



**ARMADORES CANARIOS EN CADIZ
DURANTE EL PERIODO DEL LIBRE COMERCIO***

MARINA ALFONSO MOLA

En 1717 el puerto de Cádiz se erigió oficialmente en cabecera del monopolio de la Carrera de Indias¹, ratificando así *de iure* una situación *de facto*, puesto que previamente a esta fecha ya gozaba de las preferencias de los que aprestaban sus registros para América². Esta atracción continuó ejerciéndola a lo largo del último cuarto del siglo XVIII y comienzos del XIX, pese a haber variado los planteamientos jurídicos que amparaban su hegemonía con la publicación en 1778 del *Reglamento para el Comercio Libre* que, siguiendo la línea del reformismo borbónico en la que se insertaba la política de liberalización comercial tendente a la potenciación y desarrollo de la periferia, daba entrada a la participación de otros puertos españoles y, por tanto, rompía la estructura del puerto único, aunque manteniendo inalterable la idea del monopolio general metropolitano³.

Así pues, Cádiz siguió detentando durante el período del Libre Comercio la supremacía del tráfico colonial y no sólo la inercia derivada de la costumbre ha de valorarse a la hora de constatar la continuidad del favor de los comerciantes y propietarios de buques por el puerto andaluz. Otras circunstancias incidieron en el hecho y avalan el protagonismo secular mantenido por la bahía, pese a la entrada en vigencia de las medidas liberalizadoras y a la consiguiente competencia de los nuevos puertos habilitados al tráfico directo⁴. Estas circunstancias cubren un amplio espectro, donde se incluyen desde su estratégica situación geográfica, hasta las ventajas de una infraestructura material y de una técnica comercial consolidadas, jugando a su favor la experiencia sobre la improvisación en el sistema de articulación financiera sustentado por las casas de comercio extranjeras ubicadas en Cádiz.

De ahí que la nómina de los propietarios de buques que conforman la matrícula gaditana de embarcaciones de la Carrera de Indias esté

compuesta no sólo por los armadores y navieros avecindados en el puerto de Cádiz (que constituyen lógicamente de todos modos el grueso de la misma), sino también por los dueños de barcos de otros puntos de la geografía hispana que llevan sus naves al puerto de Cádiz para negociar en él los fletes y tomar sus cargas en puerto diferente al de su vecindario y matrícula de origen. La intensa vitalidad del puerto andaluz también se manifiesta en la pujanza de las transmisiones de propiedad de embarcaciones en el mercado de segunda mano, siendo una práctica habitual de los armadores⁵, tanto españoles como extranjeros, enviar sus barcos con carga o incluso en lastre a Cádiz para enajenarlos en esta plaza, seguros de encontrar una acogida favorable a sus pretensiones, debido al gran movimiento portuario de la bahía, que propiciaba la demanda de embarcaciones prestas para la travesía atlántica.

Esta es la causa de que nuestro estudio se desglose entre aspectos distintos todos ellos vinculados a la presencia de barcos y armadores canarios en el puerto gaditano. Los temas objeto de esta comunicación serán, pues, los tres siguientes. En primer lugar, señalaremos el caso de los armadores canarios que consiguen fletes para sus buques (completando simplemente la carga en la mayoría de las ocasiones) en Cádiz. En segundo término, nos referiremos a las transferencias de propiedad de barcos en la bahía en las que intervienen armadores canarios como vendedores o compradores. Por último, enumeremos las embarcaciones de construcción canaria que están incluidas en la matrícula gaditana para el comercio de América, ya sean propiedad de navieros de Canarias o de Cádiz⁶.

1. REGISTROS GADITANOS EN EMBARCACIONES DE PROPIEDAD CANARIA

El Libro de Matrícula⁷ recogía los datos de los propietarios de todas las embarcaciones que en un momento determinado del período del Libre Comercio tenían necesidad de alistarse en el puerto de Cádiz por haber solicitado en el mismo apertura de registro para el comercio americano, ya fuera para efectuar en esa plaza la totalidad de la carga, ya para completar los registros que traían abiertos de sus puertos de procedencia. La información procedente de este libro (del que sólo se poseen las anotaciones correspondientes a los años 1780-1793) se completa con los expedientes⁸ abiertos para formalizar los trámites de habilitación de los barcos y que son mucho más ricos en detalles que el propio Libro. Una revisión exhaustiva de ambas fuentes documentales



ha puesto de manifiesto los datos explicitados en el CUADRO I, concernientes al lugar en que están asentados los armadores de los buques que se incorporan al servicio del transporte de Ultramar desde Cádiz?

CUADRO I

Armadores no gaditanos que contratan fletes en Cádiz

Colonias	Andaluzes	Catalanes	Viscos	Mallorquines	Valecianos	Canarios	Santanderinos	Gallegos	Madridinos	Cartageneros	Asturianos
296	125	107	42	32	27	20	19	19	6	2	1
42.75%	17.75%	15.25%	6%	4.5%	3.75%	3%	2.75%	2.75%	0.75%	0.25%	0.15%

Fuente: Elaboración propia (A.G.I., Consulados, 896-928).

El CUADRO I es revelador del atractivo ejercido por el puerto de Cádiz sobre los propietarios de buques de otros lugares, especialmente sobre aquellos que eran los capitanes, maestros o patrones de sus propias embarcaciones. Entre ellos, destacan de forma abrumadora los que estaban radicados en las colonias americanas, claro exponente de los resultados de la política reformista de fines del XVIII, que incluía la liberalización paulatina del comercio entre las propias colonias¹⁰.

El otro gran grupo era totalmente previsible, el formado por los andaluces, especialmente los establecidos en los puertos próximos al gaditano (sobre todo, El Puerto de Santa María), que habitualmente operaban en Cádiz, siguiendo un ritmo similar al de sus armadores. Eran en su mayoría comerciantes-navieros y periódicamente habilitaban sus barcos para el tráfico ultramarino. Por el contrario, los restantes propietarios españoles, los radicados tanto en los puertos peninsulares como en los insulares, suelen ser en más del 50% de los casos maestros, dueños de la totalidad o de una parte importante del barco que patronean, limitándose su actuación en el puerto de Cádiz a un sólo viaje y poco más¹¹. Además, la participación regional en Cádiz no es ni homogénea ni constante a lo largo del período, sino que está vinculada a hechos coyunturales, entre los que destacaríamos, por un lado, los efectos de la guerra (con los bloqueos de determinados puertos durante un cierto tiempo) y, por otro, el colapso del comercio vinculado a recesiones económicas regionales. Ambos motivos, junto con circunstancias puntuales y secundarias, son la causa que impele a estos



maestros-propietarios a desplazarse al puerto de Cádiz para intentar ajustar unos fletes que palien el perjuicio económico que les supone dejar su barco anclado en el puerto donde no se les ofrece una mínima garantía de carga.

El caso de los canarios se adecúa perfectamente a las líneas generales acabadas de trazar para la mayoría de las regiones españolas. Por otra parte, es digna de destacarse la elevada participación de las Islas, pues, si prescindimos de los armadores americanos, su contribución al total pasa de un 3% a un 5%, ocupando el sexto lugar entre las once regiones involucradas en el envío directo de buques a América desde Cádiz, porcentaje equiparable al de regiones como Galicia o Santander, según se desprende del siguiente CUADRO.

CUADRO II

Armadores metropolitanos en los registros de Cádiz (%)

Andaluzes	Catalanes	Vascos	Mallorquines	Valencianos	Canarios	Gallegos	Santanderinos	Madridíes	Cartageneros	Asturianos
31.25%	26.75%	10.5%	8%	6.75%	5%	4.75%	4.75%	1.5%	0.5%	0.25%

Fuente: Elaboración propia (A.G.I., Consulados, 896-928).

Ahora bien, precisamente llama la atención esta fuerte presencia canaria en Cádiz, que suscita una pregunta inmediata: ¿cómo se explica que los canarios estén insertos en las directrices generales del comportamiento regional si existen poderosas razones para que permanezcan ajenos a ellas? En efecto, la plataforma andaluza nunca fue importante para el comercio canario con las colonias debido a que se ejercía desde el propio archipiélago por su régimen especial de excepción desde casi los comienzos del monopolio. En segundo lugar, sus líneas comerciales de exportación de vinos a Gran Bretaña y Estados Unidos quedaban al margen de Cádiz. Y, por último, la situación geográfica de Canarias era privilegiada con respecto a la ruta regular de las Indias y el desplazamiento hasta Cádiz implicaba el doble esfuerzo de nortear y cargar en la costa andaluza para de nuevo aproar hacia las islas, previamente a afrontar la larga travesía atlántica.

La explicación a esta aparente contradicción vendría dada por tres razones. Primera, por el mismo porcentaje testigo de su participación,



el 5% a que aludíamos, que si bien es notable y no muy distante al de las regiones inmediatamente por delante (reinos de Valencia y de Mallorca), queda a bastante distancia de Cataluña, que lidera la participación de la periferia (26,75%), es decir, no se puede considerar de un peso excesivamente significativo.

Segunda, porque la participación se centra en unas fechas determinadas ligadas a concretas coyunturas dentro de la trayectoria de la economía canaria, que se relacionan justamente con el ciclo corto de expansión económica que dio nuevo dinamismo a las islas tras la crisis iniciada a mediados de siglo¹². Esta causa hay que contemplarla inserta en el comportamiento del sector del armamento naviero, en el cual es una constante que ante una revitalización de la actividad económica se invierta en bastimentos para poder aprovechar la oportunidad de obtener beneficios en concepto de fletes, al tener disponible el medio de transporte para dar salida a los productos. Ahora bien, no se pueden tener todas las garantías de que esta iniciativa no sea secundada por otros armadores, que se han percatado también de las posibles ventajas del momento y ejecutan una acción similar, con lo cual el exceso de oferta naviera sobre la demandada por la exportación de las mercancías obliga a algunos de los barcos a quedarse anclados sin posibilidad de obtener carga en el archipiélago.

Tercera y principal, por la incidencia del Reglamento del Libre Comercio, que rompió el régimen de privilegio de las Canarias al equipararla al resto de las regiones con puertos habilitados y que repercutió negativamente en el mundo del comercio y del armamento naval¹³.

Por tanto, la toma de decisión de ir a Cádiz vino propiciada sobre todo por las largas estadias a que pudieron verse sometidos los buques en los puertos isleños sin posibilidad de encontrar fletes ventajosos a causa de una oferta excesiva de espacio disponible en bodega de carácter muy puntual, de acuerdo con las circunstancias señaladas. Ante esta situación, tanto los dueños de navíos como los maestros-propietarios pudieron contemplar la posibilidad de probar suerte en el puerto gaditano y paliar su paro forzoso como medida alternativa a la otra solución, la de importar vinos peninsulares, que tenía como finalidad cubrir también las necesidades de flete de sus barcos, detenidos demasiado tiempo en los puertos del archipiélago con el consiguiente deterioro de los cascos¹⁴.

No hay que olvidar tampoco que el desplazamiento hasta Cádiz estaba facilitado por la oportunidad de hacer la travesía cargando el cacao venezolano, principal colonial que se reexpedía desde las islas a la plaza andaluza dentro del circuito en expansión La Guaira-Tenerife-



Cádiz¹⁵; o aprovechando la ruta La Luz-Cádiz, sustentada casi exclusivamente en la exportación de judías contra importación de aceite¹⁶.

Una ilustración de las complejas razones que inducían al recurso gaditano entre los armadores canarios es el memorial que dirigieron los dueños¹⁷ de la fragata *Stmo. Sacramento* y *N. S. de Regla (a) El Victorioso* a las autoridades tinerfeñas en octubre de 1784, en el que Cádiz se esboza como la panacea a los quebrantos estrictamente comerciales que han sufrido por espacio de cinco años, a los cuales:

“... se ha añadido también el de la mantención costosísima de este bajel, su tripulación y casa de Registro por tantos años en La Guaira, y en unos tiempos en que el valor de los comestibles es costoso por la saca que se hace de ellos para provisión de las esquadras, y gente de guerra; y como la nave se ha mantenido en inasión en los Puertos ha cresido el detrimento de su casco con acresentamiento y duplicación de impensas en las carenas. A todo lo qual se seguirá otro mayor atraso execivo quebranto, en tener que hacer el retorno en derechura a la isla de Tenerife, para que se le de por cumplido su registro si la inata piedad y clemencia de V. M. no le dispensa la gracia de que lo execute al puerto de Cádiz: porque conciderando principalicima casi unicamente los retornos en el renglon de Cacao y teniendo este cortisimo consumo en Canarias, donde hay actualmente abundancia de este género, tendrá la dicha fragata que hacer un viaje a Tenerife y despues otro segundo desde aquella isla a esta Península, con nuevos peligros, perdida de tiempo y aumento de gastos, para poder dar salida al cacao...”¹⁸.

No obstante, ha de quedar claro que no siempre se obtienen los resultados apetecidos, ya que aunque algunos consiguen con celeridad fletar el barco, ya sea de modo completo por un solo comerciante gaditano¹⁹, ya mediante diversos contratos²⁰, otros han de esperar el ajuste de fletes de diversos particulares, por lo que a veces las estadías se demoran tanto como en las islas Canarias²¹. Del mismo modo, no era raro que, a la hora de abrir registro en Cádiz, éste no se cerrara y se solicitara con escala en Canarias²².

Ahora bien, una vez que se ha detectado la presencia de los armadores canarios en Cádiz y las posibles causas que les mueven a efectuar sus registros en este puerto, podemos pasar a tomar contacto con los protagonistas que aparecen registrados según se anota en el cuadro n.º 3.





CUADRO III

Canarios que abren registro en Cádiz para Indias

Período	Nombre	Vecindario	Buque	Pto. destino
1779	BRITO, Miguel	Islas Canarias	N. S. de la Luz	Campeche
1783-02	MADAN HNOS.	S. Cruz de Tenerife	El Delfín	La Guaira
			N. S. de la Paz	La Guaira
			N. S. de la Concepción (a) La María	Veracruz
			N. S. de la Concepción (a) Superior	Veracruz
			La María	La Guaira
			N. S. de la Candelaria (a) El Teide	La Guaira
			La Paz	La Habana
1784-86	RAMBLA, Juan Antonio	Islas Canarias	N. S. Rosario y S. Pedro Alcántara	La Guaira
1784-95	MERIDA, Diego de	Isla de Hierro	N. S. de la Luz	Campeche
			N. S. de la Piedad y S. Anto. de Padua	Hab., Ver., Camp.
1786	JUAN Y ESTEBAN LAGUNA HNOS.	Gran Canaria	S. Antonio y Animas	Veracruz
1788	NUÑEZ LOYCEL, Juan	Islas Canarias	N. S. de los Remedios	La Guaira
1790	LINARES, Santiago	Grandilla de Abona	N. S. del Pino	Montevideo
1791	MOLOUNY, Domingo	S. Cruz de Tenerife	N. S. del Carmen (a) La Minerva	La Guaira
1791-94	GONZALEZ, Antonio	S. Juan de la Rambla	N. S. del Carmen y Almas Purgatorio	Veracruz/Ctina. I.
1792-94	TOLOSA, José y Teresa	S. Cruz de Tenerife	S. José (a) El Indio	La Guaira
1794-13	PEREZ, Antonio	S. Cruz de Tenerife	S. José y la Pura y Limpia	Tdad. de Barlovento
			N. S. del Pastorcillo	Tdad. de Barlovento
			El Barcelonés	La Habana
		N. S. del Pilar	La Guaira	
1795	PEREZ, Matías	S. Cruz de Tenerife	S. Luis Gonzaga (a) La Gran Canaria	Cartagena de Indias
1795	VERNETTA, Luis	C. R. de la Palma		
1795	DEVIGNEAU CASALON, Enrique	S. Cruz de Tenerife	N. S. del Carmen (a) La Aurora	La Habana
1795-04	MORERA, Domingo	S. Cruz de Tenerife	N. S. del Carmen	I. Terceras/Ver/Mont
1801	MACHIN, Juan Crisóstomo	S. Cruz de Tenerife	La Mariana	La Habana
1802-13	MONTEVERDE MOLINA, Rafael	S. Miguel de la Palma	Sma. Trinidad (a) La Palma	Mont./Guaira/Ver.
1809-13	SUAREZ, José M. ^a	S. Cruz de Tenerife	S. Cayetano	La Guaira
1811	ARRAZAOLA, Antonio	S. Cruz de Tenerife	La Tenerife	P. Rico, Coro, S. Marta
1815-17	MOCAFIGA, Juan	S. Cruz de Tenerife	La Rosa	La Habana

Fuente: Elaboración Propia (A.G.I., Consulados, 896-900, 902, 904, 906-908, 912, 913, 919, 921, 923, 924 y 929. e Indiferente General, 2183).

El CUADRO III (apoyado por los datos del APENDICE) nos muestra a un total de 20 armadores canarios, naturales o sólo avecindados, que o bien enviaron sus barcos a cargo de consignatarios de buques para su habilitación en Cádiz (el 60% de los casos) o bien se desplazaron como maestros de sus propios buques hasta la bahía (el 40% restante)²³. Hemos omitido a tres que no llegaron a efectuar el registro por diversos motivos. Son Bartolomé Mead, cuya fragata *N. S. del Rosario (a) El Brillante* (277 Tm.) no partió para Caracas por razón

desconocida²⁴; Juan Anrán del Prado, de cuya fragata, *N. S. del Pilar* (450 Tm.), sabemos que no fue considerada apta para la navegación por los peritos expertos del Consulado gaditano²⁵; y el colectivo dueño de la fragata *N. S. de la Soledad (a) El Fénix*, que figura como propiedad de “varios sujetos de Tenerife”, de los que era consignatario José Retortillo, que no efectuó su salida con destino a La Habana porque se desbarató en Puntales²⁶.

Un aspecto interesante registrado por la documentación manejada y digno de señalarse es el de la caracterización socioprofesional de los propietarios de las embarcaciones de la flota canaria de Indias presente en Cádiz, que se adecúa, como era de suponer, al predominante con carácter general en el armamento insular. Se constata que los propietarios eran sobre todo comerciantes (quedando patente la culminación del proceso iniciado a mediados de la centuria del acceso de los mercaderes a la propiedad de su propio medio de transporte, en detrimento de los hacendados, los cuales ya no adquieren barcos para obtener el beneficio del Registro de Indias), seguidos por los mareantes y, en menor medida, por los castellanos y milicianos (mientras que por el contrario no se hallan reseñados los funcionarios de la administración de las islas, presentes en la propiedad de buques empleados en otros cometidos)²⁷.

Las variantes de la financiación de los barcos también se ajustan a las descritas para los que actúan directamente desde las bases insulares, pues en ocasiones la obra corre a cargo de una sola persona, que puede ceder o no una parte del arco a un socio en el momento de la construcción, mientras en otras los gastos se sufragan con el concurso de dos o más socios capitalistas desde el encargo en el astillero. Lo mismo ocurre con respecto al hecho habitual de la participación de una misma persona en el dominio de varios buques, ya sea en su totalidad o en régimen de copropiedad, válido tanto para las unidades de nueva fábrica como para las adquiridas en un mercado de segunda mano²⁸.

También hay que destacar el hecho significativo de que todos los armadores especifican haber llevado a cabo otros viajes anteriores desde las Canarias con las embarcaciones que ahora registran en Cádiz, avalando así la hipótesis, anteriormente apuntada, de que estando adscritos a la matrícula canaria para la Carrera, el traslado hasta el puerto gaditano obedece a la necesidad perentoria de contratar unos fletes que se les muestran remisos en el puerto de origen, por el exceso de unidades disponibles para la carga.

Por otra parte, el análisis desglosado de los diversos aspectos que recoge el CUADRO III nos evidencia otras varias notas particulares.





Primero: los armadores que prefieren arriesgarse a probar suerte en Cádiz estaban establecidos en su mayoría (65%) en Tenerife (repartidos entre 11 vecindados en Santa Cruz, 1 en Granadilla de Abona y 1 en San Juan de la Rambla), mientras el 35% restante se reparte entre el genérico Islas Canarias (15%), Gran Canaria (10%, uno en Las Palmas y otro en Ciudad Real de la Palma), Hierro y San Miguel de la Palma. Hecho previsible, dado que los puertos habilitados para los registros del comercio americano eran Santa Cruz y La Orotava, ambos en la isla tinerfeña.

Segundo: los puertos de destino para los que se registra en Cádiz son coincidentes en sus proporciones con las áreas vinculadas tradicionalmente al comercio americano ejercido directamente desde las islas: La Guaira (11 registros), Veracruz (6), La Habana (5), Montevideo (3), Cartagena de Indias y Trinidad de Barlovento (2) y el combinado Puerto Rico, Coro y Santa Marta (1)²⁹.

Tercero: la cronología no presenta ningún hito significativo, aunque sí se puede constatar un cierto incremento coincidiendo con el período de recuperación económica (1790-1814), tras las crisis sufridas en los años precedentes, hecho al que ya hemos hecho alusión³⁰. De todas formas, se observa una participación desde casi los comienzos del Libre Comercio (1779), aunque sea más esporádica, y un testimonio residual al finalizar el período de expansión económica (1815-17).

Para concluir el apartado referido a los canarios que detentan la propiedad de los barcos que actúan en alguna ocasión en la plaza gaditana, y sólo a título de inventario, vamos a dedicar unas sucintas notas a los armadores de origen canario que están vecindados en otros puertos hispanos y que en algún momento de su actividad al servicio de la Carrera de Indias registran en Cádiz.

Este grupo es relativamente reducido, al incluir sólo a los canarios que no sólo están vinculados al tráfico de Indias, sino que son propietarios de barcos y además actúan en Cádiz. Pese a todos los requisitos, se puede constatar la existencia de estos armadores y reseñar que los dos puertos que les sirven de asentamiento son La Habana y el propio Cádiz. En el puerto habanero estaban ubicados Carlos Festona (1786-1796) y los omnipresentes representantes de la familia Madan: Joaquín Madan (1808), Ricardo Mateo Madan (1809) y Domingo Madan (1822). A caballo de ambos puertos actuaba Manuel Rodríguez (1812-1820), y exclusivamente en Cádiz Francisco Mandillo (1789-1793)³¹.

Volviendo a la flota de propiedad canaria que ejerce el comercio de América desde Cádiz, el CUADRO IV refleja sus características principales en cuanto a tonelaje, tipología, fábrica y funcionamiento de los

mercados de adquisición para los buques de segunda mano. Una caracterización que puede servir de complemento al análisis realizado por V. Suárez Grimón para la flota grancanaria, ya que en este caso el 65% se refiere a la tinerfeña y sólo el 10% a la específicamente grancanaria.



CUADRO IV

Embarcaciones de propiedad canaria con registro abierto en Cádiz

TIPO	BUQUE	TM	FABRICA
Bergantín	El Barcelonés	90	—
Bergantín	El Delfín	123	—
Bergantín	La María	52	Inglesa
Fragata	La Mariana	280	Angloamericana
Fragata	La Paz	200	Angloamericana
Corbeta	La Rosa	130	Angloamericana
Fragata	La Tenerife	190	Angloamericana
Bergantín	N. S. de la Candelaria (a) El Teide	135	Criolla
Fragata	N. S. del Carmen	190	Extranjera
Fragata	N. S. del Carmen (a) La Aurora	190	Angloamericana
Fragata	N. S. del Carmen (a) La Minerva	177,5	Extranjera
Fragata	N. S. del Carmen y Almas del Purgatorio	200	Angloamericana
Fragata	N. S. de la Concepción (a) La María	130	Angloamericana
Fragata	N. S. de la Concepción (a) La Superior	160	Angloamericana
Balandra	N. S. de la Luz	150	Canaria
Bergantín	N. S. del Patrocinio	137	Inglesa
Fragata	N. S. de la Paz	180	Inglesa
Fragata	N. S. de la Piedad y S. Antonio de Padua	243	Criolla
Bergantín	N. S. del Pilar (a) Los Dos Amigos	129	Extranjera
Bergantín	N. S. del Pino	164	Española
Fragata	N. S. de los Remedios	246	—
Paquebot	N. S. del Rosario y S. Pedro de Alcántara	123	veneciana
Bergantín	S. Antonio y Animas	100	Canaria
Pinque	S. Cayetano	53	Extranjera
Fragata	S. José (a) El Indio	136	Extranjera
Barca	S. José y la Pura y Limpia	40	Española
Fragata	S. Luis Gonzaga (a) La Gran Canaria	—	Canaria
Fragata	Stma. Trinidad (a) La Palma	278	Canaria

Fuente: Elaboración Propia (A.G.I., Consulados, 896-900, 902, 904-908, 912, 913, 919, 924 y 929, e Indiferente General, 2.183.

Las características de las naves asentadas en el CUADRO IV responden sin sorpresas a las generales de los buques de la Carrera de

Indias en las fechas consideradas, aunque se pueden señalar algunos matices o algunos particularidades. En primer lugar, el tonelaje medio de los navíos, que se refiere al de bodega (tonelaje de arqueo) y no al de la carga real del barco (tonelaje de flete), se puede establecer en torno a las 150 Tm. Son, por tanto, buques de tamaño mediano, que quedan por debajo de los valores más comunes que ostenta la flota gaditana para esas fechas, pero inscritos en las pautas que se observan para todo el Setecientos en la flota canaria. Los listados que ofrecen tanto J. Ortiz de la Tabla como F. Morales Padrón³² confirman la continuidad en el tonelaje, no sólo en lo que se refiere a su valor medio, sino también el empleo simultáneo de barcos de menos de 50 Tm. y de más de 200 Tm. El empleo de buques pequeños gozaba de larga tradición, pues ya en las Ordenanzas de 1532 se había fijado el tonelaje mínimo de los barcos que hacían el Registro de Canarias en 80 Tm., valor inferior a todas luces al estipulado por las Ordenanzas de la Casa de la Contratación sevillana (180 Tm. en 1552), e incluso en 1561 la Corona había tolerado que los isleños usasen barcos de menor porte, siempre y cuando fuesen bien artillados, para cargar fraccionadamente las toneladas del Registro de Canarias³³.

En cuanto a la tipología, también se observa una continuidad a lo largo del siglo XVIII, ya que las embarcaciones preferidas para el comercio americano son la fragata (15 unidades, el 53,5%), seguidas por el bergantín (8 unidades, el 28,5%) y por la balandra, el paquebot, el pinque, la corbeta y la barca. Han desaparecido los navíos, tradicionales en la flota canaria del siglo, tal vez porque durante el Libre Comercio el genérico navío ha sido sustituido por el de fragata cuando se trata de embarcaciones inferiores a las 500 Tm., figurando en cambio un pinque, un tipo que sólo aparece en las nóminas de las embarcaciones canarias que hacían el tráfico con Cádiz pero no con América³⁴, y una barca, un tipo que comienza ahora a detectarse entre los buques gaditanos de esta época utilizados en la Carrera de Indias. Asimismo, tras la publicación del Reglamento de Libre Comercio se constata la sustitución del navío especializado en el comercio de Indias por los buques plurifuncionales temporalmente empleados en usos diferentes al primigenio, hecho que V. Suárez Grimón puso de manifiesto al observar cómo los navíos que disfrutaban de los registros canarios con Indias en el período anterior a 1778 se veían acompañados, cuando no sustituidos, por otros buques que hasta entonces, como integrantes de la flota canaria, traficaban con la Península, Madeira o los puertos norteafricanos o, incluso, estaban incluidos en el servicio del sector pesquero³⁵.



La fábrica de los buques es en gran medida extranjera. Tomando como punto de referencia los informes sobre la construcción de las embarcaciones cuando se hace mención expresa a ello (cosa que no siempre ocurre, ya que en 3 de los 28 barcos que abren registro en Cádiz no consta el lugar de su factura), podemos afirmar que los armadores canarios se decantaban en sus preferencias por los buques de construcción angloamericana (8 unidades, pudiéndose presumir además que de los 5 que se declaran genéricamente extranjeros algunos serían también estadounidenses), aunque no faltan los ingleses (3 unidades). En total, por tanto, tenemos 17 buques de factura foránea frente a los 8 de construcción española (4 canarios, 2 peninsulares y 2 criollos).

Datos que, por un lado, confirman la tesis de V. Suárez Grimón de que los astilleros canarios se centraban más en la carena o composición así como en la construcción de embarcaciones de pesca y para servir el tráfico interinsular que en la fábrica de buques destinados al transporte atlántico³⁶. Y que, por otro, marcan una diferencia con la flota canaria de Indias de mediados de siglo, ya que, de los 12 barcos reseñados por F. Morales Padrón para 1753, 8 eran criollos, 2 peninsulares y 2 de La Palma, no habiendo ninguno extranjero. Composición lógica, puesto que el Reglamento de 1718 enunciaba la obligatoriedad de utilizar barcos de construcción española (permitiéndose los de factura foránea sólo si habían sido comprados previamente a la promulgación de la orden), y si bien hubo una permisividad mayor en el reinado de Fernando VI, se volvió a la reglamentación de forma tajante precisamente en 1753, siguiendo la política de nacionalización de la flota mercante fomentada por el Marqués de Ensenada, opuesto rotundamente a la admisión de buques que no fueran de construcción nacional³⁷. Por el contrario, y de ahí la oposición entre ambos períodos, el Reglamento de 1778 volvía a dar oportunidad para nacionalizar las embarcaciones extranjeras a través de su artículo II, lo que suponía un portillo abierto para la compra de buques fabricados en otros países.

Los buques extranjeros, comprados siempre en un mercado de segunda mano, podían ser adquiridos en las propias islas, en Cádiz y en La Habana, especialmente, pero no faltan los que pasan a manos canarias por compra efectuada directamente en los puertos de Estados Unidos, mientras también Veracruz y La Guaira actúan de centros proveedores de embarcaciones³⁸. La explicación para la disponibilidad de compra de estas embarcaciones hay que ponerla, en buena medida, en relación con las fuertes vinculaciones existentes entre el archipiélago y la nueva potencia independiente, basadas en el comercio triangular In-



glaterra-Canarias-Estados Unidos efectuado corrientemente a bordo de barcos angloamericanos³⁹.

2. ARMADORES CANARIOS EN EL MERCADO NAVIERO GADITANO

Una constante dentro de la estructura del mercado naviero en este período es la gran movilidad en la propiedad de las unidades, tanto en la matrícula gaditana⁴⁰ como en la grancanaria, estudiada por V. Suárez Grimón⁴¹, el cual rastrea los motivos que inducen no a un incremento de la flota equivalente a las operaciones de compra-venta, sino a una mera transferencia de la propiedad de los mismos buques, que pasan incesantemente de unas manos a otras por numerosas razones: la costumbre de los comerciantes de adquirir barcos para una sola expedición en vez de recurrir al flete de buques de los navieros consolidados; la necesidad de disponer puntualmente de numerario para invertir en empresas diferentes a la del transporte marítimo, que obliga a la venta del barco; el endeudamiento coyuntural, que aconseja desprenderse de la propiedad de los buques; la falta de capital para sufragar los gastos de las reparaciones; el paso de los propietarios a América, etc.

A través de la documentación se ha detectado que los armadores canarios participan también en el intercambio de propiedad de buques que tiene lugar en Cádiz, interviniendo ya como vendedores ya como compradores de unidades. Actuación que se ve favorecida por la existencia de una línea regular de intercambios, que permite a los buques canarios estar presente en la bahía por haber efectuado la exportación de productos isleños y la reexpedición de coloniales o estar a la espera de sus fletes de retorno. Estos barcos del tráfico peninsular, pues, estaban insertos en el marco de las relaciones vinculadas al comercio americano⁴², y estas operaciones de compraventa estaban facilitadas por los estrechos lazos existentes entre las casas comerciales canarias y andaluzas.

En los CUADROS V y VI se encuentran los listados de estas transacciones, las cuales corren a cargo o de los propios dueños, especialmente cuando son los maestros de sus embarcaciones, o de los capitanes y pilotos provistos de poderes que autorizan la enajenación, o de los consignatarios de buques, a los que se les encomienda a través de documentos privados (cartas, generalmente con minuciosas instrucciones) la venta de los barcos a su cargo.



CUADRO V

Embarcaciones vendidas por canarios en Cádiz

Año	Tipo	Buque	Tm	Fabr.	Vendedor	Comprador	Precio
1788	berg.	S. Antonio y Animas	100	cana.	J. y E. Laguna Hnos.	L. F. Navarro	1.200 p.
1789	frag.	S. Francisco de Asís	150	angl.	Luján, Brito y Alcántara	F. Ripoll	7.500 p.
1789	frag.	Stma. Tdad. (a) La Fe	160	cana.	Guisla, Pinto y Méndez	C. Malagamba	12.000 rv.
1791	berg.	Jesús, María y José	130	—	F. Caballero Sarmiento	J. Aguirre	20.000 rv.
1793	frag.	S. José (a) La Catalina	160	espa.	F. Caballero Sarmiento	A. Miaurio	22.500 rv.
1793	berg.	N. S. del Pino	164	espa.	S. Linares	D. Pintado	1.850 p.
1794	berg.	S. José (a) El Indio	136	angl.	T. Tolosa y A. León	A. J. del Castillo	—
1795	berg.	S. Narciso (a) El Tenerife	60	angl.	Grijalva, Arroyo y Ventoso	F. Bustamante Guerra	35.000 rv.
1803	gaba.	N. S. de Candelaria (a) Flor	50	—	M. de Acosta	D. Sayago	13.000 rv.
1813	gola.	N. S. del Carmen (a) La Venus	123	angl.	J. M. Suárez	R. Ferrer	60.000 rv.
1822	berg.	El Diligente (a) Triunfante	175	port.	D. Madan	F. de Linares	68.126 rv.

Fuente: Elaboración propia (A.G.I., Consulados, 897-899, 904, 906-908, 915, 921 y 928).

Es significativo que de estas 11 ventas realizadas en el puerto de Cádiz, 7 se concentren en un período cronológico bien definido, que arranca en torno al inicio del despegue económico que se produce en Canarias en la década de los noventa. Tal concentración estaría motivada o por la oportunidad de desprenderse de un barco menos rentable de lo previsto o por la ventaja de disponer del dinero efectivo, producto de la venta, para invertirlo en artículos negociables, tanto para el abastecimiento de las islas como para la exportación a las colonias. De ahí que no siempre se deba considerar la liquidación de una unidad integrada en la actividad del transporte como un signo de crisis, ya que los armadores eran ante todo comerciantes.

Por el contrario, las transacciones desaparecen durante las guerras finiseculares, que conmueven la estructura del Libre Comercio y potencian la aparición del comercio de neutrales, para emerger ya de forma muy esporádica en la siguiente centuria, sólo en dos casos (inmediatamente posterior el primero a la paz de Amiens y el segundo conectado con la coyuntura favorable vinculada a la retirada napoleónica de la Península), si tenemos en cuenta que la última adquisición (1822) así como la primera (1788) obedecen no a transacciones de compraventa, *sensu stricto*, sino a operaciones derivadas de embargos, en las que el barco sale a subasta para resarcir a los acreedores de las deudas contraídas por los armadores⁴³.

Debido a que la flota canaria, especialmente la que servía el tráfico de Indias, se nutría en buena parte de unidades extranjeras, las embarcaciones que ingresan en la matrícula de Cádiz para la Carrera por haber sido compradas a armadores canarios son tanto de factura canaria (el 22%) como foránea (el 55%) y, como era previsible, estas últimas en su mayor parte de construcción angloamericana (el 44%).

Dos caracteres, el de la propiedad compartida y el dominio indistinto sobre buques dedicados a pesquería, tráfico insular, tráfico peninsular o Carrera de Indias, quedan patentes en estas operaciones de compraventa. De ahí que los bergantines, que caracterizan a la flota pesquera canaria, sean los barcos más vendidos (y comprados) en Cádiz —6 y 3 unidades, el 53%—, en vez de las fragatas —3 y 2 unidades, el 29,5%—, las embarcaciones por antonomasia de la Carrera. Del mismo modo, y en consonancia con la tipología preferida, se observa que el tonelaje de los buques enajenados (o adquiridos) es siempre inferior a las 200 Tm.

Menos numerosas son las compras realizadas en Cádiz por los armadores canarios, ya que se reducen a poco más de la mitad y tres de ellas están vinculadas a la Casa Madan de Canarias, que tenía representantes de la propia familia radicados en Cádiz para facilitar los



intercambios entre ambas plazas mercantiles y servir de nexo con los establecimientos que la compañía tenía en La Habana y Caracas⁴⁴. Las compras de buques en Cádiz por parte de armadores canarios se encuentran en el CUADRO V y aunque son pocas para generalizar sí nos permiten constatar que las fechas en las que tienen lugar son coincidentes con las anteriores observadas para las ventas por parte también de los armadores canarios, lo que reafirma de nuevo el dinamismo de dicho momento.

Por otra parte, el hecho de que haya más ventas que compras por parte de los isleños no nos debe inducir a pensar que éste sea más un signo de recesión que de prosperidad, sino que estaría conectado, por un lado, con el volumen de individuos dedicados al sector naviero, muy superior en Cádiz, y, por otro, con el lugar de asentamiento de los compradores, ya que la dinámica plaza gaditana es el lugar en el que se centran sus operaciones mercantiles y financieras, por lo que realizan en la propia bahía la mayoría de las adquisiciones, mientras que los armadores canarios adquieren la mayor parte de sus barcos en el propio archipiélago y sólo una proporción menor en otros puertos, incluido Cádiz.

CUADRO VI

Embarcaciones compradas por canarios en Cádiz

Año	Tipo	Buque	Tm	Fabr.	Vendedor	Comprador	Precio
1779	frag.	Stma. Trinidad	—	—	J. de Llano y Sanginés	Jorge Madan y Cía.	45.000 rv.
1783	frag.	N. S. de la Paz	180	ingl.	M. Dias de Faria	Madan Hnos.	3.600.000 reis
1794	berg.	N. S. de Candelaria					
		(a) Teide	135	crio.	J. Benítez de Ponce	Madan Hnos.	5.500 p.
1796	berg.	N. S. del Patrocinio	137	ingl.	Agente apresadores	A. Pérez	4.500 p. vr
1796	berg.	Fortitude	125	ingl.	Agente apresadores	L. Vermetta	2.000 p.
1814	corb.	La Rosa	130	angl.	F. Colombo	J. Mocafiga	104.000 rv.

Fuente: Elaboración propia (A.G.I., Consulados, 896, 902, 906, 908 y 923).

Además, en ambos CUADROS se observan las constantes, ya enunciadas, en cuanto a tonelaje, nacionalidad de la fábrica y tipología, a las que añadiremos la nota distintiva de los pagos, que se efectúan al con-





tado, incluso en el caso de 1796, en que se salda la operación en vales reales.

Un caso singular es la compra de los bergantines *Fortitude* y *Bingley* (al que se bautizó con el nombre de *N. S. del Patronio*), que fueron vendidos en Cádiz por Jaime Fourrat, agente general de todos los cargamentos y embarcaciones procedentes del convoy inglés apresado en septiembre de 1795 por la Escuadra al mando del caballero Richery⁴⁵ y que enlaza con la costumbre de la compra de presas en Sevilla y Cádiz, y no sólo en Santa Cruz y La Luz, como uno de los canales de acceso empleados para componer o ampliar la flota canaria⁴⁶.

Otra vía de ingreso en la matrícula gaditana de embarcaciones pertenecientes a armadores canarios es el indirecto, como ocurrió con los siguientes casos: la fragata *N. S. de la Asunción* (a) *La Real Piedad* (300 Tm., construcción inglesa), la cual Manuel Nicolás Monesti vendió en La Habana a Antonio O'Duyar en 1785 y que dos años después hizo la travesía Cádiz-La Guaira⁴⁷. El paquebote *Santo Cristo del Buen Viaje* (a) *El Fénix* (120 Tm.), el cual Matías Pérez enajenó en favor de Juan Nepomuceno Domínguez en La Guaira el año 1791 y que entre 1793 y 1796 hizo cuatro viajes desde Cádiz al puerto venezolano⁴⁸. El bergantín *La Pura Concepción* (a) *La Begoña* (68 Tm., fábrica inglesa), que vendió Francisco Mandillo en La Habana a José Zubiaur en 1793 y que bajo este dominio aparece en Cádiz unos meses después. Y, por último, el bergantín *El Barcelonés* (90 Tm.), que Antonio Pérez vendió también en La Habana en 1812 a Angel Pastor, quien al año siguiente estaba abriendo registro en el puerto gaditano⁴⁹.

Por último, reseñaremos por afán de exhaustividad que el caso contrario, la compra de embarcaciones en Canarias por parte de navieros gaditanos es menos frecuente. Se reduce en realidad a dos operaciones. En 1792 la Cía. Madan Hnos. vendió en Santa Cruz de Tenerife la fragata *N. S. de la Concepción* (a) *La María* (130 Tm., angloamericana) a Francisco Bustamante y Guerra por 4.000 pesos. En 1800, Rafael de Monteverde y Molina, para poder terminar la construcción de la fragata *Stma. Trinidad* (a) *La Palma* (278 Tm., canaria), vendió a Martín de Irigoyen 5/6 partes de la propiedad, lo que aceleró su botadura⁵⁰.

3. EMBARCACIONES DE CONSTRUCCION CANARIA EN LA MATRICULA GADITANA

Las embarcaciones construidas en los astilleros canarios que integran la matrícula gaditana son pocas, y ello obedece, sobre todo, a dos

razones. Primera, a que los astilleros canarios, como ya hemos referido, no estaban especializados en buques del tonelaje que era habitual en el comercio transatlántico. Recordemos que F. Morales Padrón y V. Suárez Grimón convienen en la dificultad de hablar de una flota canaria, como consecuencia de no haberse fabricado casi ningún barco de los que comercian con Indias en las islas, y en que, por consiguiente, la denominación ha de venir dada por la propiedad de los barcos y la vecindad de sus dueños en Canarias⁵¹. Y segunda, a que los armadores y los comerciantes canarios tenían facilidad para proveerse de los buques idóneos por compra de unidades tanto en las propias islas como en los puertos americanos a la vez que realizaban su comercio, amparándose en las sucesivas prórrogas que dilataban la entrada en vigor del artículo II del Reglamento de Libre Comercio⁵².

De todas formas, no se puede decir que las embarcaciones de construcción canaria no están representadas en la matrícula de Cádiz. Su presencia puede dividirse en varias rúbricas.

En primer lugar, hay que reseñar el grupo de las que se matriculan por pertenecer a navieros canarios que actúan en algún momento desde la plaza gaditana para ejercer el comercio con América:

La fragata *N. S. del Rosario (a) El Brillante* (277 2/8 Tm.), propiedad de Bartolomé Mead y fabricada en Tenerife, fue matriculada en los Registros de Indias de Canarias por sus anteriores dueños en 1765.

La balandra *N. S. de la Luz* (150 Tm.), que entre 1772 y 1779, mientras perteneció a Cristóbal Ortega, estuvo dedicada al tráfico de las islas y a la pesquería, fue enviada por su nuevo dueño, Miguel Brito, a Cádiz al mando del maestro Diego de Mérida para abrirle registro a Campeche. Fue vendida en 1781 y se transformó en paquebot⁵³, siendo uno de los cointerésados el anterior maestro, con el que realizó dos viajes redondos más al mismo puerto americano.

La fragata *S. Luis Gonzaga (a) La Gran Canaria*, cuya construcción corrió a cargo del maestro carpintero de ribera Antonio Talavera⁵⁴ en el Puerto de la Luz, se botó en septiembre de 1794, tras un intento infructuoso en junio de 1793, en que se “desgrasó e hizo pedasos al tiempo de botarlo”. Había sido encargada en septiembre de 1792 por L. Zanqui, quien para sufragar los gastos de la obra solicitó dos préstamos a Luis Vernetta, el cual se cobró con el propio barco y se dirigió a Cádiz, donde lo fletó para Cartagena de Indias⁵⁵. A su vuelta de América recaló en Cádiz y emprendió viaje a Londres (1796), donde fue apresado a causa de haberse declarado la guerra entre España e Inglaterra. Liberado, realizó un registro más a La Habana, esta vez desde el Puerto de la Luz.



A ellas habría que añadir el bergantín *S. Antonio* y *Animas* y la fragata *Stma. Trinidad (a) La Palma*, pues ambas hicieron un registro en Cádiz cuando aún pertenecían a armadores canarios, aunque han sido incluidas en el grupo siguiente por tener una vida más activa en la Carrera una vez que pasaron a manos de los navieros gaditanos.

En segundo lugar, se consignan las del grupo que ingresan por haber sido compradas por navieros gaditanos: El bergantín *S. Antonio* y *Ani-mas* (100 Tm.), fabricado en el astillero de Las Palmas, se botó en agosto de 1785. La Cía. Juan y Esteban Laguna Hnos., al no poder hacer frente a los préstamos que había obtenido de su consignatario gaditano para la expedición de 1786 y debido al mal estado en que se encontraba el barco, lo sacó a subasta, siendo adjudicado, como era bastante corriente, al propio consignatario, Luis Francisco Navarro, como mejor postor, el 15-1-1788. Curiosamente, después hizo cuatro viajes redondos⁵⁶ a La Guaira y Veracruz.

La fragata *Stma. Trinidad (a) La Fe* (160 Tm.), construida en la Mañana de la ciudad de Santa Cruz de la Palma, fue comprada en el lugar de su botadura en 1786 por J. Guisla y Pinto, J. J. de Lemos y la Cía. Vda. e Hijos de Méndez, que a su vez la enajenaron en favor de Carlos Malagamba por 12.000 rv. en Cádiz el 28-11-1789. Bajo el alias *La Galga* hizo tres viajes redondos a Honduras con su nuevo dueño⁵⁷.

El bergantín *La Esperanza* (75 Tm.), cuya construcción corrió a cargo de François Michel en la isla de la Palma para armarlo en corso (en virtud de una patente que había despachado a su favor la República Francesa), fue vendido el 16-6-1798 a José M.^a Setelier, de Burdeos, que continuó la actividad corsaria gala en torno a Canarias, dirigiéndose a Cádiz, donde lo compró Manuel Gregorio Martínez el 28-11-1799 por 58.000 rv. y desde donde hizo un sólo viaje a Veracruz en marzo de 1800⁵⁸.

La fragata *Stma. Trinidad (a) La Palma* (250 Tm.), que Sebastián Jorge González, vecino de Santa Cruz de Tenerife, mandó fabricar con maderas de la tierra en la isla de la Palma, naufragó antes de finalizada la construcción, por lo que su viuda la vendió en esqueleto en el propio astillero (escritura del 19-1-1799) por 3.000 pesos en vales reales a Rafael de Monteverde, el cual no teniendo recursos para fabricarla a su costa vendió en marzo de 1800 cinco sextas partes de interés a Martín de Irigoyen, del comercio de Cádiz, botándose definitivamente el 1-5-1802. Desde el puerto andaluz efectuó cinco viajes redondos⁵⁹.

Por lo que respecta a la goleta *Sta. Rosa* (98 Tm.), no está totalmente clara su construcción canaria, aunque los peritos del Consulado pensaron que había podido ser refactada con maderas de las islas⁶⁰. Fue



vendida en La Habana por la Cía. Madan sobrinos e hijo, como apoderada de Domingo Madan, del comercio de Santa Cruz de Tenerife, el 24-2-1810, y comprada por Agustín Vázquez y Francisco Galoso, ambos del comercio de La Habana, que se dirigieron a Cádiz con el ánimo de venderla, lo cual efectuaron el 7-9-1812 por 50.000 rv. en favor de Pascual Turbiano, con quien hizo dos viajes redondos más al puerto cubano⁶¹.

Aún más incierto es el caso del bergantín *N. S. del Pino*, que hemos considerado como español, tal y como aparece en la documentación, pero cuyo nombre ostentan varias embarcaciones de los listados de V. Suárez Grimón, aunque carecemos de datos complementarios sobre tipología, tonelaje y dueños que puedan apoyar con fiabilidad la atribución de su fábrica a los astilleros grancanarios. Tal vez sea el construido en 1771 por Juan Lorenzo Ramos de Ildefonso Santa Ana⁶² y que fue vendido en Cádiz en 1793.

En resumen, pese a la legislación del Libre Comercio, Cádiz continúa siendo un polo de atracción para los comerciantes y armadores de otras regiones españolas, entre las que se cuenta Canarias, aunque en este caso Cádiz no fuese fundamental para el comercio colonial del archipiélago debido a las ventajas que sobre el puerto gaditano le reportaba su situación geográfica.

Naturalmente, por este último motivo la presencia canaria es poco significativa, tanto en la modalidad de la conducción de las embarcaciones propiedad de sus armadores al puerto de Cádiz para su fletamento a Indias, como en la línea de la venta de sus embarcaciones en el mercado de segunda mano gaditano.

En definitiva, los contactos en este campo fueron meramente puntuales, derivados, al mismo tiempo, de la peculiar coyuntura económica regional (revitalización momentánea/mayor inversión en medios de transporte) y de la generada por la ruptura del régimen de excepción de que el archipiélago había disfrutado desde la apertura del comercio colonial hasta la promulgación de los decretos de liberación del tráfico de 1778. De ahí que, pese a la habilitación del puerto de Santa Cruz de Tenerife y, por tanto, a la posibilidad de ejercer el comercio americano directamente desde su propia base, los canarios se vean impelidos esporádicamente a desplazarse hasta Cádiz a la busca de unos fletes que no logran obtener en Canarias, en un flujo que coyunturalmente invalida las ventajas de su renta de situación.

No obstante, la presencia de buques propiedad de armadores del archipiélago en el puerto de Cádiz permite la extrapolación de la información y la consiguiente caracterización de la "flota canaria" de la



Carrera de Indias. Por un lado, la identificación de la estructura de las embarcaciones: tipología (preferencia por fragatas y bergantines), tonelaje (inferior a 200 Tm.) y fábrica (predominio de unidades de construcción extranjera). Por otro, la aproximación a la práctica de la actividad del transporte: especialización junto a plurifuncionalidad de los buques (tráfico insular, peninsular y atlántico e, incluso, actividad pesquera) y apertura de registro indistintamente en Canarias y en Cádiz. Y, finalmente, la lectura de los documentos permite asimismo poner de manifiesto la configuración socioprofesional del sector naviero que opera en el comercio colonial.

Por último, dado el escaso número de embarcaciones de construcción canaria dedicadas en conjunto al transporte de Ultramar, la presencia de unidades de esta factura en la matrícula gaditana resulta ser el dato más relevante dentro del contexto de la participación, aunque su número sea corto comparativamente hablando en relación con las de otras regiones interesadas en la construcción de barcos para la Carrera de Indias en la época del Libre Comercio.



* Este artículo se ha realizado dentro del proyecto PB89-0224 (La flota mercante española del siglo XVIII), financiado por la CICYT.



APÉNDICE

*Armadores canarios vinculados con el flete y la venta de buques en Cádiz (1778-1824)***ACOSTA, Miguel de**

Natural de la Isla de León y vecino de Santa Cruz de Tenerife. Vendió en Cádiz (a través de su apoderado, el presbítero Pedro de Fuentes) su gabarra *N. S. de Candelaria (a) La Flor*.

ALCANTARA, Pedro

Natural de Palma de Mallorca y vecino de Santa Cruz de Tenerife. Copartícipe en la propiedad de la fragata *S. Francisco de Asís*, que fue vendida en Cádiz. Es un claro exponente de las actividades de los mallorquines en Andalucía y Canarias como plataforma para el tráfico con Indias.

ANRAN DEL PRADO, Juan

Natural y vecino de Santa Cruz de Tenerife. En agosto de 1802 abrió registro con destino a Montevideo para su fragata *N. S. del Pilar*, que no realizó la travesía por ser declarada inútil por los facultativos del Consulado gaditano.

ARRAZAOLA, Antonio

Natural de Vizcaya y vecino de Santa Cruz de Tenerife. En 1811 realizó en Cádiz un registro (a través de su consignatario de buques en la plaza gaditana, José Bermúdez de Castro) para su fragata *La Tenerife* con destino a Puerto Rico, Coro y Santa Marta, con escala en Canarias. El barco lo había comprado en las islas, en la propia Santa Cruz, actuando de intermediario el apoderado de los dueños neoyorquinos.

BRITO, José

Vecino de Santa Cruz de Tenerife. Codueño de la fragata *S. Francisco de Asís*, que envió para su venta a Cádiz en 1789 a cargo del apoderado Benito Ripoll y Barceló.

**BRITO, Miguel**

Natural de Canarias. Dueño del paquebote *N. S. de la Luz*, lo envió a Cádiz al mando del maestro Diego de Mérida para abrirle registro a Campeche, el cual efectuó en marzo de 1779. Lo vendió en 1781, siendo adquirido en terceras partes por el maestro, Juan Bermúdez y Antonio de Estrada, ambos del comercio de Campeche.

DEVIGNEAU CASALON, Enrique

Vecino de Santa Cruz de Tenerife. Dueño de la fragata *N. S. del Carmen* (a) *La Aurora*, que compró a Nicolás de Larrea en noviembre de 1792 en aquel puerto (aunque efectuó el pago en la plaza gaditana), abriéndole registro en Cádiz (a través de la casa consignataria de Guerra y Sobrino) en junio de 1795 con destino a La Habana.

FESTONA, Carlos

Natural de Santa Cruz de Tenerife, vecino y del comercio de La Habana. Propietario de 3 barcos vinculados con el puerto de Cádiz en el que hacen esporádicas apariciones a lo largo de 10 años (1786-1796) abriendo registro para el puerto cubano: la fragata *N. S. de la Luz* (a) *La Ventura* (143 7/8 Tm.), el paquebot *La Natividad de la Virgen* (140 Tm.) y el bergantín *La Buena Esperanza* (50 Tm.).

FRANCISCO CABALLERO SARMIENTO Y CIA.

Casa comercial ubicada en Santa Cruz de Tenerife. Vendió dos de sus buques en Cádiz, realizándose el trámite por medio del consignatario de los mismos Domingo Tomás Terry y Cía.: el bergantín *Jesús, María y José* y la fragata *S. José* (a) *La Catalina*.

GONZALEZ, Antonio

Natural de San Juan de la Ramba (Tenerife). Propietario de la fragata *N. S. del Carmen* y las *Almas del Purgatorio*. Aunque la escritura de propiedad, extendida en Filadelfia, es de diciembre de 1788, no viajó desde Cádiz a Veracruz hasta mayo de 1791 (consignatario Mariano Molas), abriendo de nuevo registro en la Bahía para Cartagena de Indias en noviembre de 1793, navegación que efectuó en julio del año siguiente (apareciendo esta vez ya como del comercio de Cádiz).

GRIJALVA, ARROYO Y VENTOSO

Compañía radicada en el Puerto de la Orotava. Dueña del bergantín *S. Narciso* (a) *El Tenerife*, que viajó desde Canarias a La Habana en 1791 y 1793 y se vendió en Cádiz.

GUISLA Y PINTO, Juan de

Natural de Las Palmas de Gran Canaria. Copropietario, junto con Juan José de Lemos y la Cía. Vda. e hijos de Méndez (establecida en la plaza gaditana), de la fragata *Stma. Trinidad* (a) *La Fe*, que vendió en Cádiz.

JUAN Y ESTEBAN LAGUNA HNOS.

De Gran Canaria. Propietarios del bergantín *S. Antonio* y *Animas*, que se construyó en el astillero de Las Palmas (esquina de la calle de Matula) y se botó en agosto de 1785. Luis Francisco Navarro lo había habilitado en calidad de consignatario para el viaje a Veracruz en junio de 1786 y, con permiso del



Tribunal del Consulado, había suministrado de su propio caudal para poder realizar la expedición 1.900 pesos escudos (incluidos los premios de demora y riesgos de ida), extendiéndole la sociedad propietaria la competente escritura de hipoteca sobre casco, quilla, aparejos y pertrechos del bajel. A la vuelta a Cádiz el barco hacía aguas y como sus dueños no lo reparaban se sacó a la venta, evaluado en 1.200 pesos (el presupuesto del costo de la reparación de la quilla ascendía a 4.000 pesos). Lo adquirió el propio Navarro, como mejor postor, otorgándosele la escritura de propiedad el 15 de enero de 1788.

LEMOS, Juan José de

Natural de La Palma. Copropietario de la fragata *Stma. Trinidad (a) La Fe* y socio del anteriormente mencionado Juan de Guisla y Pinto.

LINARES, Santiago

Natural de Granadilla de Abona (Tenerife). Capitán y maestre propietario del bergantín *N. S. del Pino*, que compró en subasta en San Cristóbal de La Habana a los acreedores de Martín París por 700 pesos el 20 de septiembre de 1788 y en el que viajó desde Cádiz a Montevideo en enero de 1790. En 1793 lo vendió en la plaza gaditana.

LUJAN, José Alejandro

Natural de Palma de Mallorca y vecino de Santa Cruz de Tenerife. Compró en La Habana, en 1783, la fragata *S. Fco. de Asís*, vendiendo el 3 de marzo de 1786 dos partes de la misma a J. de Brito y P. de Alcántara en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En 1789 otorgó poderes para su venta en Cádiz, la cual se efectuó en favor de Francisco Ripoll, mallorquín y residente en Cádiz.

MACHIN, Juan Crisóstomo

Nacido el 28 de enero de 1776 en Santa Cruz de Tenerife. Capitán y maestre, compró en diciembre de 1801 la fragata *La Mariana* en La Habana por 8.000 pesos, dirigiéndose a Cádiz, donde le abrió registro para La Habana en agosto de 1802.

MADAN HNOS.

Compañía de comercio con sede en Santa Cruz de Tenerife. Sus socios eran Ricardo Madan (director y administrador); su hermano Cristóbal (residente en Caracas); el hijo del primero, Martín Madan (apoderado de la compañía y vecino de Cádiz); y Ricardo Mateo (maestre, que se avecindaría en La Habana en 1802).

La primera noticia de los Madan en Cádiz data de octubre de 1779, fecha en que la antecesora de la compañía citada, la casa comercial Jorge Madan y Cía., compró en la Bahía la fragata *Stma. Trinidad*.

No se manifiesta hasta 1783 la actividad de Madan Hnos. en el puerto andaluz, cuando en el mes de mayo abre registro para La Guaira al bergantín *El Delfín*. Ese mismo año, el 6 de marzo, adquirió en Cádiz la fragata *N. S. de la Paz*, la cual viajó desde Cádiz a La Guaira en junio de 1786 y en septiembre de 1792. En 1785 efectuó la compra de la fragata *N. S. de la Concepción (a) La María* en Salisbury por 1.000 libras (a través del agente de la compañía en aquel puerto, Evenecer Stocker), que viajó desde Canarias a La Guaira



(1787) y desde Cádiz a Veracruz (octubre de 1791), siendo vendida al año siguiente en Santa Cruz de Tenerife al naviero gaditano Francisco Bustamante y Guerra. El mismo año de 1785, pero en La Habana, fue adquirida por 12.000 pesos la fragata *N. S. de la Concepción* (a) *La Superior*, que viajó a Veracruz en 1793 y a La Habana en 1802 desde Cádiz. Se desconoce dónde y cuando compraron el bergantín *La María*, que efectuó registro gaditano para La Guaira en noviembre de 1794. La única embarcación de su propiedad que no era de fábrica extranjera era el bergantín *N. S. de la Candelaria* (a) *El Teide*, que se botó en 1788 en Maracaibo y se compró en Cádiz en septiembre de 1794, aunque no abrió registro para La Guaira hasta octubre de 1795, efectuándolo en enero del año siguiente. Y, por último, la fragata *La Paz*, fue comprada en enero de 1802 en La Habana por 12.000 pesos y conducida en marzo a Cádiz, donde abrió registro en mayo para La Habana, a donde partió en julio.

Quedan patentes dos notas distintivas. Primera, que en su política de adquisición de buques no confiaban en exceso en la calidad de los barcos construidos en las islas donde estaba radicada la casa matriz de su giro comercial y de donde eran oriundos. Segunda, que es la compañía naviera canaria que con mayor frecuencia y regularidad actúa en Cádiz.

En el siglo XIX y a raíz del establecimiento del maestro Ricardo Mateo (como vimos, uno de los socios de la compañía) en La Habana, dejan de aparecer en la documentación embarcaciones vinculadas a la Compañía Madan Hnos., tal vez porque sus intereses giran en el Nuevo Mundo en torno a una nueva casa comercial bajo el título de Cía. Madan sobrinos e hijo radicada en el puerto habanero, aunque esporádicamente se tienen noticias en Cádiz de navieros que detentan el mismo apellido.

MADAN, Domingo.

Del comercio de Santa Cruz de Tenerife. Vendió en febrero de 1810 en La Habana la goleta, posiblemente de construcción canaria, *Sta. Rosa*, que pasó a formar parte de la matrícula gaditana de la Carrera de Indias, como propiedad de Pascual Turbiano. En 1822 (para esta fecha estaba en La Habana), le fue subastado en Cádiz su bergantín *El Diligente* (a) *El Triunfante*, siendo librado el mandamiento de apremio contra su consignatario en Cádiz, Gerardo Prichardo, a instancias de los aseguradores del citado cargador en el viaje redondo a La Habana realizado en 1821 y finales en junio del año siguiente, en razón del cobro de los premios del seguro (que ascendían a 31.200 r.v.), actuando contra el bergantín que había sido puesto como garantía, el cual fue adquirido por Francisco de Linares.

MADAN, Joaquín

Natural de Santa Cruz de Tenerife, vecino y del comercio de La Habana propietario de la goleta *La Atrevida* (a) *El Relámpago* (70 Tm., angloamericana), que en 1808 abrió registro para el puerto cubano desde Cádiz.

MADAN, Ricardo Mateo

Natural de Santa Cruz de Tenerife, vecino y del comercio de La Habana. Dueño único (por haberla comprado de su propio caudal en La Habana en marzo de 1809) de la fragata forrada en cobre *La Constante* (196 Tm., angloa-



mericana), que se dirigió a Cádiz y abrió registro para su puerto de procedencia en julio, siendo vendida al año siguiente.

MANDILLO, Francisco

Natural de Santa Cruz de Tenerife y residente en Cádiz. Vendió desde este último puerto el bergantín, que se hallaba en el de La Habana, *La Pura Concepción (a) La Begoña*, el cual había obtenido en remate por 3.175 pesos en 1789 (con su hermano Esteban y cuñado, Tomás Hernández Barrios, a partes iguales), como buque incautado a los británicos por el Tribunal de la Subdelegación de Reales Rentas Generales de las Islas Canarias al intentar extraer plata acuñada del puerto de La Orotava. El buque se deterioró bastante a causa de su inactividad y los dos socios vendieron sus participaciones en 1792, antes de ser enviado a La Habana, donde lo adquirió José Zubiaur en mayo de 1793 por 2.800 pesos.

HEAD, Bartolomé

Del comercio de Las Palmas de Gran Canaria. Obtuvo en 1778 un registro a Caracas concedido a la isla de la Palma para el buque del que era propietario. Aparece asentando su fragata *N. S. del Rosario (a) El Brillante* en el Libro de Matrícula de Embarcaciones de la Carrera de Indias del puerto de Cádiz para abrirle un registro a Caracas, aunque su partida no aparece consignada entre 1780 y 1793 (fechas que recoge el citado libro) en los listados de salidas del puerto gaditano ni se alude a un siniestro que lo impida ni se vende a otro armador.

MERIDA, Diego de

Natural de la isla de Hierro, Maestre y copropietario del paquebot *N. S. de la Luz* con Juan Bermúdez y Antonio de Estrada (vecinos y del comercio de Campeche), navegó al puerto de sus socios en abril de 1787 y noviembre de 1788 (en estos años la propiedad de Estrada había recaído en su viuda, M.^a Josefa del Valle). En 1784, 1786 y 1792 partió de Cádiz con destino también a Campeche en la fragata *S. Pedro* y *S. Pablo (a) La Estrella del Mar*, en calidad de maestre (la propiedad de la misma era de su socio Antonio de Estrada y su viuda, más tarde). Los puertos de destino variaron (*La Habana*, Veracruz y Campeche) en los viajes que realizó en 1794 y 1795 con la fragata *N. S. de la Piedad* y *S. Antonio de Padua*, cuando cambió su condición eminentemente de hombre de mar para convertirse en dueño único (recuérdese que también actuó de maestre con el primer propietario del paquebot, Miguel Brito). La fragata había sido costeada en su totalidad por Mérida y se botó en la Ribera de Campeche en 1788.

MOCAFIGA, Juan

Natural de Santa Cruz de Tenerife, aparece indistintamente como vecino y del comercio de Canarias y de Cádiz. Era dueño de la corbeta *La Rosa*, que compró en el puerto gaditano en octubre de 1814 y con la que viajó a La Habana en los tres años sucesivos.

MOLOUNY, Domingo

Vecino y del comercio de Santa Cruz de Tenerife. Capitán y piloto de la Carrera de Indias, era dueño de la fragata *N. S. del Carmen (a) La Minerva*,



que viajó a Veracruz en 1786. Al finalizar este viaje, en agosto del 90, tuvo problemas legales derivados de haber tocado en la isla Tercera de las Azores antes de arribar a Sta. Cruz de Tenerife, siendo tal vez esta la causa de abrir registro para La Guaira desde Cádiz, a donde se trasladó en agosto de 1791.

MONGESTI, Manuel Nicolás

Teniente de las milicias urbanas de la isla de Tenerife y residente en La Habana. Compró a la Real Hacienda de S.M.C. en el puerto de Guarico la fragata *N. S. de la Asunción (a) La Real Piedad*, apresada en el navío *S. Juan*, la cual vendió en el puerto habanero al armador gaditano Antonio de O'Duyser por 10.000 pesos en 1785.

MONTEVERDE Y MOLINA, Rafael de

Capitán de cazadores de milicias de S. Miguel de la Palma y del comercio de Canarias. Era codueño de 1/6 de la fragata *Sma. Trinidad (a) La Palma*, a la que abrió registro en Cádiz en 1802, año de su botadura, para Montevideo, en 1804 con destino a La Guaira, en 1808 hacia Veracruz, en 1810 de nuevo para La Guaira y en 1813 otra vez a Veracruz.

MORERA, Domingo

Natural de Santa Cruz de Tenerife. Capitán y dueño de la fragata *N. S. del Carmen*, que compró en enero de 1790 a Andrés Nosolini (de La Laguna) por 3.740 pesos. Navegó a La Habana desde Santa Cruz de Tenerife en 1793. En 1795 la fletó en Cádiz en su totalidad a M. Iribarren para las Islas Terceras, volviendo a viajar desde Canarias a La Habana, de donde regresó a Cádiz, estando ancladas en el río San Pedro durante la guerra con los ingleses. Más tarde, se abrió registro en el puerto andaluz respectivamente para Veracruz y Montevideo en 1802 y 1804.

NUÑEZ LOICEL, Juan

Vecino y del comercio de las Islas Canarias. Propietario de la fragata *N. S. de los Remedios*, que viajó desde Cádiz a La Guaira en septiembre de 1708.

PEREZ, Antonio

Natural de Santoña (Santander) y vecino de Santa Cruz de Tenerife. Dueño de la barca *S. José y la Pura y Limpia*, que compró en noviembre de 1793 y con la que navegó desde Cádiz a la isla de Trinidad de Barlovento en marzo y julio de 1794 y marzo de 1795. Dueño también del bergantín *N. S. del Patrocinio*, que compró en Cádiz como presa de corso y al que abrió registro en el puerto gaditano en febrero de 1796, efectuándolo en abril. Propietario asimismo, por último, del bergantín *El Barcelonés*, que compró en la Santa Cruz de Tenerife en septiembre de 1812 y vendió en La Habana en enero de 1813 a Angel Pastor de Castro, el cual lo habilitó en Cádiz.

PEREZ, Matías

Vecino de Santa Cruz de Tenerife. Capitán y propietario de la fragata *N. S. del Pilar (a) Los Dos Amigos*, desde marzo de 1791. En enero de 1795 le abrió registro en Cádiz para La Guaira, llevándolo a cabo en marzo. En febrero de 1796 volvió a repetir el registro, pero esta vez para Cartagena de Indias y Portobelo. Por otra parte, compartió durante tres años la propiedad del paquebote *Santo Cristo del Buen Viaje (a) El Fénix* con otros dos socios

(Jerónimo Ansilla y Sebastián Janer) hasta que en marzo de 1786 compró las dos terceras partes del mismo (cada tercería se evaluó en 446 pesos) y se desprendió de su propiedad en junio de 1791, cuando lo vendió en La Guaira a Juan Nepomuceno Domínguez por la cantidad de 1.000 pesos.

RAMBLA, Juan Antonio

Natural de Canarias. Maestre, en 1784 y 1786 viajó desde el puerto andaluz a La Guaira al mando de su paquebote *N. S. del Rosario* y *S. Pedro de Alcántara*, que había comprado en noviembre de 1783 al veneciano Francisco Comercio Bevilagua por 3.500 pesos, que vendió en 1788 a la Cía. Vda. de Méndez e Hijos, Zela y Descibet, y que pasó por diversas manos antes de navegar a Trinidad de Barlovento en 1794 y 1795 bajo el dominio de Romualdo Pasqual de Tejada y el nuevo nombre de *La Virgen de los Dolores* (a) *El Diamante*.

RODRIGUEZ, Manuel

Natural de Santa Cruz de Tenerife (nacido el 20 de junio de 1775, de padre portugués e igual nombre, radicado en Santa Cruz y también interesado en el negocio de barcos), vecino y del comercio de La Habana hasta 1818, en que se avecinó y matriculó en Cádiz. Era dueño de varias embarcaciones en copropiedad (1812-1815) y con dominio exclusivo (1815-1820). Entre las primeras se encuentran: la polacra *La Pastora* (a) *La Hermosa* (68 Tm.), el bergantín *N. S. del Carmen* (a) *El Perro* (139 1/2 Tm.) y la goleta *N. S. de la Concepción*. Entre las segundas: la fragata *La M.^a Josefa* (196 Tm.) y el místico *El Dulce Nombre de M.^a y Sr. S. José* (85 Tm.). Anualmente registraba alguno de sus barcos en Cádiz con destino a La Habana, siendo su consignatario José Miranda y Madariaga.

SUAREZ, José M.^a

De Santa Cruz de Tenerife. Segundo piloto de la Carrera de Indias, propietario del pinque *S. Cayetano*, que había comprado en Veracruz en febrero de 1800. Se dirigió de inmediato a Cádiz, donde abrió registro para la Guaira en julio. En 1813 vendió en Cádiz, a través de Carlos Sicardo, su goleta *N. S. del Carmen* (a) *La Venus*.

TOLOSA, José y Teresa

Vecinos y del comercio de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. Perdieron su fragata *Stmo. Sacramento* (a) *El Nuevo Canario* a los pocos días de haber arribado a Puerto Cabello, procedente de Tenerife y con destino a La Guaira (1789), por lo cual compraron en este último puerto y a plazos (la escritura de haber abonado los 2.210 pesos en que se había adquirido se extendió en enero de 1791) el bergantín *S. José* (a) *El Indio*, nombrándose a Lorenzo Tolosa por capitán "como cointeresado" en el mismo, que viajó desde Cádiz a La Guaira en abril de 1792. En junio de 1794 la viuda de José M.^a Ana de León consideró como lo más oportuno la venta del bergantín al naviero gaditano Antonio José del Castillo.

VERNETTA, Luis

Natural, vecino y del comercio de Ciudad Real de la Reina (Gran Canaria) e inversor en varios buques, prestó a L. Zanqui 3.912 pesos en 1793 para la



fábrica de la fragata *S. Luis Gonzaga (a) La Gran Canaria*, que fue botada en septiembre de 1794. Ante la insolvencia de su deudor se cobró el préstamo con el propio barco, que condujo cargado de judías, a Cádiz, donde fue fletado íntegramente por Ildefonso Ruiz del Río para un viaje redondo a Cartagena de Indias, con escala en las islas Afortunadas. En 1796 compró en Cádiz el bergantín *Fortitude*, presa de corso hecha a los ingleses.



NOTAS

1. Durante el período 1717-1778 sólo se escapan al control directo del monopolio gaditano las compañías privilegiadas, los Correos Marítimos de La Coruña y las islas Canarias con su régimen especial, fugas poco determinantes para la exclusividad gaditana, a las que se suma en 1765 el tráfico de los nueve puertos peninsulares autorizados al libre comercio de las Islas de Barlovento.

2. La actividad del puerto gaditano ha sido estudiada por un gran número de investigadores. Por su carácter de análisis global sólo destacaremos el trabajo, ya clásico, de A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Sevilla, 1976.

3. A los puertos habilitados en 1765 (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona) se añadieron Los Alfaques, Almería, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife (1778), Vigo (1783), Sanlúcar de Barrameda (1785), San Sebastián (1788) y Valencia (1791).

4. El liderazgo de Cádiz ha sido puesto de manifiesto en numerosos trabajos, entre los que destacaremos: A. García-Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, 1972, p. 39, y *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986, pp. 181-185; J. Fisher, "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796", en *Journal of Latin American Studies*, n.º 13 (1981), pp. 21-56. *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool, 1985 y *Trade, War and Revolution, Exports from Spain to Spanish America (1797-1820)*, Liverpool, 1992.

5. Cuando los dueños no eran los capitanes o maestros de los buques, acostumbraban a dotar a estos de instrucciones (por escrito) precisas y detalladas sobre la venta de los barcos, ya que si no iban provistos de ellas el Consulado no autorizaba la enajenación.

6. Las fuentes documentales que sirven de soporte a este artículo proceden en su totalidad del Archivo General de Indias (en adelante, A.G.I.) y pertenecen a la sección Indiferente General, serie relativa a las salidas y presupuestos de las embarcaciones para América, y a la sección Consulados, series correspondientes a las escrituras de venta de buques (para los de segunda mano), a las certificaciones expedidas por los maestros carpinteros de ribera y a las escrituras de patronía (para las de nueva fábrica), y Libro de Matrícula correspondiente a 1780-1793.

7. A.G.I., Consulados, libro 449.

8. A.G.I., Consulados, legajos 896-928.

9. Se ha de tener en cuenta que no se han contabilizado los lugares de origen, sino los que se declaran como residencia, ya que en muchos casos no son coincidentes ambos, por la gran movilidad migratoria que existe en este sector vinculado con el negocio naviero. Obviamente, los canarios contabilizados, nacidos o no en las Islas, son los radicados en Canarias que efectúan sus registros en Cádiz. Los canarios que operan desde otros puertos hispanos han sido recogidos en las nóminas pertenecientes al puerto donde ejercen su actividad armadora.

10. De forma paralela a la autorización del comercio intercolonial a los criollos, se permitió a lo dueños de barcos afincados en América efectuar el transporte de mercancías desde las colonias a la metrópoli en sus propios barcos. La incorporación fue gradual: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita (1765), Luisiana (1768). Yucatán y Campeche (1770), Santa Marta (1776), Nueva Granada, Guatemala, Perú, Chile y Buenos Aires (1778). No obstante, esta política de apertura se quebró y se hizo más restrictiva, al prohibirse, por R. O. de 12-9.1788, a los buques propiedad de "españoles americanos" que pudieran tomar carga en los puertos metropolitanos. Será tan sólo a partir de 1808 cuando se dé vía Libre a la práctica, a fin de evitar su regreso en lastre al puerto en que están matriculados, así como por considerarse que era conveniente para el fomento de un tráfico aquejado de una endémica carencia de embarcaciones para su funcionamiento y ante la gran demanda de gracias particulares efectuadas por estos españoles americanos desde el puerto gaditano solicitando apertura de registro, que siempre eran atendidas, especialmente en época de conflictos bélicos (A.G.I. Consulados, 908 y 917). Para esa época ya se habían incorporado al sistema las últimas regiones antes excluidas: Nueva España y Venezuela (1789) y el Mar del Sur (1803).

11. De esta consideración se han de exceptuar, por un lado, a los avecindados en la Corte, en Madrid, que no son nunca maestros, sino inversores en armamento naval, como un negocio más entre su diversificado capital mercantil. Por otro, a los catalanes, caso singular en el que se detecta una doble actuación, pues sirven un comercio de cabotaje, unido a la apertura de un segundo o tercer registro, en los que completan las cargazonas efectuadas en el Principado con las realizadas en Málaga y Cádiz, antes de emprender su singladura definitiva rumbo a los puertos de América.

12. A. Macías, "Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1824)", en *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp. 249-260. En p. 249 apunta que, debido a una serie de factores exógenos a la propia dinámica de la economía canaria, se produce un ciclo corto de crecimiento económico entre 1790 y 1814, coincidente con la fase de mayor presencia en Cádiz (aunque su participación comienza en 1779, se intensifica precisamente en torno a 1790).

13. C. Martínez Shaw, "Canarias y el Libre Comercio. Contribución a un debate", en *Canarias y Carlos III*. Las Palmas. 1991, pp. 89-111. Los puertos y las regiones damnificadas por el Reglamento fueron Cádiz, La Coruña y Canarias, pues perdieron sus regímenes especiales para igualarse al resto de las áreas favorecidas por su inclusión en la Carrera.

14. Cf. A. Guimerá Ravina, "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 Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp. 261-287. (La referencia en p. 271.)

15. F. Morales Padrón, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pp. 259-261.



16. Cf. V. Suárez Grimón, "Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII", en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. II, Las Palmas, 1982, pp. 783-880. (La referencia en p. 831-832.)

17. Los propietarios eran Ana Bignory Logman, viuda del teniente coronel de milicias Fco. de la Harty, regidor perpetuo de la isla, y José de Monteverde y Molina, ayudante mayor del Regimiento de milicias de La Laguna y gobernador del Castillo de Santa Cruz de Tenerife, como marido y "conjunta persona" de Juana Franco de Castilla y curador *ad bona* de sus 3 cuñadas (Rafaela, María y Josefa), hijas del difunto teniente coronel Juan Franco de Castilla, regidor perpetuo de la isla y gobernador del castillo de Paso Alto.

18. A.G.I., Indiferente General, 2180.

19. A.G.I., Consulados, 907, expte. 45 y 912, expte. 49. Es el caso de Luis Vernetia y Domingo Morera.

20. A.G.I., Consulados, 907, expte. 34 y 908, expte. 12, e Indiferente General, 2.193 y 2.194. Son la excepción a la norma, no sólo entre los canarios, sino para el conjunto de los armadores que operan en Cádiz. Fue, no obstante, el caso de Enrique Devigneau, que en el transcurso de un mes tuvo listo su registro para La Habana y Antonio Pérez, cuyos cuatro registros oscilan entre 1 y 3 meses.

21. A.G.I., Consulados, 904, expte. 52 y 913, expte. 153, e Indiferente General, 2.193 y 2.199. Antonio González tuvo que esperar 8 meses desde que abrió su registro para Cartagena de Indias hasta que lo llevó a cabo (nov. 93 - jul. 94); Juan Crisóstomo Machín no debió esperar tanto: sólo 4 meses (agos. 02 - dic. 02).

22. A.G.I., Consulados, 907, expte. 45 y 921, expte. 18. Así ocurre con los registros efectuados por Luis Vernetia (1795) y Antonio de Arrazola (1811).

23. Juan Antonio Rambla, Diego de Mérida, Santiago Linares, Domingo Holouny, Matías Pérez, Domingo Morera, Juan Crisóstomo Machín y José M.^a Suárez. La clase de los dueños de navíos canarios, al contrario que en otros puertos peninsulares, estaba muy definida y vinculada a la vida económica de las islas, siendo su aparición temprana y grande su fuerza en la toma de resoluciones relativas al comercio colonial (en las que también participaban los cosecheros y comerciantes). Cf. V. Suárez Grimón, "Incidencias en el Registro de Indias (1730-1765)", en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, 1979, pp. 47-91. (La referencia en pp. 70 y 71).

24. A.G.I., Consulados, libro 449, n.º 4. Tampoco están muy claros los viajes que realizó desde Santa Cruz a La Guaira en torno a 1789. Cf. V. Suárez Grimón, "Construcción...", p. 852.

25. A.G.I., Consulados, 913, expte. 130.

26. A.G.I., Consulados, libro 449, n.º 102 y legajo 929, n.º 58. Con respecto a la nacionalidad de su fábrica albergamos dudas, ya que no consta expresamente en la matrícula y tampoco podemos estar seguros de que sea *El Fénix* enviado a Cádiz en 1796, propiedad de Ferrugia, Pérez de Casares y Bucret, al que se le pierde la pista a partir de esa fecha, tal vez porque precisamente fuera él mismo que se desgajó en Cádiz. Cf. Suárez, "Construcción...", p. 832.

27. Cf. Suárez, "Construcción...", p. 822.

28. Cf. Suárez "Construcción...", pp. 791, 827 y 832.

29. F. Morales Padrón, *El Comercio...*, pp. 154-155.

30. Además de A. Macías, han abordado el problema desde distintas ópticas: A. Rumeu de Armas, *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid, 1950, t. III, pp. 670-678; F. Morales Padrón, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955, pp. 219-220; A. Bethencourt Massieu, "Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º



2 (1956), pp. 193-308 (la ref. en pp. 304-305) y J. Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.

31. A.G.I., Consulados, 906, expte. 67; 909, expte. 76; 917, expte. 3; 919, expte. 106; 921, expte. 29; 925, expte. 33 y 926 expte. 75. Más información sobre los mismos en el APENDICE.

A.G.I., Consulados, 906, expte. 83. A título de curiosidad, haremos alusión a la presencia de María Morales Quintero, natural de Santa Cruz de Tenerife, esposa de Juan Bautista Corletto (genovés, avecindado en La Habana en 1794 y en Trinidad de Barlovento en 1808, capitán maestro y dueño de al menos 3 embarcaciones, habitual en los pagos gaditanos para abrir registros a Indias), que fue la plaza fundamental para que su esposo consiguiera la carta de naturaleza española y poder ejercer dominio sobre barcos de la Carrera.

32. J. Ortiz de la Tabla y Ducasse, "Comercio colonial canario, siglo XVIII", en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo II, Las Palmas, 1979, pp. 5-18, F. Morales, *El Comercio...*, pp. 129-148.

33. F. Morales, *El Comercio...*, pp. 108 y 109.

34. Cf. Morales Padrón, *El Comercio...*, p. 128.

35. Cf. Suárez, "Construcción...", pp. 791, 810, 823, 830 y 840.

36. V. Suárez Grimón, "Construcción...", en p. 788 dice textualmente: "se constatan muy pocos intentos de construcción de navíos para el comercio con América"; y en p. 844: "Muy pocos, por no decir ninguno, son los navíos que comercian con América que hayan sido fabricados en Gran Canaria".

37. F. Morales, *El Comercio...*, pp. 106-107 y 129.

38. Ver APENDICE.

39. Cf. A. Bethencourt Massieu, "Canarias...", pp. 305-307. En los puertos ingleses se cargaban manufacturas, que se consumían en los canarios, donde se intercambiaban por vinos viudeños, que eran realizados en Norteamérica, para en el retorno transportar materias primas para la industria británica y comenzar de nuevo el circuito.

40. Este tema será objeto de un detenido análisis en la tesis doctoral que será un breve presentada por M. Alfonso Mola, *La flota gaditana del Libre Comercio (1778-1824)*.

41. V. Suárez, "Construcción...", p. 810-832.

42. Cf. V. Suárez, "Construcción...", pp. 831 y 832.

43. A.G.I., Consulados, 928, expte. 38 y 897, expte. 254.

44. A.G.I., Consulados, 907, expte. 79. Un ejemplo nos vendría servido por la compra efectuada por Martín Madan, según órdenes que le había dado su tío Cristóbal Madan de Caracas, del bergantín *El Teide* cuando recaló en la bahía cargado de frutos de la provincia de Venezuela, "por gracia que habían obtenido sus dueños", Ignacio de Ponte y José Benítez de Ponce (natural) de Tenerife y residente en La Guayana.

45. Cf. M. Alfonso Mola, "Coro y flota de Indias. Los convoyes apresados en 1780 y 1795", en *Andalucía, América y el Mar*. Sevilla, 1991. (Las referencias en pp. 216, 217 y 223.)

46. Cf. Suárez, "Construcción...", p. 833.

47. A.G.I., Consulados, 899, expte. 169.

48. A.G.I., Consulados, 905, expte. 33.

49. A.G.I., Consulados, 906, expte., 67 y 921, expte., 65 (1813).

50. A.G.I., Consulados, 902, expte., 37 y 913, expte., 144.

51. F. Morales, *El Comercio...*, p. 124; y V. Suárez, "Construcción...", p. 845.

52. Cf. M. Alfonso Mola. "La flota mercante de Indias en la legislación borbónica",



en *Europa e Iberoamérica: Cinco Siglos de Intercambios*, vol. II, Sevilla, 1992, pp. 631-651. (Las referencias en pp. 635 y 648.)

53. A.G.I., Consulados, 900, expte. 45, e Indiferente General, 2.190 y 2.435. Cf. V. Suárez Grimón, "Construcción...", p. 814.

54. Aunque V. Suárez Grimón, "Construcción..." atribuye la obra al carpintero de ribera Miguel Farias, "quien había contratado con Lorenzo Zanqui la construcción de un barco para la Carrera de América". La extensa información sobre detalles de su fabricación, avatares y traspaso de propiedad se encuentran en las pp. 833-835.

55. A.G.I., Consulados, 907, expte. 45.

56. A.G.I., Consulados, 897, expte. 254, e Indiferente General, 2.183, 2.184, 2.188 y 2.190.

57. A.G.I., Consulados, libro 449, n.º 13, e Indiferente General, 2.186, 2.189 y 2.193.

58. A.G.I., Consulados, 911 expte. 98, e Indiferente General, 2.198.

59. A.G.I. Consulados, 913, expte. 144 y 915, 917, 920 y 921.

60. La práctica de camuflar la verdadera fábrica de los buques para tener acceso a los privilegios de las embarcaciones de construcción nacional no es una novedad y así lo pone de manifiesto L. J. Ramos, "Navíos extranjeros habilitados como nacionales para ejecutar el comercio con América a mediados del siglo XVIII", en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1979), t. II, pp. 19-32, al dar una lista de los buques extranjeros nacionalizados por el simple hecho de hacer pasar una simple cadena efectuada en Lanzarote por una refacción total.

61. A.G.I., Consulados, 921, expte. 29 y 923, expte. 23.

62. Cf. Suárez, "Construcción...", p. 792.

