



**ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACION
SOBRE EL COMERCIO CANARIOAMERICANO**

MANUEL LOBO CABRERA

El comercio canario-americano ha sido una de las áreas prioritarias de este Coloquio, por la importancia del mismo y por la dispersión de las fuentes necesarias para su estudio. Investigadores nacionales y extranjeros han ido aportando interesantes estudios en el seno de los celebrados hasta ahora, de modo que desde su inicio en 1976 hasta hoy, 1992, el panorama ha ido cambiando y el conocimiento del mismo se ha ido enriqueciendo. La conjunción de fuentes isleñas, documentación notarial principalmente y privada, y peninsulares —Archivo General de Indias, Nacional y General de Simancas— han permitido ir llenando lagunas y salvando escollos, a la vez que se ha demostrado que fue este ramo uno de los más importantes dentro de nuestra historia económica, al permitir la salida de los excedentes agrarios y la llegada de las necesidades.

Hace diez años, por indicación del coordinador de estos Coloquios elaboramos en su seno una ponencia (LOBO CABRERA, M. y E. ACOSTA GUERRERO) y aunque poníamos el acento en el conjunto del comercio canario, prestábamos especial atención al americano, recogiendo la bibliografía editada hasta aquel momento. Hoy pretendemos ocuparnos solamente del canario-americano, partiendo desde aquella fecha, por lo cual nos remitimos en cuanto a la bibliografía anterior a aquel estudio, y tomando como hitos desde la implantación del sistema de privilegio hasta la promulgación del reglamento de Libre Comercio y sus consecuencias en las islas.

En aquella ocasión comentábamos que el conocimiento que se tenía del tema no era sistemático, y aunque hoy su estudio siga erizado de problemas, se ha avanzado, más en unos aspectos que en otros, así mientras el siglo XVIII ha contado con abundantes estudios, centrados

preferentemente en el debate sobre la aplicación y consecuencias del reglamento del Libre Comercio, los siglos anteriores siguen siendo casi desconocidos en el conjunto del Archipiélago, y aunque se cuenta con datos, siquiera aproximados sobre lo que representa el comercio de Gran Canaria con las Indias, de otras islas como Tenerife y La Palma, que tanta importancia tuvieron en el tráfico, tanto por el volumen de las exportaciones como por el fraude practicado en ellas, apenas si se sabe casi nada desde el punto de vista de la óptica insular, mientras que el material expurgado en otras zonas si ha aportado alguna valoración, en especial sobre Tenerife, donde el volumen del tráfico, de acuerdo con las permisiones y reglamentos fue superior al de las otras islas.

De acuerdo con esto y aunque somos conscientes de la existencia de unos períodos determinados, que oscilaron entre la euforia y el colapso, y que estuvieron marcados por libertades, regulaciones, limitaciones a la exportación y ventajas, vamos a limitarnos a realizar el análisis de los estudios, a partir de 1982, centrándonos en los siglos, para poder comprobar en cada centuria cual es la situación real, y contrastar siempre que podamos las cifras oficiales con la realidad, junto con el papel que en cada momento jugó el comercio clandestino.

Siglo XVI

Es esta centuria de las menos estudiada, quizá en parte por carecer de documentación oficial, pues el propio Morales Padrón en su *Cedulario*¹, apenas si cita documento alguno anterior a 1566, fecha en que se crean en Gran Canaria y Tenerife los Jueces de Registro, puesto que el de La Palma fue nombrado en 1564. Esta ausencia de documentación oficial no sabemos si se debe a incuria, puesto que en la fecha anterior los registros debían hacerse ante los escribanos del cabildo, o a bache administrativo, puesto que depresión económica sabemos que no existió en la primera mitad del siglo. Por tanto el único medio que tenemos de acercarnos a su conocimiento es a través de las escrituras notariales.

Gran Canaria cuenta con algunos estudios, sin embargo de Tenerife y La Palma, lugares de tanto tránsito y de tanto movimiento portuario apenas si sabemos nada, puesto que en este sentido su documentación apenas si ha sido expurgada. La documentación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, otorgada en su mayor parte ante el escribano del registro, nos permite conocer el papel jugado por Gran Canaria en el comercio americano. En esta isla el vino juega un



papel muy importante en las transacciones, dejando de ser un producto complementario para ocupar una posición relevante y convertirse en un producto masivo, presente en las exportaciones, de tal modo que a partir de la segunda mitad del siglo se estima, de manera aproximada, que fueron enviadas al Nuevo Mundo unas 25.000 pipas, distribuidas en los mercados de Tierra Firme, Antillas y Nueva España en los siguientes porcentajes: 34%, 30% y 7,8% respectivamente, remitidas en unas 144 embarcaciones de todo tipo (LOBO CABRERA, M. 1992b). Todo ello a pesar de que a partir de 1566 el tráfico estuvo regulado, en parte por las protestas sevillanas, al convertirse el caldo isleño en un duro competidor, tanto por su calidad como por su llegada a Indias en navíos sueltos, fuera de flota, en épocas de gran demanda en el mercado americano. En las provisiones y reales cédulas emitidas al efecto el vino figura como protagonista y como producto más importante de las exportaciones. Esta actividad va a atraer y a implicar a un nutrido grupo de individuos entre los que destacan los cargadores, encomenderos, socios y consignatarios, tanto isleños como nacionales y extranjeros radicados en la plaza (LOBO CABRERA, M.: 1988 y 1990), quienes a cambio de los vinos permiten llegar a Gran Canaria, bien directamente como a través de Sevilla importantes partidas. En la documentación oficial apenas si se encuentran datos de estos registros, pues el propio Morales Padrón², señalaba que parecía “como si en el siglo XVI nada o muy poco llegase a Canarias procedente de América”. Nosotros aunque no hayamos podido encontrar cifras globales, conocemos la predilección de los isleños por ciertos artículos. Los metales ocupan el primer lugar, y de hecho se contrasta este aserto, por otras cifras, pues Gentil da Silva recoge el envío de más de 2.000.000 de maravedís en oro y 9.000.000 en plata a Canarias entre 1570-1571³; le siguen el dinero remitido desde Indias, del cual hemos calculado unos 10.000.000 de maravedís, a través de los documentos notariales, cifra a considerar como índice de lo que debió de entrar por este concepto, bien registrado o de contrabando; las perlas, joyas y piedras preciosas lo mismo que los cueros, artículos alimenticios y materias tintoreas le siguen a la zaga.

Junto al vino y acorde con las permisiones, en donde se señalaba la posibilidad de exportar granjerías y mercaderías criadas y cogidas en las islas, figuran también junto con otros productos de menor entidad los cordobanes, artículo que genera una pequeña industria en la Isla; su exportación debió de estar permitida, puesto que en las diferentes cédulas donde se concede la permisión nada se dice al respecto, y ni siquiera los mercaderes sevillanos en sus denuncias hacen alusión al envío de los mismos, habida cuenta de su complementariedad en las exportacio-



nes. Entre 1562 y 1597 fueron remitidos al continente americano desde Gran Canaria unos 3.853 cordobanes, interrumpiéndose en aquella fecha su envío, coincidiendo con el bache económico que se produce en general en las exportaciones (LOBO CABRERA, M: 1992).

Los esclavos, artículo prohibido enviar sin registro y sin licencia, también fueron remitidos desde Gran Canaria lo mismo que desde otras islas; sabemos que la información al respecto para esta centuria es mínima en los estudios generales y el propio Curtin apenas da cifras⁴. Existe constancia de un comercio triangular entre Canarias e Indias a través de Guinea y Cabo Verde, de manera fraudulenta (LOBO CABRERA, M.: 1985). Pues bien, mediante distintos sistemas estamos en condiciones de afirmar que fueron introducidos en el continente americano a través de las naos zarpadas desde Gran Canaria unos 4.000 esclavos, lo cual viene a representar un 3,2% si comparamos estas cifras con las dadas por V. Cortés⁵.

El movimiento del tráfico con Indias desde Tenerife apenas si lo conocemos, salvo el caso del puerto de Garachico. Desde aquí y a partir de 1550 la Carrera de Indias va a ostentar con diferencia la hegemonía en el tráfico, convirtiéndose en impulsora del comercio con otras áreas (RODRIGUEZ YANES, J. M.), de ahí que se califique este período como de la edad del oro del comercio. En esta zona, como en Gran Canaria, el comercio con Indias se convierte en el motor del puerto y en el responsable de la actividad mercantil, así desde el punto de vista cuantitativo, se movilizan sumas fabulosas de maravedís, aunque el autor no da cifras, y a su alrededor se mueve todo un mundo de marineros, cosecheros y negociantes. Se señala en este tráfico una distribución temporal, muy similar a la que hemos establecido para Gran Canaria, y que coincide con la coyuntura aportada por Chaunu y por Lorenzo Sanz, registrándose una actividad importante entre 1575 y 1595, y una inactividad en el último quinquenio. Del mismo modo el vino se convierte en el artículo primordial de las cargazonas, enviado y negociado por una burguesía mercantil, cuyo papel esencial es el de servir de intermediaria de los mercaderes radicados en Sevilla y de aquellos otros residentes en los puertos americanos.

Siglo XVII

El siglo xvii en relación al comercio con América sigue siendo el gran desconocido, pues los estudios realizados sobre el mismo, apenas han avanzado algo más a lo ya conocido, salvo algunas excepciones; de



hecho el número de comunicaciones presentadas a este Coloquio lo corrobora, pues sólo una se ocupa de él. En la misma el objetivo se centra en los conflictos que genera la cédula de Felipe IV de 1664, por la cual se intenta unificar los tres jueces de Indias en uno solo, destinado en Tenerife. El pleito mantenido por La Palma nos informa de algunos pormenores sobre el tráfico realizado por aquella isla en el siglo xvii (Morales García, C: 1992).

La reglamentación y el papel de los jueces de registro como representantes de la Casa de Contratación en Canarias también ha merecido especial atención (LEVAGGI, A.) ampliando lo ya conocido. Así se nos demuestra los abusos cometidos por los mismos, a través de un amplio interrogatorio que se presentaba a los testigos en los juicios de residencia incoados a los jueces, con ejemplos concretos, en donde destaca la actuación del Juez de La Palma, licenciado Juan González Cid, acusado en 1634 de cohecho por valor de más de 12.000 ducados. Los excesos adjudicados a los mismos: cohecho, visitas y despachos irregulares, contrabando, autorizaciones indebidas para pasar a Indias y traslados de mercancías a navíos extranjeros, demuestran una vez más que los jueces, en su mayoría, lo único que hicieron fue estimular la evasión, el fraude y el contrabando. Estas actuaciones son las que van a motivar tanto las protestas de los cargadores insulares como de los mercaderes sevillanos, y el envío a las islas de un superintendente de todos los puertos canarios, ministros, juzgados de registros de Indias y de los jueces y administradores de la renta del almojarifazgo. Sin embargo, se demuestra, en la misma línea presentada en su momento por Morales Padrón⁶ y Peraza de Ayala⁷, que los jueces superintendentes, van a mantener las mismas características que exhibieron los jueces de registro en la etapa anterior, es decir que a pesar del cambio, los resultados fueron los mismos, en parte, porque el ingrediente humano no varió. Así concretamente el primer juez: Tomás Muñoz fue acusado de despachar naves sin conserva de flota ni galeones, de admitir mayor número de navíos que el autorizado, de tolerar navíos extranjeros en el tráfico y de haber recibido cohecho, lo cual viene a confirmar que el fraude se mantuvo invariablemente.

Desde el punto de vista del tráfico dos estudios merecen nuestra atención. En uno se analiza el comercio de Garachico en el siglo xvii, considerado dentro de una edad de plata (RODRIGUEZ YANES, J. M.), puesto que aunque el mismo sigue siendo importante, desciende notablemente, poniendo en evidencia las cifras aportadas por López Cantos para el período 1602-1627⁸, que si bien son de utilidad están lejos de reflejar la realidad, pues con una consulta rápida a los protoco-



los se llega a las mismas conclusiones que las aportadas por los tratadistas del intercambio sevillano-americano: que el comercio canario en este ramo es subordinado y complementario. Ahora existe un mayor tráfico con La Habana, así como con los puertos de Méjico y Tierra Firme, en detrimento de La Española, manteniéndose la tipología de los exportadores. Sin embargo se asiste a un creciente aumento de los préstamos a riesgo, de modo que gran parte de la producción vinícola de la zona entra en el circuito comercial mediante el comercio a comisión, en donde siguen manteniendo un papel preponderante los mercaderes establecidos en Sevilla.

A fines del siglo el comercio directo con las Indias desde Garachico, es prácticamente inexistente, incluso apenas en los protocolos se percibe huella alguna, lo mismo que en las exportaciones de vino y aguardiente. Sin embargo, pese a las reflexiones, interesantes y acertadas, el autor omite dar cifras del tráfico y de las exportaciones, aún cuando discrepa de las aportadas por otros investigadores.

En el caso de Gran Canaria se conoce el comercio en la etapa correspondiente al reinado de Felipe III (TORRES SANTANA, E.: 1991), caracterizada por las restricciones impuestas por la Corona, a consecuencia de la presión de los comerciantes andaluces, de ahí que el comercio en dicho período estuviera marcado por el signo de la incompreensión del monopolio sevillano; no obstante América se revela como un mercado importante, tal como se colige de la documentación notarial. El movimiento del tráfico permite cuantificar un total de 60 navíos que partiendo de Gran Canaria se dirigen al Nuevo Mundo, con una tendencia bastante regular, que corresponde a una época álgida en el comercio español con Indias. Las cifras aportadas ponen en evidencia la precariedad de las fuentes oficiales, entendiéndose como tales las anotadas en los registros del Archivo General de Indias, puesto que estas arrojan la salida de 32 embarcaciones desde la citada isla a Indias en todo el siglo⁹, casi la mitad de las registradas en el primer cuarto del siglo en las fuentes notariales. Aquí el mayor porcentaje se dirige a Nueva España, seguida de Tierra Firme y el área del Caribe, sin que esto signifique que el mayor número de navíos empleados en la Carrera se corresponda con el de los mercados, ya que en este sentido el Caribe ocupa un lugar preeminente. Dentro de las mercancías es el vino el producto de exportación por excelencia, con un volumen de unas 2.200 pipas, seguido del vinagre, los frutos secos, las conservas y algunos tejidos bastos. En este sentido se vuelve a constatar como la documentación de la sección de Contratación y escribanía de Cámara del A.G.I. no refleja la realidad, puesto con dicha fuente se da como volumen



exportado por Gran Canaria en el siglo xvii 2.285 pipas y 824 peruleras; esto pone en evidencia que mientras no aparezcan nuevas series documentales las fuentes notariales tienen mayor credibilidad al registrarse en ellas no sólo las cargazones sino también las pequeñas partidas que llevaban los emigrantes y el vino que se cargaba en las naves como parte de la ración que iba fuera de registro. De ello se deduce que a pesar de las dificultades con las cuales tropezaban los vinos canarios, el tráfico se mantuvo, mostrándose incluso en aumento en los primeros veinte y cinco años del siglo xvii.

Como contrapartida a los envíos, se registra la llegada al Archipiélago de remesas indianas (TORRES SANTANA, E.: 1989), casi siempre en oro, plata, joyas y en dinero, en donde el fraude vuelve a estar presente, desde el momento en que se intentaba sustraer al fisco la mayor cantidad posible de dinero, al resultar gravosos los derechos que debían pagarse. Del mismo modo llegan obras de arte (BERNALES BALLESTEROS, J.: 1982), en especial las arribadas a La Palma entre 1650 y comienzos del xviii, procedentes de Perú y Méjico, coincidiendo con el apogeo de la platería hispanoperuana (PEREZ MORERA, J.: 1982).

Siglo XVIII

Los estudios relativos a esta centuria son los que han permitido un mayor avance en el conocimiento de las relaciones canario-americanas, desde la óptica comercial, aunque estén íntimamente imbricados con el movimiento poblacional. El nuevo siglo se abre con la introducción de una nueva monarquía en el contexto hispano, que lleva a cabo las medidas propias del reformismo borbónico y que pone en práctica la aplicación de reglamentos liberalizadores.

Vamos a intentar encuadrar las aportaciones en este nuevo régimen, contando con que este apartado va a ser ampliado a través de una comunicación presentada a este Coloquio (GUIMERA RAVINA, A.: 1992), donde se va a periodizar el comercio colonial teniendo en cuenta algunos parámetros como contexto nacional del reformismo ilustrado, evolución del tráfico en general y regional, estrategias de los grupos sociales implicados en estas relaciones y opiniones contemporáneas al respecto.

El período que se abre con el xviii y que abarca hasta 1718, es ya bastante conocido, pues estudios anteriores han permitido sacar conclusiones satisfactorias que ponen de manifiesto como el tráfico se



mantiene a pesar de la Guerra de Sucesión (LOBO CABRERA, M. y E. ACOSTA GUERRERO), en parte gracias al contrabando, como se abunda de nuevo en este Coloquio (TORRES RAMIREZ, B.).

El Reglamento de 1718 abre un nuevo período que culmina en 1772, con la inclusión de Canarias en las ventajas de 1765. Esta primera disposición ha originado de por sí un debate entre los historiadores clásicos del comercio canario, en donde se plantea los beneficios y perjuicios del mismo, tomando como referente la insuficiencia que supuso, al no dar salida a la producción puesto que el tonelaje de embarque quedó regulado. Sea de un modo u otro es cierto que el reglamento abre una nueva etapa para la actividad mercantil de las islas Canarias, demostrándose que la supresión del comercio legal no hubiera conseguido más que potenciar el contrabando, ya que aquel era inevitable y necesario puesto que la economía del archipiélago dependía en buena parte de él; por otra parte la nueva disposición permitía mayor estabilidad, en cuanto que se eximía a las islas de tener que gestionar su prórroga. A partir de la entrada en vigor del Reglamento se cuenta con nuevos datos. Desde un punto de vista institucional merece la pena detenerse en una nueva figura que aparece implicada en el comercio: el representante del Consulado de Cádiz, sobre la cual apenas se tenían referencias. Este personaje era nombrado por el prior y cónsules y debía velar por los intereses del Consulado, cobrando los derechos que le pertenecían y remitirlos a Cádiz; del mismo modo que los jueces de Indias debía reprimir el contrabando, aunque tenía pocos elementos en sus manos para llevarlo a efecto (RUIZ RIVERA, J. B.), en parte porque las desavenencias entre ambos fueron continuas, y en parte porque eran colaboradores de primer orden de los navieros, pasajeros y en especial de las autoridades. A través de esta figura y de los derechos que cobraban a los navíos por tonelada transportada se comprueba que entre 1720 y 1773 fue escaso el aprovechamiento que las islas hacían del permiso de las 1.000 toneladas, hasta el punto de que no se entiende como por un lado solicitaban mayor cupo de exportación y por otra no cumplían con el otorgado. Aunque también es lógico suponer que al no permitírsele participar en mayor grado en el tráfico con aquellos puertos de mayor interés y de las ventajas del monopolio recurrieran a la vía del fraude.

La década 1720-1730 permite hablar de una recesión comercial (GARCIA BERNAL, C.), en parte porque confluyeron en esta época una serie de circunstancias desfavorables que incidieron en la escasa efectividad de la nueva reglamentación, a causa en parte de los quebrantos económicos padecidos por las islas. Los 49 navíos que



atravesaron el Atlántico en este período muestra un descenso con respecto a las décadas anteriores, revelando en parte un fracaso de los esfuerzos borbónicos por canalizar el comercio. No obstante el número de navíos no implica un menor volumen mercante, pues en los mismos se transportaron un total de 6.198,5 toneladas; la relación entre el número de navíos y el de toneladas arqueadas denuncia las contradicciones dadas en este período entre el descenso del movimiento naval y el aumento del volumen del tráfico comercial; en el mismo Tenerife va a acaparar la mayor parte de los envíos, lo que viene a confirmar la trayectoria ascendente mantenida por el puerto de Santa Cruz de Tenerife desde el último tercio del siglo xvii. De los siete puertos a los que estaba permitido comerciar, La Habana, Caracas y Campeche son los que acaparan el mayor volumen.

No obstante las cifras aportadas vienen a confirmar lo anteriormente expuesto: que las islas no estaban aprovechando al máximo la concesión de las 1.000 toneladas, aunque también es posible, además de las causas dadas, que fallase la producción, o quizá a que un mayor volumen estuviese siendo desviado al tráfico ilegal, ya que en este sentido las denuncias en este siglo no arrecian, en parte por lo elevado de los impuestos que suponían entre el 20 y el 30%. Lo cierto es que lo estudiado hasta ahora demuestra que este comercio era limitado, tanto en el volumen de las exportaciones como en número de beneficiarios, aunque significaba bastante más en los negocios de lo que se supone, al constituir los intercambios con América la fuente de capital más importante en los mercados exteriores. De modo que en momentos de conflagración bélica se asiste a un retroceso tanto en el número de navíos como en el de tonelaje, así por ejemplo el comercio canario-americano experimenta un retroceso, coincidiendo con la entrada de España en la guerra de los Siete Años, así en 1762 sólo hacen viaje a Indias dos barcos, con un total de 174 toneladas (GUIMERA RAVINA, A.: 1985).

Algunas de las familias implicadas en este trato nos son conocidas, especialmente por sus inversiones en el dinero a riesgo, con unos beneficios importantes (DIAZ PADILLA, G.); quizá el ejemplo más esclarecedor hasta ahora sea el de la empresa comercial irlandesa (GUIMERA RAVINA, A.: 1985), por ser la más cercana al fenómeno mercantil de esta época, al contarse con su contabilidad y correspondencia, en donde se comprueba que la media anual de beneficios era bastante superior a la alcanzada en los restantes mercados exteriores, tal como se recoge en una frase del propio Cologan: “aquí nada valemos sin el comercio de Yndias, porque es de donde se provee el



dinero". Las inversiones de estos comerciantes en el trato mercantil eran las siguientes: el préstamo a riesgo, el negocio naviero, el comercio de exportación y el de importación.

En este período y en aras siempre a conseguir mayores beneficios para las islas se encuadran algunos registros especiales y algún proyecto, aunque fallido, no obstante interesante porque pone al descubierto los intereses isleños. Entre los registros cabe destacar el autorizado por Felipe V, por el cual se permitía la apertura del tráfico con Buenos Aires, con un navío de registro con 250 toneladas, a través del cual se exportaban productos de la tierra y también indirectamente aceite andaluz y tabaco en polvo de Cuba, y a la vez se permitía extraer metálico (SILVA, H. A.: 1987). Uno de los proyectos fue el intento de establecimiento de una compañía privilegiada de comercio, que podía dar satisfacción a todas las partes interesadas en el comercio indiano, y donde se intentaba recoger como puntos principales para negociar los siguientes: contemplación de un capital fundacional (600.000 pesos corrientes); un aumento del tonelaje de exportación a Caracas y a los puertos de Cumaná, Trinidad, Puerto Rico y Santo Domingo, y el restablecimiento del comercio con Buenos Aires, suprimido desde 1731 (GUIMERA RAVINA, A.: 1987 b). Si bien este proyecto no fue admitido, dio algún fruto, como el de la permisión de exportar textiles canarios, de origen artesanal, a Indias, autorizada en 1755. También en momentos críticos se acudió a la solicitud de registros especiales como los que se solicitan en 1769 para concluir la fábrica de la iglesia de la Concepción de La Orotava (ROMEU PALAZUELOS, E.).

En cuanto a las importaciones que se obtienen por esta vía, fue el dinero constantemente denunciado, la partida más importante, por llegar fuera de registro hasta el punto de que se estima que entre 1753-1754 fueron traídos ilegalmente 176.033 pesos. En la contabilidad de Cologan (GUIMERA RAVINA, A.: 1985), queda perfectamente recogida esta primacía, pues en ella se registra que entre 1743-1749, las importaciones de pesos fuertes suponían el 77,8% del valor total; le siguen los productos coloniales en especial el cacao, de tal modo que en el tráfico de este artículo a España, el Archipiélago figura como el quinto importador. Lo mismo podemos decir del tabaco. Este penetra en las islas en este siglo a través de la Compañía de La Habana, sin embargo se denuncia igualmente la llegada de envíos sin el obligado control fiscal, que son reexpedidos a países extranjeros, con lo que se sigue manteniendo el papel de las islas como núcleo de contrabando (MORALES GARCÍA, C.: 1991). Este artículo genera unas relaciones constantes con Cuba a lo largo del XVIII, de modo que La Habana no se



convierte sólo en un puerto de destino para las mercancías isleñas, sino en un importante puerto de retorno.

1778 abre un nuevo período para la historia del comercio colonial, en parte por lo que supone el nuevo Reglamento, y en parte por el debate planteado en cuanto a las ventajas y desventajas que significó el mismo. El debate abierto por Peraza de Ayala y Rumeu de Armas ha dado bastante de sí en los tiempos recientes, coincidiendo con el centenario de Carlos III (MARTINEZ SHAW, C.), de ahí que si en 1982 denunciábamos la existencia de muy pocos estudios al respecto, hoy no podemos decir lo mismo, puesto que el tema ha sido enfocado desde distintos puntos de vista. El Decreto en sí aporta novedades, ya que el mismo poseía un alcance mayor que todos los demás publicados al respecto, en parte porque ampliaba el número de los puertos habilitados en España, en donde se incluía el de Santa Cruz de Tenerife, y además porque incluía a buena parte de los mercados americanos entre los puertos de destino. A nivel general hay distintas opciones para interpretar los resultados de su aplicación: así mientras para J. Fisher resulta más que favorable la experiencia (1984), otros lo han descalificado. Las descalificaciones se plantean desde el mismo momento de su aplicación en Canarias, por el trato desigual que para los puertos insulares significó el reglamento, en donde brillaron los planteamientos de la mentalidad ilustrada de algunos patricios, que sentarían en palabras de A. Millares la base de un incipiente corpus doctrinal como anuncio del futuro puerto franco. En este debate se inserta Canarias con las valoraciones realizadas por autores como Rumeu de Armas, Morales Padrón, Peraza de Ayala y Bethencourt Massieu. En la misma línea que Peraza se pronuncia A. Macías (1987), quien afirma que esta interpretación es la que más se ajusta al nivel de la investigación, desde el momento en que plantea que el Libre Comercio lo que hizo fue favorecer la competencia al archipiélago y reducir su carácter privilegiado. Martínez Shaw rebate esta tesis, casi utilizando sus mismos datos, indicando que desde el punto de vista de su implantación en la región no debe descalificarse globalmente el reglamento, argumentando para ello lo siguiente: la crisis vitícola no fue provocada por las competencias exteriores al calor del decreto de 1778, sino que por el contrario es anterior, al ir los ingleses cancelando sus encargos; el Libre comercio no agravó la situación depresiva que venía padeciendo el archipiélago desde principios de siglo, ya que los objetivos del Libre comercio perseguían todo lo contrario: incrementar los intercambios con América facilitando el embarque de los productos en otros puertos y estimulando las economías regionales, y Canarias no fue capaz de dar respuesta a los mismos, sino



que lo más que hizo fue adaptar su economía a las posibilidades ofrecidas por la legislación, pero sin generar una agricultura competitiva ni una industria moderna, pero olvida que la competitividad en el tráfico indiano constituye una clara demostración de que las economías peninsulares e isleña distaban de ser complementarias (MILLARES CANTERO, A.), ya que Canarias no aportaba mercancías diferenciadas, sino que por el contrario entraba a ejercer una competencia abierta con los mercados peninsulares. Otros autores achacan a la llegada de la nueva reglamentación la disminución de los negocios, en especial de los préstamos a riesgo (GUIMERA RAVINA, A.: 1985), porque en el fondo lo que se pretendía por parte de los implicados en el comercio era tener un trato preferencial más amplio sin perder las ventajas de sus competidores peninsulares (GUIMERA RAVINA, A.: 1987). En este sentido en un primer momento los canarios van a limitar sus exportaciones al mercado venezolano, al reservarse éste para los isleños hasta 1789, para donde se solicitan registros especiales por algunas instituciones (FRAGA GONZALEZ, M. C.), al de Luisiana en parte porque las naves con aquel destino no pagaban ningún tipo de derechos (VALBUENA GARCIA, M. A.), ya que otras relaciones no se vitalizaron. El haber perdido su excepcionalidad es quizá lo que justifique que después de la aplicación del reglamento casi se pierde el comercio canario-americano, aunque también incidió la guerra que mantuvo España contra Inglaterra en ayuda de las colonias americanas, desde el momento que el principal fundamento del comercio canario-americano hasta la emancipación radicaba en las reexportaciones de artículos extranjeros, para recuperarse a partir de 1782 con importaciones de plata en 1784, así en ese año Lope de la Guerra señala la llegada a Santa Cruz de Tenerife de unas tres embarcaciones con más de 340.000 pesos registrados (ROMEU PALAZUELOS, E.). Los avatares comentados son quizá los que expliquen el alistamiento en el puerto de Cádiz de armadores canarios en aras a conseguir allí fletes para sus naves, remitirlas directamente desde allí a América (ALFONSO MOLA, M.) aunque existe cierta contradicción desde el momento en que su participación se centra en el período de ciclo corto de expansión económica apuntado por A. Macías, que revitaliza las islas tras la crisis de mediados de siglo. Quizá para paliar el descontento generado en las islas con la aplicación de la nueva reglamentación, es el intento de proyecto de constitución de una compañía por acciones para que Canarias participara en el comercio de negros con América (RODRIGUEZ VICENTE, E.)¹⁰.

La actividad mercantil, sin embargo, se siguió manteniendo en cuanto a la tipología de los intercambios: exportaciones desde el Archipiélago



de artículos extranjeros en su mayoría e importación de productos coloniales, que apenas entraban en los mercados isleños al ser reexportados a Cádiz y otros puertos peninsulares, de modo que sobre ellos descansarían las exportaciones canarias a la Península entre fines del siglo xviii y principios del xix (MILLARES CANTERO, A.).

Los comienzos del nuevo siglo van a provocar un pequeño incremento en la viticultura y un corto ciclo de esplendor, gracias a las hostilidades primero con Inglaterra y luego con Francia, y un encauzamiento del tráfico con América, que desemboca en el quinquenio 1815-1820, con el declive definitivo del comercio, a consecuencia de la independencia americana; la pérdida de estos mercados abría el inicio de una nueva etapa para el sistema comercial canario.

A la vista de lo analizado consideramos, que el comercio canario-americano ya cuenta con una buena base bibliográfica para estudiarlo con mayor profundidad, contrastando y cruzando las distintas fuentes publicadas y las conservadas en los archivos nacionales e insulares, incidiendo quizá más en los estudios insulares para poder alcanzar la globalidad. Conocemos con mayor certeza ya el carácter legislativo del mismo y las relaciones con la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias, pero necesitamos una mayor profundización en la actividad desarrollada al amparo de este comercio en el seno de las islas: tráfico, artículos, volúmenes de exportaciones e importaciones, compañías, hombres del comercio, etc.





BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, M. (1992): *Armadores canarios en Cádiz durante el período del Libre Comercio*, "X C.H.C.A. (1992)", Las Palmas, 27 pp.
- BERNALES BALLESTEROS, J. (1985): *Aspectos del comercio artístico entre Sevilla y América con Canarias en los siglos XVI a XVIII*, "V C.H.C.A. (1982)", T. I, 2.ª parte, Las Palmas, pp. 869-885.
- DÍAZ PADILLA, G. (1985): *La familia gomera Cubas: sus relaciones comerciales con América. S. XVIII*, "V C.H.C.A. (1982)", T. I, 1.ª parte, pp. 141-162.
- FISHER, J. R. (1987): *Free trade between the Canary Islands and Spanish América*, "VI C.H.C.A. (1984)", T. I, 1.ª parte, Las Palmas, pp. 387-404.
- FRAGA GONZÁLEZ, M. C. (1988): *Antonio Ponz y el beneficio artístico de un registro a Caracas*, "VI C.H.C.A. (1984)", T. II, 1.ª parte, Las Palmas, pp. 401-411.
- GARCÍA BERNAL, C. (1985): *Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)*, "V C.H.C.A. (1982)", T. I, 2.ª parte, Las Palmas, pp. 745-792.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1985): *Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII*, "V C.H.C.A. (1982)", T. IV, Las Palmas, pp. 455-473.
- (1985 b): *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, S/C. de Tenerife.
- (1987): *La burguesía mercantil canaria en la etapa del Libre Comercio (1765-1824): Una aproximación a su estudio*, en "El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824", Madrid, pp. 261-287.
- (1987 b): *Burocracia fiscal y sociedad "Comerciante": el visitador Pedro Alvarez en Canarias (1752-1755)*, "VI C.H.C.A. (1984)", Las Palmas, pp. 423-447.

- (1992): *El comercio con América en los escritos económicos del siglo XVIII canario*, "X C.H.C.A. (1992)", Las Palmas, pp.
- LEVAGGI, A. (1987): *Juzgados y jueces de Indias en Canarias durante el siglo XVII*, "VI C.H.C.A. (1984)", T. I, 2.^a parte, Las Palmas, pp. 663-688.
- LOBO CABRERA, M. y ACOSTA GUERRERO, E. (1985): *El comercio canario: estado de la cuestión*, "V C.H.C.A. (1982)", T. III, Las Palmas, pp. 67-102.
- (1985): *Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria*, "Revista de Indias", 175, Madrid, pp. 27-50.
- (1990): *Vascos en el comercio canario-americano: Los Narea*, "IX C.H.C.A. (1990)", Las Palmas, 19 pp.
- (1991): *Flamencos en la carrera de Indias, vía Gran Canaria*, "VII C.H.C.A. (1988)", T. II, Las Palmas, pp. 5-20.
- (1992): *Los cordobanes canarios y su exportación a Indias*, "X C.H.C.A. (1992)", Las Palmas, 25 pp.
- (1992 b): *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, (inédito).
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1987): *Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1824)*, en "El Comercio Libre entre España y América, 1755-1824", Madrid, pp. 249-260.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1991): *Canarias y el Libre Comercio. Contribución a un debate*, en "Canarias y Carlos III", Las Palmas, pp. 80-111.
- MILLARES CANTERO, A. (1985): *Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)*, "V C.H.C.A. (1982)", T. IV, Las Palmas, pp. 697-837.
- MORALES GARCÍA, C. (1990): *Abastecimiento de los estancos de tabaco canarios por la Real Compañía de la Habana*, "XI C.H.C.A. (1990)", Las Palmas, 26 pp.
- (1992): *Conflictos en la economía canaria del siglo XVII: La Palma y su lucha por el comercio americano*, "X C.H.C.A. (1992)", Las Palmas, pp.
- PÉREZ MORERA, J. (1991): *Orfebrería americana en La Palma*, "VIII C.H.C.A. (1988)", T. II, Las Palmas, pp. 587-615.
- RODRÍGUEZ VICENTE, E. (1985): *Un proyecto de participación canaria en el comercio de negros con América española, 1785*, "V C.H.C.A. (1982)", T. IV, Las Palmas, pp. 383-394.
- RODRÍGUEZ YANES, J. M. (1988): *Aproximación al estudio del Antiguo Régimen en la comarca de Daute (Tenerife): 1500-1750. Aspectos demográficos, económicos y sociales*, Canarias.
- ROMEU PALAZUELOS, E. (1991): *Presencia de América en las memorias de Lope Antonio de la Guerra*, "VIII C.H.C.A. (1988)", T. II, Las Palmas, pp. 291-315.
- RUIZ RIVERA, J. B. (1985): *El consulado de Cádiz en Canarias*, "V C.H.C.A. (1982)", T. II, Las Palmas, pp. 501-525.
- SILVA, H. A. (1985): *El Río de la Plata y la región canaria. Corso, economía y política en las guerras de la emancipación*, "V C.H.C.A. (1982)", T. I, 2.^a parte, Las Palmas, pp. 793-816.



- (1987): *El Río de la Plata y Canarias: esperanza y fracaso del intento de relación estable*, “VI C.H.C.A. (1984)”, T. I, 1.ª parte, Las Palmas, pp. 353-386.
- (1990): *Reformas, guerras y tráfico canario-rioplatense*, “IX C.H.C.A. (1990)”, Las Palmas, 15 pp.
- TORRES RAMÍREZ, B. (1992): *Fraudes en los navíos de registro de Canarias con las Indias*, “X C.H.C.A. (1992)”, Las Palmas, pp.
- TORRES SANTANA, E. (1991): *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas.
- (1989): *Las remesas indianas a Gran Canaria en el primer cuarto del siglo XVII*, “Studia Histórica. Historia Moderna”, vol. VII, Salamanca, pp. 837-842.
- VALBUENA GARCÍA, M. A. (1982): *El Libre Comercio Hispano-Americano en el archipiélago canario, 1778-1785*, “Anuario de Estudios Atlánticos”, 28, Madrid-Las Palmas, pp. 417-474.





NOTAS

1. MORALES PADRON, F.: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1970, 3 vols.
2. MORALES PADRON, F.: *El comercio canario americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955, p. 239.
3. GENTIL DA SILVA, J.: *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967, pp. 77-78.
4. CURTIN, P. D.: *The Atlantic slave trade. A census*. Wisconsin, 1970.
5. CORTES ALONSO, V.: *La mano de obra negra en el Virreinato*, "Revista de la Universidad Complutense de Madrid", 117, Madrid, 1990, pp. 489-495.
6. MORALES PADRON, F.: *El comercio...*
7. PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.
8. LOPEZ CANTOS, A.: *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII*, "II C.H.C.A. (1977)", Las Palmas, 1979, pp. 301-372.
9. Idem.
10. Esta compañía ya mereció la atención de CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C de Tenerife, 1977, T. II, pp. 38-39.