



**ABASTECIMIENTO DE LOS ESTANCOS DE TABACO
CANARIOS POR LA REAL COMPAÑÍA DE LA HABANA
(1746-1760)**

CARMEN MORALES GARCÍA

Esta comunicación tiene como objetivo aportar nuevos datos sobre las relaciones comerciales entre Canarias y Cuba a mediados del siglo XVIII a través del estudio de las remesas de tabaco cubano que, a partir de 1746, comienza a enviar la Real Compañía de La Habana a los Estancos de las Islas Canarias.

Las premisas que nos llevaron a considerar esta investigación como relevante y significativa para el comercio canario con las Indias fueron las siguientes:

Por una parte, la importancia que adquiere el tabaco cubano en esta centuria. Como muchos autores ya han señalado, desde finales del siglo XVII, el tabaco se convierte en el principal motor de la economía cubana para pasar a ser, en el siglo XVIII, uno de los más importantes productos dentro del marco del comercio colonial¹.

Una segunda premisa parte de las tradicionales relaciones comerciales existentes, desde los primeros años del siglo XVI, entre Canarias y Cuba². Estas relaciones se vieron alimentadas por el envío de familias canarias a las vegas cubanas³. Esta comunicación isleña toma especial importancia a mediados del XVIII cuando el puerto de La Habana se convierte, junto al de Campeche, en el destino habitual de los Registros de navíos canarios⁴, siendo el tabaco cubano uno de los principales productos en el viaje de retorno a Canarias⁵.

A partir de 1746, la encargada de enviar este tabaco será la Real Compañía de Comercio de La Habana, una Compañía Privilegiada⁶ nacida seis años antes fruto de la ambición de comerciantes cubanos y españoles⁷.

El 24 de agosto de 1746, el Marqués de la Ensenada, Secretario de Estado del Despacho Universal de Hacienda y Superinten-

dente General de ella, manda una Real Orden al Ministro Interventor del Asiento de Tabaco de la Compañía en La Habana, don Antonio Bayona. En ella, especifica que la Compañía, en cuenta del Asiento de Tabacos dado por la Corona en 1744, remita mil arrobas de tabaco polvo a poder de don Francisco de Astigarraga, Administrador del Asiento de tabaco de la Compañía en La Habana, D. Antonio Bayona. En ella, especifica que la Compañía en cuenta del Asiento de Tabacos dado por la Corona en 1744, remita mil arrobas de tabaco polvo a poder de D. Francisco de Astigarraga, Administrador de la Real Renta de Tabacos de Canarias.

Esta obligación parte del propio fundamento de la Compañía. La Real Compañía de La Habana tenía en el tabaco cubano a su principal pilar ya que su fundación está íntimamente relacionada con el Asiento de tabacos concedido a la isla de Cuba en 1739 por Felipe V⁸, es decir, un año antes de su creación.

Este Asiento de tabaco recae en Martín de Arostegui, quien se presenta ante el Monarca como Apoderado General de los Partidos de Cuba. Un año después, el mismo personaje ofrecerá el proyecto de creación de la Real Compañía de La Habana, que será aprobado por Real Cédula de 18 de diciembre de 1740⁹.

En su preámbulo, el Rey menciona el Asiento ya otorgado:

«Por quanto Don Martín de Arostegui, y Diputado de la Ciudad de San Christóval de La Habana, y demás Pueblos de la Isla de Cuba, me ha representado, que en consecuencia de la subrogación que por vía de Tanteo avía Yo concedido a aquellos vecinos del Assiento de tabacos ajustado para la provisión de estos Reynos.»

El primer Asiento de tabacos durará hasta 1744, año en que se reemplazado por una segunda Contrata con la Corona Española¹⁰. En el título de la misma se reitera la obligación de la Compañía de aprovisionar a las Reales Fábricas de Sevilla, así como los estancos del Reino. Es por esto por lo que entendemos que los estancos de las Islas Canarias se encuentran incluidos bajo este término.

Transcurridos tres años del último Asiento, el 24 de agosto de 1746, se envía una Real Orden en la que exige enviar mil arrobas anualmente a las Islas Canarias¹¹.

Un segundo motivo lo encontramos en los esfuerzos de la Real Hacienda por conseguir un mayor control fiscal sobre los Registros



de Retorno de los navíos canarios, y más concretamente, en la importación de tabaco cubano. Como ya hemos mencionado anteriormente, en el siglo XVIII, el arribo de este producto a los puertos canarios era práctica habitual¹².

Ya desde la época de la Intendencia General de Tabacos (1724) en la Isla de Cuba, aparecen noticias de envíos de comerciantes cubanos a las Canarias para, posteriormente, llegar a países extranjeros sin el obligado control fiscal¹³. De esta manera, el papel desempeñado por Canarias, como centro reexportador de productos indios y, con ello, núcleo de contrabando, es una constante en toda la historia de las Islas. Un factor determinante es la situación geográfica del Archipiélago, que le conduce a un menor control estatal y, a la par, a una administración fiscal menos rígida¹⁴.

El tabaco cubano, por su fuerte demanda en la Europa del siglo XVIII, adquiere principal protagonismo dentro de este comercio ilícito y los registros de Canarias serán fáciles instrumentos para evitar los controles de la Corona española¹⁵.

En este contexto, la Corona ensayará diversas reformas dentro de la renta del Tabaco¹⁶. Ya en 1707, estanca el tabaco en toda la Península aunque, concretamente en las Islas Canarias, no aparecen menciones documentales hasta los años 1717-1718 con el primer Intendente General de la renta. Posteriormente, en 1724, la Intendencia General va a desaparecer y las Islas Canarias obtendrán la administración propia de la renta¹⁷.

En Cuba, el estanco del tabaco se realizará por las mismas fechas (11-IV-1717). También aquí, la Corona pone en práctica varios intentos para fiscalizar el comercio del tabaco, desde la primera factoría de Cuba pasando por los Asentistas particulares (Marqués de Casa Madrid y don José Tallapiedra)¹⁸.

En 1740, con el otorgamiento de este Asiento a la Compañía de La Habana, la Corona cree haber encontrado una solución para acabar con el contrabando del tabaco cubano. La Orden de 1746 responde a la necesidad de un mayor control fiscal sobre los retornos de Registros Canarios, habituales agentes del contrabando¹⁹. Las remesas serán reconocidas a la salida del puerto de La Habana por el Ministro Interventor de Tabacos de la Real Compañía de La Habana, y vendrán consignadas hasta Canarias en propiedad de Su Majestad.

En Canarias, la Corona también intentará reforzar su vigilancia sobre el comercio del tabaco, no sólo con América sino además, con



la Península. Por Real Orden de 1 de diciembre de 1744, se mandará al Comandante General del Archipiélago que dé noticias al Juez de Indias de realizar nuevos registros en materia de tabaco y caudales de los navíos que salgan desde Canarias hacia la Península²⁰.

En 1747, un año después de que la Compañía comience a enviar tabaco, la Orden será nuevamente emitida, recalcándose que se debe evitar cualquier fraude a la Real Hacienda²¹.

Otra carta de don Pedro Casabuena, Juez de Indias en Canarias, dirigida al Marqués de la Ensenada, nos ofrece más noticias sobre el contrabando de tabaco. El Juez de Indias avisa que en el momento de realizar la visita a los Registros que regresan de América, «se encuentra alguna corta porción en las Cajas de la tripulación y pasajeros que traen para su gasto o de otras personas»²².

Estas dos cartas nos muestran, por un lado, los esfuerzos de la Corona para supervisar no sólo la administración de las Rentas del tabaco, sino también, su comercio entre Cuba, Canarias y la Península. Pese a ello, el contrabando de tabaco existirá a lo largo de todo el siglo. Los envíos de tabaco de la Compañía sólo servirán para controlar mejor la carga que de manera oficial salga desde La Habana hacia Santa Cruz de Tenerife, pero no esas otras cargas ilícitas, verdaderas causantes del mayor contrabando.

Por último, el tercer motivo que creemos influye en el encargo hecho a la Compañía de enviar el tabaco a Canarias, es la necesidad de descargar a la Administración de la renta de tabacos en Canarias del pago de los tabacos cubanos, ya que las islas, en general, se hallaban faltas de caudales. Este hecho estaba motivado tanto por la necesidad de dinero de la Corona Española para sufragar su confrontación bélica con Inglaterra (1746-48, Guerra de la oreja de Jenkins), como por los ataques del corso inglés en aguas canarias y antillanas, que impedían la llegada de caudales a la Administración General de la renta en Santa Cruz de Tenerife.

Don Francisco de Astigarraga, Administrador de la Renta de Tabaco en Canarias, expresa, en una carta de 1746, su imposibilidad de pagar las remesas de tabaco entregadas, tanto por don José del Duque como por el Marqués de Casa-Madrid:

«Por causa de las remesas de dinero que e hecho a esos Reynos en virtud de órdenes de V. E., no sólo de lo que había existente sino buscándolo prestado, para poderlas hacer de



alguna consideración por la urgencia que ocurren, con la obligación de pagarlo del primer caudal que entrase en Caja, a que se añade lo penoso de no poder conducir a esta isla por el temor de los Ingleses que cruzan estos mares.»²³

Más adelante, continúa el Administrador relatando que son los mismos corsarios que hace un año habían capturado una balandra procedente de Lanzarote cargada con 800 fanegas de trigo y 21.000 reales corrientes del producto de aquella administración.

Este texto nos indica la falta de caudal existente en esta Administración. En este sentido, la conducción de tabacos cubanos realizada por la Compañía a las Islas suponía un respiro para la tesorería de la administración, ya que, según el Asiento de 1744, el pago de todos los tabacos que la Compañía enviase a los estancos y Fábricas había de hacerse primero por medio del producto del azogue de la Nueva España que se entregase en La Habana, segundo (descontada la primera cantidad entregada), por la Real Hacienda en Cádiz y Sevilla²⁴.

De esta manera, la Administración de la Renta en Canarias en ningún momento va a entregar caudal por la remisión de estos tabacos, por lo que la Real Hacienda liberaba de esta carga a la Administración de Canarias.

A. LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO

A partir de 1746 y hasta 1760, año en que se le rescinde el Asiento de tabaco, la Real Compañía remitirá numerosas libras de este producto a las Islas de Canarias. Los medios de los que se va a valer y su organización son las siguientes cuestiones que vamos a analizar.

1. *Los navíos*

El tabaco cubano será remitido en barcos canarios que, o bien han sacado su registro desde Canarias a La Habana o, simplemente, en su viaje de retorno, han tocado este puerto. En ninguno de los casos aparecen navíos propiedad de la Compañía o del Rey que, habitualmente, son los encargados de trasladar el tabaco hasta Cádiz y Sevilla.





La utilización de los Registros de Canarias está determinada por la Real Cédula de Fundación de la Compañía: en el Capítulo XXX se obliga a todos sus barcos a ir directamente a Cádiz y, a partir de este puerto, los navíos podrían descargar sus mercancías en otros lugares. En el caso del tabaco, sólo se entregaría en los Almacenes de la Administración General de la Renta²⁵. Con esta medida, resultaba de enorme costo para la Compañía enviar sus cargas de tabaco a Canarias pasando antes por la ciudad gaditana. Mucho más rentable era aprovechar los navíos canarios que, hallándose surtos y anclados en el Puerto de La Habana, iban a retornar directamente a las Islas Canarias. Por otra parte, nada le impedía a los maestros de los barcos canarios acoger la carga de la Compañía:

«... prohibido puedan comprar, ni traer de su cuenta, ni de particulares, tabaco en polvo, rama, hoja, ni en otra cualquier forma que sea, y solo han de poder conducir a España o Canarias, el que en la Habana se les entregare de mi Real cuenta, pagandose por el flete el precio en que se conviniere con la persona que de mi orden tuviera esta comisión»²⁶.
(Artículo 14 del Reglamento de Comercio de 1718.)

A esto se sumaba que el tabaco que remitía la Compañía era, por su Asiento con la Corona, de propiedad Real por lo que en 1746, las *Oficinas Reales de La Habana no ponen ningún impedimento* para que los navíos canarios carguen sus bodegas con tabaco cubano.

Once fueron los Registros canarios que utilizó la Compañía para cumplir su obligación. Su origen y propiedad, capitanes y maestros aparecen ya señalados por el profesor Morales Padrón. A estos datos hemos sumado los años que van a retornar con carga de tabaco de la Compañía para ofrecer, a continuación, una relación de los mismos²⁷:

1. *Navío Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Las Animas, alias La Venus*

Propietario: Antonio Miranda y Bernardo Espinosa, vecinos del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Capitán: Antonio Miranda.

Maestre: José Antonio Sosa.

Lugar de fabricación: La Habana.



Salió de Santa Cruz con registro para el puerto de Campeche el 7 de enero de 1745 y regresó a Santa Cruz desde La Habana el 20 de mayo de 1746.

2. Fragata Nuestra Señora de la Soledad, alias el Marte

Propietarios: Juan Bautista y Saviñón, José Isidro Vázquez Osorio y Diego Antonio Marrero²⁸, vecinos de La Laguna.

Capitán y Maestre: José Antonio Vázquez Osorio.

Lugar de fabricación: La Habana.

Regresa con tabaco de la Compañía el 4 de octubre de 1746 después de haber salido para La Habana a principios de ese mismo año. En 1748 realiza un segundo viaje, regresando en 1749 con más tabaco de la Real Compañía.

3. Navío Nuestra Señora de los Remedios, San José y Las Animas, alias el Javier

Propietario, Capitán y Maestre: José Antonio Espinosa. Fue comprada en La Habana y en su regreso a Santa Cruz trajo tabaco de la Compañía, llegando el 27 de agosto de 1747. Después de este viaje, es vendido a don Fernando Rodríguez de Molina que cambiará su apodo por «alias La Perla». Con él como capitán y maestre retorna a La Habana en 1748 para regresar con carga de la Compañía el 13 de enero de 1750.

Lugar de fabricación: La Habana.

Sus dos propietarios eran vecinos de Santa Cruz de Tenerife.

4. Navío Santísima Trinidad, alias el Triunfo.

Propietario: Antonio Rodríguez Felipe, vecino de Santa Cruz.

Capitán y Maestre: Pedro Rodríguez Muñoz.

Sale de Santa Cruz con registro para Campeche el 17 de marzo de 1746 y regresa el 27 de julio de 1747 con carga de tabaco para la Administración General. En 1754 nuevamente retorna de La Habana teniendo como capitán a Antonio González Mesa y como maestre a Rafael Ramos Pereza. Este segundo viaje había partido de Santa Cruz el 26 de mayo de 1753.



5. *Fragata Nuestra Señora del Rosario, San Juan Bautista y Las Animas, alias el Vencedor*

Propietario, Capitán y Maestro: Fernando Gaspar Calimano, vecino y natural de Gran Canaria.

Lugar de Fabricación: Sevilla.

Es comprada en La Habana y regresa con carga de tabaco de la Compañía en 1748. Un segundo registro para el mismo puerto en 1749 y viaje de regreso en 1751.

6. *Fragata el Santísimo Sacramento y Nuestra Señora del Carmen, alias La Paloma Isleña*

Propietario: Felipe Massieu de Vandala, vecino de la isla de La Palma.

Capitán: Santiago Fierro.

Maestre: Bartolomé Antonio Montaner.

Lugar de fabricación: La Palma.

Sale de La Palma hacia La Habana en 1748 y regresa con carga de tabaco el 18 de febrero de 1749. En 1752 saldrá de registro para La Habana llevando ocho familias a Santo Domingo. A su regreso en 1753, trae tabaco de la Compañía.

7. *Fragata Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua, alias El Canario*

Propietario y Capitán: Francisco Loucel, vecino de La Laguna.

Maestre: José Tolosa Grimaldi.

Solamente una vez será utilizada para enviar tabacos, será a su regreso del registro enviado de Santa Cruz a Campeche en 1750. Retorna a Santa Cruz el 25 de abril de 1752.

8. *Fragata el Corazón de Jesús y Nuestra Señora de los Dolores, alias La Dichosa*

Propietario: Guillermo Sebastián Pujadín.

Capitán y Maestro: Martín de los Reyes Forco.

Lugar de fabricación: Campeche.

Fue el navío más utilizado por la Compañía para enviar sus tabacos a las Islas Canarias. Volverá cargado de tabaco polvo a Santa Cruz en 1755, 1757 y 1760.

9. *Fragata Nuestra Señora de la Soledad, San Juan Evangelista y San José, alias El Fénix*



Propietario y Capitán: José Antonio Vázquez.

Maestre: Antonio Felipe Ramos y Marrero.

Sale de registro a La Habana el 28 de junio de 1750 y regresa en 1756. Su segundo viaje lo realiza en 1757, regresando con carga de tabaco a Santa Cruz en 1759. En esta ocasión su Capitán y Maestre es Manuel Dapelo Saviñón.

10. *Fragata Sagrado Corazón de Jesús y Santa Ana, alias La Natural.*

Capitán y Maestre: Domingo Jansen.

Lugar de fabricación: Santa Cruz de Tenerife, año de 1755.

Solamente llevará tabaco de la Compañía en 1757.

11. *Navío «El Santísimo Sacramento y Nuestra Señora de la Candelaria», alias el Santiago.*

Propiedad de varios isleños de Canarias.

Capitán: Antonio José Eduardo.

Maestre: Pedro Domingo Eduardo.

Lugar de fabricación: Campeche.

Parte del puerto de Santa Cruz con registro a La Guaira en 1757. A su regreso carga tabaco en La Habana y llega a Santa Cruz de Tenerife en 1758.

2. Los fletes

Siguiendo el Artículo número 14 del Reglamento de Comercio de 1718, los directivos de la Compañía y los Maestres de los navíos canarios acuerdan en La Habana la cantidad a pagar por la Compañía en materia de fletes por el traslado de tabacos a Canarias.

Este acuerdo, en todos los Registros estudiados, es el de 6 Reales Plata de 16 Cuartos por Arroba²⁹.

A su llegada a Santa Cruz y tras ser entregada la carga a la Administración General de la renta del tabaco, el Administrador Principal da certificación de la cantidad a pagar por la Compañía tras el ajuste del flete, que se elabora a partir del peso en bruto de los tabacos según consta en la certificación realizada por el Ministro Interventor en La Habana y que debe entregar el Maestre.

Los fletes serán abonados por el Factor de la Real Compañía en Cádiz, quien los anotará en la Data de sus Libros de Cuentas³⁰.



En muchos de los casos, los Maestres van a ceder el pago de estos fletes a vecinos de Cádiz. Esto podría indicar la existencia de deudas de los comerciantes canarios con las Compañías gaditanas que, en materia de Seguros Marítimos o con fines comerciales, se establecen durante el siglo XVIII en la capital gaditana³¹.

Un ejemplo de esto lo encontramos en la cesión que otorga don Pedro Domingo Eduardo, maestro del navío Santísimo Sacramento, Nuestra Señora de La Candelaria, alias Santiago:

« He por bien que por mí se entreguen los 820 pesos y 5 Reales de Plata de 16 quartos que importan los fletes de los tabacos que he conducido por remisión de la Real Compañía de La Habana que está a cargo de Diego Antonio Marrero a la Orden de los señores Butler, Joyers y Cía, comerciantes en Cádiz.»³²

En el período comprendido entre los años de 1746 a 1760, la Real Compañía de La Habana paga como fletes a los Registros canarios un total de 75.266 Reales de Plata de 16 quartos³³. Esta cantidad sólo refleja una pequeña parte del total de los intercambios comerciales entre Canarias y Cádiz, pero corrobora la idea de la existencia de un importante comercio entre ambos puntos durante el siglo XVIII³⁴.

3. Clases de tabaco y gravámenes

Hemos creído conveniente unir estos dos apartados ya que ambos están reglamentados por el mismo documento, el Asiento de tabaco de la Real Compañía de fecha 1 de mayo de 1744. En él hallamos los precios que va a pagar la Administración General según las clases de tabaco y los gravámenes que se aplicarán a su recibo en los Almacenes de la Real Hacienda.

En lo referente a las clases de tabaco importadas, las cargas de navíos estudiadas demuestran que el tabaco enviado por la Compañía es de dos clases: tabaco en polvo de Matanzas (*Partido de La Habana*) y tabaco en rama de las Vegas de Santiago tal y como lo estipula la Contrata de 1744³⁵.

Según la Real Orden del 24 de agosto de 1746, para Canarias, tan sólo se pedía a la Compañía el envío de 1.000 arrobas anuales



de tabaco en polvo, pero a partir de 1751³⁶ se envía además tabaco en rama, aunque este último en una proporción mucho menor que la clase solicitada³⁷.

También, en la Contrata de 1744 aparecen los precios con los que son recibidos en la Administración de la Renta en Canarias. Así, la libra de tabaco en polvo será pagada a 104 maravedíes vellón, y la de tabaco en rama a 117 maravedíes vellón³⁸.

En lo que respecta a los gravámenes, las cargas de tabaco no pagarán ningún impuesto ya que en los propios precios que se ofrece a entregarles a la Real Hacienda se entienden que van incluidos³⁹.

La cantidad a cobrar por la Compañía sólo tendrá dos deducciones, que se aplican al peso de la carga entregada. La primera es la deducción del peso por la tara, es decir, se rebajan 11 libras por saco de tabaco polvo entregado y 4 libras por tercio si el tabaco es rama. A este nuevo peso, o Peso Limpio, se le quitará el 2% por razón de buen peso o Peso de Cruz⁴⁰. De esta manera, el Administrador obtendrá el Peso Neto, en función del cual hallará la cantidad que deberá la Administración a la Real Compañía.

La cantidad adeudada será pagada deducido el dinero que por parte de la Real Hacienda se le hubiese entregado ya a la Compañía en La Habana a cuenta de los 400.000 pesos del producto del azogue de la Nueva España. El resto se le abonaría en Cádiz o Sevilla en los dos meses siguientes a la entrega del tabaco. Este sistema de pago viene reglamentado por la Contrata de 1744 e incluye tanto el tabaco para las Reales Fábricas de Sevilla como el enviado a los estancos de Canarias⁴¹.

4. Organización del tráfico

La valiosa mercancía que supone el tabaco en el siglo XVIII origina que su tráfico desde La Habana hasta Santa Cruz de Tenerife, ciudad donde se hallaba la Administración General de las Islas Canarias, esté rígidamente reglamentado.

La fuerte vigilancia de los Oficiales de la Real Hacienda está dirigida, sobre todo, a observar el peso de la carga, así lo demuestran los sucesivos pesos y repesos que se realizan tanto en La Habana como en Santa Cruz. Muy rígido será también el control sobre los caudales que origina este comercio, dato que se verifica en la Administración de Canarias, en la Contaduría General de la renta en Madrid y por el Ministro Interventor, además de ser anotados por la



Factoría de Cádiz. De esta forma, en La Habana, Canarias, Cádiz y Madrid hallamos noticias de este comercio de tabaco que, aunque se desarrolla de hecho entre La Habana y Canarias, dejará también sus «rastros» en la Península.

*La Habana*⁴²

El proceso del tráfico del tabaco nacía en esta ciudad cuando los vegueros vendían sus cosechas a la Compañía. Los precios del tabaco oscilaban entre 18 y 22 reales de plata la arroba de tabaco de Santiago y 12 reales de plata por arroba de tabaco polvo⁴³.

Desde el momento de la compra, el tabaco era almacenado en la Factoría de la Compañía para, posteriormente, ser reconocido por el Ministro Interventor de tabacos, cargo de designación real. El Interventor debía verificar si el tabaco entregado correspondía a las clases que imponía la Contrata establecida por la Corona. Hacía después certificación de la carga embarcada en Peso en Bruto, del navío encargado del transporte y de los nombres de su Capitán y Maestro⁴⁴.

Desde el momento del embarque, era el Maestro el responsable de entregarlo a la Administración General de la renta en Canarias. Los riesgos de mar corrían a cargo de la Compañía, según la Contrata de 1744, que también estipulaba que, en caso de ser presa de los enemigos de la Corona, ésta se haría cargo de dicho riesgo⁴⁵. riesgo⁴⁵.

*Canarias*⁴⁶

A su llegada a las Islas Canarias, el tabaco sufría nuevos controles, tanto en su cantidad como en su resguardo. Una carta de Juan Urbina, Comandante General de las Islas y a la vez, Subdelegado de la Renta, nos relata cómo el tabaco, a la llegada del registro, es almacenado bajo tres llaves, que están en posesión del Contador, del Guardalmacén de la Renta y del Juez de Indias⁴⁷.

Tras la entrada en los almacenes, el Administrador General de la Renta en Canarias junto a un representante del Comandante General, el Contador de la renta y un escribano, efectuaba el repeso de la carga. De esta manera, averiguaba las libras que, o bien falta-



ban o sobraban según la certificación emitida por el Ministro Interventor en La Habana. A partir de este peso, y una vez descontada la tara y el 2% de buen peso, extendía certificación del tabaco entregado y de la cantidad que debía pagar la Real Hacienda a la Compañía⁴⁸.

El Administrador General mandaba esta certificación a Madrid y ejecutaba otra a Cádiz donde determinaba el ajuste de fletes que se debían al maestro del navío.

*Madrid*⁴⁹

Tras el recibo de las certificaciones de la Administración de Canarias, el Contador General de la Renta de Tabaco, que en este período es don Manuel Rosado, anotaba en los Libros de Cuentas del Asiento de Tabaco con la Real Compañía el tabaco entregado y la cantidad que se le debía.

*Cádiz*⁵⁰

El Factor de la Compañía en Cádiz, don Francisco de Iturrigaray, abonaba los pagos de fletes adeudados por la remisión del tabaco de La Habana a Canarias una vez recibida la certificación del Administrador General de estas Islas.

B. ANÁLISIS DEL TRÁFICO COMERCIAL

Esta investigación quedaría incompleta si no la acompañáramos de las relaciones comprobantes del tráfico examinado.

Básicamente, este apartado se subdivide en dos partes. La primera hace referencia a los tabacos introducidos en Canarias por la Real Compañía, relación que nos sirve para comprobar si ésta cumplió con su obligación. La segunda representa los beneficios obtenidos por este comercio, para averiguar si realmente fue en detrimento de la actividad comercial de la Compañía o sí, por el contrario, sirvió para generar beneficios tanto para ella como para los comerciantes cubanos y españoles que lo integraban.



*1. Relación de los tabacos entregados por la Real Compañía en la Administración General de la Renta de Tabacos de las Islas Canarias*⁵¹

Año	Tabaco Polvo	Tabaco Rama	Total de tabacos
1746	24.451 Libras	0	24.451 Libras
1747	24.003 Libras	0	24.003 Libras
1748	12.004 Libras	0	12.004 Libras
1749	12.341 L. y 3 Onzas	0	12.241 L. y 3 Onzas
1750	17.695 L. y 3,5 Onzas	0	17.695 L. y 3,5 Onzas
1751	18.632 L. y 12 Onzas	1.147 L.	19.779 Libras
1752	33.371 Libras	719 L. y 934.090 L. y 9 Onzas	
		Onz.	
1753	24.432 Libras	810 L. y 25.242 L. y 2 Onzas	
		Onz.	
1754	23.984 Libras	806 L.	24.790 Libras
1755	5.187 L. y 4 Onzas	0	5.187 L. y 4 Onzas
1756	42.844 Libras	815 L.	43.659 Libras
1757	24.327 Libras	931 L.	25.258 Libras
1758	24.076 Libras	997 L.	25.073 Libras
1759	26.448 Libras	0	26.448 Libras
1760	0	907 L.	907 Libras

Total periodo	Tabaco Polvo	Tabaco Rama	Total tabacos
(1746-1760)	313.795 Libras	7.132 Libras	320.927 Libras
	= 12.551 Arrobas y 20 Libras	= 285 Arrobas y 47 Libras	= 12.837 Arrobas y 2 Libras
MEDIA ANUAL: 855 ARROBAS			

Analizando las cifras del cuadro anterior observamos que, salvo cinco años, las exportaciones de tabaco a Canarias fluctúan entre 20 y 30.000 libras anuales. El cambio más brusco se produce en los años 1755 y 1756, donde se pasa de 5.187 libras a 43.659, marcando ambas cantidades el mínimo (si exceptuamos 1760, año en que finalizó la Contrata) y el máximo de las exportaciones.

Estas fluctuaciones proceden de La Habana, ya que las incidencias del tráfico marítimo (curso y contrabando) apenas influyen en el mismo. La Compañía envía 19 Registros con remesas de tabaco a las Islas Canarias y ninguno de ellos va a ser apresado. Así consta en las certificaciones de salida de La Habana y entrega en Santa Cruz de Tenerife. Por otra parte, la diferencia entre el peso bruto cargado en La Habana y el recibido en Canarias apenas sufre variaciones e incluso, en bastantes años se verá incrementado. Todo esto indica que no hubo desapariciones ni descargas de este tabaco en cantidades de importancia. Para una mejor comprensión, presentamos una relación de las cantidades embarcadas en La Habana y su peso al recibo en Santa Cruz de Tenerife:

Año	Peso en La Habana	Peso en Canarias	Diferencia
1746	13.413 Libras	13.376 Libras	(- 46 Libras)
1747	26.411 Libras	26. 033 Libras	(-378 Libras)
1748	13.175 Libras	13.184 Libras	(+ 9 Libras)
1749	13.437 Libras	13.451 Libras	(+ 14 Libras)
1750	18.976 Libras	19.158 Libras	(+ 182 Libras)



Año	Peso en La Habana	Peso en Canarias	Diferencia
1751	21.337 Libras	21.301 Libras	(- 36 Libras)
1752	36.861 Libras	36.869 Libras	(+ 8 Libras)
1753	27.113 Libras	27.113 Libras	(0 Libras)
1754	—	—	—
1755	—	—	—
1756	47.740 Libras	47.770 Libras	(+ 30 Libras)
1757	27.633 Libras	27.653 Libras	(+ 20 Libras)
1758	27.628 Libras	27.355 Libras	(-273 Libras)
1759	29.051 Libras	28.924 Libras	(-127 Libras)
1760	—	—	—
TOTAL. 52	302.775 Libras =	302.178 Libras =	(-597 Libras = = 12.111 Arrobas = 12.087 Arrobas = 23 Arrobas y 3 Libras y 22 Libras

De las 302.775 libras (o 12.111 arrobas) enviadas durante 15 años (1746-1760), se pierden en el tráfico, bien por mal peso, bien por desaparición, un total de 597 libras (23 arrobas y 22 libras), es decir, un 0,18% del tráfico total. El porcentaje de pérdidas es pues mínimo y de nula influencia en el tráfico marítimo. Porcentualmente, el año de mayores pérdidas fue el de 1747, cuando desapareció un 1,43% de la mercancía.

Los datos pues, nos conducen a La Habana y, con esta ciudad, a la gestión de la Real Compañía.

En un primer momento creímos hallar la explicación en la obligación que tenía la Compañía de enviar 2 millones de libras anuales de tabaco a las Reales Fábricas de Sevilla. En el período estudiado, 1746-1760, las entradas que se producen en las Fábricas no alcanzan dicha cantidad, por lo que pudiéramos pensar que las exportaciones a Canarias sufren la baja para poder cumplir con las entregas



a Sevilla⁵³. Por el contrario este hecho va a influir claramente en lo que respecta a las clases de tabaco, ya que desde 1751 la Compañía exportará tabaco en rama para poder cumplir con las 25.000 libras que le imponía la obligación de 1746 y que no alcanzaba con el tabaco en polvo.

Por lo demás no parece que exista una estrecha relación entre las remesas mandadas a Sevilla y las recibidas en Canarias, ya que tampoco la cantidad de tabaco exigido para Canarias (25.000 libras), supone una gran influencia en la cantidad exigida para Las Reales Fábricas de Sevilla que asciende a tres millones de libras de tabaco cubano.

Es por tanto que las causas provienen de las propias vegas cubanas, es decir, de la fluctuación de la producción del tabaco. Una buena cosecha o, por el contrario, un año malo, influyen en las compras de la Compañía y, con ello, en las exportaciones tanto para Sevilla como para Canarias. Junto a esto, el propio mercado canario incide en la necesidad de enviar mayor o menor cantidad de tabaco según se halle abastecido o no. Un ejemplo claro lo observamos en el alza que experimenta la importación en el año de 1756, tras la poca entrada de tabacos del año anterior. El déficit de tabaco en el mercado canario en 1755 ocasiona esta subida en 1756 para satisfacer la demanda del tabaco:

Año 1755: 5.187 libras y 4 onzas.

Año 1756: 43.659 libras.

Podemos afirmar que en los quince años que dura esta obligación la Compañía cumple, de manera global, la entrega de 25.000 libras de tabaco anuales, aunque puntualizando que tendrá que recurrir al tabaco en rama para poder exportar dicha cantidad.

2. Resultados económicos

La Real Orden de 1746 y el consiguiente compromiso de enviar 1.000 arrobas anuales (o 25.000 libras) de tabaco cubano a Canarias será una empresa muy fructífera para la Compañía. En estos 15 años, la Compañía obtendrá un beneficio neto de 423.189 reales de vellón y 10 maravedís de la misma moneda sobre los 428.475 reales de vellón 18 maravedís invertidos para cumplir esta operación. En suma un incremento del 8.7% por cada real invertido.



¿A qué se debe esta alta rentabilidad? Sin duda al bajo precio en que era comprado el tabaco en La Habana: una arroba de tabaco polvo costaba 12 reales de plata o 768 maravedíes de vellón, mientras que la de rama oscilaba entre los 18 y los 22 reales de la misma moneda. Por el contrario, la Compañía recibía en Canarias el tabaco en polvo a 2.600 maravedíes de vellón la arroba, con lo que resultaba un beneficio bruto de 1.832 maravedíes de vellón, es decir, un 238,5%.

De igual forma ocurría con los precios del tabaco en rama. El precio de la libra en Santa Cruz se pagaba a 117 maravedíes de vellón. Tomando como válido el precio de 20 reales de plata para la arroba en La Habana, la Compañía obtenía un beneficio bruto del 128.5%. Al beneficio bruto hay que deducirle los gastos de fletes de los navíos, que eran pagados por el Factor de Cádiz a 6 reales de plata por arroba. Durante los 12 años que hemos podido contabilizar estas salidas de caudal nos suma un total de 141.504 reales de vellón, es decir un 33% se gasta la Compañía en pagar los fletes de los 428.475 reales de vellón que invierte. El restante 67% servía para pagar los tabacos en La Habana, pero como hemos dicho anteriormente, este dinero invertido estaba fuertemente recompensado por un 98.7% de beneficios netos.

En suma, la Compañía de La Habana obtuvo de esta contrata un fuerte caudal⁵⁴.

*Relación de las entradas y salidas de caudales referentes
al tráfico de tabaco con las Islas Canarias*
Cifras en reales de vellón

Año	Entradas	Salidas		Beneficios	
		Por fletes	Por pago de tabaco		Total salidas
1746	37.267..6	6.053...2	12.107...10	18.160..12	19.106..28
1747	73.420..32	11.926..17	23.853...6	35.779..22	37.641..10
1748	36.718..4	5.952	11.904	17.856	18.862...4
1749	37.749..17	6.064...34	12.129...30	18.194..28	19.554..23
1750	54.131..19	8.572...8	17.144...16	25.716..24	28.414..29



Año	Entradas	Salidas		Total salidas	Beneficios
		Por fletes	Por pago de tabaco		
1751	60.943..16	9.622...20	19.983...2	29.65..22	31.337..28
1752	104.552	16.636..8	33.724...8	50.360..16	54.191..18
1753	77.424..15	16.975..2	35.230...4	52.205..6	25.219..9
1756	133.859..33	21.549..6	43.595...10	65.144..16	68.715..17
1757	77.617..9	12.468..24	25.524...24	37.993..14	39.623..29
1758	77.079..33	12.480	25.607...18	38.087..18	38.992..15
1759	80.900..14	13.123..26	26.247...18	39.371..10	41.529..4
TOTALES	851.664..28	141.504	287.057...18	428.475..28	423.189..10

C. CONCLUSIONES

El comercio entre Cuba y Canarias a través del tabaco queda enmarcado dentro de las grandes líneas del tráfico comercial del siglo XVIII. Las entradas de tabaco a las islas siguen las mismas pautas, curvas o fluctuaciones que aparecen en el comercio del tabaco con la Metrópoli⁵⁶. Por otra parte, este tráfico existirá gracias a la creciente demanda de este producto que coincide precisamente con estos años⁵⁷.

Nuestro estudio no pretende aventurarse en las rutas que seguirá el tabaco después de su entrada en las Islas, aunque no parece haber olvidado. En este sentido, el estudio de las remesas de exige, mil arrobas anuales. Más bien nos sugiere su utilización para el propio consumo de las Canarias.

Lo que sí resaltaremos son las estrechas relaciones comerciales entre Cuba y Canarias en el XVIII. El comercio de los Registros canarios no verá solamente en La Habana un puerto de destino para las mercancías de las islas. Hay además una visión de puerto de retorno que la historia del comercio de Canarias con América parece haber olvidado. En este sentido, el estudio de las remesas de tabaco por la Real Compañía de La Habana es sólo un pequeño

apunte en el análisis de las importaciones que los canarios van a traer de La Habana. Junto al tabaco, azúcar y cuero llenarán las bodegas de los navíos siguiendo las mismas líneas del comercio colonial que se está desarrollando en Cádiz. Si bien en el caso del tabaco los beneficios de su comercio no repercutirán en los habitantes del Archipiélago, sí habría que puntualizar que sus navíos no volverán de vacío.

NOTAS

1. El relevante papel que adquiere el tabaco cubano dentro del comercio colonial ha ido objeto de estudio por: GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, 1976; GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro. *Manual de Historia de Cuba*. La Habana, 1968; RIVERO MUÑOZ, José. *Tabaco. Su Historia en Cuba*. La Habana. 1965; MARRERO, Levi. *Cuba: Economía y Sociedad*. La Habana.
2. MORALES PADRÓN, Francisco. *El Comercio Canario-Americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955. Pág. 171.
3. Este tema ha sido estudiado por MORALES PADRÓN, F. en *Colonos canarios en Indias*. «Anuario de Estudios Americanos». Escuela de Estudios Hispánico-americanos. Sevilla, 1951. Vol. VIII, págs. 339 a 441 y TORNERO TINAJERO, Pablo. *Inmigrantes canarios en Cuba y cultivo tabacalero. La fundación de Santiago de las Vegas. (1745-1771)*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas de Gran Canaria, 1980.
4. PERAZA DE AYALA, José. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, 1977. Pág. 114. TORRES SANTANA, Elisa. *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700 y 1725*. «Una aproximación a la burguesía mercantil canaria». Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural 1981. Pág. 56.
5. MORALES PADRÓN, F. *El comercio...* Pág. 240.
6. Sobre las Compañías privilegiadas encontramos información en las obras de RICO LINAGE, R. *Las Reales Compañías de Comercio con América*. Sevilla, 1984. GARCÍA RUIPÉREZ, M. *El pensamiento económico Ilustrado y la creación de las Compañías de Comercio*. Revista de Historia Económica, IV, 1986. MATILLA QUIZA, María J. *Las Compañías Privilegiadas en la España del Antiguo Régimen*, en *La Economía española al final del Antiguo Régimen*. IV, Instituciones, Madrid, 1982.
7. Hay numerosas obras que citan la Real Compañía de La Habana. Entre otras hay que señalar: LE RIVEREND BRUSONE, J. *La Habana, biografía de una provincia*. La Habana, Imp. El siglo xx, 1974. Ver nota 1; PEZUELA, Jacobo de la, *Diccionario geográfico estadístico histórico de la isla de Cuba*. Tomo I, Madrid,





1863; VENTURA REJA, J. *Abastecimiento y Poblamiento de la Florida por la Real Compañía de Comercio de La Habana*, «Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos». Madrid, 1978, págs. 113-129.

8. Primera Contrata de tabacos, 13-VIII-1739. Ultramar 999. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI). En este documento la Compañía se comprometía a enviar tres millones de libras anuales a las Reales Fábricas de Tabaco de Sevilla.

9. Real Cédula de Fundación de la Real Compañía de La Habana. 18-XII-1740. Ultramar 882, Santo Domingo 426 e Indiferente General 901-A. AGI.

10. Segunda Contrata de Tabacos. 1-V-1744. Legajo 650, n.º 3. ARCHIVO DE LA FABRICA DE TABACOS DE SEVILLA. (AFTS).

11. Real Orden del 26-VIII-1746 del Marqués de La Ensenada al Ministro Interventor de Tabacos de la Real Compañía de La Habana, don Antonio Bayona. Ultramar 1.002. AGI.

12. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, pág. 112. Nota 326.

13. RIVERO MUÑIZ, *op. cit.*, tomo I, pág. 131.

14. PÉREZ MALLAINA BUENO, Pablo Emilio, *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII*. IV Coloquio de Historia Canario-Americana, 1980.

15. Ejemplos de la utilización de los registros de Canarias como instrumentos del contrabando los encontramos en la obra de PÉREZ MALLAINA, P. E., *op. cit.*, págs. 626 y 627. Incluso muchos de los navios utilizados para el tráfico como Registros eran introducidos por extranjeros para fomentar el contrabando, como expone RAMOS, Luis J. *Navios extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII*. Pág. 23. II Coloquio de Historia Canario Americana, 1977.

16. GONZÁLEZ ENCISO, Agustín. *Organización y valores de la Renta del tabaco en la primera mitad del Siglo XVIII*. I Symposium Internacional: Estado y Fiscalidad en el Antiguo Régimen. Murcia, 1988. RODRÍGUEZ GORDILLO, José. *Una aportación al estudio de la expansión de la Renta del tabaco en el siglo XVIII*. (El papel de las atarazanas reales de Sevilla como posible sede de la Real Fábrica. H.º Inst. Doc., n.º 5. Publicaciones Universidad de Sevilla, 1978.)

17. MELIÁN PACHECO, Fátima. *Aproximación a la Renta del Tabaco en Canarias*. Págs. 109-126. Santa Cruz de Tenerife, 1986.

18. RIVERO MUÑIZ, *op. cit.*, tomo I, pág. 91-92.

19. MORALES PADRÓN, F., *op. cit.*, pág. 295.

20. Carta del Comandante General de las Islas Canarias, don Juan de Urbina del 31-V-1747. Indiferente General 3.100-B.A.G.I.

21. Carta citada en nota 20. En este documento se inserta la Real Orden de 1746.

22. Carta del Juez de Indias en Canarias, don Pedro Casabuena del 31-VIII-1747. Indiferente General 3.100-B.A.G.I.

23. Carta del Administrador General de la Renta del Tabaco en las Islas Canarias, don Francisco de Astigarraga al Marqués de la Ensenada, 4-I-1746. Indiferente General 3.100-B.A.G.I.

24. Contrata de 1744. Leg. 650, n.º 3. Cap. I.A.H.T.S.

25. Real Cédula de Fundación de la Compañía 1740. Cap. XXXI. Ultramar 882. A.G.I.



26. Reglamento Especial para las Islas Canarias, 1718. Libros de Registros canarios. Contratación 2.859. A.G.I.

27. Relación realizada a partir de los datos encontrados en los Legajos Contratación 2.859-2.860-2.861 para el periodo 1747-1752. A partir de esta fecha, los datos han sido obtenidos de MORALES PADRÓN, F. *op. cit.*, pág. 130.

28. Don Diego Antonio Marrero aparece en esos documentos como dueño de la cuarta parte de esta fragata. Se le nombra como vecino de la isla por lo que habría tenido que vivir varios años en las Canarias. El va a ser el único miembro de la Real Compañía que aparezca como participe particular en el comercio con las Islas Canarias.

29. Conocimiento del Capitán y Maestre, don Fernando Rodríguez Molina. La Habana, 18-XI-1749. Ultramar 1.001. AGI.

30. Libros de Cuenta de la Factoría de la Real Compañía de La Habana en Cádiz, 1746-1757. Ultramar 257. AGI.

31. Las Funciones de las Compañías comerciales gaditanas han sido estudiadas por el Prof. García-Baquero en su obra: *Cádiz y el Atlántico. Op. cit.*, en nota 1. El autor relaciona estas Compañías con los navios canarios en materia de Seguros marítimos. Concretamente en la pág. 409 cita a don Guillermo Butler como miembro de la Sociedad Ley, Van Holen y Hore pero no podemos precisar si se trata de la misma persona que cita el Maestre.

32. Otorgamiento de don Pedro Domingo Eduardo. Santa Cruz de Tenerife, en 9-XII-1758. Ultramar 1.001. AGI.

33. Los fletes pagados por la Compañía se incluyen en el cuadro «Relación de entradas y salidas de caudales referentes al Tráfico comercial», pág. 18.

34. Así lo apunta Morales Padrón en su obra: *El Comercio Canario Americano, op. cit.*, pág. 259.

35. Se incluye estas clases en los Cap. I y II del Contrato de tabacos, 1-V-1744. Doc. Cit. AFTS.

36. Contratación 2.861, 2.862, 2.863 y 2.864. AGI.

37. Las cantidades de tabaco enviadas por la compañía a Canarias anualmente y en su totalidad, se encuentran incluidas en el cuadro «Relación de los tabacos entregados por la Real Compañía de La Habana en la Administración General de la Renta del Tabaco de las Islas Canarias», pág. 14.

38. Ver nota 35.

39. Cap. VI de la 2.^a Contrata de tabacos del I-V-1744. Leg. 650. AFTS.

40. Cap. IV de la 2.^a Contrata de Tabacos del I-V-1744. AFTS.

41. Cap. I de la 2.^a Contrata de tabacos. AFTS.

42. Certificaciones del Comisario Real de Guerra de los Ejércitos de Su Majestad y Ministro Interventor para el reconocimiento, recibo y embarco de los tabacos que la Compañía de La Habana debe comprar y remitir a España. Ultramar 1.001, 1.002 y Santo Domingo 2.024. AGI.

43. Manifiesto a favor de la Compañía de La Habana, La Habana, 1747. Ultramar 891. AGI.

44. Los Ministros Interventores del periodo estudiado son los siguientes:

- D. Antonio Bayona. (1746-1749).
- D. Manuel García Baremo. (1749).
- D. Lorenzo Montalvo. (1749-1755).
- D. Manuel García Baremo. (1755-1760).



45. Cap. VII. Contrato de tabacos de 1744. APTS.
46. Noticias elaboradas a partir de las certificaciones de entrada de tabacos en la Administración General de la Renta de Tabacos en Canarias. Santa Cruz de Tenerife. Ultramar 1.000, 1.002 e Indiferente General 3.100-B.ACT.
47. Carta de D. Juan de Urbina, Comandante General de Canarias al Marqués de la Ensenada. Santa Cruz de Tenerife, 31-V-1747. Indiferente General 3.100-R.AGI.
48. Los administradores Generales de la Renta del Tabaco en Canarias del periodo estudiado son los siguientes:
- D. Francisco de Astigarraga. (1746-1752).
 - D. Santiago Echevarría. (1753-1760).
49. Certificaciones de la Contaduría General de la Renta en Madrid, Ultramar 255, 256, 257, 999 y 1.002.AGI.
50. Certificaciones de pago de fletes de la Factoría de la Cía en Cádiz. Ultramar 256 y 918.AGI.
51. Los pesos de las cargas de tabacos expresados corresponden al Peso Neto de los mismos. Hemos elegido esta medida porque es el peso que va a servir para hallar el valor de los tabacos.
52. Estas cargas están expresadas por el Peso Bruto para poder hacer la comparación entre los tabacos entregados en La Habana y los traídos a Canarias. La serie no está completa al faltar los datos referentes al Registro del año de 1746 «Nuestra Sra. de La Soledad, alias el Marte», y los Registros de los años de 1754 y 1755.
53. Las entradas de tabaco a las Reales Fábricas de Sevilla por parte de la Compañía de La Habana están siendo objeto de nuestro estudio al ser un apartado de la investigación que nos encontramos realizando sobre la vida de esta Compañía Privilegiada. Los datos de las exportaciones a estas Fábricas han sido elaborados a partir de los legs. 650, 651, 652, 2.782, 2.783, 2.784, 2.785 y 2.786 que corresponden a los libros de Cargo y Data General de las Fábricas. AFTS. Las cargas de tabaco entregadas por la Compañía en estas Fábricas durante 1746-1760, son las siguientes: (Expresadas en Libras y por su Peso Neto).

Años	Polvo	Rama
1746	431.186	1.224.270
1747	145.267	165.994
1748	291.943	348.296
1749	664.623	468.991
1750	922.582	1.178.196
1751	889.150	1.968.678
1752	724.135	1.956.811

Años	Polvo	Rama
1753	1.204.001	1.935.311
1754	493.516	681.914
1755	1.350.475	1.960.402
1756	1.399.328	399.652
1757	172.083	326.221
1758	1.858.619	1.069.722
1759	514.423	445.496
1760	288.391	326.148



54. Claro ejemplo de los beneficios obtenidos por la Compañía en el cumplimiento de esta obligación se puede observar hallando los beneficios netos por cada clase de arroba:

Una arroba de tabaco Polvo

- Precio en La Habana: 12 Reales Plata o 768 maravedies vellón.
- Precio en Canarias: 104 maravedies de vellón por libra = 2.600 maravedies por arroba.
- Beneficio Bruto: 1.832 maravedies o 238,5%.
- Fletes: 6 reales de plata por arroba o 384 maravedies de vellón.
- Beneficio Neto: 1.448 maravedies de vellón o 188,5%.

Una arroba de tabaco en Rama

- Precio en La Habana: 20 Reales Plata o 1.280 maravedies vellón.
- Precio en Canarias: 117 maravedies de vellón por libra = 2.925 maravedies por arroba.
- Beneficio Bruto: 1.645 maravedies o 128,5%.
- Fletes: 6 reales de plata por arroba o 384 maravedies de vellón.
- Beneficio Neto: 1.261 maravedies de vellón o 98,5%.

55. Elaboración propia a partir de los datos extraídos de las Certificaciones de fletes en Santa Cruz de Tenerife, Ultramar 1.001 y 1.002. También de las certificaciones de salidas de tabaco en bruto de La Habana por el Ministro Interventor, Ultramar 999 y 1.000. Y las certificaciones de entradas de tabaco en España por el Contador General de la Renta en Madrid, Ultramar 256, 257, 255 y 1.002. Y los pagos de fletes realizados por la Factoría de la Compañía en Cádiz, Ultramar 256 y 918 AGI. Esta relación adolece de la falta de datos en los años de 1754 y 1755, al igual que los del registro «N.º S.º de La Soledad» del año de 1746, por lo que concretamente en este año el caudal expresado como entradas y salidas, solamente corresponde a un registro.

56. GARCÍA-BAQUERO, *op. cit.*, T. II, págs. 221-237.

57. RODRÍGUEZ GORDILLO, J. *El consumo del tabaco en Andalucía en la 1.ª mitad del s. XVIII*. Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Córdoba, 1980, págs. 513.

