



EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y LAS INDIAS (1708-1718). LA LIMOSNA DE SAN TELMO

*TRADE BETWEEN THE CANARY ISLANDS AND THE SPANISH ANTILLAS
(1709-1718). THE CHARITY OF SAN TELMO*

María Isabel Paredes Vera*

Cómo citar este artículo/Citation: Paredes Vera, M. I. (2016). El comercio entre Canarias y las Indias (1708-1718). La limosna de San Telmo. *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana (2014)*, XXI-054. <http://coloquioscanariasamerica.casadelcolon.com/index.php/aea/article/view/9536>

Resumen: Este trabajo continúa otro que trata de algunos aspectos del comercio entre Canarias y los puertos del Caribe español, entre 1688 y 1708 y que fue presentado en el XIX Coloquio de Historia Canario-Americana (Las Palmas, 2010). El período de 1709 a 1718 es objeto de análisis en este estudio, tomando como referencia para su fin el Reglamento de Comercio de 1718, que pretendió controlar y relanzar el comercio con las Indias, maleado por los fraudes, el contrabando y las interferencias de las otras potencias europeas que buscaban el dominio de las rutas comerciales marítimas. En lo tocante a Canarias, se intentó ofrecer un marco legal al comercio isleño con América, Las fuentes documentales consultadas, además de las secciones de Contaduría, Contratación y Audiencia de Santo Domingo, en el Archivo General de Indias, son los libros de cuentas de la Universidad de Mareantes, con valiosa e inédita información sobre la llamada Limosna de San Telmo, impuesto pagado por todas las embarcaciones canarias que salían para las Indias con productos de la tierra. Estos manuscritos forman parte del Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

Palabras clave: Comercio; Canarias- Antillas; Limosna de San Telmo

Abstract: This work continues another dealing with some aspects of the trade between the Canary Islands and the ports of the Spanish Caribbean from 1688 to 1708. It was presented in the 19th Colloquium of Canary-American History (Las Palmas, 2010). The period from 1709 to 1717 is the object of analysis in this study, taking as reference to be finished the Regulation of Trade of 1718. It tried to control and reopen the trade with the Indies, corrupted by the fraud, the smuggling and the interferences of the other great Europeans powers, looking for (the) domain of the commercial routes on the seas. It intended to offer to the Canary Islands a legal framework in order to improve their trade with America.

Our sources have been the sections of Contratación, Contaduría y Audiencia de Santo Domingo in the Archivo General de Indias, and, especially, the accounts books of the Universidad de Mareantes, with valuable and unknown information about the Limosna de San Telmo, a tax paid by all the canary ships that went to Indies with products of the islands. Those books form a part of the Ancient Found of the Library of the University of Sevilla.

Keywords: Trade; Canary Islands- Antillas; Limosna de San Telmo

INTRODUCCIÓN: FUENTES Y OBJETIVOS

El trabajo que ahora presentamos es continuación de otro con el que en su día participamos en el *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana* que versaba sobre algunos aspectos del tráfico comercial entre Canarias y los puertos de las Antillas Mayores entre 1688 y 1708. Abarca nuestro estudio en esta ocasión un período más corto, de fines de 1708 a 1718, Hemos elegido estos años por no estar cubiertos totalmente

* Doctora en Historia de América. Jubilada. UNED Málaga. C/ Cuenca, 7-1^oC. 29680. Estepona. Málaga. España. Correo electrónico: paredesvera46@gmail.com

por los trabajos de Ortiz de la Tabla, Pérez-Mallaina y García Bernal, pioneros en este tema¹ y pensamos también que el estudio de este periodo de nueve años (durante 1718, por motivos aclarados más adelante, estuvo suspendido el tráfico mercantil canario-americano) nos permitirá establecer algunas de las pautas seguidas por dicho comercio y hacer valoraciones lo más precisas posibles de él. Como referencia para finalizarlo hemos recurrido a la publicación del Reglamento de Comercio de 1718, con el que Felipe V pretendió controlar, regularizar y relanzar el comercio con las Indias, en parte maleado por los fraudes y el contrabando² y en parte también por los recelos que el sistema de permisiones, que había funcionado durante casi todo el siglo XVII, había despertado en los comerciantes peninsulares, amparados por el Consulado y la casa de Contratación. Alegaban éstos que los canarios gozaban de excesivos privilegios y que ellos resultaban hondamente perjudicados por la competencia que para sus transacciones comerciales con las colonias americanas suponían. Les acusaban de mantener un alto porcentaje de comercio ilícito. Aducían que por su aislamiento y lejanía de la Metrópoli, rodeados por el Atlántico, y ya en plena ruta hacia el Nuevo Mundo, disfrutaban de bastantes ventajas a la hora de comerciar. En lo tocante a Canarias, el Reglamento de 1718 representó un hito importante para la economía insular ya que regulaba los derechos fiscales, confirmaba la limitación de exportar tan sólo “productos de la tierra”, tal como ya se reglamentó en 1611, entre otras disposiciones. Proporcionó un marco legal para la actividad comercial dentro del cual el comercio canario intentaría superar la inestabilidad de la centuria anterior, marcada por los frecuentes cambios de la normativa sobre permisiones que regía el tráfico con las Indias, acabó con la necesidad de estar pendientes de la renovación de las prórrogas de licencias y de posibles suspensiones³. Respecto al comercio con los puertos americanos habilitados para ello, se produjo un vacío al finalizar el año 1717 y no renovarse la prórroga de la permisión, hasta que se puso en vigor en Canarias el Reglamento de 6 de diciembre de 1718.

Las fuentes documentales utilizadas se encuentran en su mayor parte en la sección Fondo Antiguo del Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla, (en adelante AHUS). Se trata de los *Libros de Cuentas y Razón de lo que contribuyen los navíos que salen de Canarias para Indias a favor del Real Colegio Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes (1688-1778)* El libro 186, base de nuestra investigación, abarca de 1688 a 1741; el 187, de 1741 a 1775; y el 188, de 1776 a 1778). En ellos se recoge todo lo relativo al cobro de la denominada Limosna de San Telmo, tributo de dos pesos de a ocho reales de plata corriente por tonelada de carga útil que debían abonar todas las embarcaciones que partían hacia América. Los mismos libros recogen conjuntamente a lo recaudado con la Limosna de San Telmo en Canarias y el importe del cobro de otro impuesto con que se gravaba al comercio con Ultramar. Este último consistía en el pago de 1,5 reales de plata por tonelada de carga útil que se cargaba a los barcos que salían hacia las Indias y del que se beneficiaba la otra institución sevillana relacionada con la navegación y el comercio, la Universidad de Mareantes, en la que se formaron los más destacados pilotos y navegantes en general de la Carrera de Indias.

Los documentos consultados en el AHUS, proporcionan información directa sobre el tema que nos interesa. Señalan el nombre de la embarcación, fecha de partida, aunque con excepciones en determinados períodos, su procedencia y destino, el tonelaje y el monto de lo que tuvieron que abonar. No siempre aportan el nombre de su capitán, dueño, administrador o maestro; a veces da el de más de uno de ellos. Su valor como fuente es inapreciable y han sido poco investigados hasta las últimas décadas del pasado siglo. En resumen, el contenido de estos libros de cuentas ofrece un patrón regular, que se puede completar con la consulta, entre otros, de los registros de navíos de la sección de Contratación en el Archivo General de Indias. En estos aparecen más datos detallados sobre cargas, enumeración de mercancías, tripulación, cargadores, características de la embarcación, fábrica de ésta, o posibles eventualidades del viaje como arribadas forzosas, averías o naufragios. Referido su contenido con exclusividad al archipié-

1 PÉREZ-MALLAINA BUENO (1993); GARCÍA BERNAL (1982), Tomo I, Segunda Parte, pp. 747-792; ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE (1977), Tomo II, pp. 5-19.

2 GARCÍA BERNAL (1982), pp. 777-792 publica un facsímil del Reglamento de 1618.

3 Véase MORALES PADRÓN (2011); PERAZA DE AYALA (1952) y PERAZA DE AYALA (1970). Fundamentales para conocer los avatares del tráfico comercial canario con las Indias, los privilegios, permisiones y también las trabas que encontró éste, en particular a lo largo del s. XVII y hasta la publicación del Reglamento de 1718.

lago, encontramos en el mismo Fondo Antiguo del AHUS el legajo 373, *Cartas diversas desde Canarias al Colegio Seminario de San Telmo (1709-1733)* en las que nos gustaría ahondar algo más, aunque no tienen información directa sobre el tema que aquí tratamos, sí pueden aportar algunos datos interesantes y relacionados con éste. Otros dos volúmenes, igualmente manuscritos y como todos los que presentamos en este epígrafe pertenecientes al mismo fondo, llevan por título *Libro de Cuentas Generales de la Universidad de Mareantes* y contabilizan los ingresos recibidos por la Universidad tanto de las flotas que viajaban con fines comerciales a Indias como los procedentes de los navíos sueltos, dedicando apartados especiales que aparecen como contribución de Islas o contribución de los navíos que han salido de las Islas Canarias. Hemos utilizado el 190 que cubre de 1682 a 1726. Ofrecen también datos sobre lo contribuido por las embarcaciones canarias que salían para las Antillas españolas, los *Libros de Entrada y Salida de Caudales (1681-1844)*, legajo 302 a, sobre *Certificación del pago del Derecho de Tonelaje dado por la Contaduría de la Audiencia de la Contratación de Indias a la salida de navíos para América que han contribuido al Derecho de Tonelaje y de la Limosna a favor de la Universidad de Mareantes y Real Colegio Seminario de San Telmo (1679-1733)* y el 301 (1691-1753), y las *Cartas Originales de los Apoderados en Cádiz del Real Colegio Seminario de San Telmo (1682-1781)*, legajo 327 y 32. Su análisis esperamos que constituya una modesta aportación al estudio del comercio canario con los puertos del Caribe español en las primeras décadas del siglo XVIII, si bien debemos hacer constar que este proyecto está inacabado, en pleno proceso de elaboración por nuestra parte.

Otras fuentes usadas en nuestra investigación, en su mayoría inéditas, han sido documentos del Archivo General de Indias de las secciones de Contratación (registros de navíos), Contaduría y Escribanía de Cámara, que complementan los datos aportados por la Limosna de San Telmo, así como algunos legajos del Archivo Histórico Nacional. Con la información obtenida, unida a la proporcionada por los libros de cuentas de la Universidad de Mareantes, revisaremos algunos aspectos del tráfico comercial entre Canarias y los puertos del Caribe español, de 1709 a fines de 1717, período que no ha sido todavía objeto de análisis exhaustivo. A lo largo del siguiente año, estuvo suspendido el tráfico comercial entre los puertos canarios y los americanos por haber concluido la prórroga de la última permisión. La suspensión de licencia para los navíos insulares duró casi un año, hasta que entró en vigor el Reglamento al que nos venimos refiriendo y que fue publicado en El Pardo el 6 de diciembre de 1718. Insistimos en que el presente trabajo no es un estudio concluido, si bien esperamos seguir con este proyecto hasta su finalización, tarea que en estas páginas no nos es posible por lo reducido del espacio y porque deseáramos completarla con datos que deberían ser recogidos en los archivos notariales canarios y en otros peninsulares. Con todo ello, pretendemos realizar una revisión, siempre teniendo como punto de partida la Limosna de San Telmo, desde que ésta empieza a pagarse por los propietarios de barcos canarios a su salida hacia las Indias, en 1688 hasta diciembre de 1717, cuando cesará tráfico comercial entre Canarias y América, hasta la puesta en vigor del Reglamento de Comercio del siguiente año. Por el momento, hemos transcrito y analizado todo el proceso de pago por parte de los propietarios de los navíos del derecho de salida del que venimos tratando, siguiendo el rastro de los numerosos trámites que había que cumplir hasta que llegase lo recaudado, bastante disminuido como decimos en otro apartado, a las manos del diputado receptor en Sevilla.

Aludimos con frecuencia al Reglamento de 1718 porque, aunque se le tacha de ser uno de los primeros logros de la política reformista de Felipe V, no presentaba innovaciones destacadas, pero sí supuso un primer paso a la emancipación del comercio canario con respecto a las instituciones de la Metrópoli, en especial la casa de Contratación y el Consulado, si bien la liberalización de muchas de las cargas que soportaba el comercio insular no llegó hasta 1778, con el Tratado de Libre Comercio.

Los comerciantes y cargadores isleños depositaron sus esperanzas de recuperación en el cumplimiento de este reglamento, que para ellos significaba tal vez una muestra de que el nuevo monarca había puesto sus miras en el Archipiélago y parecía decidido a que mejorara la situación de sus lejanos súbditos canarios, pero se vieron defraudados. La deseada recuperación de la economía insular se realizó progresivamente, mas no de forma total, entre 1718 y 1778. No obstante, no podemos obviar la importancia de este Reglamento ya que su aplicación marcó el comienzo de una nueva etapa para el comercio canario con los dominios indios, y proporcionó a éste la estabilidad de la que carecía hasta entonces.

Entre otras disposiciones, quedó fijada en 1000 toneladas la carga permitida anualmente a las islas, así como las toneladas a exportar de productos insulares destinadas a cada uno de los puertos habilitados en las Antillas y el resto del Caribe⁴ La distribución de las 1000 toneladas de frutos de las islas, los únicos que se permitía exportar se hacía de esta forma:

Tenerife.....600 toneladas.
La Palma.....250 toneladas.
Gran Canaria.....150 toneladas.

Respecto a los puertos americanos habilitados para el comercio con Canarias, las cantidades que se les permitía importar en cada uno de ellos eran:

La Habana.....300 toneladas.
Campeche.....300 toneladas.
Caracas.....200 toneladas.
Trinidad, Cumaná y
Puerto Rico.....200 toneladas.

También fijó el Reglamento de 1718 los impuestos a pagar en el comercio con la Indias hispanas, confirmando la obligatoriedad de algunos de ellos.⁵

DE CÓMO LAS GUERRAS EN EUROPA OCCIDENTAL AFECTARON AL COMERCIO DE VINOS DE CANARIAS

Como trasfondo histórico del tema que nos ocupa, aparecen los acontecimientos finales de la guerra de Sucesión que llevó al trono de España, tras dura pugna con los Habsburgo, a los que le unían lazos de sangre, al primer Borbón, Felipe V, nieto de Luis XIV y de la infanta española María Teresa de Austria (hija de Felipe IV y de Isabel de Borbón). Nos hemos detenido en éstos datos porque creemos que los fuertes vínculos familiares entre los reyes de España y de Francia, propiciaron el éxito de los borbones galos en la Guerra de Sucesión. El cambio de dinastía tras la muerte de Carlos II significó para las Islas Canarias el inicio de una era de reformas uno de cuyos primeros frutos fue el Reglamento de 1718.

Al iniciarse la segunda década del siglo XVIII, el comercio canario se encontraba en una situación difícil, entre otros motivos, por el declive de las exportaciones de vinos a la corte inglesa, particularmente de malvasía. Los vaivenes bélicos, los sucesivos enfrentamientos y alianzas entre las grandes potencias de la Europa occidental, habían influido negativamente, a fines del siglo XVII, en el comercio canario de vinos. Un nuevo competidor estaba abriéndose paso en el mercado inglés; el oporto.⁶ El acercamiento entre Portugal y la Corona Británica, reforzado hacía años por la presencia de una reina portuguesa como consorte en el trono de Inglaterra, propiciaba la difusión de los caldos lusitanos en aquellos lares en los que décadas antes se consumía sin trabas la malvasía canaria.⁷

Con la firma en 1713 de la Paz de Utrecht, aprovechando la coyuntura internacional, comienza una cierta recuperación del comercio canario-americano, en mejores condiciones que el que se lleva a cabo desde los puertos peninsulares, lo que aviva un fuerte sentimiento de rivalidad en la Casa de Contratación y en el Consulado, que en 1717 se trasladaron definitivamente a Cádiz. En la práctica, la casi totalidad del tráfico comercial con las Indias se realizaba ya desde el puerto gaditano. Veremos más adelante como influye esta situación novedosa en las relaciones con Canarias, dentro del ámbito mercantil.

4 MORALES PADRÓN (2011), pp.87-90.

5 MOLINA MARTÍNEZ (1978), Tomo II, pp. 67-83.

6 BÉTHENCOURT MASSIEU (1991), pp. 93-94.

7 BÉTHENCOURT MASSIEU (1991), pp. 96-103. Se produjo incluso un intento de carácter diplomático para recuperar el mercado inglés para los vinos canarios, con el envío del caballero don Cristóbal Ponte, Tras una larga y complicada estancia en Londres, falleció en aquella ciudad sin conseguir el éxito para su misión.

IMPUESTOS QUE GRAVABAN EL COMERCIO CANARIO CON AMÉRICA. LA LIMOSNA DE SAN TELMO

Llevaban ya muchos años los canarios soportando las acusaciones por parte de los que en la Península se dedicaban al comercio con América, primero desde Sevilla y posteriormente desde Cádiz, de gozar los isleños de excesivos privilegios, y exenciones gracias a las licencias o permisiones que la Corona les otorgó sobre todo a lo largo del siglo XVII, licencias que les solían renovar sin mucha dificultad. En el Consulado y en la Casa de Contratación no eran concededores de las dificultades y penalidades que sufrían los canarios, o no las reconocían. Analizando las fuentes correspondientes, se comprueba que si bien era cierto que disfrutaban de ciertos privilegios, también lo era que tenían que pagar crecido volumen de impuestos diversos. Solbes analiza algunos de ellos, como el almojarifazgo, el derecho de familias, la regalía de las escribanías del registro o los cargos que se les hacían antes de partir para las Indias y con los que se pagaban los emolumentos del Juez de Indias y del escribano, por realizar todos los trámites que llevaban implícitos la entrada y salida de los navíos de la permisión así como los emolumentos del guarda mayor que asistía a la carga y descarga de los buques. Se cobraba además el derecho de extranjería, por utilizar barcos de construcción foránea en la carrera de Indias⁸ Estos y otros aspectos fiscales y de organización, fueron regulados, o se intentó, por orden de Felipe V, y tras atender previamente a las sugerencias, o más bien demandas que le presentaron los comerciantes canarios, en el Reglamento publicado el 6 de diciembre de 1718.⁹

De los impuestos mencionados, el que centra nuestra atención es la Limosna de San Telmo. El apelativo engañoso de “limosna” sugiere una aportación económica voluntaria, con carácter de ayuda. En realidad es una imposición fiscal que obligaba a los propietarios de los navíos que salían de Canarias a comerciar en algunos puertos americanos a pagar dos pesos de plata por cada tonelada de carga, Solamente e registró, de forma excepcional, alguna exención a este pago. El cobro y traslado del importe de este impuesto, junto con el del real y medio por tonelada destinado a la Universidad de Mareantes, originaba un largo proceso administrativo que iba dejando un productivo rastro documental desde que, tras el arqueo del barco, se determinaba el monto de la tasa y se abonaba ésta en Canarias, pasando por otros trámites en Cádiz y, finalmente, se entregaba en última instancia, ya en Sevilla, al diputado-receptor del Real Colegio Seminario de San Telmo¹⁰.

El análisis de los libros de cuentas donde se consignaba lo que de la recaudación del impuesto conseguida en Canarias se recibía en la administración del Colegio de San Telmo, nos ha permitido seguir, al menos en buena parte, la evolución del tráfico comercial canario con el Caribe en los primeros años del reinado de Felipe V, en los que como apuntábamos, se inician las reformas borbónicas. El origen de este impuesto obligatorio, de los denominados de tonelaje, por tomar por referencia éste y no la carga con la que se iba a comerciar en Indias, estaba próximo a los años que venimos tratando.

En 1681 se había creado, a instancias de los miembros de la Universidad de Mareantes y por orden de Carlos II, el Real Colegio Seminario de San Telmo. En esta institución sevillana se acogía a niños huérfanos, preferentemente hijos de marinos o a otros necesitados, con el fin de adiestrarlos en los oficios relacionados con la navegación. Su financiación dependía en parte de un impuesto o contribución que pagaban todas las embarcaciones que con fines comerciales se dirigiesen a las Indias. Consistía en dos pesos de plata (16 reales de plata corriente o 14 de “plata antigua”) por tonelada útil registrada en el arqueo. Se solía abonar previamente a su partida del puerto sevillano. Anteriormente ya se cobraba real y medio de plata por cada tonelada, tributo éste del que era beneficiaria la citada Universidad de Mareantes. También estaban obligados a pagar seis pesos por tonelada cada uno de los navíos que componían las flotas de Nueva España y Tierra Firme.

En 1686 se incluyó a las embarcaciones canarias que comerciaban con las Indias en la obligación de contribuir, de la misma forma y con la misma cantidad que los navíos sueltos de la Península, al mante-

8 SOLBES FERRI (2008), pp. 657-671. Los impuestos que se pagaban a la salida de los barcos canarios que comerciaban con las Indias no variaron después de 1718, sólo se establecieron dos más, el de extranjería y el de almirantazgo.

9 MORALES PADRÓN (2011), pp. 87-90.

10 JIMÉNEZ JIMÉNEZ (1998), pp. 1958-1965; BORREGO PLÁ (1972) y BORREGO PLÁ (1982), Tomo II, pp. 239-277; FARIÑA GONZÁLEZ (1982), Tomo II, pp. 219-246. En todos estos trabajos se han utilizado como fuente, al menos parcialmente los libros de cuentas de l Colegio Seminario de San Telmo

nimiento del Colegio de San Telmo. En principio, el monto de esta tasa a la que le dieron el nombre de limosna, se estipuló en seis pesos de plata por tonelada arqueada, pero casi de inmediato tras escuchar el informe sobre la situación de las Islas del por entonces Secretario de Indias, José Veitia Linaje, se redujo la tasa a dos pesos de la misma moneda (de a ocho reales en plata corriente). No se harían efectivos los pagos del impuesto desde Canarias hasta 1688. De los documentos emanados del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla y de la administradora de sus bienes, la Universidad de Mareantes, hemos obtenido información sobre distintos aspectos de las relaciones comerciales entre Canarias y el Caribe, analizando algunos de ellos, referidos exclusivamente a los viajes de ida, ya que la Contribución o Limosna de San Telmo se pagaba solamente a la salida hacia las Indias Impuestos como el de la Limosna de San Telmo, antes de llegar a su destino final en Sevilla para contribuir al mantenimiento del citado Colegio, pasaba por complicados trámites burocráticos en Cádiz, llegando a la institución sevillana con retraso y disminuido su monto desde que se cobrara en las Islas a los dueños de los barcos que desde ellas partían para las Indias. Estas operaciones financieras están reflejadas en los libros de cuentas de San Telmo que siguen minuciosamente la trayectoria de los caudales recogidos en el archipiélago hasta las arcas de San Telmo¹¹

La extensa documentación generada por el cobro de la Limosna de San Telmo, se complementa con la procedente del Archivo General de Indias sobre el tráfico comercial y los navíos que lo llevaban a cabo entre Canarias y los puertos habilitados en las Antillas y el Caribe hispano. Datos extraídos de uno de los libros de contabilidad del Colegio Seminario en los que consta el derecho de tonelaje pagado por cada embarcación salida para Indias, nos permiten apreciar el largo y lento proceso que tenía lugar desde que la contribución para el Colegio de San Telmo y la de la Universidad de Mareantes se pagaba en Canarias, generalmente en Tenerife, sede de uno de los tres Juzgados de Indias y desde 1657 de la Superintendencia, hasta que entraba en la llamada “ arca de tres llaves”. Se hacía cargo de lo recaudado el diputado receptor de la correspondiente institución en Sevilla¹²

Los encargados de cobrar este derecho de salida en las Islas, eran los apoderados en ellas del citado Colegio, cargo que en el periodo que tratamos era desempeñado por don Gonzalo Fernández de Ocampo. Por llevar a cabo esta tarea les correspondía el 6% de lo recaudado. Entre éste y otros gastos que se producían, tales como el transporte, la suma que llegaba en efectivo a San Telmo, resultaba considerablemente mermada, hasta el punto de que Fariña la calcula en un 35% de la recaudación bruta.¹³

No se solían hacer en una sola vez y de forma directa los envíos de lo recaudado en Tenerife por el derecho de tonelaje para San Telmo y la Universidad de mareantes. Desde 1705 se utilizaban también letras de cambio, que se dirigían a apoderados de Cádiz, conducidas allí, desde Canarias, tanto éstas como cuando se trataba de moneda, por navíos neutrales, con frecuencia tartanas genovesas o francesas. En Cádiz los apoderados que recibían las citadas letras de cambio en los años que abarca este estudio, fueron don Jacobo Vermolen, don Ignacio Pinquet (Peniquett en otro folio del documento) y don Juan Bernardo de la Peña. De la capital gaditana se reenviaban a Sevilla. Los riesgos corridos en el viaje, como ataques piráticos, naufragios u otros quedaban a cargo de la administración del Colegio de San Telmo.

RESERVA DE PLAZAS PARA ESTUDIANTES CANARIOS EN EL COLEGIO DE SAN TELMO

En compensación a Canarias por el pago de este tributo de tonelaje, se ofreció, de forma continuada y gratuita, por consejo de don José Veitia y Linaje, la reserva de diez plazas, de las 150 que debía contar

11 Libros de Cuentas del Colegio de San Telmo e Sevilla, legajo nº 186, *Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla*. En su portada se lee: *Cuenta y Rason de lo que Contribuieren los Navíos que Salen de las Yslas de Canarias para diferentes Puertos de las Indias: por razón de las Toneladas de sus Buques: assi de los 2 pesos de plata que tocan al Real Seminario: como del Real y medio perteneciente a la Universidad de Mareantes de esta Ciudad, por cada una de las toneladas computadas desde noviembre de 1688 año que se dio principio a dicha Cobranza.*

12 El primero en ocupar tal cargo fue el Sargento Mayor Juan Pérez Caro, de conocida familia sevillana dedicada al comercio y a la navegación, el mismo que en 1681, negoció en la Corte la fundación del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla.

13 FARIÑA (1982), pp. 219-246.

el Colegio, NOTA Veitia) “...para que sean recibidos en él (Colegio Seminario de San Telmo) los muchachos de esas islas, de los que andan perdidos para que gocen del mismo privilegio que los demás.”. Desde 1681 hasta 1847 año en que se cerró y fueron trasladados los pocos alumnos que quedaban en Sevilla al Colegio de San Telmo de Málaga, en ningún momento se llegaron a cubrir esas diez plazas con alumnos de las Islas, en parte por la dificultad y carestía del viaje a Sevilla, que debía ser pagado por el Cabildo de Tenerife. Borrego Plá señala que sólo constan 11 colegiales canarios en todos los años que funcionó el Colegio y el primero que cita lo hace referido a 1721, mientras que Fariña González en total da la cifra de 16 alumnos canarios y menciona dos alumnos de origen insular con anterioridad a la promulgación de la Real Cédula de 1686. Entre 1708 y 1718 ningún joven canario hizo uso de las plazas reservadas en el Colegio Seminario de San Telmo.

EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y LOS PUERTOS HABILITADOS DEL CARIBE Y LAS ANTILLAS REFLEJADO EN LOS LIBROS DE CUENTAS DEL COLEGIO SEMINARIO DE SAN TELMO (1708- 1717)

De las tres islas denominadas *de realengo* en el archipiélago canario, Tenerife, Gran Canaria y La Palma, partían los barcos que se dirigían a los puertos indios habilitados para recibir los productos de la tierra, los únicos con los que se les permitía comerciar. Seguían en esto la normativa establecida en la permisión aún vigente a fines de 1708. Gozaban de licencia para transportar una carga de 1000 toneladas al año, repartidas entre Tenerife, Canaria o Isla Canaria (hoy, Gran Canaria) y La Palma. En Ultramar tendrían como destino el Caribe y las Antillas hispanas; La Habana, Campeche, La Guaira, Maracaibo, San Juan de Puerto Rico y Santo Domingo. A su retorno a sus puertos de origen les estaba prohibido transportar para su venta mercancías procedentes de las Indias.

Antes de partir del puerto canario, se debían pagar varios impuestos o derechos fiscales a los que hemos aludido con anterioridad, pero el que vamos a utilizar para el análisis de algunos aspectos del tráfico comercial canario-americano será el de la Limosna de San Telmo, impuesto obligatorio que debía abonar el propietario del barco, no el maestro o el administrador como en otros casos. Haremos el seguimiento valiéndonos de los ya mencionados Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo donde quedaba registrado el largo proceso que tenía lugar desde su inicio en Tenerife generalmente, hasta su entrega al diputado receptor en Sevilla.

A lo largo de los nueve años que hemos escogido, se efectuaron seis remesas de pagos de la Limosna de San Telmo a la Metrópoli. Las entregas se hicieron al apoderado del Colegio de San Telmo en Canarias, don Gonzalo Fernández de Ocampo, regidor perpetuo de la isla de Tenerife. Se puede demostrar, lo dilatado del proceso si tomamos la fecha en que salió el último barco de este tramo, el 13 de mayo de 1709, y hasta mayo de 1712 no se percibe por el diputado receptor en Sevilla “el último resto” de lo que quedaba por recibir para contribuir al mantenimiento del mencionado Colegio¹⁴.

Los puertos de Tenerife, principalmente el Puerto de la Cruz, irán aumentando su movimiento comercial desde estas primeras décadas, llegando a ocupar el primer lugar en volumen de comercio con las Indias y conservándolo a lo largo de todo el siglo XVIII. Le sigue La Palma, aunque será Gran Canaria la que sienta un mayor recelo por el relativo auge tinerfeño y se cree discriminada o desfavorecida en el reparto del tonelaje de mercancías o productos de la tierra que podía exportar.

En el período que hemos analizado, de la isla de Tenerife salió el 60% de los barcos que se dirigían a los puertos habilitados en Indias a fin de vender los productos de la tierra, vino, aguardiente y frutos secos. De La Palma partió un 22% y de Gran Canaria (en la documentación de la época, en los registros y libros de cuentas consultados se lee Canaria o Isla Canaria) lo hizo el 18% restante.

La distribución de las embarcaciones según los puertos de destino en el mismo período, esto es, entre el 20 de diciembre de 1708 y el 30 de diciembre de 1717, resultó ser de la siguiente manera; 14 tuvieron como destino Campeche, 26 La Habana, 2 Santiago de Cuba, 10 La Guaira (Caracas), una San Juan de Puerto Rico y cinco, Maracaibo. Podemos observar un patrón que se repetirá a lo largo del siglo; La Habana fue el puerto más frecuentado por el tráfico comercial canario, seguido de Campeche con bastante

¹⁴ AHUS, Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo, n°186, fols.53-55.

diferencia y en la costa del Caribe Venezolano, La Guaira. El volumen de transacciones comerciales con los otros puertos habilitados no era significativo. Mientras La Habana destaca claramente como primer destino en el área del Caribe y las Antillas, seguida por Campeche y La Guaira, en estos años no encontramos una sola embarcación que se dirija a Santo Domingo, probablemente algunos de los navíos que iban a La Habana harían previamente escala en la capital de La Española y dejaría algunas mercancías allí. Al puerto dominicano le correspondían, según las licencias o permisiones, 50 toneladas, como a Puerto Rico o Trinidad. En el AGI, los legajos de la sección Contratación, sobre todo los registros de navíos como señalábamos al principio, proporcionarán información que no consta en los Libros de Cuentas de San Telmo, base del presente trabajo. En 1719 ya habían añadido a la lista de puertos habilitados para el comercio con Canarias el de Maracaibo.

RECAUDACIONES Y SUMAS COBRADAS EN CANARIAS DE LOS IMPUESTOS DE SAN TELMO Y DE LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES

	nº barcos	Tonel.	San Telmo	Univ. de Mareantes	Total
20-XII-1708 a 13-V-1709	4	310	4.960	465 reales	5.425
13-V-1709 a 2-II-1712	10	507,5	8.120	761	8.881
Enero 1712 a 2-X-1713	10	722	11.552	1.083	12.635
3-X-1713 a 3-XI-1714	8	631	10.096	946	11.042
3-XI-1714 a 20- XII-1715	10	531.5	8.504	798	9.302
20-XII-1715 al 30-XII-1716	7	585	9.360	877	10.237
30-XII-1716 a 30-XII-1717	9	836	13.376	1.254,5	14.630
TOTAL	58	4.123 t.	66.442 reales	6.184,5 reales	72.531,5 reales

Al llevar a cabo este análisis hemos de tener siempre presente que sólo nos estamos ocupando de las embarcaciones que al salir de Canarias habían pagado los dos impuestos de tonelaje que aparecen reflejados con todo detalle en los libros de cuentas. No hemos encontrado rastro documental referido al número de navíos que lograron eludir de algún modo el pago de estas tasas, pero esa es una de las tareas emprendidas, aunque ese es un tema de investigación imposible de abarcar en estas líneas. Habrá que comparar más detalladamente los fondos documentales del AGI, sobre todo en Contratación, Escribanía de Cámara y Contaduría, sin olvidar los archivos canarios. En estos últimos esperamos que se encuentre información sobre los protagonistas del comercio canario con las Indias, desde los propietarios de las naves hasta los que se encargaban de dirigir las y atender y hacer trabajar bien a la tripulación, así como a los cargadores, los que se encargaban de la parte administrativa, en las islas, escribanos, apoderados, además de los que administraban la justicia.

OTROS DATOS OBTENIDOS DE LOS LIBROS DE CUENTAS DEL COLEGIO DE SAN TELMO

En los libros de Cuentas de la Limosna de San Telmo no aparece información sobre escalas, ni sobre las mercancías ni detalles sobre la tripulación. Muestran el nombre de la embarcación, a veces su alias o mote, nombre del propietario, o del capitán y el administrador, cargos que a veces concurren en una sola persona, o el mismo va de capitán en un viaje y en otro consta como propietario, los puertos de origen en Canarias, y los de destino y el tonelaje (carga útil). Este último servía para calcular el monto a cobrar, a los barcos que salían de puertos canarios para comerciar en Indias, dos pesos de a ocho reales de plata corriente por cada tonelada de carga útil, en concepto de Limosna de San Telmo. Indican también, pero

muy ambiguamente, los tipos de embarcación que emplean en la navegación mercantil a las Indias. De los 58 viajes que contabilizamos, 32 embarcaciones aparecen consignadas como *fragatas*, 20 como *navíos*, denominación bastante genérica, 4 *bergantines*, un barco y una *balandra*. Sin duda, los de mayor tonelaje tenían como destino La Habana y Campeche. Así, el mayor de todos los navíos reseñados, el “*San Clemente*”, con un arqueo de 220 toneladas, salió de Tenerife hacia Campeche y su capitán, Simón Pinelo aparece en dos viajes de los que estamos estudiando¹⁵. Varios de los propietario, maestros y capitanes hacen tres y hasta más veces la travesía del Atlántico. Destacan los nombres de Mathías Rodríguez Carta (el apellido Carta consta también en otros viajes de este período del 1708 a 1717), los hermanos Costero, Simón Revelo, Pinelo, Cayetano Espinosa, Echevarría, Urtusuastegui, Melo y otros. Estos comerciantes y hombres de mar que solían residir en Canarias, llevan muchos de ellos apellidos portugueses, vascos, italianos y valencianos, entre otros. El primero de los citados, el capitán Rodríguez Carta, parece conocer bien el entramado comercial en el que se desenvolvía y es sabido que muchos de los que salían de Canarias para las Indias, dado lo exiguo de la permisión por la que sólo podían comerciar en América con productos de la tierra, vino y aguardiente, portaban más mercancías aparte de las toneladas oficialmente reconocidas, a veces camuflándolas como si fuesen paquetes o fardos que contuviesen el abastecimiento para la tripulación. Uno de los pocos medios al alcance de su mano era falsear los datos para el arqueo. Rodríguez Carta tuvo que pagar demasía de 14 toneladas a su retorno a Tenerife, a causa de un segundo arqueo efectuado en La Habana, por su fragata *Santa Catalina Mártir y San Francisco Javier* en enero de 1713¹⁶.

TONELAJE COMPUTADO AL PAGAR LAS TASAS DE LA LIMOSNA DE SAN TELMO Y LA DE LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES

Al cobrar la limosna de San Telmo y la dedicada a la universidad de Mareantes, antes de partir los buques de Canarias, en los años que estamos analizando, se contabilizaron 58 salidas (lo que no implica que se trate de igual número de barcos; algunos hacen dos y hasta tres viajes a los puertos habilitados para el comercio canario) Hemos hecho el seguimiento dividiéndolos según la carga declarada ; hasta 30 toneladas; nueve embarcaciones (las de menos tonelaje, un bergantín de 15 toneladas, y una fragata de 16), un navío de 28, dos bergantines de 25, dos navíos de 25 y tres fragatas de 30 toneladas. Hasta 60 toneladas; seis de 50, una de 58, siete de 60, tres de 32, dos fragatas de 35, y una de 40. Entre 61 y 100 toneladas de arqueo, carga útil; tres embarcaciones de 70 toneladas, una de 84, una de 91, dos de 100, dos de 62, dos de 62,5, dos de 66, dos de 67. De 101 a 180, una embarcación de 180 toneladas, dos de 160, dos de 155, una de 130, una de 125, una de 120, y de tonelaje superior al expuesto, solo resta consignar una de 200 toneladas y otra de 220.

No coincide el número de viajes con el de barcos, ya que algunos de estos se llevan a cabo en el mismo, al igual que se repiten bastantes nombres de capitanes, maestros y sobre todo propietarios, que entre final de 1708 y diciembre de 1717, cruzan el Atlántico en varias ocasiones. Finalmente, siempre siguiendo como fuente la recaudación de la Limosna de San Telmo y el impuesto, de tonelaje también, de la Universidad de Mareantes, consignaremos que la media de embarcaciones que salieron hacia las Indias entre el 20 de diciembre de 1708 y el 30 de diciembre de 1717 fue de 6,4 barcos por año, la de la carga transportada 458,1 toneladas anuales, lo que no alcanzó ni a la mitad de las 1000 toneladas permitidas.

BIBLIOGRAFÍA

- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1991). *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 93-94.
BORREGO PLÁ, M. C. (1972). *Actas de la Universidad de Mareantes*. Introducción de L. Navarro Díaz. Diputación Provincial de Sevilla.

¹⁵ AHUS, Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo, fol.106.

¹⁶ AHUS, Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo, fol. 66.

- BORREGO PLÁ, M. C. (1982). "Rentas y alumnos canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla", *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Tomo II, pp. 239-277.
- FARIÑA GONZÁLEZ, M.A. (1982). "La aportación canaria al Real Colegio de San Telmo de Sevilla", *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo II, pp. 219-246.
- GARCÍA BERNAL, C. (1982). "Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)", *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Tomo I, Segunda Parte, pp. 747-792.
- JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. (1998). "El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1686-1778)", *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA)*, pp. 1958-1965.
- MOLINA MARTÍNEZ, M. (1978). "En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4º del Reglamento de 6-XII-1718", *III Coloquio de Historia Canario-Americana*, Tomo II, pp. 67-83.
- MORALES PADRÓN, F. (2011). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Edición homenaje a Francisco Morales Padrón. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria-Casa de Colón.
- ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, J. (1977). "Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776", *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Tomo II, pp. 5-19.
- PERAZA DE AYALA, J. (1952). *El Régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. La Laguna.
- PERAZA DE AYALA, J. (1970). *Cedulario de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria-Sevilla: Cabildo de Gran Canaria-Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E. (1993). *La Metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1700)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- SOLBES FERRI, S. (2008). "Los navíos de la permisión canaria a Indias.1720-1779 (II): Derechos fiscales de exportación", *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp.657-671.