

EL LIBRE COMERCIO HISPANO-AMERICANO EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO, 1778-1785

POR

MARIA ANTONIA VALBUENA GARCIA

1. VISIÓN HISTÓRICA DEL COMERCIO CANARIO CON AMÉRICA

Si la aplicación del Reglamento de Libre Comercio pudo significar una innovación para puertos como Santander, Gijón o Alcaques de Tortosa, que necesitaban improvisar una experiencia que no poseían, no ocurre lo mismo con otros puertos, como, por ejemplo, Canarias, que ahora es el caso que nos ocupa.

Las islas han venido siendo el punto de apoyo para los navegantes incluso antes del descubrimiento americano¹, pues ya en el viaje descubridor Colón se apoyó en las Canarias² como primera etapa para alcanzar el Nuevo Mundo. Posteriormente las islas siguieron siendo imprescindibles, como escala, hacia el Nuevo Mundo, fundamentalmente por el circuito de vientos; además, en el archipiélago se completaban las tripulaciones y aprestos.

Por otra parte, la escala en Canarias servía para vender en las islas productos que se habían sacado de la Península sin pago

¹ DEMETRIO RAMOS: *Contactos transatlánticos decisivos como precedente del viaje de Colón*. Madrid, 1971. Analiza la importancia de Canarias en las diversas teorías del predescubrimiento.

² Colón dice en su diario que en Canarias reparó el gobernalle de la «Pinta» y el aparejo de la «Niña», y se proveyó de alimentos necesarios y agua para continuar el viaje.

de almojarifazgo. A cambio conseguían en Canarias quesos, vinos y ganado.

De esta forma las islas Canarias satisfacían las duras exigencias de la primera navegación a vela, y este papel de escala no decaerá durante toda la época española³. Al amparo de las Afortunadas se inician y desarrollan las relaciones mercantiles entre el Viejo y el Nuevo Mundo, de tal forma que su importancia es decisiva en las Ordenanzas de 1503 para la Casa de la Contratación de Sevilla, donde se incluye la reglamentación del comercio canario-indiano⁴.

El 10 de diciembre de 1508 se estimuló el comercio mediante una cédula que abría los mercados de Canarias al Nuevo Mundo, pues los navíos que llegan al archipiélago tendrán libertad de cargar productos no prohibidos no sólo para las necesidades del viaje, sino también para venderlos en las Indias⁵, y se ordenaba que los oficiales de la Casa de la Contratación nombraran unas personas encargadas de formar registros de estas mercancías, que serían remitidas posteriormente a Sevilla⁶.

³ HUGUETTE ET PIERRE CHAUNU: *Seville et l'Atlantique (1504-1560)*. París, 1955-1960. T. VIII, pág. 354.

⁴ *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*. Madrid, 1885-1900. T. V, pág. 139, y Fernández Navarrete, t. I, pág. 472. «Otrosy mandamos a los dichos oficiales de la dicha casa que con mucha atención e diligencia procuren de saber e sepan de todas las cosas que ay en las yslas Canarias de que se puede hacer provecho e para que sabido den orden que las dichas casas se aprovechen y contraten en estos reynos y de que manera se deven negociar los acucares e otras cosas que en ellas oviere y que derechos seran bien que se ordenen de poner en las dichas yslas para que nuestras rentas puedan ser acrecentadas sin muchos daño de la población...»

⁵ CODOIN ULTRAMAR, t. V, pág. 159-160. Ejemplo de que existía este comercio lo pone de manifiesto ANTONIO SOLÍS: *Historia de la conquista de México*, libro V, capítulo IX: «El gobernador de Veracruz le avisó que había dado fondo en aquel paraje un navío mercantil de las Canarias que traía cantidad considerable de arcabuces, pólvora y municiones de guerra, con 3 caballos y algunos pasajeros, cuya intención era vender estos géneros a los españoles que andaban en aquellas conquistas»

⁶ FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955, pág. 36.

En la primera parte del siglo XVI, estas exportaciones se hicieron tanto a bordo de navíos que salían de Sevilla y hacían escala en Canarias como a bordo de barcos que salían de Santa Cruz de Tenerife directamente.

Parece ser que ambas modalidades coexistieron, ya que en la carta que la Audiencia de Santo Domingo envió a España se decía que en noviembre de 1450 había llegado a la Española una carabela de la isla de La Palma, «como lo tienen de costumbre».

Por otra parte, el cabildo de Santo Domingo se quejaba de que el fiscal procedía contra estas naves que llegaban del archipiélago con alimentos imprescindibles —como el pan— de los que a veces se carecía en Sevilla, por lo que pedían la liberalización del comercio canario por los perjuicios que se les causan cuando las naos no podían salir de la Barra de San Lúcar por el mal tiempo.

Pero lo cierto es que las islas Canarias no sólo remitían sus productos, sino que se enviaban también géneros extranjeros que llegaban a través de los comerciantes europeos, incluso estos mismos embarcaban con sus propios navíos rumbo a Occidente.

Felipe II, ante tales hechos, tomó una serie de medidas: en primer lugar decidió nombrar en 1564 un juez oficial en Santa Cruz de la Palma, pero ante la reclamación de Gran Canaria y Tenerife, que consideraron esta medida como un privilegio únicamente para La Palma, el rey decretó en 1566 la institución de otro oficial en cada una de estas islas⁷, con lo cual los navíos que salieron de las restantes islas del archipiélago podían ser despachados por cualquiera de los tres jueces de registro⁸.

Al amparo de la facilidad del viaje se fue desarrollando un comercio clandestino en Canarias⁹, y en 1572 se dio una nueva

⁷ Título de Juez Oficial de la isla de La Palma en las islas de La Gran Canaria 1566 En ENCINAS: *Cedulario Indiano*, Madrid, 1566, libro III, página 201. «Por otra parte, de las Yslas de la Gran Canaria y Tenerife nos fué suplicado diésemos un juez oficial a cada una de las dichas yslas ante quien visitasen los dichos navíos, e se hiciesen sus registros.»

⁸ «Institución que han de guardar los jueces de registro proveydos por Su Magestad, de las islas de la Gran Canaria en el exercicio de sus oficios.» Madrid, 19 de octubre de 1566. A. G. I. Indiferente General, legajo 3.089, libro L, pág. 203-207. C. D. I. U., t. XXV, págs. 20-26.

⁹ «Provisión insertas otras en ella, que mando, que las justicias de los

orden para acabar con este tráfico ilegal y evitar la depreciación que sufrían los vinos y frutos de la metrópoli cuando a la llegada de la flota se hallaba el mercado saturado por el tráfico de los navíos sueltos del archipiélago¹⁰, pero según la cual los navíos canarios debían de salir en conserva de las flotas y, por tanto, en unas fechas determinadas.

Esta limitación provocó las protestas de las islas, ya que consideraban esta medida contraria a sus intereses¹¹, pero esta orden no será abolida hasta 1605, con Felipe III.

El problema del comercio canario estaba determinado por dos factores fundamentales:

- a) La facilidad con que podían utilizar las islas los extranjeros.
- b) El ansia de los mercaderes por la diferencia de precios con que podían vender los artículos en América les llevaba a adquirir el trigo, vino, etc., con riesgo de dejar desabastecidas las islas.

Por estos motivos, desde 1612 se impusieron limitaciones que afectaban tanto al volumen de las exportaciones canarias como a los puntos de destino que quedaban limitados a Nueva España, Yucatán, Habana, Honduras, islas de Barlovento, Cartagena, Santa Marta, la Guaira y Río de la Hacha.

A pesar de las medidas tomadas por la Corona, el comercio ilegal siguió existiendo e incluso aumentó, pues los navegantes extranjeros se valían de distintos trucos, como salir con destino

reynos y las Indias, cumplen la provisión aquí inserta, que trata sobre la cargazón de las islas de Canarias para las Indias 1559.» En ENCINAS: *Cedulario Indiano* [7].

¹⁰ JOSÉ PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. La Laguna, 1952.

¹¹ FRANCISCO MORALES PADRÓN: [6], pág. 180. Los canarios protestan porque: a) lo decretado va contra la libertad que las islas gozan de antiguo; b) se hará difícil la incorporación de los navíos canarios a las flotas porque no se sabe cuándo vienen o porque demoran su salida o porque no toquen puerto isleño; c) es una buena oportunidad para los piratas para que puedan entrar impunemente en los puertos y apresar a los navíos cargados; d) si cortan el comercio con América les suprime el que sostienen con la Península, mantenido a base de lo que ganan con Indias.

a las Indias habiendo declarado que se dirigían a Canarias o bien ir a las Indias, donde sólo dejaban parte del cargamento, siguiendo posteriormente hacia el Nuevo Mundo.

De la misma forma, en Canarias se cometen fraudes, como enviar más mercancías de las autorizadas a Indias y despachar barcos independientemente de las flotas. En esto y en la irregularidad en el envío de los registros por parte de los jueces canarios se fundamentaban las protestas de la Casa de Contratación. Ante esta situación se creó el cargo de superintendente en 1652¹², pero los desórdenes prosiguieron y la rivalidad Sevilla-Canarias se incrementó progresivamente¹³.

Peraza de Ayala dice que en esta época las limitaciones impuestas al comercio indiano de Canarias, provocadas fundamentalmente por las quejas de los comerciantes de Sevilla, influyeron decisivamente en la vida material del archipiélago. Además, repercutió igualmente la separación de Portugal, puesto que la guerra que se sigue elimina las relaciones comerciales, situación que tiene también su doble en América en lo que respecta a Brasil. Todo esto hizo que Canarias quedara sin medio de salvar los reveses de su economía, al tiempo que debía de contribuir a las exigencias de la corona, empeñada en desafortunadas guerras políticas; por ello intentan por todos los medios que se les conceda un margen de exportación amplio, y en el memorial de 1616 se pide autorización para expedir 15.000 Tm. de su cosecha, y que con el dinero que sacaran de sus rentas en Indias pudieran comprar productos americanos, y a cambio ofrecían el 10 por 100 en plata de todas las mercancías que trajeran de Indias, pero sin pagar el almojarifazgo ni ningún otro derecho a la entrada o salida de los productos en sus puertos¹⁴.

En 1657 logran el permiso de exportación, por tres años, de 1.000 Tm., de las cuales 600 Tm. son despachadas por Tenerife en tres naves, 300 en una nave por Gran Canaria y otras 300 Tm.

¹² Real Cédula al licenciado Pedro Gómez de Rivero. Madrid, 12 de diciembre 1652. A. G. I. Indiferente General, legajo 3.089, libro II, fol. 123.

¹³ MORALES PADRÓN: [6] págs. 219-315.

¹⁴ Memorial remitido por las Islas Canarias, 1656, A. G. I. Indiferente General. Legajo 3.097.

también en una nave por La Palma; estas naves pueden navegar fuera de flota y recalar en los puertos canarios siempre que pagaran los mismos impuestos que si llegaban al puerto sevillano.

A partir de 1659 estas naves debían de navegar en flota y la autorización para enviar las 1.000 Tm. se va prorrogando cada tres años hasta 1669, en que se amplía sólo por dos años, e igualmente en 1671, 1673 y 1675¹⁵; al cabo de este tiempo logran una nueva concesión para exportar 600 Tm. con la condición de regresar a Sevilla, y además Canarias tenía que embarcar cinco familias por cada 100 Tm. de productos propios que se exportaran con destino a la provincia que se ordenase¹⁶. Esta cédula se renovó en 1682 y 1688, e incluso ya en el siglo XVIII, en algunas ocasiones, estas exportaciones se ven ampliadas por concesiones hechas a particulares¹⁷.

De esta forma las islas Canarias siguieron disfrutando del privilegio de exportación, a pesar de las continuas quejas que llegaban constantemente desde Sevilla, debido a que los comerciantes andaluces argumentan que si al archipiélago se le había concedido el favor de enviar a Indias 1.000 Tm. desde 1659 fue debido a que la situación económica de la isla en esta época era peligrosa, puesto que los productos exportados por el archipiélago para las Indias que habían disminuido considerablemente, pues al otro lado del océano ya se producían muchas mercancías que antes no existían.

Los mercaderes sevillanos consideran que en la década de los 70 las islas ya se han podido recuperar y que están abusando de las condiciones económicas favorables; por ello reafirmaron su deseo de poner fin a esta situación.

José Muñoz Pérez sintetiza claramente los defectos fundamentales de la legislación comercial indiana durante los siglos XVI

¹⁵ R. Cédula. Madrid, 2 de noviembre de 1669. A. G. I. Indiferente General. Legajo 3.089, libro III, folio 224.

¹⁶ R. Cédula. Aranjuez, 25 de abril 1678. A. G. I. Indiferente General. Legajo 3.090, libro V, folio 5.

¹⁷ FRANCISCO MORALES PADRÓN: [6] pág. 197. Concesión hecha a Francisco García Galán de 300 tn en 1682.

y xvii y observa las consecuencias principales que de ellos se derivaron ¹⁸.

a) El desarrollo del contrabando determinado por la concentración en el tiempo —generalmente anual— y en el espacio —las ferias— del comercio debido al sistema de flotas.

b) La complicación de los trámites a los que se sujetaba el comercio, con los inconvenientes que ello deparaba, a lo que se unía el número de impuestos, interpuestos, carga, descarga, etc.

c) El mantenimiento de círculos cerrados, con el celo con que se manifestaban gremios de mercaderes, consulados, etc., muy especialmente en el mantenimiento del puerto único.

Ante tal situación, después de la guerra de sucesión se inició una reforma político-económica a impulso de la nueva ideología de los Borbones y de la necesidad de reconstruir el país, que tuvo efectos muy sensibles sobre el comercio, cuya reactivación y máximo desarrollo tanto interesaba.

Las disposiciones del siglo xviii trataron de corregir los errores anteriores. Tal lo podemos ver en el caso de Canarias, cuyos comerciantes vivían con la incertidumbre de los plazos de registros, y en marzo de 1718 se estableció un Intendente General en las islas con el fin de acabar con el contrabando canario, fuente de continuos enfrentamientos entre las islas y los que tenían las concesiones comerciales que así se veían dañadas, como, por ejemplo, la Compañía Guipuzcoana, los mercaderes de Sevilla, etc. Sin embargo, en 1724 la intendencia dejó de existir y su eficacia apenas fue notable. Mayor importancia tuvo para el archipiélago el Reglamento de diciembre de 1718, por el cual se regulaba nuevamente el comercio canario-indiano y se establecía que Tenerife podía enviar 600 Tm.; La Palma, 250 Tm., y Gran Canaria, 150 Tm. anuales; estas mercancías iban destinadas a La Habana, Campeche, Caracas, Trinidad, Cumaná y Puerto Rico ¹⁹. Estas concesiones no se establecían por un tiempo determinado,

¹⁸ JOSÉ MUÑOZ PÉREZ: *La publicación del Reglamento del comercio libre de Indias de 1778*. En «Anuario de Estudios Americanos», tomo IV, pág. 625. Sevilla, 1947.

¹⁹ Reglamento y Ordenanzas de Su Majestad de 6 de diciembre de 1718 sobre el comercio de las islas Canarias, Tenerife y La Palma, en las Indias.

como en anteriores ocasiones, sino «por el tiempo que fuera mi voluntad», y también se detallaba los derechos de exportación e importación²⁰.

Posteriormente, en 1729, Felipe V otorgó un nuevo permiso a los mercaderes de Canarias para comerciar con la provincia de Buenos Aires, a cambio de lo cual los concesionarios transportarían sin gastos de fletes los derechos percibidos por la Real Hacienda en el Río de la Plata. Este permiso careció de importancia para el comercio insular, pues los comerciantes de la Península se opusieron a su continuidad²¹.

En 1765 se dio un paso fundamental para la futura llegada del comercio libre con la publicación del Decreto y Real Instrucción del 16 de octubre de 1765²²; sin embargo, las islas Canarias se vieron excluidas de dicho proyecto y enviaron una serie de memoriales a la Corte pidiendo su inclusión entre los puertos beneficiados; finalmente, en 1772, consiguieron su propósito y se les permitió exportar una serie de productos insulares que no perjudicaran a la economía de la Península²³.

Finalmente, en 1778 se promulgó «El Reglamento y Aranceles para el comercio libre entre España y América»²⁴, decretando 13 puertos españoles habilitados para comerciar; entre ellos se incluyó el de Santa Cruz de Tenerife.

Desde el puerto tinerfeño «únicamente se permite a los naturales embarcar en sus registros las producciones y manufacturas propias de las mismas islas, con absoluta prohibición de conducir géneros extranjeros, a menos que vengan sus embarcacio-

²⁰ MIGUEL MOLINA MARTÍNEZ: *En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo IV del Reglamento 6-XII-1718*, en «III Coloquio del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. 1980».

²¹ PERAZA DE AYALA: [10], pág. 95.

²² VICENTE RODRÍGUEZ CASADO: *Comentarios al Decreto Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias*, en «Anuario de Historia del Derecho Español», tomo XIII, 1936-1941, págs. 100-135.

²³ R. Cédula. Madrid, 27 de julio de 1772. A. G. I. Indiferente General. Legajo 3.093. Citado por MORALES PADRÓN, pág. 218.

²⁴ *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias de 12 de octubre de 1778*. Madrid, en la Imprenta de Pedro Morín. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. C. S. I. C. Sevilla, 1978.

nes á tomarlos en alguno de los puertos habilitados en España»²⁵, pues lo que se trata es de eliminar el tradicional método de contrabando por interposición con extranjeros.

2. LA ECONOMÍA DE CANARIAS EN EL SIGLO XVIII

Las islas Canarias, desde el siglo xvi a la época que nos interesa, se caracterizaron por un régimen de pobres cultivos, que siempre se vieron sujetos a los imperativos coyunturales.

La geografía de las islas Canarias presenta una serie de dificultades casi insalvables para la producción agraria, debido, por un lado, a su carácter montañoso, constituido por un terreno volcánico muy permeable. A la escasez de tierras aprovechables²⁶ se une la falta de lluvias, de lo que se deduce un carácter árido, acentuado por los vientos ocasionales que llegan del Sahara y por los alisios casi constantes.

En el siglo xv, la introducción de la caña de azúcar en el archipiélago canario supuso el comienzo de una prosperidad económica muy grande, pues el azúcar, como la madera, eran artículos de ávida contratación por los grandes mercaderes —genoveses, ingleses—, que adquirirían las cosechas para su colocación en Europa.

Al cultivo de la caña de azúcar se reservaron las tierras de la zona costera, y además se eligieron las mejores²⁷. Los ingenios

²⁵ [24] Reglamento para el Libre Comercio 1778. Artículo IV.

²⁶ Ver MANUEL BERMEJO: *Características económicas de la agricultura canaria*, en «Información Comercial Española» (Madrid), núm. 389 (1966), págs. 87-93.

²⁷ JOSÉ A. ALEMÁN, OSCAR BERGASA, FAUSTINO GARCÍA MÁRQUEZ, FERNANDO REDONDO: *Ensayo sobre Historia de Canarias*. Biblioteca Popular Canaria, Taller Ediciones I. B., Madrid, 1978, pág. 98. «No todos podrían dedicarse libremente al cultivo del azúcar y existen incluso datos con la expresa prohibición de cultivar caña. La caña se reservó para las tierras más aptas las entregadas precisamente a la oligarquía, y para la caña fueron los lotes de tierra mayores y las aguas más abundantes, o sea el cultivo más interesante y las mayores extensiones de tierra y dotaciones de agua fueron para la oligarquía. Ver también M. A. LADERO QUESADA: *La economía de las islas Canarias*, en «Anuario de Estudios Americanos» (Sevilla),

azucareros, por la exigencia ecológica, se multiplicaron rápidamente en las islas, siendo Gran Canaria la primera en cuanto a producción, con 22 ingenios en el siglo xv. El descubrimiento americano permitió el desplazamiento de estos cultivos a las Antillas, para lo cual se atrajo a los concededores de la caña, que pudo proporcionar Canarias, quienes contribuyeron al desarrollo de este producto en el Nuevo Mundo²⁸.

De ahí que pronto llegara a desaparecer el cultivo de la caña en el archipiélago, hasta el extremo de que fuera ya en el siglo xvii un artículo que llegaba de América.

No fue estéril la llegada de los genoveses para llevarse el azúcar, puesto que por ellos llegó a introducirse en Canarias la malvasia mediterránea²⁹, ya que el clima seco favorecía el desarrollo de este tipo de cepas de uva dulce. La llegada a la isla, por los mismos motivos de catalanes, determinó un tipo de comercio que en parte se saldaba con vinos de malsavia, hasta que se aprovecharon determinados campos, que la caña dejaba libre, para el despliegue de este cultivo. Pronto llegó a ser un producto muy apreciado en América, como los vinos de Madera, con los que se confunde.

Será Tenerife la isla más importante en cuanto a producción de vino se refiere, lo que equivale a decir que fue la isla más rica desde el momento en que el vino se convirtió en el principal producto exportado desde el archipiélago, como señaló Bethencourt

núm. XXIX, 1974, pág. 743. «Los plantadores de caña gozaron de protección oficial; en Gran Canaria recibían «datas» de 30 fanegas de regadíos, frente a las 12 habituales.»

²⁸ GUILLERMO CAMACHO y PÉREZ GALDÓS: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», núm. 7, 1961, págs. 11-70. «No faltó allí —en América— la mano de obra procedente de Gran Canaria, como lo prueba el poder otorgado a Bernardino del Castillo en diciembre de 1522, para que cobre cierta cantidad de Alvaro Martín, purgador y maestro de azúcar, y comparezca ante el Justicia de la ciudad de Sto. Domingo, que es la Isla Española, donde la sazón trabaja el dicho Alvaro Martín; porque aparece bien claro que la deuda fue contraída cuando el maestro trabajaba con nosotros.»

²⁹ JOSÉ VIERA CLAVIJO: *Noticias de la Historia General de las Islas de Canarias*. En Madrid, en la imprenta de Blas Román, 1772-1783, tomo II, págs. 96-98.

Massieu, «Tenerife fue la principal productora en cantidad y bondad»³⁰.

El vino más apreciado y de mejor calidad era precisamente el malvasia, exportado a América en la época que nosotros hemos estudiado, a un precio de 20 reales la arroba; el vidueño, de menor calidad que el malvasia, se vendía a 10 reales la arroba. A estos vinos españoles les hacían la competencia los vinos de Madera, que llegaban a Jamaica para venderse posteriormente en el Caribe³¹.

También se exportaba a América una cantidad considerable de aguardiente a 60 reales arroba, y en menor proporción mistela al mismo precio que el aguardiente, y el vinagre llegaba a América a cinco reales arroba y en una proporción bastante escasa.

Los grandes propietarios de la tierra eran los que se beneficiaban directamente del comercio del vino, pues participaban en los envíos de los caldos canarios de una forma triple: en primer lugar, la mayor parte de sus cosechas eran las que salían hacia América; además, adelantaban dinero a los capitanes de los barcos, que muchas veces se encontraban sin los medios suficientes para emprender viaje a América, y, por último, lograban en algunas ocasiones que los viajes se realizaran en barcos de su propiedad. Así, pues, el comercio del vino estaba prácticamente acaparado por un reducido grupo de productores³².

Buena parte de la exportación vinícola canaria salía hacia Inglaterra, que a su vez enviaba a Canarias géneros textiles para

³⁰ ANTONIO BETHENCOURT MASSIEU: *El comercio de vinos (1650-1800)*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», Madrid-Las Palmas, núm. 2 (1956), páginas 195-308. Ver también ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *Piratería y ataques navales contra las islas Canarias*, t. III, 1.ª parte, pág. 283, Madrid. «La isla de Gran Canaria no puede competir en riqueza y población con su vecina y rival, la isla de Tenerife, enriquecida y superpoblada a la sombra de su producción agrícola, en particular sus preciados vinos, base de un activo comercio con el extranjero y con América, cada día más próspera.

³¹ VICENTE SUÁREZ GRIMON: *Incidencias en el Registro de Indias, 1730-1765*, en «II Coloquio de Historia Canario-Americana». Ediciones del Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977. T, II, pág. 45-93.

³² DEMETRIO RAMOS PÉREZ: *Estudios de H.ª Venezolana*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, núm. 126, 1976, pág. 452.

el consumo de la propia isla³³, pues el Reglamento de Libre Comercio de 1778 prohibía que Canarias enviara géneros extranjeros a América³⁴, «a menos que vengan sus embarcaciones a tomarlos en algunos de los puertos habilitados de España».

Hubo, claro es, otros cultivos impuestos por la necesidad, entre los cuales cabe destacar el trigo, la cebada y el centeno³⁵, a expensas siempre de las lluvias, por lo que sus cosechas trigueras eran tan irregulares que hubo años que prácticamente eran nulas o escasísimas, mientras que otros resultaban sorprendentemente abundantes. Precisamente la escasez de harinas y la abundancia de malsavia dará origen a la inclusión de Canarias en su ciclo comercial curiosísimo, que ha sido estudiado por el doctor Ramos Pérez³⁶ y que podemos resumir de la siguiente forma: los beneficios de la venta de los vinos se fue reduciendo, mientras que en América del Sur la demanda de harina era cada vez mayor; por otro lado, los ingleses estaban muy interesados en la compra de vino que se consumía bien en la metrópoli o en las colonias indias de América con una gran capacidad de consumo.

Esto está directamente relacionado con los barcos negreros ingleses, que se dirigían a Africa en busca de esclavos y hacían escala en Canarias, desembarcaban la harina norteamericana y compraban vino, y era esta harina la que posteriormente se exportaba a América como nacional³⁷

³³ JOSÉ PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las islas*, La Laguna, 1952, pág. 62. «Las mercancías más importantes ofrecidas por los británicos a los canarios eran: balletas, casimires, estameñas, paños noruegos y manufactura de lana: medias y sombreros.»

³⁴ [23], artículo IV.

³⁵ Ver CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS: *Cultivo de cereales, viñas y huerta en Gran Canaria (1510-1537)*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», núm. 12, pág. 223-279. 1966 (Madrid-Las Palmas).

³⁶ DEMETRIO RAMOS PÉREZ: *El problema de los embarques de harina en los registros para América*, en II Coloquio de Historia Canario-Americana. Ediciones del Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria. 1977. Páginas 35-44.

³⁷ D. RAMOS PÉREZ: [36] Los barcos negreros que salían a la trata de los puertos norteamericanos cargaban melazas, ron y harina en los viajes de ida. Cabe pensar que éstos eran los barcos que tocaban en las islas y que compraban aguardiente, desembarcando entonces su carga de cereal

En el año 1783³⁸, cuando los Estados Unidos alcanzaron la independencia, tras la guerra con Inglaterra, aumentó la exportación de caldos canarios a Norteamérica, que a su vez proporcionaba a Canarias las harinas que posteriormente saldrían hacia América del Sur como producto español.

Otros productos alimenticios que se exportaban a América fueron los higos, las pasas, nueces, ciruelas, almendras, es decir, frutos de las islas, junto a los dulces, cominos y turrón.

a) Ganadería

En los años que nosotros hemos estudiado, en ningún momento aparece el envío de ganados ni de productos derivados hacia América, de donde llegan cueros y hasta cabezas de ganado; sin embargo, en el siglo xvi tuvo importancia la ganadería isleña, y sabemos que Fuerteventura criaba cada año sesenta mil cabras y curaban la carne suspendiéndola en el aire o al humo que hacían dentro de sus cabañas³⁹; sabemos también que las expediciones a Indias hacían escala en Gomera o en Gran Canaria para aprovisionarse de quesos y tasajos. Sin embargo, no sólo pudo desarrollarse por las condiciones de que hablamos, sino que incluso fue en regresión si tenemos en cuenta que el número de cabezas de ganado existentes en Gran Canaria⁴⁰ en 1776 y que la población de la isla ascendía a 41.841 habitantes, podremos apreciar la escasez ganadera de la isla, que se puede hacer extensiva a todo el archipiélago⁴¹.

para financiar las adquisiciones, pues con la galleta y bizcocho tenían suficiente para el retorno de las costas africanas. Los norteamericanos, en esta época, han aprendido a sacar partido de sus harinas para utilizarlas de moneda de cambio en las islas, con lo cual van así a penetrar tan fácilmente, convertidas mágicamente en harinas españolas, en Venezuela y las Antillas.

³⁸ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, legajo 572.

³⁹ JOSÉ A. ALEMÁN: [27]. Tomo I, pág. 128.

⁴⁰ JOSÉ PÉREZ VIDAL: *La ganadería canaria. Notas histórico-etnográficas*, en «A. E. A.» Madrid-Las Palmas, núm. 9, 1963.

⁴¹ Citado por RUMEU DE ARMAS: *Una curiosa estadística canaria del*

3. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE LIBRE COMERCIO EN CANARIAS EN 1778

a) *Productos exportados*

Mientras las exportaciones de Galicia se nutren especialmente de géneros textiles y herramientas, aunque con valores también representativos del sector agrícola, el contraste con Canarias es inmenso, puesto que sus envíos son fundamentalmente los caldos y, en general, los productos agrícolas. Los caldos acaparan el 96,8 por 100 del valor total de la producción agrícola y el 82,75 por 100 del importe de los productos exportados por Canarias en 1778.

Es el aguardiente el producto que alcanza un mayor importe en este año, con 421.328,8 reales, aunque, como apuntamos anteriormente, es posible que este aguardiente vendido como propio procediera en parte de Baleares y Cataluña, pues aunque a lo largo del siglo XVIII se prohibió en varias ocasiones la entrada de aguardiente en el archipiélago «salvo en caso de escasez», como en 1758⁴², o «sin excepción alguna», como en 1759⁴³, no faltaron los comerciantes que conseguían introducir este producto más barato en Canarias sirviéndose de diferentes artimañas, y sacando con este contrabando un sustancioso beneficio.

Las órdenes y contraórdenes de permiso para introducir aguardiente de fuera de las islas se sucedieron, y la situación no me-

siglo XVIII. El plan político del Marqués de Tabalosos, en «Revista Internacional de Sociología», núm. 3, págs. 179-185. 1943.

<i>Ganado mayor</i>		<i>Ganado menor</i>	
Caballos y yeguas	218	Carneros y ovejas	9.011
camellos	30	machos y cabras	6.072
mulas	455	cerdos	1.500
burros	2.029		
bueyes y vacas	5.784		

⁴² ANTONIO BETHENCOURT MASSIEU: *Canarias a Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», núm. 2. Madrid-Las Palmas, 1956. Pág. 297.

⁴³ FRANCISCO MORALES PADRÓN: [6]. Pág. 299.

juró hasta finales de siglo, cuando el aguardiente y el vino canario se exporten directamente a Norteamérica, que ya ha conseguido su independencia.

El vino sigue al aguardiente en cuanto al valor total alcanzado; es la isla de Tenerife la principal productora, seguida de La Palma y Gran Canaria, y son tres variedades de vino canario las que se exportan a América: el malvasía, vidueño y mistela. En cuanto a las partidas de vinagre, no fueron abundantes; tan sólo 15 pipas, con un valor de 725 reales.

En cuanto al aceite, encontramos 265 arrobas de aceite, probablemente procedentes de Andalucía, de los cuales 105 se venden a tres reales la arroba⁴⁴; esto parece muy extraño si tenemos en cuenta que en Galicia se vendía a 50 reales arroba en el mismo año e incluso que las otras 160 arrobas de aceite canario se venden a 33 reales; por lo tanto, la diferencia entre 3, 50 y 33, respectivamente, parece prácticamente imposible de mantener como una realidad; sin embargo, los datos que hemos recogido así lo atestiguan.

En cuanto a los productos sólidos alimenticios, el que se encuentra a la cabeza de la producción es la almendra, con una exportación anual por valor de 10.657,92 reales; otros productos son ciruelas, membrillos, nueces, todos ellos propios de las islas, como ya vimos al hablar de la economía canaria. El queso se exporta a 75 reales el quintal y no sabemos si la materia prima era vaca, cabra u oveja; su valor total ascendió a 143.395 reales. Otros productos exportados son turrón, dulces y conservas. Todas las exportaciones agrícolas alimenticias alcanzaron los 543.389,4 reales, es decir, un 85,4 por 100 del total de las exportaciones canarias en 1778.

En cuanto a la industria textil, lo primero que nos llama la atención es el escaso valor de las exportaciones, que tan sólo alcanzó los 85.015,8 reales, que comparado con los 814.012,7 reales de las exportaciones textiles gallegas de productos nacionales y los 227.234,5 reales de los productos extranjeros, nos da la pau-

⁴⁴ Cabe la posibilidad de que se tratara de aceite de almendras, cuyo precio a partir de la Promulgación del Reglamento se establece en 4 reales la libra.

ta de la pobreza canaria en géneros textiles. Además, observamos prácticamente que todos los productos textiles son manufacturados, como son las colchas, frazadas, gorros, encajes y guantes. Y apenas si aparecen paños, lienzos u otros tejidos sin confeccionar.

La siderurgia sólo representa el 7 por 100 del total de las exportaciones realizadas en 1778; lo único que se exporta es hierro y manufacturado en la mayoría de las ocasiones en hoces, rejas, herraduras, esquilonos y clavazón.

Otros productos que salieron de Canarias hacia América y que no tuvieron apenas importancia en la economía fueron los bastoncillos de madera, búcaros de barro, brea, piedras para molinos de manos, para tahona y para destilar y, por último, algunas flores y plantas, como la matahuga.

b) *Destinos*

El total de embarcaciones que salieron durante el año 1778 desde Santa Cruz de Tenerife hacia América fueron nueve; de ellas, son sólo tres las que continuaron hasta Campeche, a diferencia de las que partieron de La Coruña y sólo alcanzaron La Habana sin llegar a tocar el continente por esta ruta. Las cuatro naves que sólo llegaron hasta La Habana llevaron un cargamento de 535.722,26 reales, mientras que las tres que tras ir a La Habana llegan a Campeche suman un valor total de 635.564 reales.

Sólo nos ha llegado el porte de dos de las naves que se dirigieron a La Habana: «Nuestra Señora de la Rosa», de 70 Tm., y «Juan Nepomuceno», de 60 Tm.

Las otras dos naves que salieron de Santa Cruz de Tenerife se dirigieron a Luisiana con un valor total de cargamento tan sólo de 14.362 reales y de 20.973,6 reales; esto se debe a que, según se dice en las relaciones que se envían a los Directores Generales de Rentas, «han ido flotadas estas embarcaciones para llevar reclutas», necesariamente, para aquellos regimientos»⁴⁵.

⁴⁵ A. G. S., *Dirección General de Rentas, segunda remesa, legajo 568.*

Estas naves no pagan ningún tipo de derechos, pues, según el Reglamento de Libre Comercio⁴⁶, los barcos que se dirijan a Luisiana gozan de «entera libertad de derechos sobre los efectos y géneros españoles y extranjeros, así en su extracción por los puertos habilitados de España como en la entrada a dicha colonia»; estas facilidades otorgadas al comercio con Luisiana se deben, según dice el Reglamento, a «que conviene a mi Real servicio el fomento de aquella provincia y el aumento de su población y comercio».

Una carta de Joseph Yriarte, fechada en Santa Cruz de Tenerife el día 26 de agosto de 1778, participa que se ha puesto a la carga para La Habana el bergantín «Nuestra Señora de los Dolores», cuyo capitán y dueño era Francisco Suárez de Miranda, y de porte de 70 Tm., y concluye Yriarte diciendo que cuanto «se verifique el despacho dirigiré razón de cargamento e importe de derechos».

Parece que el barco no llegó a salir, pues en todo este año no aparece ninguna noticia que haga referencia nuevamente a este bergantín⁴⁷.

c) *Retornos a Canarias*

Son seis las naves que entran en este año, procedentes de América, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife; dos de ellas desde Campeche y tras hacer escala en La Habana, y otra llega desde Campeche directamente, otra desde La Habana y una más desde Puerto Rico. Estas seis naves regresan a España en los seis primeros meses del año, y el valor total de todos los productos que en ellas llegaron fue de 1.726.568,12 reales.

⁴⁶ Reglamento y Aranceles reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778. Madrid. En la Imprenta de Pedro Marín, artículo XLVIII. Edición de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla y de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de II Centenario de la Promulgación.

⁴⁷ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, legajo 568.

d) *Importaciones*

Los productos que llegan desde América a Canarias en este año de 1778 son muy variados; ya no es la agricultura el sector que representa un mayor valor en las importaciones, sino que son los productos tintóreos, fundamentalmente el palo campeche, los que alcanzan el 46,4 por 100 de todas las importaciones; mientras que a Galicia sólo llegaron durante todo el año 300 quintales de palo campeche, las islas recibieron 8.691 quintales; otros productos tintóreos que llegan de América son el añil y el achote.

La plata que llegó a las islas en este año representa una mínima parte en comparación con la que se recibió en Galicia, que contó además con 144.874 pesos fuertes y dos reales en oro, mientras que Canarias no recibió ni un solo peso en oro.

El sector ganadero adquiere una relevante importancia durante este período; los principales productos importados fueron: 75.173 cueros al pelo y 6.465 cabezas de suela curtida junto a pieles de venados y astas; el valor de todo ello fue de 94.791,14 reales, lo que equivale a un 7,95 por 100 de todas las importaciones.

El sector alimentos tan sólo logra alcanzar los 35.584 reales, de los cuales el 62 por 100 proviene del azúcar y el 21 por 100 de la miel, quedando el 17 por 100 restante reservado al café, dulce, arroz y manteca.

El tabaco llega a España en una proporción de 3.192 libras procedentes de La Habana y con un valor total de 766,8 reales, es decir, tres veces más de lo que llegó en este año a Galicia.

En Canarias, el valor de los textiles fue de 3.000 reales, repartidos en productos como calcetas, almidón e hilos. Otros productos que sólo vamos a nombrar, ya que no tienen mayor importancia, son los objetos de madera, como sillas y butacas; la cera en pasta y los pozuelos de china.

NAVES QUE SALIERON DE CANARIAS EN 1778 ⁴⁸

<i>Naves</i>	<i>Capitán</i>	<i>Salida</i>	<i>Destino</i>
«El Cristo de San Román»	Gonzalo Machado	Sta. Cruz de T. 10 de mayo	Barlovento Habana Campeche
«San José y las Animas»	José Miguel Guesala	Sta. Cruz de T. 3 de junio	Barlovento Habana Campeche
«Stmo. Sacramento»	Benito Ripoll y Barceló	Sta. Cruz de T. 10 de julio	Habana Habana
«Ntra. Señora de la Luz»	Juan Vicente Alayón	10 de julio	Campeche
«Ntra. Señora de la Rosa»	Andrés Russell	Sta. Cruz de T. 9 de agosto	Habana
«La Victoria»	Andrés Orange	Sta. Cruz de T. 23 de octubre	Luisiana
«San Ignacio de Loyola»	Félix de la Cruz	Sta. Cruz de T. 29 de octubre	Luisiana
«Jesús Nazareno»	Juan Vergara	Sta. Cruz de T. 29 de octubre	Habana
«Juan Nepomuceno»	Domingo Morera	Sta. Cruz de T. 4 de diciembre	Habana

⁴⁸ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, legajo 568.

NAVES QUE LLEGARON A CANARIAS EN 1778 ⁴⁹

<i>Navíos</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Llegada</i>
«S. Francisco de Asís»	José Benito Luján	Campeche Habana	20 mayo
«S. Ignacio de Loyola»	Félix de la Cruz	Campeche Habana	29 mayo
«S. Juan Nepomuceno»	Domingo Morera	Habana	1 junio
«Ntra. Sra. de los Dolores»	Fco. Suárez de Miranda	Campeche	14 julio
«S. Juan Bautista»	Juan Peynado	Habana	4 agosto
«Ntra. Sra. de la Concepción»	Lorenzo Pastor	Pto. Rico	11 agosto

4. FUNCIONAMIENTO DEL LIBRE COMERCIO DURANTE LOS AÑOS DE LA GUERRA

a) *Embarques de las mercancías en Canarias*1) **Productos agrícola-alimenticios**

Los productos agrícola-alimenticios fueron los más enviados en estos años, pues en 1782 representaban el 90,5 por 100, y en 1783, el 86 por 100, del valor total de los productos embarcados para América.⁵⁰

En ambos años es el aguardiente el producto que alcanza un mayor valor, pues en 1782 se enviaron 8.458 arrobas, y 6.211 en 1783, y su precio permanece estable a lo largo de estos años. Al hablar de los envíos canarios de 1778, dijimos que era muy posible que este aguardiente llegara en parte de Cataluña y Mallorca, y es muy probable que esto mismo se esté repitiendo durante estos años. El vino también alcanzar un alto valor, aunque desde luego muy por debajo del aguardiente; en 1782 se enviaron

⁴⁹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, legajo 568.

⁵⁰ Estos porcentajes están hechos sobre el valor que nosotros hemos sacado producto por producto y no sobre el que nos dan las series completas de los registros.

2.506 y $1/3$ arrobas de vidueño, 280 arrobas de malvasia y 43 y $1/3$ de mistela, y en 1783 los envíos disminuyen a 120 arrobas de malvasia y 1.502 y $2/3$ arrobas de vidueño, con un valor total de 32.033 reales y 17.426 reales en 1782 y 1783, respectivamente. El vinagre se sigue exportando al mismo precio que en 1778, es decir, a cinco reales la arroba, y sus envíos no superan las 90 arrobas anuales.

El valor total del aceite enviado fue de 4.902 reales y se embarcaron cuatro arrobas de aceite de almendras y 173 arrobas de Andalucía. La almendra siguió siendo uno de los productos alimenticios más embarcados, pues en estos dos años se envían a América 602,8 quintales, y debemos señalar que se experimenta una enorme subida de precio desde 1778, en que cada quintal se valoraba en 90 reales, mientras que en 1782 y 1783 se valora en 150 reales. También las pasas han subido 12,5 reales por quintal desde el año 1778, en que su precio era de 37,5 reales por quintal. En 1782 se exportaron 50,5 quintales y 31,7 quintales en 1783, lo que supuso un valor total de 2.527,17 y 1.587,17 reales, respectivamente. Las exportaciones de higos sólo son de 10,29 quintales en 1782 y de 8,9 quintales en 1783, años en los que también se aprecia una subida de tres reales por quintal con respecto a 1778, pues en estos años el precio de cada quintal de higos es de 30 reales. Lo mismo podemos decir del queso, cuyo precio en 1778 era de 75 reales el quintal y en estos años es de 100 reales.

A los envíos de productos agrícola-alimenticios que hemos ido señalando sólo podemos añadir pequeñas partidas de azafrán, cominos, manteca y nueces en 1783; así, pues, observamos cómo las exportaciones de estos productos son muy escasas, y si tenemos en cuenta que, a pesar de esta escasez, representan la mayor parte de las remesas isleñas, podemos deducir que el comercio canario-americano durante este período fue realmente raquí-tico.

2) Industria textil

Cuando analizábamos la industria textil canario de 1778 destacamos su pobreza comercial y veíamos cómo sus exportaciones

para América no habían pasado de los 85.015,8 reales; pues bien, en 1782 y en 1783 las exportaciones son aún menores y sólo alcanzan 51.164 reales y 58.581,17 reales, respectivamente; si esto lo comparamos con las exportaciones textiles de productos nacionales de Galicia durante el período comprendido entre 1789-1783, que fueron de 5.397.157 reales, observamos cómo los textiles que salen de Canarias realmente tienen una mínima importancia y únicamente las calcetas, en 1782 y 1783, y la seda, en 1783 merecen ser destacados. Las primeras están hechas de hilo y se enviaron 11.804 pares en 1782 y 3.897 en 1783; sus precios oscilan entre los 4,5 reales de las calcetas de hombre, 3 las de mujer y tan sólo 1,5 las de niño. El resto de los productos textiles son encajes, gorros, sombreros, botones y una frazada⁵¹.

3). Industria siderúrgica y otras

No se puede hablar de una industria siderúrgica, pues únicamente en 1783 hemos registrado 4,4 quintales de clavazón y 100 hoces, lo cual es realmente insignificante. Otros envíos fueron flores de talco, lozas, plumas y brea, todo ello en cantidades muy pequeñas.

b) *Los destinos y retornos durante este período*

Siempre hemos destacado el papel de escala que ha jugado Canarias como plataforma entre España y América, y, por tanto, como escala comercial; sin embargo, durante este período de guerra 1779-1783, su situación geográfica está jugando un doble papel: por un lado, los barcos pueden salir desde Canarias para América y regresar sin correr el peligro de atravesar el estrecho de Gibraltar, pero este hecho actúa a la vez de una forma negativa, ya que las naves canarias no podían acercarse a las costas españolas y cargar productos que ellos exportarían posteriormente América, ya que resultaba peligroso. Así, pues, entre 1778 y 1782 no se registra la salida de ninguna embarcación.

En 1782 salen de las islas Canarias tres bergantines, una go-

⁵¹ Manta peluda que se echa sobre la cama.

leta y una balandra. El bergantín «Gran Poder de Dios» sale desde el puerto de La Luz; el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad», desde el puerto de la isla de La Palma; la goleta «El Santo Cristo del Buen Viaje», la balandra guardacostas «Nuestra Señora de la Candelaria», «San Joaquín» y el bergantín «San Ginés», desde Santa Cruz de Tenerife. Todos ellos se dirigen a La Habana, exceptuando la balandra guardacostas, que sale rumbo La Guaira. El total de valores llevados por estas naves asciende, según el registro que envía Pedro Cathalan a la Dirección General de Rentas, a 769.410 reales, pero según la cuenta que nosotros hemos realizado alcanza únicamente 628.690 reales.

En 1783 fueron solamente dos las embarcaciones que salieron desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife, la primera de ellas el paquebote «San Juan de Nepomuceno», el 6 de junio, y al día siguiente el bergantín «San Judas»; ambas naves se dirigieron a La Habana, y el total de los valores que aparece en el registro y el calculado por nosotros en este caso sólo se diferencia en dos reales, y podemos establecerles en 459.647,17. En ambos años la salida de las naves tiene lugar entre mayo y julio.

En cuanto a las naves que salieron en este período, sólo el paquebote «San Juan Nepomuceno» aparecía en 1778, al mando de Domingo Morera, que había salido el 4 de diciembre de 1778, y de nuevo volvemos a tener noticia de su llegada a Tenerife el 11 de noviembre de 1781.

El resto de las embarcaciones aparecen por primera vez, y son las siguientes:

En 1782:

— Bergantín «El Gran Poder de Dios», capitán Francisco Díaz.

— Bergantín «Nuestra Señora de la Soledad», capitán Raimundo Ferrer.

— Balandra guardacostas «Nuestra Señora de la Candelaria» y «San Joaquín», capitán Juan Antonio Rambla.

— Bergantín «San Ginés», capitán Domingo de Armas.

En 1783:

— Paquebote español «San Juan Nepomuceno», capitán Domingo Morera.

— Bergantín «San Judas», capitán Javier Goñi.

Sobre los capitanes tenemos pocas noticias, pues los únicos que veíamos en 1778 son Domingo de Armas, que había salido el 10 de julio de 1778 para La Habana como maestre en la nave «Santísimo Sacramento» y no volvemos a tener noticia hasta 1782. También teníamos conocimiento de Domingo Morera, que había salido de Santa Cruz como capitán de la nave «San Juan Nepomuceno» el 4 de diciembre de 1778 y había llegado anteriormente a Canarias, procedente de La Habana, el 1 de enero. El último capitán que conocíamos de 1778 es de Javier Goñi, que llegó de Campeche a Canarias el 14 de julio de 1778, como maestre de la nave «Nuestra Señora de los Dolores».

El resto de los capitanes que registramos por primera vez en estos años son: Francisco Díaz, Miguel de Armas Scorcio, Raimundo Ferrer, Juan Antonio Rambla.

Tampoco en Canarias existieron las devoluciones de mercancías, lo cual no es extraño, ya que los envíos fueron bastante escasos y se vendían fácilmente en América. En caso de que no fuera así, se prefería almacenar los productos en espera de que fueran vendidos, ya que los gastos de retorno no compensaban.

En cuanto a los regresos de América, durante dos años —1779-1780— no se registra ninguna llegada; en 1781 son dos las naves que llegan a Canarias, pero ambas tenían dispuesto otro destino⁵².

⁵² A. C. S., *D. G. R.*, segunda remesa, legajo 570. El bergantín «Nuestra Señora de la Soledad», tras salir de San Francisco de Campeche el día 14 de enero de 1781, se dirigía a Santo Domingo, tras hacer escala en La Habana. El día 25 de enero llegó al puerto de Mantanzar, de donde salió el 11 de febrero, y en las Bermudas le dio caza un corsario, del que huyó, y además el mal tiempo hizo que no pudiera seguir a su destino y decidió tomar el rumbo de las Canarias. A la altura de la isla Madera un corsario inglés le abrió el registro y le cogieron una buena parte de la carga. El día 1 de noviembre la nave fue apresada por el navío inglés «El Júpiter», cuyo capitán, don Tomás Parley, le ofreció la libertad a cambio de que entregara 6.000 pesos fuertes a don Diego Barry, encargado de los asuntos del capitán inglés, y finalmente el bergantín llegó el día 2 de abril de 1781.

Por su parte, el paquebote «San Juan Nepomuceno» iba destinado a Cádiz en misión de convoy, pero se separó de éste por diversos contratiempos, y llegó a Madera, donde fue socorrido con víveres por una fragata portuguesa. Quiso seguir hacia Cádiz, pero a 60 leguas del cabo

Lo mismo ocurrió en 1782 con la goleta «Nuestra Señora del Rosario», que salió de La Guaira con destino a Cádiz⁵³.

En 1781, el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad» llegó a Canarias con importaciones por valor de 286.962 reales, y el paquebote «San Juan de Nepomuceno», 376.640 reales, pero el valor mayor fue el que trajo la goleta «Nuestra Señora del Rosario», con un valor de 1.086.049 reales.

En cuanto a las naves, la única que nos resulta conocida es la de «San Juan Nepomuceno», y también su capitán, y mientras que las otras dos y sus capitanes correspondientes no habían aparecido hasta ahora en los registros.

c) *Las mercancías recibidas en el archiélago*

En 1779 y en 1780 no aparece ninguna nave que llegue desde América a los puertos isleños y, por tanto, las importaciones en ese período son nulas.

Es 1781 cuando el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad» y el paquebote «San Juan Nepomuceno» llegan a Canarias debido a factores ajenos a su voluntad, pues sus destinos eran Santo Domingo y Cádiz⁵⁴.

Los productos que llegan en estas embarcaciones son menos variados que los que registramos en Canarias en el año 1778, y se reducen a los siguientes:

Agrícola-alimenticios: azúcar, miel, pimienta.

Derivados de la ganadería: cueros, cabezas.

Tabaco.

Plata.

Los productos derivados de la ganadería, cueros y cabezas acaparan la mayor parte del valor de las importaciones; repre-

San Vicente, por la parte del Sur, decidió ir a Canarias, debido a los huracanes. Llegó a las islas el 11 de noviembre de 1781.

⁵³ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 570. De los buques que salieron de las islas Canarias con registro propio de este comercio no ha regresado ninguno en el año 1782.

⁵⁴ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 570.

senta el 57,6 por 100 del total de 1781. Se importaron 4.137 cabezas de suela curtida y 860 cueros, que supusieron un total de 673.602 reales. También llegaron a Canarias 5.998,5 arrobas de azúcar, con un valor total de 239.940 reales, y junto a ellos 80 qillos. de miel, 29 quintales de pimienta y 32.000 reales en plata.

En 1782, la goleta «Nuestra Señora del Rosario» llegó a Canarias, aunque su destino era Cádiz. Sabemos que los efectos desembarcados ascendieron a 1.086.049,2 reales, pero no hemos podido asegurar de qué tipo de mercancías se trataba.

EMBARCACIONES QUE SALIERON DE CANARIAS EN 1779-1783

<i>Naves</i>	<i>Capitán</i>	<i>Salida</i>	<i>Destino</i>
1782			
B. «El Gran Poder de Dios»	Francisco Díaz	28-5	Habana
G. «Sro. Cristo del Buen Viaje»	Miguel de Armas Scorcio	25-5	Habana
B. «Ntra. Sra. de la Soledad»	Raimundo Ferrer	5-7	Habana
B.G. «Ntra. Sra. de la Candelaria y San Joaquín»	Juan Antonio Rambla	3-7	Guaira
1783			
B. «San Ginés»	Domingo de Armas	8-7	Habana
P. «San Juan Nepomuceno»	Domingo Morera	6-6	Habana
B. «San Judas»	Francisco Javier Gofí	7-6	Habana

NAVES QUE LLEGARON A CANARIAS EN 1779-1783

<i>Naves</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Llegada</i>
1781			
B. «Ntra. Sra. de la Soledad»	Raimundo Ferrer	Campeche	Tenerife 2- 4
P. «San Juan Nepomuceno»	Domingo Morera	Habana	» 11-11
1782			
G. «Ntra. Sra. del Rosario»	Francisco del Foro	Guaira	» 28- 7

5. FUNCIONAMIENTO DEL COMERCIO EN EL PERÍODO INMEDIATO
AL FINAL DE LA GUERRA: LOS MASIVOS ENVÍOS

a) *Los envíos de productos naturales*

En el comercio canario-americano podemos distinguir dos fases muy diferentes en este período que ahora estudiamos: la primera se corresponde con el año 1784 y la segunda hace referencia a 1785.

El año 1784 se caracteriza por el escasísimo movimiento comercial: tan sólo un barco sale de Santa Cruz de Tenerife para La Habana. El valor total de los envíos en este año es bastante menor al que veíamos en 1782 y 1783, y que ya calificábamos de pobre; igualmente los retornos no pasan de dos naves, y su valor total es bastante menor al que se experimentaba en 1781, único año del período de la guerra en que hubo envíos de géneros americanos a Canarias, es decir, que estamos viendo cómo el año 1784 se caracteriza por una posible limitación de trabajo y de producción.

Por el contrario, el segundo período —año 1785— es opuesto al anterior, pues los envíos aumentan considerablemente, superando todos los valores alcanzados hasta este año, y son 13 las embarcaciones que se despachan desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife. También aumenta a siete las naves que regresan de América, y el valor de los efectos que retornan a España asciende a 4.619.457,32 reales, mientras que en 1784 no pasaban de 415.186 reales.

En cuanto a las remesas canarias, en 1784, el dato más significativo y a la vez controvertido, de acuerdo con lo que hemos venido viendo hasta ahora, es que son los productos textiles los que superan en valor total los productos alimenticios, mientras que en los años anteriores las principales remesas de Canarias habían sido siempre los frutos de la tierra y los volverán a ser en 1785, representando un 79,44 por 100 del total embarcado en Canarias en este año.

En 1784 se embarcaron 1.376,15 arrobas de aguardiente y 26.208,15 arrobas en 1785, superando todos los envíos registra-

dos hasta ahora, y el precio se mantuvo como en años anteriores, es decir, a 60 reales la arroba. También el vino siguió siendo uno de los principales enviados desde Canarias: en 1784 se despacharon solamente 5.478 arrobas de vidueño, que aumentaron en 1785 a 31.454,3 arrobas de vidueña, 1.140 arrobas de malvasia y 39,6 arrobas de mistela, lo que supuso un valor de 54.780 reales y 320.285 reales en 1784 y 1785, respectivamente. Los envíos de vinagre en 1784 apenas merecen mención, pues no superan las 30 arrobas, es decir, menos cantidad que en años anteriores; sin embargo, en 1785 ya son 900 arrobas, y también en este año registramos tres arrobas de licor canario.

El aceite que sale de Santa Cruz de Tenerife seguramente procede de Andalucía, y representa un total de 8.474 reales, producto de 10 arrobas de aceite de linaza, 8,34 arrobas de aceite de almendra, 270 arrobas de aceite español —no sabemos de qué tipo de aceite se trata— y 30 cuartillos de aceite de laurel.

También se siguen embarcando los productos típicos de las islas, como las pasas, los higos y las almendras. En 1784 los envíos fueron bastante escasos, como, por ejemplo, 5,36 quintales de almendras, 60 quintales de higos y 0,87 quintales de pasas, que aumentaron en 1785 a 983 quintales, 60 quintales y 33,6 quintales, respectivamente.

Por primera vez desde la promulgación del Reglamento de Libre Comercio, en 1778, se embarcó azúcar en Canarias con destino a Montevideo; fueron 1.488 arrobas, valoradas en 160 reales cada una. No faltan los envíos de dulce —394 libras en 1784 y 318 libras en 1785—, membrillada, confitura y turrón. Igualmente, las especias como canela, orégano, cominos y azafrán, aunque en muy pequeñas cantidades, y, por tanto, con una importancia económica prácticamente nula a pesar de que se envían durante todos los años.

Otros embarques llevados a cabo en 1785, que, como vemos, es el año más variado en cuanto a los productos agrícolas remitidos a América, son 99 arrobas de aceitunas, valoradas en ocho reales la arroba; 153,5 millares de nueces, a 4,5 reales el millar; 12 botijas de escabeche, 50 cuartillos de manteca, a tres reales cada uno; 3,5 quintales de chocolate y 910 cuartillos de miel de abejas, a tres reales, y 3.760 cuartillos de miel de purga, a 0,5

reales. Tampoco faltan las partidas de queso, como venía siendo habitual en años anteriores; así, pues, se enviaron 340 libras en 1784 y 2.439 en 1785, valorado durante ambos años a un real la libra.

Hemos visto cómo si en 1784 los envíos de productos agrícola-alimenticios fueron más pobres de lo que cabía esperar una vez terminada la guerra, sin embargo, en 1785 superan en valor total a todos los envíos registrados desde 1778.

El sector textil, prácticamente inexistente hasta ahora en los envíos canarios, se aviva en este período e incluso supera el valor de los productos agrícola-alimenticios, y es en 1785 cuando la variedad de productos textiles se hace más patente.

Las remesas de seda pasan de 441,6 libras en 1783 a 1.880,5 libras en 1784 y 4.376,7 libras en 1785, valorada en todos estos años a 90 reales la libra. Otro textil que alcanza cierta importancia durante este período es el encaje, valorado entre 0,5 y un real, excepto una partida llegada de Barcelona en 1785 y que se estima en tres reales. El total de varas registradas en 1784 fue de 2.559 y de 46.679 en 1785.

También en este año se despacharon pequeñas cantidades de lienzo, como 14,5 varas en 1784 y tres pinturas de lienzo, seis servilletas y algunas varas de tela de lienzo, por valor de 1.731 reales, en 1785. Las indianas supusieron 2.464 reales en 1784 y 4.125 reales en 1785, y sus precios se establecen en 4,5 y 7,5 reales la vara. En cuanto a su procedencia, no sabemos nada, aunque probablemente sean de Barcelona, como las que salían por el puerto de La Coruña.

El precio del hilo es el mismo desde 1778 —10,5 reales la libra— y las partidas son de 9,25 libras en 1784 y 141,75 libras en 1785, mientras que las remesas de cinta de hilo fueron de 9.093 varas y su valor global de 711,25 reales, e igualmente los ocho quintales de lana registrados al mismo precio que en años anteriores suponen 600 reales.

En cuanto a las prendas de vestir, fueron las calcetas las más enviadas; se trata en todos los casos de calcetas de hilo, bien de hombre, a 4,5 reales par; de mujer, a tres reales, y de niño, a 1,5 reales. En 1784 el envío fue de 2.913 pares, con un valor total de 12.897 reales, y en 1785 fueron 13.200 los pares

embarcados, con un valor de 55.892 reales. Las camisas que se registran durante estos años están fabricadas en distintos tipos de lienzo, desde el ordinario, ruán, holanda y listado. Los precios varían entre los 12 y los 32 reales, según la calidad del lienzo; en 1784 fueron sólo seis camisas, que pasan a ser 208 en 1785. En cuanto a las medias, sólo se registran en 1785; son 84 pares, a 15 reales, y están fabricadas en algodón. También en 1784 se registró una partida de 10 calzones, a 15 reales unidad; 192 sombreros, 377 gorros de hilo, entre los tres y los 4,5 reales unidad, y una capa de media holanda, valorada en 75 reales.

En cuanto a los productos derivados de la ganadería sólo podemos dejar constancia de 300 saleas de carnero registradas en el año 1785 y valoradas en tres reales cada unidad⁵⁵.

Sobre la industria siderúrgica, en 1784 sólo tenemos noticia de 2,14 quintales de una partida de hierro labrado; sin embargo, en 1785 el valor total de los productos siderúrgicos registrados asciende a 23.189 reales, y es la brea la que supone mayor número de reales —8.670—, resultado de 289 quintales; también se despacharon 105,25 quintales de hierro, a 75 reales cada quintal, y 0,5 quintales de clavazón al mismo precio y 32 quintales también de clavazón a 150 reales el quintal.

Otros productos de este sector industrial son: 18 quintales de alquitrán, valorados en 60 reales el quintal; 228 cencerros de cobre, 20 docenas de esquilonos, 50 docenas de hoces y 40 docenas de ollas. Como veíamos al hablar de las remesas gallegas durante este período, los envíos de productos siderúrgicos extranjeros eran más importantes que los envíos nacionales, y esto mismo va a ocurrir en relación con Canarias durante estos años.

Otros envíos de menor importancia económica son los de loza, que en estos dos años proceden en su totalidad de Candelaria; en 1784 son 400 docenas de objetos, valorados en 6.000 reales, que disminuyen a 2.509,17 reales en 1785. También este año registramos ocho piedras de destilar, 116 para molinos y 600 piedras pomes, todo ello valorado en 1.113,17 reales. Finalmente,

⁵⁵ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 573. Bergantín «La Sagrada Familia».

también se enviaron dos resmas de romances y 14,5 quintales de matalahuga, por valor de 18.300 reales.

b) *Una importante novedad: los envíos de productos extranjeros*

Por primera vez desde la promulgación del Reglamento de Libre Comercio en 1778 aparecen registrados productos extranjeros en los envíos llevados a cabo desde Canarias. ¿A qué se debe esto? Para resolver esta cuestión debemos remontarnos al artículo 4.º del Reglamento, donde se dice con respecto a los puertos de La Palma y Santa Cruz de Tenerife: «únicamente se permite a los naturales de ellas embarcar en sus registros las producciones y manufacturas propias de las mismas islas, con absoluta prohibición de producir géneros extranjeros, a menos que vengan sus embarcaciones a tomarlos en algunos de los puertos habilitados de España»⁵⁶. Este artículo suscitó numerosas dudas, y tras una serie de preguntas y aclaraciones, el 22 de octubre de 1779⁵⁷, el rey concretó que las embarcaciones canarias podían tomar los efectos que necesitasen para generalas, ranchos y carenas, siempre que fuesen nacionales, pero si no les hubiera se podían embarcar productos extranjeros y pagarían el 7 por 100.

De aquí que cuando en la fragata «Nuestra Señora del Coro», alias «La Guipuzcoana», y en la fragata «Nuestra Señora del Rosario», alias «El Brillante», aparezcan los productos extranjeros se diga: «Efectos extranjeros por razón de generala, rancho y carena, según Real Orden de 22 de octubre de 1779»⁵⁸.

Es en el año 1785 cuando llegan los productos en las dos naves mencionadas más arriba, y en cuanto a los productos alimenticios, son únicamente 140 cajitas de aceite, a 36 reales cada una, y 167 libras de canela los productos que se enviaron.

Mucho mayor importancia tuvo la industria textil extranjera, que alcanzó un valor de 194.003 reales, y los textiles que se trans-

⁵⁶ Artículo IV del Reglamento del Libre Comercio de 1778.

⁵⁷ R. C. San Lorenzo, 22 de octubre de 1779. A. G. I., *Indiferente General*, legajo 3.115.

⁵⁸ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 573.

portaron fueron en su mayor parte lienzos: 31.082 varas de creguélas, a dos reales vara; 515 piezas de bretañas, 5.950 varas de crea, 160 piezas de pontivies, 93 piezas de platillas, todo ello por valor de 163.854 reales.

El resto de los productos textiles fueron: 5.234 varas de presillas crudas, 12,5 piezas de bayeta, fajuela o miliquín, 39 piezas de lona, valoradas en 8.400 reales, y 31 docenas de pañuelos, por 1.395 reales. Así, pues, los envíos textiles extranjeros representaron en este año un 60,7 por 100 del total embarcado en 1785.

La industria siderúrgica extranjera, como ya dijimos anteriormente, supera a la nacional, cuyo valor total fue de 23.189 reales, mientras que el de la extranjera es de 30.028,21 reales. Los envíos más importantes dentro de este sector fueron 98,93 quintales de acero, valorados a 135 reales el quintal; 500 docenas de candados, a 15 reales la docena, y 15 barriles de hoja de lata, que suponen 6.750 reales. También se despacharon 746 libras de albayalde, 4,3 quintales de ocre y 2,06 quintales de peltre.

En relación con la industria del papel, se enviaron 1.892 resmas, por un valor total de 68.112 reales, y, por otra parte, también se registran 37 cajones de vidrios, por valor de 8.990 reales.

c) *Destino de las embarcaciones despachadas en Canarias*

Tras tres años —1779, 1780 y 1781— en que no sale ninguna embarcación desde las islas Canarias, dijimos que en 1782 se despacharon cinco naves y dos en 1783. Sin embargo, de nuevo en 1784, sólo sale una embarcación desde Santa Cruz de Tenerife; se trata de la fragata «San Francisco de Asís», capitaneada por José Alejandro Luján, y que parte el 14 de diciembre con destino a La Habana⁵⁹. Esta nave condujo mercancías por valor de 338.564 reales, es decir, que hay una disminución de valores con respecto a 1782, en que se enviaron géneros valorados en 461.883,22 reales.

En 1785, el tráfico comercial aumenta de una forma considerable y salen 13 naves desde las Canarias, siete lo hacen rumbo

⁵⁹ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 570.

a La Habana, dos a Campeche, dos a La Guaira, una a Veracruz y una a Montevideo. Son precisamente las fragatas «Nuestra Señora del Coro» y «Nuestra Señora del Rosario», ambas con destino a La Guaira, las únicas que embarcaron productos extranjeros por valor de 179.851,7 reales y 134.680,32 reales, respectivamente, mientras que los géneros nacionales, atendiendo a su valor total, se distribuyeron de la siguiente forma:

La Habana, 1.012.090,8 reales.

La Guaira, 932.486,7 reales.

Montevideo, 428.923,15 reales.

Campeche, 281.612,16 reales.

Veracruz, 114.486,25 reales.

En 1785 son seis las naves que salen por primera vez desde Canarias:

Paquebote «San Juan Bautista».

Fragata «Nuestra Señora de la Paz».

Bergantín «Santo Cristo de los Dolores».

Bergantín «San Antonio de Padua».

Fragata «Nuestra Señora del Coro».

Bergantín «La Sagrada Familia».

d) *Los retornos al archipiélago en 1784 y 1785*

En cuanto a los retornos se sigue la misma tónica que veíamos al referirnos a los destinos, es decir, en 1784 tan sólo llegaron dos embarcaciones: la fragata «Nuestra Señora del Rosario», procedente de La Guaira, que llegó a Santa Cruz de Tenerife el 6 de octubre⁶⁰. La otra nave es el bergantín «San José», alias «El Ramo de Oliva», procedente de La Habana, que entró en Santa Cruz el 29 de noviembre y descargó géneros por valor de 415.186 reales. En 1785 fueron siete las embarcaciones que llegaron a Tenerife, dos de ellas, «Santo Cristo de San Román» y «San Juan

⁶⁰ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 570. «Por Real Orden del 20 de agosto de 1784 se le ha concedido la gracia de ir con los frutos y efectos que le convengan a cumplir su registro a Cádiz, pagando en Tenerife sólo lo que descarguen.»

Nepomuceno», procedían de Campeche y La Habana, y las otras cinco venían directamente de La Habana⁶¹. El valor de los géneros traídos por estas naves ascendió a 4.619.457,32 reales, superando ampliamente el valor de las importaciones que habían llegado a Canarias en años anteriores.

En cuanto a los capitanes, de los 13 que salen en este año, 11 se registran por primera vez:

- Juan Peinado, con el paquebote «San Juan Bautista».
- Cristóbal Madán, con la fragata «Nuestra Señora de la Paz».
- Sebastián Menéndez Carballo, con el bergantín «Santo Cristo de los Dolores».
- Juan Rodríguez, con el bergantín «San Antonio de Padua».
- Nicolás Alvarez, con el paquebote «Santísimo Sacramento».
- Felipe Neri Luján, con el bergantín «Nuestra Señora del Rosario».
- José Antonio Bargas, con el bergantín «Nuestra Señora de la Concepción».
- José García, con el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad».
- Jorge Madán, con el bergantín «San José».
- Martín Soublete, con la fragata «Nuestra Señora del Coro».
- Gabriel Serra, con el bergantín «La Sagrada Familia».
- Bartolomé Mead, con la fragata «Nuestra Señora del Rosario».

En 1785 se registran des embarcaciones que no habían aparecido hasta ahora: el bergantín «Nuestra Señora de la Estrella del Mar» y el bergantín «San Alejo».

En cuanto a los capitanes, en 1784 aparece Ricardo Mead como capitán de la fragata «Nuestra Señora del Rosario», que suponemos sería hermano de Bartolomé Mead, que sale pocos

⁶¹ A. G. S., D. G. R., segunda remesa, legajo 570. Se sigue cobrando el dinero destinado al Seminario de San Telmo y otros cuerpos durante todo este año de 1785.

días más tarde con la misma embarcación y con destino a La Guaira.

En 1785, José González de Betancourt se registra como capitán del bergantín «Santo Cristo de San Román, del que fue como maestro en 1778. También Antonio Rodríguez López fue maestro en 1778 de la nave «San Ignacio de Loyola» y ahora aparece como capitán del bergantín «Nuestra Señora de la Estrella del Mar». Por primera vez registramos a Sebastián Martínez Carballo y a José Domingo Viera, el primero al frente del bergantín «San Cristo de los Dolores», y el segundo capitaneando el bergantín «San Alejo».

e) *Géneros llegados a Canarias en 1784 y 1785*

Remontándonos al año 1778, en que los envíos americanos alcanzaron 1.189.734,24 reales, hemos ido viendo posteriormente cómo este valor no se vio superado, ya que en 1779 y 1780 no existe tráfico de regreso, y en 1781 son mercancías por valor de 663.062 reales, para desaparecer de nuevo en 1782 y 1783. Así, pues, llegamos al período de 1784-1785 y observamos cómo en el primer año las remesas llegan a 415.332 reales, que serán ampliamente superados en el año siguiente con 4.502.149 reales, es decir, que por primera vez podemos constatar un considerable aumento en las remesas americanas llegadas a Canarias.

En el sector agrícola-alimenticio, los principales productos son el aguardiente de La Habana, en una proporción de 2.305 arrobas en 1784 y 3.606,5 arrobas en 1785, y en ambos años el valor se mantiene en 60 reales la arroba. El café llega por primera vez desde 1778 a Canarias: se valora a 100 reales la arroba, y en 1784 sólo tenemos noticia de una arroba y de 12 en 1785. También el dulce se sigue estimando a tres reales la libra, y registramos una partida de 217 libras en 1784 y 954 libras en 1785. En cuanto a la miel, hay que distinguir entre la de caña a 1,5 reales y la de abejas a tres reales, y su valor total es de 8.340 reales en 1784 y 45.558 en 1785. Igualmente, en 1784 se remiten dos quintales de pimienta de tabasco, a 300 reales el quintal; una partida de 39,68 libras de arroz de La Habana, a 60 reales

quintal, y 16,25 quintales de arroz, llegado de Campeche, a 90 reales el quintal, mientras que en 1778 debemos de recordar que el arroz se había valorado también a 90 reales.

Los textiles representan una parte casi inapreciable, económicamente, dentro del valor total de los productos llegados al archipiélago, pues en 1784 se reducen a 90 libras de algodón, con un valor de 46 reales, y 37,5 libras, valoradas en 19 reales en 1785. En este año también se registraron 32 colchas de algodón, a 75 reales la unidad; dos hamacas, unas sogas y 22,5 docenas de zapatos. Todo ello supuso un total de 6.074 reales en 1785.

Los productos derivados de la ganadería apenas alcanzaron los 12.600 reales en 1784, resultado de 1.585 cueros al pelo y 247,5 curtidos; sin embargo, en 1785 su valor fue de 732.030 reales, es decir, un 16,25 por 100 del total de las remesas llegadas de América en este año, y las principales mercancías fueron: 5.857 cueros curtidos, 3.209 al pelo, 4.120 pieles de venado, 12 de tigre y dos de cíbolo. También, 5,5 docenas de cordobanes y un tafilete.

Las partidas de oro y plata representan el valor más alto de los desembarcos realizados en Canarias: por ejemplo, en 1784, el 45,27 por 100, y el 64,95 por 100 en 1785. También llegaron dos anillos con diamantes en 1784 y 0,5 quintales de cobre y dos collares en 1785.

En cuanto a los productos tintóreos, en 1785 se desembarcaron 423,5 libras de añil, a 19,2 reales la libra; 3.102 libras de achote, a 16 reales la libra, y palo campeche y brasil, por valor de 173.410 reales. Igualmente se remitieron objetos de madera, como baquetas, bateas, un escritorio, algunas sillas de montar y caoba, por valor de 2.820 reales. Tampoco faltó el tabaco en polvo y cigarrillos, tanto en 1784 como en 1785.

Así, pues, durante este período las mercancías procedentes de América siguieron la misma línea que en años anteriores; sin embargo, destaca la variedad y abundancia en 1785, que aumenta considerablemente con respecto al resto de los años. Además, hay que destacar que todas las mercancías proceden de La Habana, La Guaira, Campeche y en ningún caso del Río de la Plata, si bien hay que tener en cuenta que la nave que había salido en 1784 desde el archipiélago se habrá dirigido hacia La Habana y que

de las que salieron en 1785 sólo la fragata «Nuestra Señora de la Paz» se dirigió a Montevideo y Buenos Aires.

NAVES QUE SALIERON DE CANARIAS EN 1784 Y 1785

<i>Naves</i>	<i>Capitán</i>	<i>Salida</i>	<i>Destino</i>
<i>1784:</i>			
F. «San Fco. de Asís».	José Alejandro Luján.	14-12	Habana.
<i>1785:</i>			
P. «San Juan Bautista».	Juan Peinado.	19-1	Habana.
F. «Ntra. Sra. de la Paz».	Cristóbal Madán.	31-1	Montevideo.
F. «Ntra. Sra. de la Luz».	Juan Vicente Alayón.	3-3	Habana.
B. «Sto. Xto. de los Dolores».	Sebastián Mnez. Carballo.	7-4	Habana.
B. «San Antonio de Padua».	Juan Rodríguez.	7-4	Habana.
P. «Stísimo. Sacramento».	Nicolás Alvarez.	7-4	Campeche.
B. «Ntra Sra. del Rosario».	Felipe Neri Luján.	13-5	Habana.
B. «Ntra. Sra. de la Concepción».	José Antonio Vargas.	12-5	Campeche.
B. «Ntra. Sra. de la Soledad».	José García.	25-6	Habana.
B. «San José».	Jorge Madán.	6-8	Veracruz.
F. «Ntra. Sra. del Coro».	Martín Sublete.	9-8	Guaira.
B. «La Sagrada Familia».	Gabriel Serra.	27-9	Habana.
F. «Ntra. Sra. del Rosario».	Bartolomé Mead.	25-10	Guaira.

NAVES QUE ENTRARON A CANARIAS EN 1784-1785

<i>Naves</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Llegada</i>
			<i>1784:</i>
F. «Ntra. Sra. del Rosario».	Ricardo Mead.	Guaira.	6-10
B. «San José».	Jorge Madán.	Habana.	29-11
			<i>1785:</i>
B. «Sto. Xto. de San Román».	José Glez. Betancourt.	Campeche.	21-4
B. «Ntra. Sra. de la Estrella del Mar».	Antonio Rguez. López.	Habana	17-7
B. «San Juan Nepomuceno».	Domingo Morera.	Campeche.	2-8
F. «S. Francisco de Asís».	José Alejandro Luján.	Habana	
B. «Sto. Xto. de los Dolores».	Sebastián Mnez. Carballo.	Habana	15-9
		Habana	27-9
B. «San Alejo».	José Domingo Viera.		
B. «San Antonio de Padua».	Juan Rodríguez.	Habana.	1-10
		Habana.	20-10

6. LA RENTABILIDAD FISCAL EN EL COMERCIO ULTRAMARINO
EN EL PERÍODO DE IMPLANTACIÓN

Hasta ahora hemos analizado cuál era la situación de Canarias en la época comprendida entre 1778 y 1785, sus ventajas e inconvenientes, cuáles fueron los productos más enviados, tanto los propios como los extranjeros. También hemos estudiado las principales mercancías que se transportaban desde América a los puertos canarios, cuáles eran las naves que realizaban estos trayectos y los hombres que iban al mando de dichas naves.

Naturalmente, esta corriente comercial produjo no sólo unos beneficios para las economías respectivas, sino también para la Real Hacienda, lo que puede calcularse por los movimientos de ida y retorno en cada año. La documentación permite que conozcamos estos datos, porque los oficiales habían de rendir cuentas a la Dirección General de Rentas.

Por consiguiente, con examinar estos saldos podemos conocer la rentabilidad del comercio para la Hacienda no sólo por

años, sino en muchos casos paso a paso, es decir, analizando todos los impuestos pagados por cada embarcación, tanto en los envíos como en los retornos.

A continuación ofrecemos unos cuadros con el resumen de lo que fue este comercio cuantitativamente hablando, y posteriormente analizaremos año por año y nave por nave desde 1778 a 1785.

SALIDAS DE CANARIAS

Años	Géneros	Destinos	Derechos
1778	Españ. 1.206.621,32	Campeche y Habana. Habana. Luisiana.	635.564 48.856,2 535.722,26 20.855,8 35.355,6 —
1779	—	—	—
1780	—	—	—
1781	—	—	—
1782	Españ. 749.410,16	Habana. Guaira.	552.219,5 13.249,29 217.191,11 4.567,27
1783	Españ. 461.883,22	Habana.	461.883,22 12.494,8
1784	Españ. 338.564,20	Habana.	338.564,20 6.321,19
1785	Españ. 2.769.599,5	Río de la Plata. Habana. Guaira. Veracruz. Campeche.	428.923,15 1.153,15 1.012.090,8 26.757,14 932.486,7 20.796,22 114.486,25 2.931,22 281.612,16 2.199,33
	Extra. 314.532,5	Guaira.	314.532,2 22.018,20

RETORNOS A CANARIAS

Años	Géneros	Procedencia	Derechos
1778	1.726.568,12	Habana. Campeche y Habana.	572.593 40.231,18 1.153.975,12 70.965,32
1779	—	—	—
1780	—	—	—
1781	678.602	Habana. Campeche.	376.640 5.707,2 286.962 13.893
1782	1.086.049,20	Guaira.	1.086.049,20 163.102,25
1783	—	—	—
1784	415.186	Habana.	415.186 7.716,12
1785	4.619.457,32	Habana. Campeche y Habana.	2.769.237,22 106.599 1.850.220,10 67.350,30

a) *Detalle de los derechos correspondientes a la Real Hacienda por los embarques y retornos a Canarias*

Debemos tener en cuenta que Canarias sólo podía enviar productos extranjeros por razón de generala, rancho y carena, según Real Orden del 22 de octubre de 1779, y fue únicamente en 1785 cuando se hizo uso de este permiso, pero hasta este momento todos los envíos de Canarias habían sido de productos nacionales. En el archipiélago el valor de los productos que llegaron de América supera al de los embarques de Canarias, pues los metales que llegaban de América eran indudablemente mucho más valiosos que los productos agrícolas e industriales que se enviaban desde las islas.

En 1778 el valor de los envíos alcanzó un total de 1.206.621,32 reales, por las que se adeudaron 69.744,8 reales, mientras que los productos llegados de América se valoraron en 1.726.568,12 reales, por los que la Hacienda Real percibió 171.193,16 reales.

En este año se despacharon en Santa Cruz de Tenerife ocho embarcaciones; la primera fue la fragata «Santo Cristo de San Román» —alias «El Diamante»—, y el valor de los envíos que condujo fue de 217.277,18 reales, y los derechos cobrados fueron de 18.911,1 reales de derechos fijos⁶², 980,32 reales correspondientes al Almirantazgo, 127,22 reales con respecto al 6 por 100 que se cobra sobre productos como higos, membrillada, brea, piedras para tahona, para destilar y cajas de conserva. Se cobran 183,24 reales del 3 por 100 de otros productos y 588,14 reales del 2,5 por 100 de las manufacturas textiles y 4.102,12 reales de las 1.743,5 libras de seda; así, pues, el total pagado asciende a 24.894,13 reales⁶³.

El paquebote «San José y Animas» —alias «San Miguel»— salió el 3 de junio con una carga valorada en 170.322,16 reales, y los derechos pagados fueron de 13.234,14 reales, correspondien-

⁶² Estos derechos fijos se establecieron en el Real Proyecto de 1720, pero el 26 de mayo de 1778 llegó a las islas el Real Decreto del 2 de febrero en que S. M. les reduce al 3 por 100. Sin embargo, vemos cómo en este año se siguen cobrando derechos fijos.

⁶³ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

tes a 10.815,17 reales de derechos fijos, 564,30 reales de Almirantazgo, 12,32 reales del 6 por 100 sobre 72 cajas de conserva, 351,51 reales sobre los géneros que pagan un 3 por 100 y 187,8 reales las manufacturas que contribuyen con el 2,5 por 100, además de 1.302,12 reales correspondientes a 553,5 libras de seda que adeudaron a 80 maravedíes por libra ⁶⁴.

El paquebote «Santísimo Sacramento» salió el 10 de junio de Santa Cruz de Tenerife con mercancías por valor de 85.553,14 reales, que adeudaron 2.688 reales de derechos fijos con respecto a 48 pipas de vino y 135,18 reales de Almirantazgo, además de que se tributaron 1.831,3 reales correspondientes a los efectos de los que se exigió el 3 por 100, y 43,2 reales procedentes de las manufacturas, que contribuyen con el 2,5 por 100. Finalmente, se tributaron 262,12 reales por 111,5 libras de seda; así, pues, el total de los derechos pagados en este año fue de 4.967 reales ⁶⁵.

Capitaneada por Juan Vicente Alayón, salió el 10 de julio la fragata «Nuestra Señora de la Cruz» con destino a La Habana y con géneros por valor de 247.963,24 reales, que adeudaron un total de 10.727,9 reales. Los derechos fijos establecidos en el Real Proyecto de 1720 fueron 4.288 reales, y 223,2 reales los correspondientes al almirantazgo. En cuanto a los efectos de que se cobra el 6 por 100 son cuatro piedras para tahona y se pagan 3,20 reales y 3.800,3 reales de los efectos que pagan un 3 por 100. Igualmente, las manufacturas adeudan el 2,5 por 100, que equivale en esta ocasión a 334,26 reales ⁶⁶.

El 9 de agosto se despachó la fragata «Nuestra Señora de la Rosa» rumbo a La Habana, y con efectos valorados en 203.382,3 reales, por los que se tributaron 8.169,2 reales, 143,2 de almirantazgo, 2.736 reales de derechos con respecto al aguardiente, el 3 por 100 de la mayor parte de las mercancías, que supuso 2.632,14 reales; el 2,5 por 100 de las manufacturas, equivalentes a 327,20 reales, y, finalmente, 2.330 reales, correspondientes a 990,5 libras de tejidos de seda ⁶⁷.

⁶⁴ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁶⁵ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁶⁶ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁶⁷ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

La polacra «La Victoria» y la fragata «San Ignacio de Loyola» salieron en octubre rumbo a la Luisiana, con una carga de 14.362 reales y 20.973,6 reales, respectivamente, pero ninguna de las dos pagó derechos, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento⁶⁸.

Al mando de don Ventura Vergara, salió de Santa Cruz de Tenerife el paquebote «Jesús Nazareno» —alias «El Brillante»—. El valor de las mercancías conducidas por esta nave fue de 85.018,28 reales, que adeudaron 2.583 reales. De acuerdo con el 3 por 100 de los efectos no manufacturados, se tributaron 1.552,8 reales, de los que 50,17 reales correspondían a las manufacturas y 980,20 reales como pago de las 416,75 libras de tejidos de seda embarcadas en dicha nave⁶⁹.

La última embarcación que salió durante este año fue el paquebote «San Juan Nepomuceno» —alias «La Unión»—, capitaneado por Domingo Morera y con mercancías por valor de 161.768,15 reales, que tuvieron que adeudar 4.878 reales, procedentes del pago de 3.004 reales del 3 por 100 de la mayor parte de los productos y de 1.874 reales de derechos pagados por el 2,5 por 100 de las manufacturas enviadas en este paquebote⁷⁰.

Al examinar los productos llegados de América, nos llama la atención el alto tributo que pagan las partidas de plata, pues es de un 9 por 100, pero a partir de este año se reducirá a un 5,5 por 100, del cual la Hacienda Real sólo percibirá el 4 por 100. La primera nave que llegó a Santa Cruz de Tenerife fue la fragata «San Francisco de Asís» —alias «Santa María»—, que descargó efectos por valor de 370.621,25 reales, que adeudaron 24.528,25, en relación con los derechos fijos establecidos en 1720 y 225 reales correspondientes al almirantazgo⁷¹.

⁶⁸ *Reglamento y Aranceles...* Artículo 48. «Por Real Decreto de 23 de marzo de 1776 concedí la gracia del comercio a la provincia de La Luisiana con entera libertad de derechos sobre los efectos y géneros españoles y extranjeros, así en su extracción por los puertos habilitados de España, como en la entrada a dicha Colonia, y salida de los caudales y frutos de ella...

⁶⁹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁷⁰ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁷¹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

La fragata «San Ignacio de Loyola» llegó a Santa Cruz de Tenerife el 29 de mayo, con un cargamento por valor de 526.756,4 reales, por el cual se pagaron 33.625,29 reales de derechos fijos, 257,14 reales de almirantazgo y 94,27 reales de los géneros que pagaron un 5 por 100, mientras que otros efectos aparecen libres de derechos; es decir, que el total pagado por esta nave fue de 33.978,2 reales ⁷².

El paquebote «San Juan Nepomuceno», capitaneado por Domingo Morera, llegó a Santa Cruz de Tenerife con importaciones valoradas en 226.950,17 reales, que pagaron unos derechos de 11.987,26 reales, de los que corresponden al almirantazgo 52,9 reales, 11.794,29 reales de derechos fijos y 140,27 reales a los efectos de que se cobra el 5 por 100 ⁷³.

Procedente de Campeche y La Habana, llegó a Santa Cruz, el 14 de junio, el bergantín «Nuestra Señora de los Dolores», con mercancías por valor de 256.597,17 reales, que adeudaron en su totalidad 12.221,10 reales, divididos de la siguiente forma: 12.037,7 reales de derechos fijos, 98,23 reales de almirantazgo y 85,20 reales del 5 por 100 de los géneros que pagan esta cuota. Igualmente se importaron una serie de géneros libres de derechos.

En agosto llegaron las dos últimas naves de este año: son «San Juan Bautista» y «Nuestra Señora de la Concepción», con una carga de 242.662,17 reales y 102.980 reales, respectivamente. La primera de ellas adeudó 19.176,12 reales, de los cuales 19.055,11 reales corresponden a los derechos fijos y tan sólo 121,1 reales a los derechos de almirantazgo, y la partida de plata llegada en esta nave fue de 1.673 pesos fuertes y 3,5 reales, que adeudaron al 9 por 100. La segunda de estas naves contribuyó a la Real Hacienda con 9.067,12 reales, procedentes en su mayor parte de los derechos fijos —8.998,15 reales— y tan sólo 68,31 del almirantazgo ⁷⁴.

Así, pues, todas las naves que llegaron a Santa Cruz de Tenerife desde América en este año de 1778 lo hicieron antes de promulgarse el Reglamento de Libre Comercio.

⁷² A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁷³ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

⁷⁴ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 568.

En 1779 y 1780 desapareció el comercio canario-americano debido a una causa muy concreta, es decir, a la guerra que mantuvo España contra Inglaterra en ayuda de las colonias americanas, que intentaban lograr su independencia.

En 1781 empiezan a regresar de América las naves que habían partido en 1778, aunque sigue sin salir de las islas ninguna embarcación. El valor de los productos llegados de América a la isla en este año fue de 678.602 reales, que debieron adeudar 19.602,2 reales.

Llegaron dos navíos con destino a Santo Domingo y a Cádiz, pero que por causas del tiempo y los corsarios tuvieron que desembarcar en las islas Canarias. La primera de estas naves fue el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad», procedente de Campeche, que descargó efectos por valor de 286.962 reales, que adeudaron, según arancel, 13.893 reales. La otra embarcación fue el paquebote «San Juan Nepomuceno», procedente de La Habana y que se dirigía a Cádiz en misión de convoy, pero tuvo que entrar en Santa Cruz de Tenerife el 11 de noviembre y descargó efectos por valor de 376.640 reales, que adeudaron 5.707,2 reales⁷⁵.

En 1782 se comienzan a normalizar las relaciones entre Canarias y América, y de las islas salen valores estimados en 769.410,16 reales, por los que la Hacienda Real percibió 17.816,24 reales. Pero mayores fueron los ingresos logrados por las mercancías llegadas a España, pues fueron de 163.102,25 reales, por un valor importado de 1.186.049,20 reales.

En este año las naves que salieron de las islas fueron cinco: el bergantín «El Gran Poder de Dios» salió el 18 de abril, capitaneado por Francisco Díaz y con efectos por valor de 107.366,26 reales, que adeudaron un total de 3.064 reales, correspondientes al 3 por 100 de los géneros que no están libres de derechos según arancel, y a los 34 maravedís por libra castellana que adeudan los tejidos de seda⁷⁶. También se cobraron 3.221 reales, imparte del 3 por 100 del curso sobre el total de los géneros y que

⁷⁵ Destacamos el hecho de que un barco que sale de La Habana con destino a Santo Domingo acabe llegando a Canarias.

⁷⁶ *Reglamento y Aranceles...* Artículo 22.

se depositó en la tesorería general de las islas a disposición del Ministerio de Indias ⁷⁷.

El 25 de mayo, don Miguel de Armas Scorcio salió al mando de la nave «Santo Cristo del Buen Viaje» con destino a La Habana y con mercancías valoradas en 1.870.909,17 reales, que contribuyeron, de acuerdo con lo dispuesto en el arancel, con 4.531,2 reales. Igualmente se cobraron 5.637,9 reales, importe de derecho de curso sobre todos los géneros embarcados ⁷⁸.

El bergantín «San Ginés» —alias «La Flecha»—, de porte de 15 Tm., cargó efectos por valor de 50.256 reales, de los cuales el equivalente a 3.891,17 reales no pagaban impuestos según arancel; por tanto, sólo se contribuyó con 1.319,14 reales a la Real Hacienda y con 1.507,24 reales para el 3 por 100 del curso que quedó depositado en la Tesorería General de las islas.

El 3 de julio se despachó la balandra guardacostas «Nuestra Señora de la Candelaria y San Joaquín» —alias «La Cañada»— con destino a La Guaira y de porte de 85 Tm. Los géneros embarcados se valoraron en 217.191 reales, de los cuales 18.883,17 reales no pagaron derechos, y el total adeudado ascendió a 4.567,27 reales. Esta nave no pagó derechos por razón de curso, ya que el capitán don Juan Antonio Rambla, al hacer la contrata, dispuso esta condición, que fue aceptada ⁷⁹.

En relación con las mercancías llegadas de América, en este año sólo llegó la goleta «Nuestra Señora del Rosario», cuyo destino era Cádiz, pero llegó a Canarias, donde descargó efectos por valor de 1.086.049,20 reales, que adeudaron a la Real Hacienda 163.102,25 reales, lo que equivale al total exigido durante el año 1782 en las islas Canarias ⁸⁰.

En 1783 nuevamente disminuyó el tráfico canario-americano y no llega a las islas ninguna embarcación, y las que salen son sólo dos, con unos valores embarcados que se estiman en 461.883,22 reales, por los que se adeudaron 12.494,8 reales. En este año las dos naves que salen de La Coruña tienen como destino La Habana; la primera de ellas es el bergantín «San

⁷⁷ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 570.

⁷⁸ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 570.

⁷⁹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 570.

⁸⁰ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 570.

Juan Nepomuceno», que embarcó géneros por valor de 382.528,5 reales, de los cuales 18.835 reales equivalen a géneros libres de impuestos, por lo que los derechos pagados a la Real Hacienda son 10.167,19 reales y 11.475,29 reales los derechos correspondientes al 3 por 100 del curso ⁸¹.

La otra embarcación que se despachó desde Canarias es el bergantín «San Judas», capitaneada por Francisco Javier Goñi, y llevó efectos por valor de 79.355,17 reales, de los que sólo una partida de 1.800 reales estaba libre de impuestos; así, pues, se adeuda el 4 por 100 sobre 77.555 reales, es decir, 2.326,23 reales. Igualmente se pagaron 2.380,23 reales del 3 por 100 del curso para depositar en la Tesorería de las islas a disposición del Ministerio de Indias ⁸².

En 1784 apreciamos tantos envíos como retorno de productos, pero unos y otros son los de más bajos valores que hemos visto desde 1778, pues los productos que llegaron de América suponen 415.186 reales, que adeudaron 7.716,12 reales, mientras que los envíos se valoraron en 338.564,20 reales, que adeudaron 6.321,19 reales. En todo el año se despachó una nave en las islas y dos regresaron de La Guaira y La Habana.

La nave que sale de las islas es la fragata «San Francisco de Asís», capitaneada por José Alejandro Luján, y con mercancías valoradas en 338.564,20 reales. De este valor, el equivalente a 21.287,20 reales se encuentra libre de derechos, y esta nave contribuye a la Real Hacienda con 6.321,19 reales ⁸³.

Las embarcaciones que regresan en 1784 son: la fragata «Nuestra Señora del Rosario» y el bergantín «San José» —alias «El Ramo de Oliva»—. Con respecto a la primera no sabemos a cuánto equivalieron los productos desembarcados en La Coruña y, por tanto, tampoco los derechos adeudados, pues por Real Orden del 20 de agosto de 1784 se concedió a esta embarcación la gracia de ir con los frutos y efectos que le convengan a cumplir su registro a Cádiz, pagando en Tenerife sólo lo que descargasen. Sin embargo, no aparece posteriormente el registro

⁸¹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸² A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸³ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

correspondiente a esta descarga⁸⁴. El bergantín «San José» descargó en Santa Cruz de Tenerife efectos por valor de 415.186 reales, que adeudaron 7.716,12 reales.

En 1785 es cuanto ascendieron considerablemente las mercancías embarcadas para América, y también las que se descargaban procedentes de allí. Por tanto, los beneficios que percibe la Real Hacienda también aumentaron, pues en este año los valores desembarcados en Galicia fueron 4.619.457,32 reales, por los que se adeudaron 173.950,8 reales, mientras que los envíos nacionales fueron de 2.769.599,5 reales, y los derechos percibidos, 55.679,22 reales. Además, en este año se cobraron 22.017,22 reales por los géneros extranjeros que se embarcaron por primera vez desde estas islas.

Las naves que salieron desde Canarias en este año fueron trece: el 19 de enero se despachó el paquebote «San Juan Bautista» con destino a La Habana y las mercancías enviadas alcanzaron un valor de 145.947,13 reales, pero 6.359 reales corresponden a efectos libres de derechos, quedando éstos reducidos tan sólo a 3.975,4⁸⁵.

Cristóbal Madán capitaneó la fragata «Nuestra Señora de la Paz», que salió de Santa Cruz el día 31 de enero, después de embarcar 428.923,15 reales en géneros españoles, que adeudaron sobre 42.593 reales sobre un total de 1.153 reales⁸⁶.

La fragata «Nuestra Señora de la Luz», con géneros estimados en 205.588,30 reales, se despachó el día 3 de marzo y adeudó a la Real Hacienda 5.524 reales⁸⁷.

El 7 de abril se despacharon tres naves, dos de ellas para La Habana y una para Campeche; se trata del bergantín «Santo Cristo de los Dolores» y el paquebote «Santísimo Sacramento», con género españoles valorados en 196.031,33 reales, 51.052 reales y 132.108 reales, y adeudaron, respectivamente, 4.718,8 reales, 1.513 reales y 1.841,11 reales⁸⁸.

Capitaneada por Felipe Neri Luján, se dirigió a La Habana

⁸⁴ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸⁵ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸⁶ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸⁷ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁸⁸ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

el bergantín «Nuestra Señora del Rosario»; dicho capitán cargó por su cuenta las dos terceras partes de la nave con frutos y manufacturas nacionales, por lo que se le rebajó un quinto de los derechos que debía de pagar a la Real Hacienda⁸⁹. El total del valor de los géneros fue 98.395 reales, y los derechos adeudados, 2.103,29 reales⁹⁰.

El bergantín «Nuestra Señora de la Concepción» salió de Tenerife el 12 de mayo con destino a La Habana y embarcó géneros por valor de 149.508,8 reales, de los cuales 773,8 reales estaban libres de derechos, y se adeudó un total de 2.199,33 reales⁹¹.

El 25 de junio se despachó el bergantín «Nuestra Señora de la Soledad», cargado con 20.461,17 reales en géneros españoles, que adeudaron sobre 18.711 reales un total de 571,15 reales, pues el resto de los géneros estaban exentos de pagar derechos⁹².

El bergantín «San José» —alias «El Ramo de Oliva»— salió de Santa Cruz de Tenerife el 6 de agosto con destino a Veracruz y embarcó géneros por valor de 114.486,25 reales, que adeudaron a la Real Hacienda 2.931,22 reales⁹³.

Por primera vez en la fragata «Nuestra Señora del Coro», que salió el 9 de agosto al mando de Martín Soublete, encontramos envíos de géneros extranjeros junto a los nacionales. El valor de las mercancías nacionales ascendió a 672.940,7 reales, que adeudaron 16.766,23 reales, mientras que los efectos extranjeros enviados por razón de generala, rancho y carena, según Real Orden del 22 de octubre de 1799, supusieron un total de 179.851,7 reales, que contribuyeron con 12.590 reales⁹⁴.

El bergantín «La Sagrada Familia», al mando de Gabriel Serra, salió de Tenerife el 27 de septiembre, con mercancías nacio-

⁸⁹ *Reglamento y Aranceles...*, artículo 33. A los dueños de navíos y embarcaciones de construcción española que embarcasen dos tercios de la carga con frutos y manufacturas españolas «les perdono el quinto de la contribución que debieran satisfacer».

⁹⁰ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹¹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹² A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹³ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹⁴ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

nales valoradas en 294.613 reales, de las cuales el equivalente a 14.065,17 reales estaba libre de derechos y se contribuyó con un total de 8.350,25 reales ⁹⁵.

También en la fragata «Nuestra Señora del Rosario» —alias «El Brillante»— se cargaron efectos extranjeros por valor de 134.681 reales, que pagaron con respecto al 7 por 100, es decir, 9.427 reales. Los géneros españoles alcanzaron un valor que se estimó en 259.546,33 reales ⁹⁶.

En cuanto a los retornos, fueron siete las embarcaciones que entraron en Canarias durante este período: procedente de Campeche y La Habana, el bergantín «Santo Cristo de San Román» llegó a Santa Cruz de Tenerife el 21 de abril; el valor de las mercancías traídas de Campeche ascendió a 303.775,70 reales, que adeudaron 8.143,16 reales, y de La Habana llegaron géneros por valor de 502.722,8 reales, que hubieron de pagar a la Real Hacienda 19.647 reales.

El bergantín «Nuestra Señora de la Estrella del Mar» llegó a Tenerife el 17 de julio, con importaciones valoradas en 1.262.791,14 reales, que adeudaron a la Real Hacienda un valor de 49.409,19 reales ⁹⁷.

El bergantín «San Juan Nepomuceno», procedente de Campeche y La Habana adeudó en Tenerife 7.032,21 reales, correspondientes a los 224.535,25 reales de la carga traída de Campeche y 32.528,15 reales con respecto a 819.187,1 reales, es decir, al valor de los géneros que llegan de La Habana ⁹⁸.

El 15 de septiembre entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife la fragata «San Francisco de Asís» con géneros valorados en 729.716,10 reales, por los que se contribuyó, según arancel, con 28.832,7 reales. Igualmente se destinó para el próximo consulado el 0,5 por 100 de la partida de plata, es decir, 1.885,3 reales ⁹⁹.

El 27 de septiembre entró en Santa Cruz de Tenerife el ber-

⁹⁵ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹⁶ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹⁷ A partir de este momento el 0,5 por 100 de la plata ya no fue para el Consulado de Cádiz, sino para el que se había de erigir en las islas.

⁹⁸ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

⁹⁹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

gantín «Santo Cristo de los Dolores», que condujo géneros por valor de 306.921,7 reales, que adeudaron, según arancel, 13.003,1 reales. La plata embarcada en esta nave ascendió a 70.600 reales¹⁰⁰.

El bergantín «San Alejo», procedente de La Habana, entró en el puerto de Tenerife el 1 de octubre, con géneros estimados en 356.033,14 reales, que adeudaron con 11.099,6 reales. Al día siguiente entró el bergantín «San Antonio de Padua» con mercancías valoradas en 113.775,11 reales, entre ellos una partida de plata de 2.133 pesos fuertes y seis reales¹⁰¹.

Así, pues, fueron los productos llegados a Canarias los que contribuyeron principalmente a aumentar los beneficios de la Real Hacienda con 535.562,29 reales a lo largo de todo este período. Los géneros nacionales embarcados contribuyeron con 161.764,5 reales, y los extranjeros, con 22.017 reales.

b) *Derechos percibidos por el Ministerio de Indias*

No sólo la Real Hacienda percibe unos derechos sobre los envíos y los retornos de mercancías, sino que hay otros organismos que también se benefician, y uno de ellos es el Ministerio de Indias. El Reglamento de Libre Comercio dice en el artículo 45: «el uno por ciento de la plata se depositará cuenta separada a disposición de mi Ministro de Indias, así para indemnizar al Colegio Seminario de San Telmo y otros cuerpos que tenían dotación en el gravoso derecho de Toneladas, como para invertir el sobrante en la construcción del camino de Andalucía, que interesa principalmente al comercio de Cádiz»¹⁰².

Así, pues, todas las partidas de plata que llegaban a España debían de contribuir al Ministerio de Indias con el 1 por 100 de su valor.

¹⁰⁰ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572. La carta que envía la relación de este barco, por mediación de José de Iriarte, lo hace el 10 de octubre, y dice textualmente: «Para el consulado que se ha establecido en estas islas».

¹⁰¹ A. G. S., *Dirección General de Rentas*, segunda remesa, leg. 572.

¹⁰² [23] artículo 45.

En el archipiélago no se reciben partidas de plata desde 1778 hasta 1784. En este año el bergantín «San José», procedente de La Habana, contribuyó al Ministerio de Indias con 1.745,18 reales, es decir, con el 1 por 100 del valor de la plata transportada.

En 1785, las siete naves que llegan a las islas transportaron plata. La primera de ellas fue el bergantín «Santo Cristo de San Román», procedente de Campeche y La Habana, y adeudó 5.716 reales.

— El bergantín «Nuestra Señora de la Estrella del Mar» llegó de La Habana el 17 de julio y contribuyó con 10.760,32 reales, y procedente de Campeche y La Habana desembarcó en Tenerife el bergantín «San Juan Nepomuceno», que adeudó 6.659,14 reales.

— La fragata «San Francisco de Asís» llegó de La Habana el 15 de septiembre y adeudó 3.770,6 reales al Ministerio de Indias.

— También de La Habana llegó el bergantín «Santo Cristo de los Dolores» y contribuyó con 706,23 reales; el bergantín «San Alejo», con 1.202 reales, y el bergantín «San Antonio de Padua», con 426,25 reales.

c) *Los derechos de los consulados*

Entre los barcos que salieron del archipiélago rumbo a América no hemos observado el pago de otros derechos que los correspondientes a la Real Hacienda. Sin embargo, en los retornos de 1784 registramos que el bergantín «San José» —alias «El Ramo de Oliva»— contribuyó al Consulado de Cádiz con el 0,5 por 100 del valor de la plata y del oro embarcado, es decir, con 872,26 reales y 67,17 reales, respectivamente.

En 1785, el bergantín «Santo Cristo de San Román» adeudó al Consulado de Cádiz 2.858 reales, correspondientes al 0,5 por 100 del valor de la plata embarcada, y el bergantín «Nuestra Señora de la Estrella del Mar» contribuyó con 5.380,16 reales.

El bergantín «San Juan Nepomuceno» adeudó 3.329,24 reales, correspondientes al 0,5 por 100 del valor de la plata para el Consulado que «se ha de erigir en las islas». A partir de 1785

se deposita para ayuda del Consulado de las islas lo que antes iba a parar al Consulado de Cádiz; así, pues, la fragata «San Francisco de Asís» contribuyó con 1.885,3 reales; el bergantín «Santo Cristo de los Dolores», con 353,11 reales; el bergantín «San Alejo», con 601 reales, y el bergantín «San Antonio de Padua» contribuyó con 213,12 reales. Así, pues, los derechos percibidos por el Consulado de Cádiz en estos años fueron de 9.178,25 reales, y los que se adeudaron para el Consulado del archipiélago ascendieron a 6.382,16 reales.

7. PUNTUALIZACIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS DE MAYOR ENVÍO Y SU RENTABILIDAD FISCAL

a) *Principales embarques canarios: su rentabilidad*

Cuando hemos analizado los envíos canarios a América, siempre hemos dicho que se caracterizaban por la escasez cuantitativa y por la falta de variedad en las mercancías embarcadas, que prácticamente se reducían a los caldos y a los frutos más típicos de las tierras isleñas.

Además, el fenómeno de la guerra, del que ya hemos hablado anteriormente, repercutió profundamente en el desarrollo del comercio canario-americano, ya que obligó a paralizar durante algunos períodos de tiempo los contactos del archipiélago con tierras americanas. Sin embargo, en 1784 aparecen nuevamente registrados productos que desde 1778 no habían vuelto a aparecer, y en 1785 aumentaron prácticamente todos los envíos de productos canarios.

El aguardiente, vino y vinagre, que forman el núcleo de los envíos canarios, se embarcaron todos los años en que hubo contactos comerciales canario-americanos. En 1778 el valor total del aguardiente embarcado para América ascendió a 421.312,18 reales y su precio se establecía en 60 reales, según arancel¹⁰³, y permaneció inalterable a lo largo de todos estos años. El mayor envío de aguardiente tuvo lugar en 1785, ya que se transportaron

¹⁰³ *Reglamento... Arancel 1.º*

26.208,8 arrobas, que representaron un total de 1.572.530 reales, lo que supuso 47.175,30 reales para la Real Hacienda, frente a 12.639 reales en 1778, 15.225 reales en 1782, 11.181 reales en 1783 y 2.461,30 reales en 1784.

Los envíos de vino vidueño, malvasia y mistela alcanzaron un valor total que oscila entre 17.426 reales en 1783 y un máximo de 320.285 reales en 1785, mientras que los precios son de diez reales por arroba el vino vidueño, 20 reales el malvasia y 60 reales la arroba de mistela. En cuanto a los derechos percibidos, y de acuerdo con las cantidades de vino enviadas, fueron 3.021,24 reales en 1778, 960,33 reales en 1782, 522,24 reales en 1783, 1.643,2 reales en 1784 y, finalmente, 9.608,18 reales en 1785.

Como ya hemos venido viendo, los envíos de vinagre fueron realmente muy escasos y el total de derechos percibidos por la Real Hacienda en todo este período fue de 6.275 reales, de los que un 71,71 por 100 corresponde a los envíos que se llevaron a cabo en 1785.

Mientras que las remesas de los productos anteriormente mencionados se registran durante todos los años en que hubo envíos, no ocurre lo mismo con el aceite, ya que en 1783 y 1784 no apreciamos ningún registro de la existencia de dicho artículo. El valor total del aceite enviado en 1778, 1782 y 1785 ascendió a 16.971 reales, lo que supuso un beneficio de 509,4 reales para la Real Hacienda. El precio oscila entre los tres, cuatro y 26 reales la arroba a lo largo de todo este período, variando únicamente según el tipo de aceite enviado.

A lo largo de todo el período también se enviaron las almendras, higos y queso. En 1778 se enviaron 118,4 quintales de almendras, valoradas en 90 reales el quintal, envío que aumenta a 137,6 quintales en 1782, y también el precio experimentó una considerable subida, pues de los 90 reales en que se estimaba el quintal en 1778 se pasa a 150 reales el quintal a partir de la promulgación del Reglamento, precio que permanece hasta el año 1785.

Debemos de señalar que las remesas de almendras disminuyen considerablemente a partir de 1782, hecho que debemos de atribuir al aumento de precio señalado, pues en 1783 sólo se em-

barcaron 19 quintales, en 1784 fueron 4,2 quintales y 9,5 quintales en 1785.

Si los envíos de almendras disminuyeron a medida que los precios aumentaron, lo contrario ocurre con los higos, pues en 1778 se valoraron en 27 reales el quintal y se exportaron 9,8 quintales; a partir de este momento experimentaron una subida de tres reales en quintal y los envíos fueron ascendiendo hasta llegar en 1785 a embarcarse 264,2 quintales. Es decir, que la aceptación de este producto en América fue cada vez mayor, a lo que contribuyó la relativa estabilidad en el precio, pues en siete años sólo se experimentó un aumento de siete reales. Los derechos percibidos por la Real Hacienda en relación con estos envíos ascendieron a 316,19 reales.

Igualmente, el queso se envió durante todos estos años, si bien en 1782 y 1783 se embarcaron tan sólo 0,12 quintales por año. En 1778 se habían embarcado 19 quintales, 3,4 en 1784 y 24,3 en 1785. El quintal de queso se estimó en 75 reales en el año 1778, y partir de entonces el precio se estableció en 100 reales, según el Reglamento, y los derechos adeudados por dicha mercancía durante este período fueron de 127 reales.

Si los productos alimenticios que acabamos de ver se enviaban de una forma más o menos continuada, existen otros efectos que se embarcaron esporádicamente: por ejemplo, las aceitunas, ciruelas, dulce, membrillada, manteca y nueces y conservas. Las aceitunas se envían en 1778 y en 1785. En el primer año fueron 36 arrobas y 99 en el segundo. En ambos casos el precio se mantuvo en ocho reales la arroba y los derechos cobrados por la Hacienda Real fueron 32,4 reales. En cuanto a las ciruelas, en 1778 únicamente enviaron 0,9 quintales, y cada quintal se estimaba en 45 reales; posteriormente, y hasta 1785, no vuelve a aparecer envío alguno de este producto, cuyo precio a partir de la promulgación del Reglamento se estableció en 80 reales el quintal, y posiblemente el vacío de envíos durante todos esos años se deba a la fuerte subida de precio experimentada por este producto. Los derechos percibidos por la Real Hacienda en este caso ascendieron a 6,7 reales.

El dulce se envió en 1778 en una proporción de 149 libras y a un precio de tres reales por libra a lo largo de todo el período.

do, y hasta 1784 no se vuelve a registrar la salida de 394 libras de dicho artículo y 318 libras en 1785. La membrillada tampoco se embarcó de una forma continuada, sino únicamente en 1778 y 1785, en una proporción prácticamente insignificante y a un precio de 150 reales el quintal.

La manteca se envió en 1778, 1782 y 1785, y en el primer año se enviaron 102 cuartillos, 10 en el segundo y 58 en el tercero. Durante estos años el precio se mantuvo en tres reales el cuartillo, y este artículo, lo mismo que el dulce y la membrillada, no aparecen en arancel.

El valor de las nueces se estimó en 1778 en 4,5 reales el millar, en 1782 disminuyó a tres reales, en los dos años siguientes no se apreciaron envíos y, finalmente, en 1785 el precio vuelve a ser el mismo que en 1778. Este artículo no paga derechos, y las cantidades enviadas fueron de 28 millares en 1778, es decir, que a pesar de la disminución de precio durante los años de la guerra, los envíos decrecieron, ya que, como vimos al hablar del comercio canario-americano durante esos años, los contactos comerciales fueron muy escasos y hubo que esperar a 1785, cuando la amenaza de guerra ya había pasado, para que los envíos de nueces fueran superiores incluso a los de 1778. Finalmente señalamos las 582 cajas de conserva, estimadas en tres reales cada una y enviadas en 1778, pero que no vuelven a aparecer. Tampoco en el arancel se menciona dicho artículo.

Así, pues, hemos ido viendo los principales productos agrícola-alimenticios embarcados en Canarias durante este período, que fueron, además, los que alcanzaron una mayor importancia económica, seguidos a gran distancia por los textiles y la siderurgia.

En cuanto a los textiles, los artículos más destacados fueron las calcetas, el encaje, la lana y la seda. Las calcetas mantienen un precio fijo a lo largo de todos los años, establecido en cuatro reales las de hombre, tres las de mujer y 1,5 las de niño. El valor de las calcetas enviadas en 1778 ascendió a 62.808 reales, en 1782 fueron 48.617,17 reales, 17.284,17 reales en 1783, 12.897 reales en 1784 y en 1785 se experimenta un aumento con respecto a los últimos años, llegando a 55.892 reales.

En 1779, el valor total alcanzado por los encajes embarcados llegó a 9.643,17 reales y disminuyó casi totalmente en 1782 —con

sólo un valor d 127 reales—; en 1783 y 1784 se experimenta una ligera subida con respecto al año anterior, pero no fue hasta 1785 cuando se logra superar los envíos de 1778 y se alcanza un valor total de 42.894 reales. El precio de este textil en los primeros años oscilaba entre 0,25 y 2 reales la vara, y a partir de 1783 se valora entre 0,75 y 3 reales vara.

Una gran subida experimentan los envíos de seda, que si en 1778 supusieron un valor total de 9.254,6 reales, tras un período en que no se registran remesas de este tipo, en 1783 comienzan a advertirse unos subidas en los valores totales, que culminan en 1785 con 393.905 reales.

Escasas fueron las remesas de lana, de las que sólo tenemos noticia en 1778 y en 1785; en el primero de estos años fue sólo un quintal y medio y ocho quintales en el segundo año, y en ambos casos fue de 75 reales por quintal.

Así, pues, hemos observado cómo apenas existe variedad dentro de los textiles, aunque bien es cierto que señalamos otros tejidos anteriormente, su importancia fue mínima, lo que nos hace ahora prescindir de ellos.

Del mismo modo, al hablar de la industria siderúrgica sólo podemos referirnos a dos artículos, que son el clavazón y el hierro, cuyas partidas hasta 1785 son realmente escasas, pero en este año el clavazón ya alcanzó un valor de 4.837,17 reales, y el hierro enviado se estimó en 6.695 reales. Los derechos con los que contribuyeron estos productos en todo este período —1778-1785— fueron 167,10 reales y 224,30 reales, respectivamente.

Otro artículo digno de mención es la brea, ya que se registró en todos los años, salvo en 1784, y el precio fue de 30 reales el quintal y no varió en todos estos años. En 1778 se enviaron 20 quintales, que van aumentando paulatinamente a 28,5 quintales en 1782, 75 en 1783 y 289 en 1785.

Así, pues, fueron todos estos productos los más enviados desde las islas Canarias y los que tuvieron una mejor acogida, pues lógicamente los embarques hubieran descendido considerablemente si estas mercancías no hubieran tenido aceptación en el mercado americano. Sin embargo, si disminuye durante algunos años el envío de una buena parte de los productos que hemos visto es precisamente en el período de guerra, y ya en 1784, y sobre

todo en 1785, los envíos se renuevan, es decir, que el fenómeno bélico es el causante fundamental de esas mermas de los envíos y no el posible rechazo de los americanos hacia estos productos.

b) *Las remesas de mercancías americanas llegadas a Canarias*

Si al hablar de los embarques canarios hemos señalado como rasgos más característicos la escasez cuantitativa y la poca variedad de los artículos embarcados, observamos cómo al tocar el tema de los retornos ambos rasgos se acusan de forma muy significativa, ya que los productos que llegan a los puertos canarios y que merecen ser destacados por su importancia económica son muy escasos.

Los productos agrícola-alimenticios se reducen al arroz, azúcar y café. De todos ellos el artículo más importante es el azúcar, que se descarga en Canarias en 1778, 1781 y 1785. A lo largo de todos estos años el precio se mantiene en 160 reales el quintal, y en 1778 llegaron al archipiélago 138,3 quintales, 1.499 quintales en 1781 y 2.006,9 quintales en 1785, es decir, que las llegadas de azúcar fueron cada vez más numerosas, aunque no debemos de olvidar que este incremento se produce tras unos años en que el comercio había sido prácticamente nulo y por ello se había acumulado un excedente que se va sumando al año siguiente.

Los desembarcos de café son escasos, y en 1778 llegaron 7,3 quintales, siendo éste el año en que se recibió más café a lo largo de todo el período, ya que en 1784 se recibieron tan sólo 0,25 quintales y tres quintales en 1785. Tanto el café como el azúcar son productos que el Reglamento declara exentos de pagar derechos a la Real Hacienda¹⁰⁴. Además de estos artículos se registra arroz por valor de 351 reales, y de 2.578 reales en 1778 y 1785, respectivamente.

Pero fueron los productos derivados de la ganadería los que alcanzaron un valor global más alto a lo largo de este período. Por ejemplo, en 1778, el valor de los cueros desembarcados se estimó en 13.265,6 reales, que aumenta a 51.600 reales en 1781 y

¹⁰⁴ *Reglamento... Artículo 43.*

disminuye notablemente en 1784 a 12.600 reales. En 1785 se experimentó un rápido aumento, pues llegaron a las islas cueros por valor de 667.100 reales. Los cueros al pelo se estimaron en 60 reales unidad y pagaban cuatro maravedíes por libra a la entrada en España, mientras que los curtidos se valoraban en 80 reales unidad y abonaban derechos por valor de ocho maravedíes la libra. Las cabezas sólo llegaron al archipiélago en 1778 y 1781 y su valor ascendió a 67.236 reales y 330.960 reales, respectivamente. Un valor más escaso alcanzaron las pieles de diferentes animales, pues en 1778 se valoraron en 2.236,8 reales y en 1785 llegaron a estimarse en 64.780 reales; todas estas pieles no pagaban derechos de entrada en España.

Por otra parte, los productos tintóreos más importantes fueron, como en Galicia, el palo campeche y el añil. El primero alcanzó el valor más alto en 1778, con 521.460 reales, y hasta 1785 no vuelve a registrarse este producto. En ambos casos se valoró en 60 reales el quintal y se hallaba libre del pago de derechos, según el Reglamento¹⁰⁵. El añil también se registró en 1778 y 1785 y alcanzó un valor de 754,8 reales en 1778 y 10.771 reales en 1785. Como ya dijimos al hablar de Galicia, este producto se halla exento del pago de derechos¹⁰⁶, y el quintal se valoró en 1.920 reales.

En cuanto al tabaco, en 1778 sabemos que llegaron a Canarias 3.192 libras, 10 libras en 1781, 36 libras en 1784 y aproximadamente 160 libras en 1785; sin embargo, no conocemos cuál fue exactamente el valor de cada libra de tabaco.

La cantidad de plata que llega a España también va aumentando desde 1778, excepto en 1781, en que no se registró ninguna partida, y en 1785 el total de plata llegada a España asciende a 2.924.643,14 reales, que contribuyen con un total de derechos de 160.855 reales. Sin embargo, durante este período sólo registramos la llegada de oro en 1784, y se trata de un valor equivalente a 13.500 reales, por los que hubo que pagar a la Real Hacienda un total de 270 reales.

¹⁰⁵ *Reglamento...* Artículo 43.

¹⁰⁶ *Reglamento...* Artículo 43.