

COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS Y EXCEPCIONALIDAD CANARIA. EL PROYECTO DE JUAN BAUTISTA SAVIÑÓN (1749)

José M^a Delgado Barrado

El pensamiento político-económico fue clave en el panorama intelectual y reformista del siglo XVIII, vinculado a la defensa de la Monarquía, la navegación, el comercio, la pesca, la Real Hacienda, la expansión de la periferia española, etc. El comercio colonial fue el centro de numerosos proyectos de reforma encaminados a diagnosticar los males de la Carrera de Indias y planear posibles soluciones, para así reforzar el poder del Estado y aumentar la felicidad de los vasallos.

Algunos estadistas, escritores político-económicos, comerciantes y navieros de la primera mitad del siglo XVIII, creyeron encontrar la solución en las compañías privilegiadas. Esta iniciativa tuvo su plasmación en los proyectos de compañías.

He elegido el caso de Canarias para profundizar en este tema. Durante este período, el archipiélago canario disfrutó de un régimen de excepción en el comercio americano. Ante la crisis vitivinícola y los cambios del comercio colonial, ya desde 1739, el grupo dominante isleño vio peligrar su ventaja comparativa con otras áreas españolas y trató de organizarse para paliar estos problemas.

En este contexto presento como modelo de análisis un proyecto de compañía privilegiada de población y comercio para la Isla de Trinidad, con rasgos específicos que la diferencian de las reales compañías de comercio, por ejemplo de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), La Habana (1740) y Barcelona (1754), y de las reales compañías de fábrica y comercio, como fueron las de Extremadura, Granada, Toledo, etc. Nos servirá como instrumento para adentrarnos en la complejidad de intereses políticos, económicos y sociales que subyace en esta propuesta, así como sus contradicciones y propuestas irrealizables.

A la hora de exponer el tema, hemos considerado primero el contexto en donde se apoya este proyecto: la funcionalidad de las compañías privilegiadas en el comercio hispano-americano, el papel de Canarias en la Carrera de Indias y la respuesta isleña a los nuevos retos del comercio colonial en el siglo XVIII. A continuación pasaremos de la estructura a los hechos. El plan de compañía privilegiada, redactado en 1749, al amparo de una coyuntura particular.

Reformismo borbónico y compañías privilegiadas

La política comercial de la Junta de Comercio y Moneda, presidida por José de Carvajal (1746-1754), fue de fomento de compañías privilegiadas. No sólo conservaron sus

privilegios la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) y La Habana (1740), sino que se apoyó la creación de compañías de fábrica y comercio con intereses comerciales en América, entre otras las compañías de Granada, Toledo, Extremadura y Sevilla.¹ El proceso finalizó con la muerte de Carvajal el 8 de abril de 1754 y la creación de la Real Compañía de Barcelona (1755) bajo el ministerio Wall.²

Los escritores político-económicos del momento fueron la mayoría favorables a la creación y consolidación de estas compañías. En los primeros decenios del siglo XVIII los proyectos pecaron del mismo defecto que los propuestos durante los siglos XVI-XVII, esto es, su constitución en puertos, mercados y áreas privilegiadas en América controlados por la Carrera de Indias mediante el sistema de flotas y galeones de Nueva España y Tierra Firme.

Ya en las décadas centrales del siglo XVIII, aparecieron proyectos teóricos de compañías, defendidos por escritores político-económicos, que tuvieron su campo de acción privilegiada en áreas periféricas de la Carrera de Indias, allí donde no llegaban las flotas y galeones.

Pero hubo sectores políticos y comerciales que criticaron estas compañías privilegiadas. Entre los principales estadistas se ha señalado al marqués de la Ensenada, aunque participase como accionista en las compañías más destacadas, defendiese la protección estatal de empresas comerciales, reprimiese el motín de Francisco León en 1749 y prohibiese el embarque de familias canarias hacia Venezuela “por lo graves perjuicios que se siguen de aumentar en Caracas el número de isleños”.³

También fueron críticos los Cinco Gremios de Madrid y el Consulado de Cádiz, incluyendo mexicanos -flotistas- y peruanos -almaceneros-, la mayoría testaferros de comerciantes y casas de comercio extranjeras.

Las compañías privilegiadas generaron altos grados de tensión.⁴ En el caso español hay que diferenciar la tensión política y el estallido de violencia. La tensión política se desarrolló alrededor de la Corte -ministerios, secretarías y juntas de comercio-; en las posturas políticas enfrentadas de Carvajal y Ensenada; en los argumentos de los escritores político-económicos -Arancedo (1747), Sagárazu (1748), Sotomayor (1749), Marcoleta (1750), Rubalcava (1750) y Aguado (1750), entre otros-; y en los debates de la camarilla de los ministros Carvajal y Ensenada -Jorge Juan, Antonio de Ulloa, Pedro Virgili, Ordeñana, José Banfi, Alonso Pérez Delgado, etc.-.

La violencia estalló en los territorios donde las compañías poseían y ejercían sus privilegios políticos, económicos, fiscales, militares, etc. Un ejemplo fue la fundación de la Compañía de Canarias en 1665, que provocó quejas de los comerciantes ingleses y de un sector de los cosecheros isleños. Como apunta Guimerá Ravina “esto se traduce en malos tratos a los súbditos británicos en las Islas y en algaradas callejeras. Esta guerra fría comercial culmina en el conocido “derrame del vino” en Garachico, el año 1666”.⁵

En 1749 se dieron una multitud de acontecimientos. Se observa un mayor dinamismo de las ideas mediante la elaboración de numerosos proyectos y memoriales, recogidos en

los ministerios, secretarías y juntas. También se elaboró una consulta, a instancias de Ensenada, que fue enviada a diversas autoridades, diplomáticos e intelectuales, para conocer la situación del comercio de España y la Real Hacienda, un claro precedente de la Junta Extraordinaria de Comercio presidida por él mismo en 1750. Ello se reflejó en Canarias en una consulta sobre el estado de la Real Hacienda que motivó la presencia del visitador Pedro Álvarez (1752-1755).⁶

Asimismo en 1749 aparecen unas duras críticas de los resultados obtenidos por las compañías privilegiadas creadas entre 1746-1748, bajo el auspicio de Carvajal como presidente de la Junta de Comercio y Moneda. En América fue importante la sublevación de Francisco León ante la situación generada desde 1728 por las actividades de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, como freno a los intereses de venezolanos y canarios,⁷ y los preliminares del Tratado de Límites hispano-luso (13 enero de 1750).⁸ Y por último, hubo una crisis y distanciamiento del binomio político formado por Carvajal y Ensenada.

Pero veamos ahora los antecedentes.

El régimen comercial de Canarias con América y la coyuntura de 1749

El reglamento del 6 de diciembre de 1718 privilegiaba el tráfico de Canarias con América y señalaba las toneladas anuales permitidas para comerciar con distintos puertos. Los puertos de La Habana, Campeche y Caracas gozarían de mil toneladas permitidas; y los denominados puertos menores, Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo, de doscientas toneladas. En 1719 el volumen correspondiente a Trinidad pasó a Maracaibo. El 30 de octubre de 1729 se solicitó el comercio entre Canarias y el puerto de Buenos Aires, pero quedó suspendido en 1731. En 1737 se amplió el volumen de Caracas hasta doscientas cincuenta toneladas.⁹

La actividad comercial entre Canarias y América sufrió un cambio durante los años 1743-1749. Si el puerto de La Habana dominaba la mayoría de las exportaciones entre 1713-1718 (20,9%), a partir de 1743 será el puerto de La Guaira, salida natural de Caracas, el que acapare la atención de las exportaciones (21,7%), y se consolide entre 1753-1764 (45,6% de las exportaciones). Este hecho confirma el traslado del eje comercial desde La Habana a Caracas a lo largo del siglo XVIII.¹⁰

Por lo tanto entre 1718-1749 se había abandonado parte del tráfico de los puertos menores por la escasa rentabilidad por los excesivos derechos y falta de compensación en los retornos, por el peligro que ofrecía viajar en barcos de cincuenta toneladas, por la deficiente infraestructura portuaria (falta de maestranza y materiales para carenar los bajeles), y por la obligación de retornar al puerto de origen, que resultaba perjudicial por tratarse de naves de poco tonelaje y dañadas por la “broma” tropical.

A estos factores se pueden añadir otros relacionados con la política comercial nacional e internacional:

1) generalización de los registros sueltos (1739-1754), que dificultaron aún más el desarrollo del comercio canario en América;

2) creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) y La Habana (1740) que competían en áreas del régimen de excepción canario (Caracas y La Habana).

3) oposición de los comerciantes de la Carrera de Indias, tanto gaditanos como flotistas y almaceneros, a cualquier concesión que afectase a sus privilegios;

4) los intereses comerciales de los portugueses de la Colonia del Sacramento, continuo foco de contrabando próximo al puerto de Buenos Aires, y los ingleses de la Costa de los Mosquitos y Belice, que perjudicaban el comercio entre España, Campeche y Centroamérica;

5) y por último, hay que tener presente la crisis canaria del comercio de vinos con el Norte de Europa.

Así, no es extraño el interés canario por revitalizar a mediados del siglo XVIII el régimen de excepción, entre otros motivos por la necesidad de exportar los excedentes hacia otros mercados más amplios y con mayores índices de consumo.

El proyecto de compañía privilegiada de Saviñón (1749)

Condiciones de redacción.

Una de las posibles soluciones arbitradas para restaurar el dañado comercio canario con América fue la formación de una compañía privilegiada entre Santa Cruz de Tenerife y la Isla de Trinidad.

La petición de Tenerife de un privilegio comercial mediante una compañía por acciones con América, estando vigente el Reglamento y Ordenanza de 6 de diciembre de 1718, parece a simple vista una incongruencia y un despropósito.

Sin embargo, esta petición responde al clima político favorable al desarrollo de compañías privilegiadas. Además el proyecto de Saviñón, como veremos más adelante, prestó interés a otras áreas no incluidas dentro del régimen de excepción (Santa Fe, Orinoco, Buenos Aires y también Cartagena) o marginadas por su escasa rentabilidad (Trinidad).

El objetivo del proyecto fue la creación de una compañía privilegiada denominada “Compañía de la ciudad de La Laguna” entre el puerto de Santa Cruz de Tenerife y la isla de Trinidad, aunque con intereses en Caracas, La Guaira, río Orinoco, y fuera del régimen de excepción canario en Santa Fe, Buenos Aires y Cartagena.

El texto está fechado en La Laguna el 12 de mayo de 1749 y se leyó en el Cabildo General del 13 de mayo. Su autor fue Juan Bautista Saviñón.¹¹

El tipo de texto es un proyecto o “plan”, como señala el propio autor, enviado al Cabildo General de La Laguna con motivo de la petición, hecha ese mismo año por el coronel José Jacinto de Inés, al monarca del aumento y extensión del comercio de esta isla en América. El beneficio era para las arcas reales y los comerciantes de las Islas Canarias.

La formación del autor, Juan Bautista Saviñón, parece asentarse en una experiencia directa en el comercio de Trinidad y un amplio conocimiento de otras plazas y comercios, ya que tenía “negocio en todas partes” [6]. La familia Saviñón destacó en la sociedad isleña de los siglos XVIII y XIX por su participación en favor del fomento comercial, industrial e intelectual de Canarias. Millares Carlo cita a Alejandro Tomás Saviñón y Clemt (1733-1786) como uno de los más distinguidos promotores del renacimiento de las industrias de Tenerife.¹² Guimerá Peraza, al estudiar la vida y obra de Antonio Saviñón, hijo de Tomás Domingo Saviñón, señaló que los “Saviñón o Savignone fueron una familia genovesa que se estableció en Canarias en el primer cuarto del siglo XVIII”.¹³

Antecedentes

Existían numerosos antecedentes de proyectos de compañías en las zonas de acción privilegiada propuesta por Saviñón. Podemos dividirlos en dos grandes grupos: proyectos generales (a nivel nacional) y particulares (a nivel regional).

Los proyectos generales de reforma cubrieron todas estas áreas. La Isla de Trinidad fue objetivo de numerosos proyectos de compañía privilegiada. Entre otros destacaron los de Marcelo Dantini (1741), José de Carvajal (1745), Diego Nangle (1754) y el marqués de los Llanos (1755). En la Junta de Comercio de 1764 se discutió su habilitación, concedida en 1765.

El proyecto de compañía con Santa Fe (Santa Fe de Bogotá, Virreinato de Nueva Granada) fue planteado por José de Carvajal en 1745. El objetivo era conectar mediante una compañía el comercio entre Andalucía, concretamente el puerto de Chipiona en el reino de Sevilla y otros de Andalucía, con aquel virreinato y sus principales puertos.

La Capitanía General de Venezuela fue objeto reiterado de proyectos de compañías tanto nacionales como regionales, hasta que en 1728 se creó la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

La Guaira, salida natural de Caracas, fue discutido como puerto habilitado en la Junta de Comercio de 1764, pero el proyecto fracasó. No tenemos constancia de proyectos anteriores al de Saviñón, pero sí conocemos la importancia de La Guaira en el proceso de migración canario durante el siglo XVIII.

El Río Orinoco (Nueva Andalucía y el valle del Orinoco) era un territorio mal delimitado. En Nueva Andalucía fue proyectada una compañía en 1725.¹⁴ Más tarde Diego Nangle (1754) fijó su interés por el río Orinoco como una de las zonas privilegiadas del proyecto de la compañía de Barcelona, que aunque fue creada en 1755 no contó con esta zona. También hay que añadir las diversas expediciones de límites hasta el tratado hispano-luso de 1750. En 1764 la Junta de Comercio debatió su habilitación, pero fue un proyecto frustrado.

Buenos Aires, en el Virreinato de la Plata, fue otra de las zonas donde se proyectaron numerosas compañías a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII. Como ha puesto de

manifiesto Mariluz Urquijo, en 1738 “la diversidad de pareceres y proyectos había puesto el punto en tal confusión que resultaba difícil adoptar una resolución acertada sin antes clarificar el panorama”.¹⁵

Cartagena de Indias, en el Virreinato de Nueva Granada, estuvo presente en los proyectos de José de Carvajal (1745) y en los debates de la Junta de Comercio (1764). Este interés estuvo motivado por la función de Cartagena como enclave para el comercio exterior, principalmente hacia las Antillas y Europa, de las mercancías del Virreinato de Nueva Granada: oro de las regiones centrales, ganado y productos tropicales de gran demanda en los mercados internacionales.

El interés de Canarias por la formación de compañías privilegiadas tiene su antecedente más inmediato en la Compañía de Canarias (1665-1667), un intento inglés para monopolizar el comercio de vinos canarios, imponiendo sus precios y condiciones.¹⁶

En relación con América el interés isleño se centró en el comercio con Buenos Aires y los proyectos de J. Fernández Romero (1728), A. Fonseca y F. Merano (1728) y dos representaciones del Cabildo de Tenerife (1729 y 1730).¹⁷ Así, el comercio con Buenos Aires fue autorizado en 1729 con la concesión de un registro de 250 toneladas, con permisión de frutos y textiles isleños, cierta cantidad de aceite andaluz, tabaco cubano y familias pobladoras, a cambio de cueros, frutos de la tierra y caudales. Pero esta concesión fue derogada en 1731.¹⁸ Ahora, dieciocho años más tarde, resurgía de nuevo el interés por Buenos Aires con el proyecto de Saviñón.

Hubo también proyectos para repoblar zonas americanas.¹⁹ Buenos ejemplos fueron los de los años 1663, 1672 y 1676, principalmente en Santo Domingo y Venezuela (Cumaná). A partir de 1749 aumentaría la migración en número y coste después de que la guerra hispano-inglesa de 1739 frenara el embarque de familias canarias a América. Así, se pasó de una media anual de 77 entre 1720-1740 a 153 entre 1749-1764; y de un coste para la Hacienda de 217.224 reales a 428.887 reales. También hubo una mayor oferta de destinos (La Florida y Luisiana). En definitiva, el aumento de la migración canaria en América tuvo dos precipitantes: la crisis vitivinícola y las necesidades imperiales de defensa para contener el avance de los franceses, ingleses, holandeses y portugueses en las fronteras.

Contenido

El principal objetivo del proyecto de Saviñón fue crear una compañía privilegiada para enviar a la Isla de Trinidad y sus alrededores, la costa de Paría y la Boca del Dragón,²⁰ mil familias durante veinte años, ya que sólo estaba poblada con ciento cincuenta familias.

El capital fundacional de la compañía sería de cien mil pesos, divididos en acciones de doscientos pesos. Sólo podían participar vecinos de La Laguna. Si no hubiese suficientes fondos para constituir la compañía se haría responsable el propio Saviñón en “pérdidas y beneficios” y el monarca en las poblaciones, fortificaciones y aumentos del comercio en Trinidad, pero no en el “comercio y plantajes” de la compañía.²¹ Se aseguraba el inicio de la compañía ya que Saviñón poseía sólo en la isla de Tenerife cien mil pesos en valores de

casas, viñas, tierras y tributos. Aun así podría tomar “dinero a premio de tierra” a un 3%.

La compañía estaría dirigida por un director, en sus comienzos el propio Saviñón, con la obligación de adquirir un mínimo de cien acciones por un valor total de veinte mil pesos. El director elegía al resto de directores, un total de cuatro más, con la misma obligación de comprar cien acciones por veinte mil pesos, hasta completar los cien mil pesos iniciales.

El cargo de director se renovaría cada cinco años. La principal función del director sería garantizar el buen funcionamiento de la compañía. El sueldo asignado para cada director sería de mil pesos al año, salvo el sueldo de Saviñón que en los primeros cinco años no cobraría ningún emolumento.

Las obligaciones de la compañía fueron múltiples. La principal era enviar cincuenta familias por año a la Isla de Trinidad de Barlovento, hasta completar el número total de mil familias en veinte años. La compañía cobraría como registro de permisión cien pesos por familia. Debía entregar a cada familia fusil, azada, hacha y los gastos de manutención por un año. La compañía se encargaría de fortificar la isla llevando ingenieros para construir castillos y fortalezas. Pasados los veinte años de privilegio (1749-1769) las familias podrían mantener con sus impuestos los sueldos y presidios, liberando de esta carga las cajas de Santa Fe (Virreinato de Nueva Granada) y Caracas (Capitanía General de Venezuela).

Los privilegios de la compañía también fueron numerosos y escondieron algunas peculiaridades dignas de mención. Los principales privilegios fueron de carácter político, comercial y fiscal.

La Isla de la Trinidad entregaría a la compañía cinco mil pesos que recibía de la corona en concepto del gasto para la defensa y fortificación de la isla. Los navíos de la compañía encargados de transportar a las familias sólo estarían bajo la vigilancia del director, no del juez de Indias ni de otro oficial o ministro. El gobernador de Trinidad sería de Tenerife, un coronel, teniente coronel o capitán que hubiese ejercido su cargo durante quince o veinte años.

Se permitiría que los navíos pudiesen llegar hasta La Guaira y cargar cacao para Veracruz o España. Podrían cargar novecientas toneladas anuales, en seis navíos de ciento cincuenta toneladas, cien de frutos y cincuenta de géneros bastos de lienzos y sedas, para comerciar entre Trinidad y Santa Cruz de Tenerife. Estos navíos podrían internarse por el río Orinoco hasta la provincia de Santa Fe, focos de contrabando extranjero.

El proyecto también incluía la posibilidad de comerciar con Buenos Aires (doscientas cincuenta toneladas al año) con frutos de vinos, aguardientes y géneros de Tenerife (hilos y sedas), enviar 20 familias (en uno o dos navíos) y adquirir veinte leguas de tierras alrededor de la fábrica de plantajes. Como complemento se añadía alguna salida, tal vez comercial, corsaria o de tráfico de esclavos, hacia territorio de los indios caribes,²² libre de derechos por diez años y después según lo estipulado por el reglamento de 1718.

Debido al alto coste de la manutención de los familias, quince mil pesos al año, solicitaba autorización para enviar un navío anual, de cualquier fábrica, de doscientas toneladas a Cartagena de Indias, cargado con frutos de aguardientes y vinos, dada la crisis vitivinícola, libres de derecho de entrada por veinte años. El retorno con registros con frutos del reino, pagando la tarifa normal, retornaría a Tenerife o Cádiz. Se solicitaba la importación de cacao por veinte años libre de derechos desde cualquier parte de América, una clara intromisión en los privilegios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas; navegar los navíos de la compañía libremente desde cualquier parte de la isla con permiso del gobernador para transportar víveres y animales; y la exclusividad del comercio de Tenerife en Trinidad por veinte años, ya que estaría poblada por canarios, con igualdad en los derechos de salida como en Caracas.

Un proyecto inviable.

El proyecto de compañía privilegiada de Saviñón refleja fielmente la realidad por la que estaba atravesando la coyuntura política y económica de las Islas Canarias en las décadas centrales del siglo XVIII. Podemos destacar varios rasgos significativos:

1) La crisis vitivinícola, el excedente de producción y población fueron características de las Islas Canarias durante las décadas centrales del siglo XVIII. Esta realidad estuvo presente en el proyecto de Saviñón al proyectar una compañía privilegiada para la repoblación de Trinidad y Buenos Aires, además del tráfico comercial con estas áreas y otros puertos de América.

La nueva estrategia era colocar el excedente en el mercado colonial, aumentando el tonelaje autorizado por el régimen de excepción canaria. El medio utilizado por Saviñón para obtener esto fue la compañía, en principio en áreas marginales del régimen de excepción, aunque en realidad lo que menos importaba era Trinidad y lo que más los mercados del Virreinato de Nueva Granada (Santa Fe y Cartagena), el Virreinato de la Plata (Buenos Aires) y la conexión Santa Cruz de Tenerife, Venezuela (La Guaira), Veracruz (Nueva España) y Cádiz. Desde 1737 el permiso para exportar textiles canarios había sido una constante en las peticiones al monarca. El proyecto de Saviñón fue un eslabón más de esta realidad.²³

Pero no hay que olvidar que la crisis vitivinícola agravó de inmediato las condiciones sociales y económicas de Canarias, que a su vez dificultó la situación del mercado de trabajo, liberando mano de obra predispuesta a la emigración.

2) El proyecto de Saviñón retoma viejas inquietudes de los navieros, comerciantes y agricultores canarios con el fomento del comercio con Buenos Aires. Sin embargo, los proyectos del comercio canario-bonaerense chocaron con tres inconvenientes para su realización: la presencia del Navío de Permiso, la Colonia de Sacramento y la presión del comercio del Perú.²⁴

En definitiva, la elección de Buenos Aires tuvo dos objetivos complementarios: el beneficio comercial para Tenerife con la exportación de productos de la tierra (vinos, aguar-

dientes, hilos y sedas), y el fortalecimiento del poder del Estado con la defensa de los límites del Imperio (Colonia de Sacramento).

3) Es evidente el interés personalista de Saviñón en la defensa del proyecto de compañía. La compañía fue una buena excusa para incrementar su patrimonio como naviero, mediante el traslado de las familias, y político, como director de la compañía, control de las salidas y entradas, cargos políticos en Trinidad, etc.

El capital fundacional previsto era de cien mil pesos que en principio facilitaba la puesta en marcha de la compañía. El número de acciones para ser elegido director, veinte mil, garantizaba el control de la compañía por unos pocos comerciantes. Eso sí, el precio mínimo de las acciones en doscientos pesos favorecería la participación de numerosos socios aunque sin representación en los órganos de gobierno.

El proyecto de Saviñón, concediendo a la ciudad de La Laguna y al puerto de Santa Cruz de Tenerife el privilegio de repoblar y comerciar con distintas áreas americanas, estuvo sujeto a las presiones de diferentes sectores económicos de las Islas Canarias que garantizaban el fracaso. El propio régimen comercial de permisión ya generaba por sí mismo peleas en el reparto del tonelaje y en el disfrute de los cupos otorgados. Completan este panorama la fiscalidad excesiva y la competitividad de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en Venezuela.²⁵

4) El proyecto es un buen ejemplo del modelo de compañía privilegiada típica del siglo XVIII español, ya que reunía las principales características de estas compañías: aumento de población en las áreas de acción privilegiada, defensa del territorio; aumento de las entradas en las arcas del Estado mediante el fomento del comercio y la agricultura; y construcción de unas sólidas infraestructuras, tanto defensivas como comerciales.

5) Y, por supuesto, una multitud de rasgos ilusorios. Uno de los principales es el complejo abanico de áreas privilegiadas, Trinidad, la Guaira, Veracruz, Orinoco, Santa fe, Buenos Aires y Cartagena de Indias, cuyo interés estaba en las manos de los comerciantes de la Carrera de Indias, ya fuesen peninsulares o novohispanos, de los accionistas de las compañías de Caracas y La Habana, y de los comerciantes extranjeros.

El proyecto incluía la conexión entre la Guaira y Veracruz, precisamente cuando el comercio interprovincial estaba prohibido. Según el proyecto el retorno con registros con frutos del reino, pagando la tarifa normal, retornaría a Tenerife o Cádiz. Sin embargo, como bien sabemos, era obligatorio el retorno por Cádiz.

Otro aspecto irrealizable fue el migratorio. Existían un escaso interés de las familias canarias por emigrar a la isla de Trinidad. Normalmente los emigrantes que podían pagar el derecho de familia elegían las zonas de mayor vitalidad económica. En el caso de Buenos Aires esta migración tuvo un beneficio inferior (14.689,00 reales) a otros destinos americanos como Santo Domingo (58.083,25 reales), Puerto Rico (59.746,75 reales), Venezuela (67.874,25 reales) y Texas (16.830,75 reales).²⁶ Por otro lado, el comercio con Buenos Aires se derogó en 1731 por las presiones del comercio gaditano.²⁷

Y por último, la petición de nuevos privilegios dentro del régimen de excepción canario generaba tensiones en la sociedad isleña.

Las consecuencias de este fracasado proyecto fue un nuevo proyecto en 1753 realizado por Baltasar Gabriel Peraza de Ayala, coronel de milicias, cosechero y representante de Tenerife y La Palma en las juntas del cabildo general de 1753, aunque con rasgos diferentes. En el mismo se vuelven a solicitar para las áreas de Caracas, Cumaná, Trinidad, Puerto Rico y Santo Domingo, un aumento de las toneladas permitidas, y la restauración del comercio con Buenos Aires.²⁸

En definitiva, la historia del comercio canario-americano del siglo XVIII se resume en el pacto tácito entre la Monarquía y la élite canaria. Pero esta dialéctica entre Corona y vasallos es rebasada por ambas partes, lo que originará continuas medidas legislativas y protestas de las elites isleñas.²⁹

BIBLIOGRAFÍA:

- ALCARAZ GÓMEZ (1995): *Jesuitas y Reformismo. El padre Francisco de Rávago (1747-1755)*. Valencia.
- ASDRÚBAL SILVA, H. (1993): *El comercio entre España y el Río de la Plata*. Banco de España-Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica. Madrid.
- BETHENCOURT, A. (1965): “Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 2.
- BORGES, A. (1963): “Los canarios en las revueltas venezolanas del siglo XVIII (1700-1752)”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 46, 128-140.
- FARIÑA GONZÁLEZ, M.A. (1997): *Canarias-América (1678-1718)*. La Laguna.
-(1991): “La emigración canaria a Indias, 1680-1717”, en EIRAS ROEL, A.(ed.): *La emigración española a América, 1492-1914*, tabapress, Madrid, 299-310.
- FISHER, J.R. (1992): *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Colecciones Mapfre. Madrid.
- GÁRATE OJANGUREN, M. (1990): *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián.
-(1993): *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián.
- GÓMEZ URDAÑEZ, J.L. (1996): *El proyecto reformista de Ensenada*. Logroño.
- GUIMERÁ PERAZA, M. (1978): *Antonio Saviñón. Constitucionalista (1678-1814)*. Las Palmas.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1985): *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa mercantil irlandesa en canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife.
-(1987): “Burocracia fiscal y sociedad comerciante: el Visitador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755)”, *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, t. I. 423-447.
-(1995): “Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias”, MARTÍNEZ SHAW, C. (ED.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Universidad de Granada. Centre d’Estudis d’Historia Moderna Pierre Vilar. Granada, 519-539.

- GUIMERÁ RAVINA, A.-DELGADO BARRADO, J.M. (1993): “El comercio con América en los escritos económicos del siglo XVIII canario”, *Actas del VII Congreso de Historia Canario-Americano*. Las Palmas, 309-334.
- (1995): “Proyectismo canario y comercio americano: un plan de compañía privilegiada (1753)”, *Actas del IX Congreso Canario-Americano*, Las Palmas, 151-162.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1982): “La aportación de la isla de La Gomera al poblamiento de La Luisiana”, *IV Congreso Canario-Americano*, II, 225-247.
- HUSSEY, R. (1962): *La Compañía de Caracas*. Caracas.
- LAFUENTE, A.-LÓPEZ-OCÓN, L. (1996): “Tradiciones científicas y expediciones ilustradas en la América hispana del siglo XVIII”, en SALDAÑA, J.J. (Coord.): *Historia Social de las Ciencias en América Latina*. México, 1996.
- LINCH, J. (1987): “Inmigrantes canarios en Venezuela (1700-1800): entre la elite y las masas”, *VII Congreso de Historia Canario-Americano*, I, 9-27.
- LUCENA GIRALDO, M. (1996): “El reformismo de frontera”, en GUIMERÁ RAVINA, A. (ED.): *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*. Madrid, 265-275.
- (1993): *Laboratorio Tropical. La expedición de límites al Orinoco (1750-1767)*. Caracas-Madrid, 1993.
- (1992): *La frontera caribica. Expedición de límites al Orinoco, 1754-1761*. Caracas, 1992.
- (s.f.): *Ilustrados y Bárbaros. Francisco de Requena. Diario de la exploración de límites al Amazonas (1782)*. Madrid.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1992): *La migración canaria, 1500-1980*. Ediciones Júcar. Barcelona.
- (1991): “La emigración canaria a América (siglos XVI-XX)”, *La emigración española a América, 1492-1914*, 283-298.
- MALAMUD RIKLES, C.D. (1986). *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Serie Descubrimiento/3. Cádiz.
- MARILUZ URQUIJO, J.M. (1981): *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*. Buenos Aires.
- MILLARES CARLO, A. (1932): *Biobibliografía de escritores naturales de las Islas Canarias (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Madrid.
- MOLINA MARTÍNEZ, M. (1982): “La participación canaria en la formación y reclutamiento del batallón de Luisiana”, *IV Congreso de Historia Canario-Americano*, II, 133-223.
- MORALES PADRÓN, F. (1955): *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla.
- (1955). *Rebelión contra la Compañía de Caracas*. Sevilla.
- MOUTOUKIAS, Z. (1988): *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Bibliotecas Universitarias. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.
- OLIVA MELGAR, J.M. (1987): *Cataluña y el comercio privilegiado con América. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977): *El régimen comercial de Canarias con las Indias (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla.
- PÉREZ HERRERO, P. (1992): *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Colecciones Mapfre. Madrid.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1945-1950): *Ataques navales y piraterías contra las Islas canarias*. Madrid, 5 vols.
- SILVA, H.A. (1987): “El Río de la Plata y Canarias: esperanza y fracaso del intento de relación estable”, *VI Congreso de Historia Canario-Americano*, 353-386.

- THOMPSON (1994): *Mercenaries, Pirates and Sovereigns, State Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*. Princeton.
- TORNERO TINAJERO, P. (1982): “Inmigrantes canarios en Cuba y cultivo tabacalero. La fundación de Santiago de las Vegas (1745-1771)”, *IV Congreso de Historia Canario-Americano*, I, 505-530.
- (1977): “Emigración canaria a América: la expedición cívico-militar a la Luisiana en 1777-1779”, *IV Congreso de Historia Canario-Americano*, 344-354.

NOTAS

- ¹ Véase las compañías de Caracas y La Habana en GÁRATE OJANGUREN (1990) y (1987).
- ² Véase OLIVA MELGAR (1987).
- ³ Véase GÓMEZ URDÁÑEZ (1996), 221.
- ⁴ Véase la obra de THOMPSON (1994) sobre la violencia estatal de las principales compañías privilegiadas europeas.
- ⁵ Véase GUIMERÁ RAVINA (1985), 318, nota 74.
- ⁶ Véase sobre Pedro Álvarez el artículo de GUIMERÁ RAVINA (1987).
- ⁷ Véase HUSSEY (1962), 121-126; MORALES PADRÓN (1955); BORGES (1963), 128-140; y GÁRATE OJANGUREN (1990). El comportamiento canario en PERAZA (1977) y GUIMERÁ RAVINA (1985). Queda como hipótesis la posible conexión entre la sublevación y la Junta Extraordinaria de Comercio.
- ⁸ Véase la obra clásica de RAMOS PÉREZ (1946), junto a las más recientes de LUCENA GIRALDO (1993); (S.F.); (1992); y ALCARAZ GÓMEZ (1995), 666 y sigs. Una visión general de las expediciones ilustradas en LAFUENTE-LÓPEZ (1996), 247-281.
- ⁹ Véase PERAZA DE AYALA (1977) y MORALES PADRÓN (1955).
- ¹⁰ Véase GUIMERÁ RAVINA (1985), 249-252.
- ¹¹ Véase el proyecto de Juan Bautista Saviñón *Proyecto de la compañía de la ciudad de La Laguna*. 1749. Archivo Municipal del Ayuntamiento de La Laguna, A-X, 47.
- ¹² Véase MILLARES CARLO (1932), 482-483.
- ¹³ Véase GUIMERÁ PERAZA (1978), 14.
- ¹⁴ Véase la obra anónima *Representación Universal del estado de la Real Hacienda, Gobierno Económico, Comercio, Marina y de las Indias*. Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 1448.
- ¹⁵ Véase los proyectos de compañías en MARILUZ URQUIJO (1982); y un panorama general de Buenos Aires en el siglo XVIII en las obras de FISHER (1992), 113 y 139 y sigs.; PÉREZ HERRERO (1992), 296 y sigs.; ASDRÚBAL SILVA (1993); y MOUTOUKIAS, Z. (1988) entre otros autores. Sobre el contrabando francés véase MALAMUD RIKLES (1986), 115.
- ¹⁶ Véase GUIMERÁ RAVINA (1985), 318.
- ¹⁷ Véase PERAZA (1977), 105; BETHENCOURT (1958) y GUIMERÁ RAVINA-DELGADO BARRADO (1993), 309-334.
- ¹⁸ Véase PERAZA DE AYALA (1977), 104; MORALES PADRÓN (1955), 81-85; y RUMEU DE ARMAS (1945-50), tomo III, 661-663.
- ¹⁹ Véase sobre la migración Canaria en América los trabajos de MORALES PADRÓN (1976); MACÍAS

HERNÁNDEZ (1992), 59-64, y (1991), 283-298; FARIÑA GONZÁLEZ (1988), 205-211; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (1982), 225-247; LINCH (1987), 9-27; MOLINA MARTÍNEZ (1982), 133-223; TORNERO TINAJERO (1977), 344-354, y (1982), 505-530; entre otros autores.

- ²⁰ La costa firme de Paría está situada al norte del Delta del Orinoco. La Boca del Dragón entre la Punta Piedras en Sucre y Maruco en Trinidad.
- ²¹ Véase SAVIÑÓN (1749), punto 5.
- ²² No sé muy bien porque habla Saviñón en el Artículo 17 de su proyecto de compañía de los indios caribes: “Que si dicha compañía hiciere alguna salida su costa a los indios caribes y cogiere parte, durante diez años podrán usar de su trabajo y después se agregará a las misiones de su magestad pagando sus tributos como se acostumbra a beneficio de la Real Corona”.
- ²³ En 1753 Pedro Álvarez trató de convencer a la Corte de la bondad de la exportación de textiles. Véase GUIMERÁ RAVINA (1987), 439.
- ²⁴ Véanse los trabajos de FISHER (1992); PÉREZ HERRERO (1992); ASDRÚBAL SILVA (1983); y MOUTOUKIAS (1988).
- ²⁵ Véase GUIMERÁ RAVINA (1985), 358 y sigs.
- ²⁶ Véase MACÍAS HERNÁNDEZ (1992), 63.
- ²⁷ Véase PERAZA DE AYALA (1977), 104.
- ²⁸ Véase GUIMERÁ RAVINA-DELGADO BARRADO (1995), 151-162.
- ²⁹ Véase GIMERÁ RAVINA (1995), 536-539.