagando el derecho común»⁵⁰. Las cosas van volviendo a su cauce.

Mientras tanto, Alvarez, que había intentado volver a la Corte, se ve obligado a retornar a Tenerife, donde puede comprobar «una asombrosa mutación del teatro», tal y como nos lo cuenta Viera y Clavijo:

«... se vió reinar la discordia, las reservas y las competencias entre él y el comandante general. Don Pedro, abandonado, sin parciales ni amigos, sabía esgrimir la pluma bravamente por sí mismo; mientras don Juan de Urbina, que casi no sabía escribir, tenía un diestrísimo y sabio paladín en Don Marcos García, su secretario»⁵¹.

Por fin, en octubre de 1755, llega a Tenerife el nuevo administrador general, Don Lorenzo Vázquez Mondragón, Caballero del Hábito de Calatrava. Todos los interesados en el comercio se presentan ante él, incluido Cólogan, para presentarle sus respetos y ganarse sus amistad⁵². Pedro Alvarez se restituye a Madrid el día 6 de No-

48. Carta de Cólogan a Juan de Prado (Amsterdam), 12-10-1754.

49. Carta de Cólogan a José Félix de Monteverde (Caracas), 22-6-1755.

50. Carta de Cólogan a Nicolás Padilla Carminatis (Habana), 10-10-1755.

51. VIERA Y CLAVIJO, *Noticias...*, T. II, pp. 365-367.

52. Carta de Cólogan al Marqués de la Cañada (Cádiz) 5-11-1755 y a Federico Berwout (Amsterdam), 4-11-1755.



viembre. Cólogan, al comentar este hecho, resume la opinión que le merece el visitador:

«... ha dexado bastante memoria aquí, por las restricciones que puso en este Comercio y ha tirado especialmente a los Estrangeros, sin hacerse cargo que las Islas no pueden subsistir sin ellos. Todos estamos esperansados que el Señor Don Lorenzo mirará el Comercio con otro semblante, pues le emos conceptuado Cavallero de buen corazón; y es cierto que es ocasión de levantarse una Estatua, por los postrado que está todo»⁵³.

Viera y Clavijo resume la actuación de Alvarez con una frase muy dura, que bien podía considerarse un epitafio:

«Aplicábasele a don Pedro Alvarez aquello de Bonifacio VII: entró como una zorra, mandó como un león, salió como un perro. La corte desaprobó sus proposiciones»⁵⁴.

* * *

Con la marcha de Alvarez no se cierra este capítulo de las relaciones entre la Real Hacienda y Canarias. Las Islas conocerán otros funcionarios que intentarán poner orden en el comercio colonial, en donde seguirán existiendo las especulaciones y el contrabando. Pero el fin de este viejo sistema mercantil estaba cerca. La llegada del Libre Comercio a partir de 1765 cambiará el panorama del comercio americano. La Carrera de Indias dejará de ser aquel negocio especulativo que había incitado a la sociedad canaria a ponerse, en numerosas ocasiones, al margen de la ley.

53. *Idem.*

54. VIERA Y CLAVIJO, *Noticias...*, T. II, pp. 365-367. Cólogan afirma que la desaprobación de su conducta en la Corte, le costó la vida a Alvarez; carta a José Antonio Gutiérrez Caballero (Habana), 9-7-1757.