

EL CONSULADO DE SEVILLA Y EL CONTRABANDO CANA-
RIO CON AMERICA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAINA BUENO

La segunda mitad del siglo XVII supone para España un descenso muy notable en su poderío político y militar. La fecha que queramos colocar como mediana de la centuria puede fluctuar según diversos criterios, y así, puede situarse en 1640, año de las gravísimas revueltas interiores, o bien en 1648 con la Paz de Westfalia, o tal vez en 1659 con la Paz de los Pirineos. El hecho es que más o menos hacia mediados del siglo, se hace a todas luces evidente que España ha dejado de ser la potencia hegemónica y desde ese momento hasta la desgraciada Paz de Utrecht, el prestigio político y militar español no hará más que descender por una inclinadísima pendiente. El comercio indiano parece seguir un camino paralelo; así, el tráfico legal realizado desde los puertos privilegiados de Andalucía disminuyó constantemente ante la presión de un contrabando cada vez más fuerte. Por ello no es de extrañar que el organismo que encarnaba más genuinamente los intereses de los comerciantes andaluces, es decir, el Consulado de Comercio de Sevilla, elevara a la Corona durante estos cincuenta años innumerables quejas contra el tráfico ilegal que estaba hundiendo sus negocios. Lo verdaderamente curioso es que el Consulado de Sevilla insistiese de una forma incesante, en que Canarias era el principal foco de contrabando y por ello, los contactos ilegales que desde las islas se hacían con América, eran una de las causas más importantes de la decadencia del comercio privilegiado de Andalucía. En efecto, una lectura, aunque sea rápida, de la correspondencia del Consulado con la Casa de la Contratación o el Consejo de Indias, dará inmediatamente un copiosísimo número de quejas contra el contrabando realizado desde Canarias, el cual parece ser el origen de todas sus desgracias. El asunto llega hasta el extremo de que en un informe enviado por el organismo sevillano al rey en 1654¹, se indica que los males del comercio español con América son fundamentalmente dos: La excesiva presión fiscal y el contrabando canario.

Lo expuesto anteriormente centra el motivo del presente trabajo.

1. A.G.I., Consulados. Libro 52. El Consulado de Sevilla al rey. Sevilla, 22-VIII-1654.

Evidentemente, la segunda mitad del siglo XVII parece ser una época en la cual el tráfico ilegal dentro de la Carrera de las Indias alcanzó las más altas cotas. Este es un hecho de enorme importancia para comprender la ruina del comercio legal español y en general de los contactos entre España y América. Pues bien, según el Consulado de Sevilla, las Islas Canarias constituían el mayor foco de contrabando y esto causó la ruina del comercio realizado desde Sevilla y Cádiz. Intentar valorar esta afirmación es el motivo del presente trabajo, y he escogido precisamente la segunda mitad del siglo XVII debido, por una parte, a que en ella el problema del comercio ilegal adquirió proporciones excepcionales, y por otra, a que es durante estos años cuando hemos podido contar con un mayor número de pleitos sobre tráfico ilícito realizado desde Canarias². Con todo, nuestro planteamiento pretende ir un poco más allá de la simple valoración de la veracidad de las acusaciones formuladas por el Consulado. Pretendemos analizar el problema desde la consideración de que tanto este organismo, como los intereses canarios en el comercio con América, realizaban ante la Corona española el papel de verdaderos grupos de presión. Las representaciones y memoriales que uno y otro bando hacen llegar al Consejo de Indias y al Rey, son la plasmación de sus intereses contrapuestos, y para apoyarlos hacen valer todos sus recursos. La Corona se ve realmente presionada por ambos lados y su decisión debe resolver el problema. Se trata de un verdadero triángulo en el que los dos vértices inferiores presionan sobre el vértice superior. Dentro pues de esta perspectiva, voy a intentar contestar a algunas preguntas:

¿Se hacía realmente contrabando desde Canarias?; ¿Tenía razón el Consulado de Sevilla al culpar al tráfico ilegal realizado desde las islas de la ruina del comercio de Andalucía?; ¿Qué postura tomó la Corona frente a la doble presión del Consulado y de Canarias?...

Para responder al primero de los interrogantes planteados es necesario antes que nada fijar el comercio que legalmente les estaba permitido a las Canarias realizar con América, y conocido esto, podremos definir con claridad la parte del tráfico que estaba fuera de la ley. Como es bien sabido, el comercio canario con América se regía por concesiones renovables periódicamente que aparecían bajo la forma documental de Reales Cédulas. De esta forma en 1650³ es-

2. A.C.I., Escribanía de Cámara, Legajos: 947-B; 948-A; 948-B; 949-A; 949-B; 950-B y 950-C.

3. PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Santa Cruz de Tenerife, 1952, p. 51. Real Cédula de 16-V-1650.

taba estipulado que desde Canarias sólo se podían enviar a América 700 toneladas de buque al año, con carga únicamente de frutos de la tierra y prohibición expresa de transportar manufacturas y retornar oro y plata; además la navegación de los navíos isleños se deberían hacer en conserva de las Flotas y Galeones⁴, pero estándoles vedados los puertos de destino final de ambos convoyes, es decir, Veracruz y Cartagena-Portobelo. En 1657 el permiso se aumentó a 1.000 toneladas anuales en 5 navíos, y se permitió además que estos buques realizasen sus viajes libremente sin necesidad de incorporarse a las Flotas y Galeones⁵. Esta Real Cédula se fue prorrogando en varias ocasiones hasta llegar a 1678, año en el que se rebajó a 600 toneladas anuales, pero se levantó la limitación en el número de navíos⁶. Posteriormente, en 1688, se volvió a elevar a 1.000 el número de toneladas (de las cuales 400 tendrían que encaminarse necesariamente a Puerto Rico) y se mantuvo la no limitación en el número de embarcaciones⁷. Antes de terminar el siglo aun se renovó esta última Real Cédula, concretamente en 1697, pero sin añadir novedad alguna.

Hemos definido pues, los límites legales del comercio canario con América; sobrepasarlos en cualquiera de sus aspectos era considerado tráfico fraudulento. De esta forma, era contrabando mandar a las Indias cualquier cantidad de manufacturas y retornar frutos o metales preciosos; pero también lo era, enviar más toneladas o más navíos de los permitidos cada año, o que dichas embarcaciones tocasen en Veracruz, Cartagena o Portobelo. De todas estas formas se podían incumplir los permisos especiales concedidos a las islas, pero además, la lejanía con respecto a la Casa de la Contratación hacía que resultasen un lugar idóneo para ocultar un intenso comercio de los países extranjeros con América, transgrediendo así, una de las leyes básicas de toda la legislación colonial española.

Cuantificar el contrabando canario es tarea difícil y que escapa a los límites del presente trabajo, sin embargo, la existencia de un intenso tráfico ilegal es innegable, y los propios comerciantes cana-

4. En los viajes de ida los buques canarios debían incorporarse con estos convoyes en su puerto de partida, esto es, Sevilla o Cádiz. Para la vuelta el lugar de reunión debía ser La Habana.

5. A.G.I., Indiferente General, 3089, R. C. de 10-VII-1657.

6. La primera prórroga se efectuó por la Real Cédula de 28-V-1664, véase A.G.I., Indiferente General, 3089. Peraza de Ayala indica que entre 1664 y 1678 los permisos fueron de 600 toneladas anuales (Véase PERAZA DE AYALA, José: *Op. cit.*, p. 55), pero en realidad el estudio de las Reales Cédulas de 1664, 1669, 1671 y 1673 demuestran que se trata en todos los casos de una prórroga en las mismas condiciones que la Real Cédula de 1657 que concedía 1.000 toneladas anuales. Estas disposiciones pueden consultarse en A.G.I., Indiferente General, 3089 y 3093. La Real Cédula de 25-V-1678 puede verse en A.G.I., Indiferente General, 3093.

7. A.G.I., Indiferente General, 3093, R. C. de 11-IV-1688.

rios y sus representantes en Madrid, no se atrevían a negar categóricamente este hecho cuando solicitaban la renovación de las Reales Cédulas de permisión⁸. Es también cierto, que mientras duró la limitación en el número anual de barcos que podían viajar a América, la cifra de cinco buques se sobrepasó ampliamente. Así, el licenciado Antonio de Salinas, enviado en 1661 como visitador de la Audiencia y juez de residencia del primer superintendente del comercio canario, consideró que entre 1658 y 1661, habían partido para las Indias 60 navíos⁹. De ellos, la mayoría salieron sin registro, pues en la residencia de don Tomás Muñoz, que es el nombre del superintendente al que nos referimos anteriormente, sólo aparecen registrados un total de 26 embarcaciones, lo cual ya suponía un exceso al número permitido de 5 barcos al año¹⁰. Es lógico pensar que el límite de las 1.000 toneladas anuales también se superaría, pues sin exagerar demasiado se puede considerar, que los buques mercantes de la época rondarían las 150 y hasta quizá las 200 toneladas de media. Desde luego si damos crédito al Consulado de Sevilla, los canarios sobrepasaban ampliamente el límite de tonelaje anual, y en 1685 superaron las 2.000 toneladas, cuando sólo tenían autorización para enviar 600¹¹. Al levantarse en 1678 la limitación en el número de navíos, los comerciantes de Sevilla expusieron a la Casa de la Contratación y al Consejo de Indias su preocupación por el hecho de que en las islas los buques se arqueasen muy por debajo de su capacidad real, burlándose así cualquier limitación de tonelaje. Ante esta situación el Consejo de Indias ordenó en 1700 que las embarcaciones canarias se volviesen a arquear en los puertos indianos. La orden sólo se cumplió en La Habana, pero dio como resultado que en aquel puerto y únicamente durante seis meses, llegaron buques por un total de

8. En el memorial enviado por las islas en 1654, los delegados canarios no se atrevieron a rebatir abiertamente las acusaciones del Consulado de Sevilla y se contentaron con culpar de negligencia a las autoridades encargadas de reprimir los fraudes: "...si algún desorden ha habido es a causa de los jueces que Vuestra Majestad envía, porque al vecino sólo le toca pedir licencia para la cantidad que pueda cargar y ésta la consigue pagando ante todas [las] cosas los derechos reales..." A.G.I., Consulados. Libro 52.

9. A.G.I., Indiferente General, 3089. Carta de don Antonio Salinas al rey de 20-I-1663, citada en la Real Cédula dada en Madrid 6-III-1665.

10. A.G.I., Indiferente General, 3110. Real Provisión, Madrid, 6-VI-1665. En esta disposición se confirman las penas impuestas a don Tomás Muñoz en su Juicio de Residencia. El expediente completo de dicho juicio se encuentra en A.G.I. Escribanía de Cámara, 950-A.

11. A.G.I., Consulados. Libro 57. "... Proveyendo las islas así todos los puertos de la costa e islas de Barlovento, como los principales de la Veracruz, Portobelo y Cartagena, no habrá necesidad de que se despachen de España flotas ni galeones, pues es tan público que a la sombra de las 600 toneladas de permisión que gozan, pasan de 2.000 las que despachan cada año por la libertad que les está concedida de que lo puedan hacer en el número de navíos y en el tiempo que quisieren..."

600 toneladas, con lo que era evidente que en toda América y durante un año, las 1.000 toneladas se superaban claramente¹². Posteriores arqueos realizados en otros lugares de Las Indias y de España a barcos canarios, dieron siempre tonelajes muy superiores a los realizados en las islas¹³. Este hecho resulta comprensible si tenemos en cuenta que el arqueo de los buques de la Carrera de las Indias tuvo unos motivos fundamentalmente fiscales, pues la determinación del tonelaje de los navíos servía exclusivamente con índice para pagar determinados impuestos. Realizar un arqueo por debajo de la realidad suponía siempre una rebaja de derechos, pero en Canarias había una razón de mayor peso para este tipo de fraudes, pues existía además un límite anual de toneladas que no podía sobrepasarse. La Casa de la Contratación contaba con arqueadores oficiales que vigilaban el cubicaje de las bodegas de las embarcaciones, pero en las islas esta operación, cuando se hacía, la realizaban «marineros expertos» sin ninguna formación científica. Por todo ello, analizando la lista de los arqueos de los navíos salidos de Canarias entre 1688 y 1700¹⁴, vemos que abundan las embarcaciones de 13, 15 y hasta 10 toneladas y son muchas las que no pasan de 20 ó 30, lo cual evidentemente hace pensar en fraudes en los arqueos.

Con todo, los casos más numerosos y más espectaculares del contrabando que se hacía desde Canarias eran los relacionados con la introducción de mercancías y navíos extranjeros en América. Estos aprovechaban los permisos anuales de que gozaban las islas para obtener una estupenda tapadera que ocultase un intensísimo tráfico ilegal. Hay que tener en cuenta para explicarnos adecuadamente este fenómeno, que hacia comienzos de la década de los años 70, Inglaterra y Holanda, las dos grandes potencias marítimas e industriales y a la vez competidoras de la monarquía hispana y su comercio, se habían convertido en aliadas ocasionales ante el peligro común que representaba la Francia de Luis XIV. En efecto, después de una primera mitad del siglo en el cual ambas naciones se habían asentado fuertemente en el Caribe a costa de territorios españoles, caminaban en la segunda parte de la centuria hacia un entendimiento momentáneo con España. Así en 1667, Su Majestad Británica y Su Majestad

12. PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del Comercio, 1700-1708*, en "Segundo Coloquio de Historia Canario-americana" (1977), Las Palmas, 1979, t. I, p. 407.

13. *Ibid.*, t. I, pp. 407-408.

14. Hasta 1688 no empezaron a cobrarse los impuestos del Seminario de San Telmo y de la Universidad de Mareantes de Sevilla, cuya percepción se hacía de forma proporcional al tonelaje de las embarcaciones. Por ello no poseemos listas completas de arqueo anteriores a esa fecha. Véase apéndice. A.H.U.S. Libro 186.

Católica llegaron a un importante acuerdo comercial, y en 1670, esta última, reconocía la presencia inglesa en todos los territorios americanos dominados por los británicos hasta aquel momento¹⁵. Por su parte, en 1672, Holanda luchaba al lado de España contra Luis XIV. Posteriormente la Alianza de la Haya de 1684 volvió a unir ambos países y en 1686, la Liga de Augsburgo terminará por coaligar a España, Inglaterra y Holanda contra el poderío francés. Esta situación hizo que durante una gran parte de la segunda mitad del siglo XVIII, los buques ingleses y holandeses fueran considerados como navíos amigos y pudiesen recalar libremente en los puertos canarios. La lejanía de los órganos de control del monopolio español y la venalidad de algunas autoridades americanas harán el resto del trabajo y las islas se convirtieron en uno de los focos de contrabando más importantes de la Carrera de las Indias.

Todo lo que acabamos de decir permite explicarse la constante presencia de buques holandeses e ingleses en los puertos canarios y parece innegable que muchos de ellos se las ingeniaron para pasar a América. En este sentido en el juicio de residencia del superintendente del comercio canario don Tomás Muñoz, se ofrecen datos de 9 buques extranjeros que pasaron a las Indias en tan solo cuatro años (1658-1661)¹⁶. Los procedimientos empleados por estos barcos para conseguir viajar impunemente a las provincias españolas del Nuevo Mundo no eran muy distintos de los que se utilizaban en Cádiz o Sevilla. La forma más usual fueron las falsas ventas de navíos o «ventas en confianza». Por ellas, un español, en nuestro caso un comerciante canario, fingía comprar una embarcación extranjera, la cual automáticamente podía optar a un número de toneladas del permiso de aquel año. Este procedimiento he podido detectarlo en los buques que partían desde Andalucía hacia América, pues el verdadero dueño solía hacer firmar al testafierro una declaración privada, ante notario, que sería para demostrar la verdadera propiedad de la embarcación. Por lo que respecta a Canarias, también existen pruebas de estos fraudes¹⁷. Concretamente en 1666 el superintendente don

15. MORALES PADRÓN, Francisco: *Jamaica Española*, Sevilla, 1952, pp. 404-405.

16. A.G.I., Indiferente General, 3110. Real Provisión, Madrid, 6-VI-1665.

17. Una carta anónima enviada al Consejo de Indias exponía lo siguiente: «No puedo dejar de decir, por si comunicando con algunos amigos hubiere remedio por la Casa o Consulado, de representar a Su Majestad los excesos con que por el Juez de Indias se despachan aquí tantos navíos para Indias, muchos de ellos que vienen del Norte [de Europa] abarrotados de ropa y con hacer escritura de venta supuesta en cabeza de algún vecino, van con presupuesto de la permisión con 50 ó 60 pipas de vino registradas, a la costa de Cuba y de allí pasan con registro a Cartagena, Campeche, Veracruz o a donde quieren y cuando vuelven con manifestar muy poca cosa y dar licencia para que vayan a dar carena en Lanzarote, salen y pasan en

Andrés Caballero fulminó una causa criminal contra Juan Salido Pacheco¹⁸. Este personaje había llegado a Tenerife, procedente de Amberes, como capitán y administrador del navío «Nuestra Señora de la Concepción». El propietario del buque era el flamenco Cristóbal Jorge Corseaberg (sic), el cual había dado órdenes a Salido Pacheco para entregar la embarcación a don Lorenzo de Valcárcel, vecino de la Orotava. Este último lo vendió a otros dos vecinos de la Orotava, los cuales consiguieron licencia para que el buque viajase a las Indias bajo la administración del mismo Juan Salido Pacheco. La acusación que efectuó el superintendente era que en realidad el verdadero dueño del barco era un holandés llamado Esquiper (sic), que había efectuado todo el viaje como simple pasajero, siendo todas las ventas absolutamente ficticias. Al regreso de América en 1665, el navío volvió a cambiar de manos y pasó a ser propiedad del Sargento Mayor Cristóbal de Torres y Ayala. Lo realmente curioso de todo este asunto es, que los sucesivos dueños no pudieron presentar durante la investigación las cuentas de gastos y beneficios de la embarcación, lo cual hacía sospechar firmemente al superintendente, que se trataba de testaferros que cobraban una suma de dinero para que el verdadero propietario, amparándose en sus nombres, pudiese sacar licencia para viajar a Indias. A este respecto, cuando el asunto se vio en el Consejo de Indias, el fiscal comentaba que el administrador del buque «...en realidad ha navegado en navío extranjero y lo ha introducido en la Carrera de las Indias... se reconoce con más evidencia la simulación de dicho navío y ventas y compras que se refieren en estos autos; lo uno de la facilidad con que se ha comprado y vendido tantas veces dicho navío, presunción bastante de dicha simulación; lo otro, en el descuido que han tenido los dueños, que dicen serlo, en ajustar y pedirle cuentas al dicho don Juan Salido, pues no es de creer que a ser dueños verdaderos se habían de estar tantos años sin ajustar y reconocer su procedido, pérdida o ganancia...»¹⁹.

Una vez realizada la falsa venta, el navío extranjero cargaba algunas pipas de vino y tomaba varios triplantes españoles y con ello y el registro que le expedían en las islas, podía pasar tranquilamente a los puertos españoles de América. En otras ocasiones la venta ficticia no llegaba a realizarse siquiera y el solo hecho de llevar 6 ó 7 tripulantes españoles y unos pocos frutos de la agricultura canaria,

derechura a su patria". A.G.I., Escribanía de Cámara, 948-B. Autos del Consejo de Indias sobre la investigación abierta por el superintendente don Tomás Muñoz a Lorenzo Pérez, vecino de Cádiz y al holandés Petri Jans (sic), sobre el registro del navío "La María". Tenerife, 1659.

18. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A.

19. *Ibid.* Informe del fiscal del Consejo de Indias. Madrid, 28-X-1665.

servían de excusa para hacerse pasar por uno de los navíos de las islas²⁰. Ahora bien, resulta evidente que todos estos fraudes no podían ser realizados sin la colaboración de las autoridades canarias y americanas encargadas de reprimir el contrabando. Así el gobernador de Yucatán don Francisco de Bazán comentaba en 1658:

«aquellas islas [Canarias] son almacenes públicos de todos los amigos y enemigos, de donde con pretextos sacan frutos y cargan navíos enteros de mercaderías de contrabando y de reinos extraños, en grave perjuicio de los derechos de Su Majestad, pues aquellos registros son muy benignos y poco útiles al aumento de la Real Hacienda y lo más duro es que capa de un nombre supuesto vienen llenos de holandeses, ingleses y franceses que son los dueños de las mercaderías y como el interés es tan válido en el mundo hallan quien les haga buen pasaje en los puertos de entrada en ellas y que con un moderado registro les suplantán crecidas cantidades de todas mercaderías, sacando la plata y géneros de estimación de las Indias y sin entrar en España, transportarlo a provincias extranjeras de amigos y enemigos; como se vio en un navío que entró en el puerto de San Francisco de Campeche que con una cabeza de yerro que ellos llaman sobrecargue (sic) y él se intitulaba Alonso Cintado, venía todo el navío lleno de holandeses y sólo en él cuatro españoles y el dueño de todas las mercaderías era holandés vecino de Cádiz y aunque no apresé el bajel apresé cuantas mercaderías había echado en tierra que pasarán de 32.000 pesos... este (bajel) salió de Cádiz, entró en Canaria (sic), todo sin registro, y fuele a hacer al puerto de la Trinidad de donde le sacó por inteligencias que tuvo de una corta cantidad que los derechos no montarán 300 ducados. De este género están las Indias llenas de estos bajeles...»²¹.

Otra de las formas más frecuentes por las que se desarrollaba el tráfico ilícito en Canarias era mediante las arribadas maliciosas de navíos despachados por la Casa de la Contratación. Normalmente se trataba de buques que navegaban con independencia de las flotas y galeones, ya «registros sueltos», ya «navíos de aviso». Incluso se daban casos de embarcaciones que realizaban el tráfico entre las diversas regiones de América y que se desviaban a Canarias fingiendo

20. Son muy abundantes los testimonios en este sentido; así pueden consultarse varios pleitos vistos ante el Consejo de Indias, tales como el realizado contra Lorenzo Pérez y Petri Jans que viajaron a América en 1659, o el fulminado contra Juan Bueno Cipión y Pedro Esquiper en 1657. Véase A.G.I., Escribanía de Cámara, 948-B. Estos autos son citados también por FRANCISCO MORALES PADRÓN en su obra *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955, pp. 289-290.

21. A.G.I., Consulados, 313. El gobernador de Yucatán, Francisco de Bazán, al Consulado de Sevilla. Mérida, 15-VII-1658.

temporales o ataques de corsarios. En cualquier caso una vez en las islas, la carga de estos barcos era transbordada a los muchos buques holandeses e ingleses que visitaban sus puertos. Este tipo de contrabando se denominaba «de fondeo», llamándose así al paso de mercancías de un buque a otro mientras ambos se encontraban anclados (fondeados) en una bahía o en las inmediaciones de un puerto. Entre 1658 y 1661 se registraron en Canarias un mínimo de 15 arribadas consideradas como maliciosas²². En dos de los casos anteriores se llegó a dar por inútil al buque español y se transbordó toda la carga a navíos extranjeros. Este fue el caso del navío «El ángel San Gabriel» que procedía de La Guaira y cuyo cargamento pasó a dos buques holandeses, y también el del navío «Nuestra Señora de la Victoria», procedente igualmente de La Guaira y cuya carga pasó al navío holandés «La Caridad». Los «fondeos» eran pues una forma frecuentísima de que los frutos y los metales de las Indias pasasen directamente a los buques extranjeros que esperaban en Canarias. El problema estaba en que las autoridades de las islas, aunque hubiesen querido impedir estos abusos, no tenían medios para hacerlo. Así, por ejemplo, en 1651 llegó a Santa Cruz de Tenerife el navío «Santa Catalina» capitaneado por Domingo Arias Maldonado. Procedía de La Guaira y según su registro expedido por la Casa de la Contratación debía volver a Sevilla. El pretexto para entrar en Santa Cruz fue el de haber sufrido averías en un temporal y faltarle alimentos. Durante su estancia en Tenerife el buque y su tripulación se comportaron de forma normal, realizándose las reparaciones y reavituallamiento, sin embargo, nada más reemprender su viaje y una vez que se puso fuera del alcance de la artillería del puerto, «fondeó» tranquilamente la mayor parte de su carga a un navío holandés que estaba esperando²³. Precisamente la creación de la figura del Juez Superintendente del Comercio Canario respondió a la idea de contar con un funcionario fiel y dotado de todos los poderes para reprimir las arribadas y así se hizo constar en una Real Cédula de 1658 dirigida a don Tomás Muñoz:

«...Habiendo yo criado el oficio de Juez Superintendente del comercio de las islas que estais sirviendo, sólo con el fin de impedir las tales arribadas, por la experiencia que se tiene de que todas son maliciosas y que con ellas se extravía el comercio de España»²⁴.

22. A.G.I., Indiferente General, 3110. Real Provisión, Madrid, 6-VI-1665.

23. A.G.I., Indiferente General, 3089. Real Cédula, Madrid, 2-IV-1652.

24. *Ibid.* Real Cédula, Madrid, 3-IV-1658.

De todo lo que hemos comentado hasta aquí se desprende que la red del contrabando canario poseía varios eslabones que iban desde los comerciantes extranjeros hasta las autoridades que permitían el tráfico ilegal. Resulta de gran interés descubrir algunos de dichos eslabones. Así, por ejemplo, puede citarse la figura de Juan Bueno Cipión, mercader veneciano avecindado en Málaga²⁵. Este puede considerarse como el arquetipo de los comerciantes extranjeros que residiendo en Andalucía y con fuertes contactos en los países del norte de Europa, se encargaban de enviar mercancías a América siguiendo rutas ilegales. En efecto, Juan Bueno, que estaba considerado como el más importante comerciante malagueño, fletó un navío holandés llamado «Las casa del Cabildo de Amsterdam», capitaneado por Pedro Esquiper, para que pasase de Málaga a Canarias y desde allí a América, después de cargar unos pocos frutos de las islas y tomar un piloto y algunos tripulantes españoles. Sin embargo, la acción del navío holandés fue evitada por el Capitán General de Canarias, don Alonso Dávila, el cual en 1657 y a base de disparar algunos cañonazos de advertencia, logró apresar el buque cuando ya escapaba del puerto de Santa Cruz de Tenerife²⁶. La investigación que se llevó a cabo posteriormente trajo consigo la detención de Juan Bueno en la ciudad de Málaga, donde en el momento de ser apresado tenía un total de 9 buques con carga de su propiedad y destinados en su mayoría a los Países Bajos. Asimismo se le incautaron diversas mercancías y letras de cambio a su favor, fechadas en Amsterdam, Nápoles, Madrid y Sevilla, por valor de más de 12.000 pesos. Evidentemente hombres como Juan Bueno Cipión debían dirigir gran parte de los negocios fraudulentos que se hacían con América, bien por su cuenta o como representantes de los grandes negociantes residentes en el Norte de Europa. Su influencia debía ser mucha, pues poco después de su detención se produjo una extraña fuga en la que el acusado escapó por el tejado de su casa en presencia del propio juez encargado del sumario. Posteriormente un importante indulto pagado a la Corona dejó zanjado el asunto.

La realización de los viajes a las Indias con mercancías de contrabando también necesitaba de un tipo especial de personas que ejecutaran directamente las acciones, es decir, que condujeran los barcos y actuasen como vendedores de las mercancías. Para estos trabajos se necesitaban hombres con un fuerte carácter aventurero, como

25. A.G.I., Escribanía de Cámara, 948-B. Pleito visto ante el Consejo de Indias sobre el navío "Las casas del Cabildo de Amsterdam", fletado por el comerciante veneciano Juan Bueno Cipión para pasar de Canarias a las Indias.

26. *Ibid.* Don Alonso Dávila al rey. Santa Cruz de Tenerife, 22-VI-1657.

era el caso del ya citado Juan Salido Pacheco²⁷. Este fue apresado en 1665 cuando llegó a Tenerife después de un viaje a las Indias como administrador y capitán del navío «Nuestra Señora de la Concepción». La acusación que se le hacía era la de ser agente del verdadero dueño del navío, un holandés llamado Esquiper²⁸. Las declaraciones tomadas a Juan Salido Pacheco²⁹ dan idea de su azarosa existencia y sus continuos viajes dedicados al tráfico ilegal. Tenía en 1665, 45 años y era vecino de Mérida de la Grita en Nueva Granada; decía ser hidalgo, pero «poco acomodado» y por ello tuvo que servir al rey como «capitán de infantería de la gente pagada del puerto de Gibraltar» y como capitán de mar por patente de marqués de Caracena, dada en Flandes cuando dicho marqués gobernó aquellos estados. Había llegado por primera vez a las Canarias hacía varios años y lo hizo como pasajero en un barco procedente de Caracas. En aquella ocasión trajo «unas petaquillas de tabaco de poca importancia sin traer otro negocio». En las islas estuvo cuatro meses y transcurrido ese tiempo, se embarcó para España en un navío holandés con la intención de vender allí el tabaco que le quedó (por el cual, según su declaración, había pagado todos los reales derechos). Inesperadamente y contra su voluntad —eso al menos dijo el encausado—, el buque holandés en que se embarcó no tocó en ningún puerto español encaminándose directamente a los Países Bajos, donde Juan Salido Pacheco vendió su tabaco. Estuvo un año residiendo en Bruselas y Amberes, tiempo durante el cual se gastó el dinero que le produjo dicha venta y para ganarse la vida aceptó el cargo de capitán del pingüe «Santa María», despachado por unos armadores flamencos a Tenerife. Esa fue su segunda visita a las islas, en donde volvió a permanecer cuatro meses y de allí se embarcó en un navío español con dirección a Caracas. En Venezuela estuvo un año, al cabo del cual tomó un «navío de aviso» que regresaba a Sevilla, pero que se vio forzado a arribar a Tenerife. Esta vez reconoció que trajo algo más de tabaco, quizá 40 a 50 petacas y que parte de esta carga pensó venderla en la península. Se embarcó en un navío dunquerqueño, que de nuevo tampoco pudo tocar en ningún puerto español. Esta vez, nuestro hombre no achacó el hecho a la desgracia sino al bloqueo inglés. El destino final del buque fue, como en el caso anterior Flandes, donde vendió el tabaco, cuyo beneficio le dio para vivir dos años

27. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A. "Causa criminal contra don Juan Salido Pacheco...". Canarias, 1666.

28. Curiosamente el nombre coincide con el del capitán del buque enviado por el mercader veneciano Juan Bueno Cipión para que pasase a las Indias.

29. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A. "Causa criminal contra don Juan Salido Pacheco...". Declaraciones del inculpaado. Tenerife, 27-III-1665 y 28-X-1665.

y medio. Pasado este tiempo fue nombrado capitán y administrador del navío «Nuestra Señora de la Concepción», dueño de un flamenco que le dio órdenes de venderlo en las islas. Como sabemos la venta se efectuó y bajo un nuevo dueño español, Juan Salido Pacheco efectuó un viaje a las Indias, a la vuelta del cual fue apresado. Evidentemente las acusaciones que se le dirigieron incluían el contrabando de tabaco realizado entre América y los Países Bajos, para el cual había tomado como plataforma intermedia las islas Canarias, pero también se le achacó el ser agente de navieros y comerciantes holandeses que bajo falsas ventas a nombre de españoles conseguían enviar sus navíos y mercancías a las Indias. Las influencias de estos ejecutores directos del contrabando debían, sin duda, ser menores que las de sus representados, pues a pesar de sus protestas, Juan Salido fue encarcelado en Canarias y luego trasladado a Madrid, donde en 1670 seguía en prisión al no poder pagar las multas que se le impusieron.

Otro eslabón no menos importante lo constituían aquellos comerciantes canarios que ejercían el papel de testafierros de los negociantes extranjeros. Ya hemos citado como el barco que administraba Juan Salido cambió de manos con gran facilidad y cómo el fiscal del Consejo de Indias pensaba que estas ventas fueron todas simuladas. Pero además era muy común que los comerciantes canarios realizaran viajes a Holanda e Inglaterra para «comprar» embarcaciones, y cómo indicaba en 1672 el superintendente don Juan Altolaguirre, dichas operaciones podían encubrir un fuerte tráfico ilegal³⁰. En este sentido puede ponerse como ejemplo la causa abierta contra Simón Herrera Leiva y Jerónimo Herrera Leiva, vecinos de La Laguna, ante la sospecha de que la estancia del primero en Inglaterra en 1663, encerraba algún tipo de fraude³¹. Según se desprende de los autos, Simón Herrera, como representante de su hermano, había partido de Tenerife en un pingue holandés. Desde Holanda pasó a Inglaterra a vender una carga de vinos y a cobrar una serie de débitos por otros envíos similares remitidos anteriormente. Con todo ese dinero y varios préstamos pedidos en Holanda, compró el navío llamado «El Rey Carlos», con el cual llegó a Canarias en diciembre de 1663, sacando registro para La Habana y Campeche y regresando en abril del año siguiente. La acusación contra los hermanos Herrera Leiva

30. A.G.I., Indiferente General, 3098. Juan Altolaguirre al Rey. La Laguna 23-IX-1672.

31. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A. "Testimonio de los autos que se han fulminado... contra don Simón de Herrera Leiva y don Jerónimo de Herrera Leiva, su hermano, vecinos de la ciudad de La Laguna, isla de Tenerife, sobre la traída de un navío llamado "El rey Carlos" de la ciudad de Londres, reino de Inglaterra..." 1665.

se basaba en que en los préstamos pedidos en Holanda se especificaba que dichas cantidades eran para comprar mercancías y no para adquirir un navío, sospechándose pues, que el buque traído de Inglaterra no les pertenecía en realidad. Este pleito pasó al Consejo para su apelación y desconocemos exactamente cuál fue la decisión tomada finalmente, pero su desarrollo nos sirve para percibir la forma en que negocios semejantes a éste podían realizarse.

Finalmente existe un eslabón fundamental en esta cadena y es el de las autoridades encargadas de reprimir el contrabando que se dejaban sobornar y permitían los fraudes. Ya hemos recogido la carta del gobernador de Yucatán don Francisco de Bazán, en la cual indicaba cómo el dinero extranjero conseguía abrir todas las puertas y dar «buen pasaje» a los contrabandistas. El Consulado de Sevilla, al que iba dirigida la carta, agradeció los servicios de Bazán y en su respuesta indicaba que si todos los gobernadores americanos hubiesen actuado de igual forma, el problema del contrabando canario terminaría al instante³². Pero no sólo las autoridades indianas permitían el tráfico ilegal, los jueces de registro residentes en Canarias fueron en muchos casos, más que simplemente tolerantes con los fraudes. Debido a esto pareció conveniente en 1657 crear la figura del Juez Superintendente de Indias en Canarias, el cual centralizaba la autoridad, antes compartida por los tres jueces de registro residentes en Tenerife, La Palma y Gran Canaria³³. El primero de los superintendentes fue, como sabemos, don Tomás Muñoz, pero su actuación no respondió a las esperanzas puestas en él. La sentencia del Consejo de Indias que ratificaba el Juicio de Residencia de este ministro le condenó, entre otras cosas, por varios regalos recibidos por permitir el tráfico ilegal. Las cantidades de dinero entregadas a las autoridades canarias encargadas de vigilar el contrabando debió ser un hecho muy común. Dichas sumas eran entregadas por los dueños y maestros de los buques para conseguir un «breve y buen despacho» de sus embarcaciones y su importe se prorrateaba después entre los interesados en la carga. Así, por ejemplo, la declaración de Francisco Zambrano, maestro del navío «Nuestra Señora de la Concepción», que había llegado de Caracas en 1660, ponía de manifiesto que había concertado el «buen y breve despacho» de su barco en 800 pesos, los cuales fueron prorrateados entre los cargadores a razón de 1,5 pesos por fanega de cacao y 2 reales por cuero. Un testigo indicó además:

32. A.G.I., Consulados. Libro 52. El Consulado de Sevilla a don Francisco de Bazán. Sevilla, 23-V-1659.

33. PERAZA DE AYALA, José: *Op. cit.*, pp. 70 y ss. y MORALES PADRÓN, Francisco: *Op. cit.*, pp. 51 y ss.

«...este testigo juzga que será [la cantidad de 800 pesos] para el juez de Indias y sus ministros que despachan, que es a quienes se suelen dar este género de partidas de buen pasaje...»³⁴. A la hora de obtener un número de toneladas del permiso anual, los dueños de las embarcaciones debía también dar algunas cantidades a los funcionarios del juzgado de Indias, y así, entre las partidas de gastos del navío «San Antonio y las Animas» que viajó a América en los primeros años del siglo XVIII, aparece una de «propinas» a diversas autoridades y que montaba a un total de 9.960 reales³⁵. De esta manera podemos explicarnos la facilidad que tenían los barcos extranjeros para ir y volver de Canarias a Las Indias, sin que fuesen molestados.

Todo lo que hemos dicho hasta el momento viene a demostrar que el contrabando realizado desde Canarias era un hecho innegable. El Consulado de Sevilla llegó a decir que dicho tráfico ilegal era la causa más importante de la ruina del comercio de la Carrera de Indias. Por su parte los cabildos canarios seguían pidiendo libertad para comerciar con América y culpaban a los funcionarios reales de los fraudes cometidos. La Corona debía mediar entre ambos contendientes y tomar una decisión. Realmente la presión que era capaz de ejercer el Consulado en apoyo de sus peticiones era muy notable, pues este organismo había adquirido una gran fuerza a lo largo de la primera mitad del siglo XVII, que no haría sino incrementarse en los cincuenta últimos años de la centuria. Esta situación tendría su punto culminante en el último cuarto del siglo, cuando el Consulado dirigía en la práctica todos los asuntos relacionados con la Carrera de Indias y era muy extraño que la Casa de la Contratación y el propio Consejo de Indias tomase alguna decisión sin consultar sus opiniones. En estas fechas, los priores del organismo sevillano, que según las ordenanzas debían cambiarse cada año, se perpetuaban en los cargos, con lo cual la fuerza de la camarilla que controlaba los puestos directivos gozaba de mayor tranquilidad para efectuar sus negocios y aumentar su dominio sobre el tráfico indiano. Este encumbramiento del Consulado, cabeza visible de algunos poderosos intereses privados, era simultáneo al hundimiento de la fe pública y de la credibilidad del Estado, al cual se le iba considerando cada vez menos capaz de ordenar la navegación y el comercio americano. La Corona española agobiada por los gastos de las guerras de la primera mitad

34. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A. Autos sobre desacatos al Juez Superintendente. Tenerife, 1660.

35. A.G.I., Escribanía de Cámara, 950-A. "Don José Sánchez y cía., vecinos de Cádiz, contra Simón Ravelo, vecino de Tenerife, sobre cuentas del navío nombrado "San Antonio y las Animas" ". Canarias, 1714.

del siglo, se veía obligada una y otra vez a apoderarse de la plata enviada desde América para los comerciantes. Como consecuencia se incrementó el contrabando y con él, los impuestos sacados al comercio legal disminuyeron alarmantemente. Cada vez, el Estado era menos capaz de garantizar la protección de los convoyes y de pagar a sus propios funcionarios, los cuales al no recibir sus salarios, eran fácilmente sobornables. En fin, no es este el lugar adecuado para hacer un estudio profundo de la decadencia del tráfico español con América, pero sí el de indicar, que el único apoyo que el Estado encontró en sus acuciantes necesidades financieras, fue el Consulado de Sevilla. Este organismo como cabeza visible del comercio privilegiado de Andalucía, era muchas veces la única fuente de recursos que la Corona encontró para hacer frente a sus responsabilidades. Como es natural, este apoyo financiero fue pagado a altos precios y el Consulado cada vez gozó de mayores prerrogativas. Así, fue encargado de cobrar gran parte de los impuestos sobre el tráfico, convirtiéndose en arrendador de muchos reales derechos. Además se le encomendó en algunas ocasiones armar los buques de guerra para defensa de los mercantes y también se cuidó del despacho de los navíos de aviso. Temporalmente se hizo cargo de la introducción de los esclavos negros en el Nuevo Mundo y por fin, en 1666 firmó con la Corona el Asiento de Averías. Por este contrato, los comerciantes interesados en la Carrera de las Indias se comprometían a dar una cantidad fija anual, para mantener los navíos de escolta de los convoyes, desapareciendo el impuesto de avería, como gravamen porcentual sobre las mercancías y los frutos. A cambio de la puntual entrega de estas sumas, la Corona se comprometía a no revisar las cuentas del Consulado de Sevilla y a no fiscalizar las formas en que se hicieran los repartos entre los comerciantes, para reunir la cuota anual del Asiento. Es decir, se dotó al Consulado de una verdadera inmunidad, que daba a sus negociaciones una total garantía de secreto. Además de todo ello, este organismo era el que proponía el número de toneladas de que había de componerse cada flota, así como su fecha de salida. También se le pedía parecer y conformidad a la hora de enviar los registros sueltos a los diferentes puertos americanos. En una palabra, de hecho, el Consulado de Sevilla se fue convirtiendo en la segunda mitad del XVII en el verdadero organismo rector de la Carrera, y por ello no es de extrañar que su capacidad de presión sobre la Corona fuese muy grande.

Lo que en este momento nos interesa hacer resaltar, es que dicha influencia fue empleada para intentar obstaculizar la navegación ca-

naria a Indias. Analizando la correspondencia del Consulado con la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias en la segunda mitad del XVII, he encontrado un total de 11 informes atacando el tráfico realizado desde las islas. Como sabemos, antes de que la Corona se decidiese a renovar los sucesivos permisos de comercio con América, se solía escuchar la opinión del Consulado³⁶ y de ahí la aparición de los citados informes, que por lo tanto guardan cierto paralelismo temporal con las Reales Cédulas de permisión³⁷. El Consulado pues, empleó toda su influencia para obstaculizar los contactos canarios con América. Podemos preguntarnos porque hizo tal cosa y la respuesta es sencilla: El contrabando realizado desde las islas era considerado como una de las principales causas de la ruina del comercio realizado desde Sevilla. En ese sentido, el Consulado envió un memorial al rey el 22 de agosto de 1654. El motivo era intentar explicar la poca entidad de la carga que habían transportado las últimas flotas y galeones, y de paso, analizar los males generales que aquejaban al comercio sevillano³⁸. Pues bien, para el Consulado el primero de estos males era la excesiva presión fiscal y el segundo el contrabando canario. A continuación se especificaban otros problemas que afectaban al comercio legal, aunque ya con menor importancia, y entre ellos se citaban el tráfico ilegal realizado por Buenos Aires, la abundancia de registros sueltos (los cuales eran más difíciles de controlar que las flotas y galeones), y por último, la mayor facilidad que tenían los extranjeros para realizar sus negocios con América, desde que el núcleo del comercio indiano se desplazó desde Sevilla a Cádiz. Es decir, el Consulado le preocupaba cualquier situación que perjudicara su posición de absoluto monopolio, y entre las más peligrosas estaba el comercio ilícito realizado desde Canarias. Pero con todo, debe quedar claro, que no se trataba de una animadversión particular contra las islas, pues en la propia ciudad de Cádiz veía un peligro para su preponderancia. Así en una carta dirigida a la Casa de la Contratación ese mismo año de 1654, puede leerse: «...y si de haberse aumentado el comercio en Cádiz, a 15 leguas de Sevilla, se ha reconocido ser tan en perjuicio de la Real Hacienda y se está tratando de reformarlo

36. El camino que seguían las peticiones de renovación de los permisos era el siguiente: Los representantes canarios las enviaban al rey, el cual las pasaba al Consejo de Indias. Este organismo, tras el preceptivo informe fiscal, las remitía a la Casa de la Contratación, que a su vez pedía la opinión del Consulado de Sevilla. Todos estos pareceres se veían de nuevo en el Consejo, que evacuaba la correspondiente consulta, para que el monarca tomase la decisión final.

37. Estos informes fueron en los años: 1653, 1654 (dos), 1659, 1663, 1666, 1669, 1675, 1678, 1682, 1685 y 1687. A.G.I., Consulados. Libros 52 al 60.

38. A.G.I., Consulados. Libro 52. El Consulado de Sevilla al rey. Sevilla, 22-VIII-1654.

para que no se acabe de perder, ¡que no será pasándolo a las islas!»³⁹. Siguiendo esta política, el Consulado no sólo se oponía a los proyectos canarios de comerciar con las Indias, sino a cualquier otro similar. Así en 1667, lo hizo con la pretensión de la ciudad de Málaga de enviar directamente a América los frutos de sus cosechas⁴⁰. Del mismo modo se negó a que en 1669, unos armadores de corso vizcaínos pudiesen llevar dos navíos de 400 toneladas a los puertos del Nuevo Mundo⁴¹ y en 1671 dio un parecer contrario a que los frailes de la comunidad de El Escorial, despachasen 8 navíos a las Indias para con su beneficio, reedificar el monasterio destruido por un incendio⁴². Con todo ésto, queda puesto de manifiesto que el Consulado luchaba contra cualquier intento de atentar contra su papel de exclusivo intermediario del comercio con Las Indias y sus iras se dirigían fundamentalmente sobre Canarias, porque las islas eran la única región de España que gozaba de un privilegio para comerciar con América, aunque fuese en condiciones muy limitadas. El organismo sevillano decía precisamente, que dichas limitaciones no se cumplían y que la lejanía del archipiélago de los órganos de control del comercio indiano, lo hacían el centro ideal del contrabando de la Carrera. En este sentido en una carta dirigida a la Casa de la Contratación en 1653 podía leerse lo siguiente:

«...Lo primero que al Consulado se le ofrece ponderar a Vuestra Señoría, es el descaecimiento y miserable estado con que a Vuestra Señoría le consta se hallan los comercios de Castilla por haberse transferido y pasado a las islas, a donde con el abrigo y facilidad que hallan en ellas los naturales y extranjeros para comerciar, cambiar y conmutar todo género de mercaderías, así de las permitidas como de contrabando y de ellas a los puertos de las Indias y a las demás islas de Barlovento, sin registro ni despacho, volviendo sus retornos en los géneros más preciosos como son, oro, plata, grana, añil y otros, pasándolos fuera del reino sin pagar averías ni otros derechos así de entrada como de salida en grave daño y perjuicio de la Real Hacienda, por fondearse en alta mar. Con mucha razón y sentimiento se debe afirmar que las islas son hoy la feria y emporio de todas las naciones que la frecuentan, enriqueciéndose ellas y empobreciéndose, como lo está esta Monarquía y comercio, sin hallar salida los natu-

39. *Ibid.* El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 3-XI-1654.

40. A.G.I., Consulados. Libro 53. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 30-VII-1667.

41. A.G.I., Consulados. Libro 54. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación, Sevilla, 7-VII-1669.

42. A.G.I., Consulados. Libro 55. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 1671.

rales de las mercancías y cargazones que se navegan en las flotas por abundar Las Indias y sus puertos de todos los géneros de ropas que les conducen de las islas»⁴³.

¿Y qué forma de presión ejercía el Consulado? Realmente era muy sencilla: Recordar al rey que era de los comerciantes sevillanos de quienes sacaba dinero a la hora de sus apuros financieros. El comercio de Sevilla era el que pagaba los indultos y los impuestos, mientras que en Canarias, la mayoría de los derechos reales se veían defraudados. Así, en varias ocasiones llega a exponer con toda claridad, que el rey debe elegir entre salvar el comercio de Castilla, realizado desde Sevilla, o seguir permitiendo el de Canarias, sin que pareciese ofrecerse una salida intermedia:

«...Puesta en igual grado de conveniencia la necesidad de conservar el uno o el otro comercio, siendo preciso el reformarse el uno de los dos, dejamos a la justa ponderación de Vuestra Señoría cuál de ellos debe tener primer lugar: Si se procura restituir el de Castilla a su antiguo estado, es preciso que se extinga el de las Canarias, siendo como lo es y ha sido su total ruina...»⁴⁴.

Pero hasta ahora sólo hemos visto una de las dos partes que ejercían presión sobre la Corona. También desde las Canarias se podían dar importantes argumentos para mantener la navegación con América, y también, en efecto, se podían respaldar dichos argumentos con sutiles medidas de fuerza. La más importante consistió en recordar al monarca la fundamental posición estratégica del archipiélago y el peligro que suponía debilitar su posible resistencia contra una fuerza enemiga que pretendiese ocuparlo. Los cabildos de las principales ciudades de las islas, enviaban representantes a la corte para conseguir la renovación de las Reales Cédulas de permisión. Pues bien, estos apoderados de los intereses canarios, conocían muy bien cuál era la vital posición de las islas en las rutas de navegación indianas. Es cierto que éste no fue el único argumento; se arguyeron también las levadas y donativos efectuados, la pobreza de la región, los excedentes de su producción vinícola, la carencia de mercados después de la separación de Portugal y Brasil; pero la razón de más peso era la estratégica ubicación de las Canarias en las rutas españolas de navegación. Es bien sabido que los buques a vela debían seguir unos caminos prefijados por el régimen de vientos y en este sentido, ya desde los días de Colón, las rutas americanas pasaban inexcusablemente por Canarias. Después de la pérdida de las Azores y Madeira en 1640,

43. A.G.I., Consulados. Libro 52. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 4-I-1653.

44. *Ibid.*

la Monarquía Hispánica solo poseía en el Atlántico unas islas que sirviesen de base de aprovisionamiento para sus navíos en los viajes transoceánicos. Por otra parte, la presencia de un enemigo en el archipiélago, podía cortar de un solo tajo las comunicaciones navales españolas y esto lo sabían muy bien los comerciantes canarios y sus representantes en Madrid. Sin el comercio con América, las islas podían debilitarse y un cuerpo débil resistiría peor un ataque extranjero. Este era el argumento, y en verdad, era un argumento muy poderoso. En este sentido es interesante recoger lo que un memorial fechado en 1649 exponía al rey:

«...Quedando [las islas Canarias] despobladas, sin defensa ni resistencia de los enemigos de esta Corona, les será fácil apoderarse de ellas, que si por adversa suerte sucediese, apoderados una vez de Tenerife, por ser abundantes sus frutos y de la naturaleza y disposición de su sitio fuerte, sería difícilísima de restaurar y la navegación de las flotas y galeones quedaría desaviada y habría de tomar diferente altura, con mucho peligro y retardación de sus viajes y sujeta a las invasiones que desde allí podrían hacer, poniéndose con escuadras al paso...»⁴⁵.

En 1654 se volvían a repetir parecidos términos:

«La conservación de estas islas y el extender su comercio dándoles libre permisión para que puedan embarcar sus vinos para las Indias y retornar el precio en frutos permitidos, es la cosa más importante que se puede ofrecer a la Corona de Castilla, porque después de la rebelión de Portugal, los bajeles de España que vienen de Indias no tienen hoy otra parte a donde se puedan acoger cuando son infestados de enemigos o cuando padecen tormentas o falta de bastimentos, y así siempre acuden a Canarias... Esto han conocido los enemigos de esta Corona, pues cuando los holandeses tenían la mayor parte del Brasil, tuvieron por importante para su conservación ganar una de las islas de Canarias para asegurar su navegación...»⁴⁶.

Esta era la doble presión a la que la Corona se veía sometida. Por un lado el Consulado le hacía ver que de sus préstamos dependía la buena marcha del tráfico indiano. Por otro, los diputados canarios remarcaban la vital situación de las islas y la necesidad de mantener a sus habitantes ricos y en capacidad de defenderlas. La decisión en este dilema correspondía al monarca, que actuaba, como en todos los asuntos relacionados con América, asesorado por el Consejo de Indias. Fue precisamente una Consulta del Consejo de 7-I-1649 la que

45. A.G.I., Indiferente General, 766. Memorial de la isla de Tenerife, 1649.

46. A.G.I., Consulados. Libro 52. Memorial de la isla de Tenerife, 1654.

indujo al monarca a suspender el privilegio canario para comerciar con América⁴⁷. La última renovación se había efectuado en 1641, pero a pesar de existir dicha concesión, los armadores canarios no se habían molestado siquiera en solicitar las correspondientes licencias, presumiéndose en Sevilla y Madrid, que tenían tan bien organizado las vías fraudulentas del tráfico, que no necesitaban acudir a sacar los permisos legales. Esta situación unida a las constantes quejas del Consulado de Sevilla, movió al Consejo a emitir tal consulta⁴⁸. Realmente, el alto tribunal indiano se había dejado convenir por el organismo sevillano y por las lamentaciones llegadas de diversos lugares de América, las cuales indicaban que el contrabando realizado desde Canarias era la causa principal de la ruina del comercio de la Carrera. El problema estaba en que hacia 1650, las autoridades centrales españolas se daban cuenta que el tráfico legal con América se hundía irremisiblemente. Cada vez eran menos las mercancías que venían legalmente registradas y como la avería se cobraba porcentualmente sobre el valor de la carga, los pocos vasallos que cumplían con su obligación de registrar sus intereses, debían soportar gravámenes altísimos, con lo cual a la siguiente vez, engrosaban el número de los que defraudaban a la Real Hacienda⁴⁹. Para esta situación había que encontrar una explicación rápida y simple que permitiese atajar de raíz el mal. El contrabando canario fue dicha explicación y el Consejo decía en 1649:

«...Según los avisos referidos se conoció de ellos que la principal causa de haberse esterilizado el comercio de estos reinos con las

47. A.G.I., Indiferente General, 3098. Véase el informe confeccionado por la Secretaría del Perú del Consejo de Indias en 1659, sobre la legislación referente al comercio canario-americano.

48. A.G.I., Indiferente General, 766. En otra consulta dada el 26-V-1649, se indicaba que una de las razones que movieron al Consejo a proponer al rey la supresión del comercio canario-americano, fue precisamente la presión del Consulado de Sevilla:

“El motivo de estos memoriales se ocasiona de la prohibición que Vuestra Majestad fue servido resolver por consulta de este Consejo de 7 de enero de este presente año, en que se le dio cuenta de los excesos y fraudes que se cometían en las islas de Canaria en razón del comercio con las Indias, y lo que cerca de esto escribieron de la Nueva España y otras partes de aquellos reinos, los ministros y Oficiales Reales en los puertos, avisando que se enflaquecía el comercio en ellos y en estos (reinos), extrañándose por medio de los extranjeros que por las islas de Canarias comerciaban y lo que defraudaban los derechos de las averías y al mismo tiempo pidió el Consulado de Sevilla con repetidas instancias que se reparara este daño”.

49. *Ibid.* En este sentido, la citada consulta exponía:

...No alcanzan ya las averías que producen las flotas para la mitad de lo que es menester gastar en las naos de la Armada de la Carrera...”. Esta situación se remediaba unas veces con dinero de la Real Hacienda y otras, cargando el gasto por avería gruesa, sobre la plata de los particulares, de tal manera que resultaba, “...otro daño mayor, como es el de las confianzas, con que viene a ser milagro que haya quien registre y bien se experimenta con las ocultaciones que consiguen los cargadores, o por medio de las tales confianzas, o por fondeos que a vista del puerto se hacen en naos extranjeras”.

Indias lo habían causado y lo están causando la libertad con que sin permisión ni privilegio se navega en derechura desde las islas de Canaria a las mismas Indias, sin esperar flotas ni registrar los frutos y mercaderías...»⁵⁰.

Así pues, la segunda mitad del siglo XVII comenzaba con una prohibición del comercio canario-americano. Sin embargo, la reacción de las islas no se hizo esperar y don Fernando Castilla, abogado de los Reales Consejos, Protector y Procurador General de Tenerife, en nombre de los intereses del archipiélago, envió un largo memorial al rey⁵¹. En él se exponían con toda firmeza los problemas de Canarias y se empleaban los argumentos que ya hemos tenido ocasión de comentar, insistiéndose en que si se reducía aún más el comercio de las islas, su economía se debilitaría profundamente, lo cual redundaría en perjuicio de sus capacidades defensivas. Se recordaba que la presencia inglesa u holandesa en Canarias significaría el fin del régimen de flotas. Estos argumentos fueron tan eficaces, que una segunda consulta del Consejo de Indias, dada sólo cinco meses después de la prohibición, volvía a recomendar la reanudación de los permisos para navegar a América⁵². Con todo, el Consejo advertía de que el problema del contrabando canario subsistía y sólo la fuerza de los argumentos expuestos por las islas, hacían aconsejable otorgar una renovación de 700 toneladas anuales. El Consejo tenía razón, los fraudes continuaron y el rey se vio obligado a crear una junta especial formada por dos consejeros de Indias y otros dos de Hacienda, para estudiar los fraudes y tratar de encontrar una solución para evitarlos. Dicha junta consultó el 5-III-1652, aconsejando que el fiscal de la Casa de la Contratación, don Pedro Gómez del Rivero, realizase una investigación en el archipiélago⁵³. El revuelo que despertó en las islas la noticia de la pesquisa fue enorme, pues debía de haber muchas personas relacionadas con el tráfico ilegal. En su correspondencia con la Junta, el licenciado Gómez del Rivero comentaba que poseía un ingente número de expedientes incoados contra diversas autoridades y comerciantes de las islas⁵⁴. Sin embargo, fueron tantos los presun-

50. *Ibid.*

51. A.G.I., Indiferente General, 766. El memorial es de 1649 y pasó al Consejo de Indias con decreto de 5-V-1649.

52. A.G.I., Indiferente General, 766.

53. A.C.I., Indiferente General, 3098. Informe de la Secretaría del Perú del Consejo de Indias, 1659.

54. A.G.I., Indiferente General, 770. Consulta de la Junta de Comercio de Canarias. Madrid, 14-XII-1655. La Junta se componía de:

Don José Pardo.
Don Juan Antonio Hurtado de Mendoza.
Don Gerónimo Sanz Vítores.
Don Juan Otañez.

tos culpables, y debían tener tanta fuerza, que durante el verano de 1655, Gómez del Rivero fue asaltado en su propia casa y a punta de estoque se le arrebataron todos los expedientes, aconsejándole que abandonase el archipiélago si quería salvar la vida⁵⁵. El pesquisidor aceptó rápidamente una sugerencia que se le exponía con tan agudos argumentos y al poco regresó a la Península. El hecho de la desaparición de causas judiciales relacionadas con el contrabando, no era, ni sería una novedad⁵⁶, pero el caso de 1655 fue especialmente grave, pues fueron 100 personas las que asaltaron la casa de un representante directo de la autoridad del Consejo de Indias y del rey, y porque las autoridades locales sólo se cuidaron de consolar a la asustada familia del pesquisidor, pero no encarcelaron a nadie. La junta creada para estudiar el contrabando canario, en una consulta efectuada en diciembre de aquel año, comentaba los incidentes con grave preocupación:

«...cuyo suceso considera la junta por de tanta gravedad que no solo mira al punto de la justicia, que tan ofendida se halla por haber faltado al respeto y decoro del juez en quien estaba subdelegada la jurisdicción y autoridad real, sino que se envuelve vivamente con el gobierno político y materia de Estado, respecto de estar aquellas islas tan independientes de estos reinos y asistidas de mucho número de extranjeros...»⁵⁷.

El tema era delicado y de la importancia que se le dio en la Corte habla, el que fuese tratado simultáneamente en los Consejos de Estado, Guerra y Castilla. La Corona temía enfrentarse con un movimiento sedicioso de cierta importancia y veía con claridad que el tema del comercio con América era lo suficientemente vital como para provocar un tumulto de insospechables consecuencias. Así, en el decreto con el que se envió todo el expediente al Consejo de Indias para la definitiva consulta puede leerse:

«...La pretensión de las islas de que se les permita a sus naturales el comercio de sus frutos con aquellos que suponen haberle tenido siempre, siendo este punto el origen de donde se entiende procederán las inquietudes referidas...»⁵⁸.

El Consejo de Indias en su consiguiente Consulta se mostró par-

55. *Ibid.* Véase también MORALES PADRÓN, Francisco: *Op. cit.*, pp. 188-189.

56. A.G.I., Escribanía de Cámara, 949-A. En el pleito contra Juan Salida Pacheco, que como sabemos fue acusado de ser testaferro de negociantes extranjeros, hubo que recomenzar la investigación en 1666, al haber sido robado el original del proceso.

57. A.G.I., Indiferente General, 770. Consulta de la Junta de Comercio de Canarias. Madrid, 14-XII-1655.

58. *Ibid.* Decreto de 7-I-1656.

tidario de conciliar los ánimos y de oír primero a Gómez del Rivero⁵⁹. Este último, fue del mismo parecer que el Consejo e indicó que debía concederse un permiso anual de 1.000 toneladas. Sin embargo, para evitar los evidentes fraudes aconsejó la unificación de los tres jueces de registro en una sola autoridad para todas las islas, surgiendo de aquí la figura del juez superintendente. La política conciliadora de la Corona tuvo su más fiel reflejo en la nueva Real Cédula de permisión dada el 10-VII-1657. Por ella se aumentaba de 700 a 1.000 el número de toneladas, y lo que era más importante, se daba los buques canarios la facultad de realizar sus viajes con independencia de las flotas y galeones. Una minuta que recoge las deliberaciones del Consejo alrededor de estas cuestiones refleja muy bien dicho espíritu conciliador:

«viose el informe del licenciado don Pedro Gómez del Rivero... y oyendo acerca de él a tres o cuatro personas prácticas de los de la Casa de la Contratación, o de fuera de ella, informen al Consejo lo que juzgan por más conveniente, con atención a que en el estado presente, es también del servicio de Su Majestad dar algún alivio al comercio de aquellas islas y tolerándose tanto a las congruencias del de Sevilla y Cádiz, parece justo se sobreleve en algo el de Canarias, presuponiendo que Su Majestad ha menester de estos vasallos según el presente estado de las cosas...»⁶⁰.

En efecto, el rey necesitaba a sus vasallos canarios y a pesar de las protestas de los comerciantes radicados en Andalucía, y de los hechos delictivos anteriormente comentados, la permisión no sólo no se eliminó, sino que se aumentó. El propio Consulado cedió ante el hecho de que al menos debía permitirse un número pequeño de toneladas al año⁶¹, aunque su verdadero deseo era eliminar totalmente este tráfico. Todo ello hace pensar que la Corona siguió una política en la que los intereses globales de la monarquía fueron tenidos en cuenta, y por ello, la fuerte presión del Consulado de Sevilla no alcanzó nunca sus objetivos totales. A pesar de todo, el organismo sevillano logró bloquear algunos proyectos tendentes a ampliar el comercio canario. Así, cuando en 1666 la Corona propuso que se concediese a las islas la facultad de transportar sus vinos a América sin

59. *Ibid.* Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 11-I-1656.

60. A.G.I., Indiferente General, 3097. Minuta del Consejo de Indias, 20-III-1656.

61. A.C.I., Consulados. Libro 52. El Consulado de Sevilla al rey. Sevilla, 22-VIII-1654. En dicho memorial puede leerse:

“...Supuesta la necesidad de conservar en obediencia a aquellos vasallos, no da lugar a la prohibición de las 700 toneladas que se les permite para llevar la cosecha de sus frutos a las Indias, sería de suma conveniencia se observase la ordenanza quinta de la Casa de la Contratación, la cual dispone que estas embarcaciones salgan siempre en conserva de los galeones y flotas...”.

ninguna limitación de tonelaje, el Consulado se negó en redondo. La razón esgrimida por la Corona para proponer tal concesión, era que así, se arruinarían los negocios de una compañía inglesa que intentaba monopolizar el comercio de los vinos canarios; sin embargo, este argumento de política internacional no doblegó los intereses privados del Consulado. Un informe de este organismo consiguió que en 1678 se volviera a reducir a 600 toneladas anuales, el comercio canario con América⁶². No obstante, la Corona para compensar esta disminución levantó la limitación del número de navíos, que como sabemos estaba fijada en cinco embarcaciones al año. Con el tiempo, esta última concesión fue aprovechada para superar con creces cualquier limitación del tonelaje y el Consulado se lamentó amargamente de ello⁶³. Como vemos, la permisión concedida a Canarias, aunque limitada, era aprovechada como pretexto para mayores empresas y ésto no se le ocultaba al Consulado ni tampoco a la Corona. Para el organismo sevillano, la única forma de acabar con el contrabando canario era una prohibición radical de su navegación a las Indias, pues el sólo hecho de que se le concediesen 600 toneladas, servía de excusa para introducir gran cantidad de mercancías fuera de registro⁶⁴. Con todo, la predicción del Consulado no pudo conseguir durante la segunda mitad del siglo XVII, que la Corona cerrase completamente los contactos comerciales entre las islas Canarias y América. Cabe no obstante preguntarse si las limitaciones impuestas afectaron de forma decisiva a la economía canaria. Los memoriales de las islas así lo indican, y hablan de fuertes excedentes en la producción de sus vinos, sobre todo a partir de la separación de Portugal y el Brasil de la monarquía hispana⁶⁵. La cifra de 600 ó 1.000 toneladas era ridícula ante una producción vinícola que sólo en Tenerife superaba las 20.000 toneladas. De todas maneras, se debe valorar el permiso de 1.000 toneladas anuales en su justo valor. Durante la segunda mitad del XVII, las flotas y galeones fueron cada vez más pequeños y se enviaban con menor regularidad. De esta forma, aunque es-

62. A.G.I., Consulados. Libro 56. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 11-I-1678.

63. *Ibid.* Sevilla, 18-VI-1685.

64. En este sentido, en el informe citado en la nota anterior, el Consulado admitía la concesión de 600 toneladas anuales:

"...Y en el caso de que dichas islas no se puedan conservar sin la permisión de las 600 toneladas, que lo conveniente y justificado era que no la gozasen, y que por ahora fuese notorio a los extranjeros el que se cerró esta puerta a sus logros e inteligencias".

65. A.G.I., Indiferente General, 766. Memorial firmado por don Francisco Castilla, Procurador General de la isla de Tenerife. Madrid, 1649. Según este memorial, la isla de Tenerife producía al año 20.000 toneladas de vino, de las cuales se llevaban a Portugal y Brasil casi la mitad.

taba ordenado que cada año hubiese flota y galeones, entre 1650 y 1700, sólo fueron a América 25 flotas y 16 galeones, es decir, 41 convoyes, lo que no cubre siquiera la cifra de uno al año. Como la media de tonelaje de estas expediciones fue más o menos de 3.500 toneladas, podemos deducir que el promedio anual de carga enviado en flotas y galeones sólo superó ligeramente las 3.000 toneladas⁶⁶. Todo esto hace ver que las 1.000 toneladas anuales concedidas a Canarias era una cifra importante. A este respecto el Consulado se quejaba en 1675, de que después de haber hecho grandes esfuerzos para que aquel año la flota a Nueva España no superase las 2.000 toneladas, un solo navío canario que había llegado a Veracruz bajo el pretexto de un temporal, poseía un arqueo de 500 toneladas, es decir, un 25 % de la flota en un solo buque⁶⁷. Además, no hay que pensar que la limitación anual supusiese un gran obstáculo para los comerciantes canarios, que conocían perfectamente los medios para superarla ampliamente. Quizá, la posible decadencia del tráfico canario con América, de la que se quejaban los comerciantes de las islas, se deba a fluctuaciones del mercado. Así, el Consulado de Sevilla indicaba que la producción vinícola del archipiélago no era la más apropiada para venderse en América, pues sus caldos eran demasiado finos para soportar los calores del Trópico y sólo se vendían bien en Inglaterra⁶⁸. Pero si bien esta afirmación es discutible, el Juez Superintendente don Diego Salazar y Trillo comunicaba al rey en 1674, que la verdadera causa de la decadencia del comercio canario con América era, que había dejado de ser un buen negocio retornar palo de tinte a cambio de los vinos canarios, pues este producto había sido acaparado por compañías inglesas y francesas, habiendo perdido valor.

Como última interrogante debemos plantear la veracidad de la afirmación, reiteradamente expuesta por el Consulado de Sevilla, de que el contrabando canario era una de las razones, quizá la más importante, de la ruina del comercio efectuado desde Cádiz y Sevilla. Realmente, ha de concluirse que dicho aserto no responde a la realidad. El contrabando canario, a pesar de ser importante, no era la verdadera causa de la decadencia comercial española, era quizá una

66. Véase GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América 1650-1700*. Tesis Doctoral inédita. Sevilla, pp. 210-212.

67. A.G.I., Consulados. Libro 55. El Consulado de Sevilla a los Oficiales Reales de Veracruz. Sevilla, 29-X-1675. Se trata de una carta expresando a los Oficiales Reales de Veracruz, su protesta por haber admitido en el puerto al navío de Martín de Jáuregui, que había salido de Canarias con registro para La Habana.

68. A.G.I., Consulados. Libro 53. El Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación. Sevilla, 21-XII-1666. Según el Consulado, los vinos canarios tenían su mejor mercado en Inglaterra pues, "...no son para las Indias, ni a ellas se navegan porque en la región caliente se dañan, como en la fría se purifican y sazonan...".

consecuencia que, eso sí, contribuía a deteriorar aún más la situación. En ese sentido resulta muy aleccionador comprobar los resultados de la investigación realizada por una comisión franco-española, que a principios del siglo XVIII, analizó los defectos del sistema comercial español en los años precedentes. Las conclusiones a las que se llegaron fueron muy esclarecedoras:

1.^a España era sólo un intermediario de la mayor parte de las manufacturas que se enviaban a las Indias.

2.^a El sistema de flotas y galeones estaba completamente viciado y sus grandes retrasos, sus impuestos excesivos y su inseguridad, hacía que los beneficios comerciales se redujeran considerablemente.

3.^a Un fardo de telas enviado por el sistema de galeones a Tierra Firme, podía dar como beneficio un 25 % de su valor, mientras que el mismo fardo llevado directamente por los extranjeros desde su país de producción, podía dar un beneficio del 116 %.

Estos hechos permiten comprender que los extranjeros hubiesen preferido comerciar directamente con América, a seguir haciéndolo a través de las rutas hispanas⁶⁹. Evidentemente, la explicación dada por la citada comisión debería matizarse, añadiéndose los factores políticos y militares que habían debilitado a la monarquía española, pero de por sí, sus conclusiones son ya interesantes. Con este mismo esquema, también comprendemos la razón del contrabando canario: Al no ser practicable el sistema tradicional de flotas y galeones y al no tener la Corona la fuerza suficiente para hacerlo imponer, las mercancías se escapaban por los lugares donde encontraban menos trabas y menos control estatal. Canarias fue uno de ellos, pero recordemos que para el Consulado de Sevilla, Cádiz jugaba un papel similar. El organismo sevillano no dejaba de ser consciente de esta situación y así, en su informe dirigido a la Casa de la Contratación el 3-XI-1654, achacaba la desviación del comercio hacia Canarias al hecho de que en Sevilla se cobraban impuestos que alcanzaban el 40 %, mientras que el tráfico canario apenas se veía gravado en un 10 %⁷⁰. Esta situación también explicaba, que los intentos realizados por la Corona para eliminar el contrabando canario a base de medidas administrativas, fracasasen por completo. De esta forma en 1657, los tres jueces de registro se fundieron en un solo juez superintendente,

69. Dicho informe se guarda en la Biblioteca Nacional de París. Manuscrits Espagnols, 152. "Balanza del comercio de los españoles con el de los extranjeros de la América. Enero 1706".

70. A.G.I., Consulados. Libro 52.

para centralizar el control fiscal y darle mayor efectividad. El resultado fue nefasto y el primer superintendente fue todo un ejemplo de actuaciones ilegales. En 1660, la Corona decidió que los ministros de la Casa de la Contratación ocupasen por períodos sucesivos de dos años el puesto de superintendentes, pues se pensó que dando mayor categoría al encargado de reprimir los fraudes, su labor sería más satisfactoria. Esta vez los conflictos surgieron por competencia de jurisdicciones entre las autoridades del archipiélago. El primero de los jueces de la Casa de la Contratación que ocupó el cargo de superintendente, don Antonio Salinas, tuvo ocasión de enfrentarse con el presidente de la Audiencia y el gobernador de las islas, el cual llegó a deportarlo a Fuerteventura⁷¹. Salinas indicó, que contra más alta fuera la jerarquía encargada de reprimir el contrabando, menos facilidades le darían el resto de las autoridades del archipiélago⁷². Después de la experiencia de Salinas, la Corona volvió a enviar funcionarios de menor categoría para ejercer la superintendencia, y no se hicieron más cambios en ese sentido. En otro orden de cosas, se intentó mejorar el control de los registros, dando la posibilidad al Consulado de Sevilla de enviar representantes a las islas para fiscalizar el cumplimiento de las leyes comerciales. Todo fue inútil, pues se trataba de paliar con medidas administrativas un problema de profundas raíces económicas: el del contrabando en la Carrera de las Indias, cuyo origen estaba en la incapacidad española para surtir el mercado americano y en el anquilosamiento de sus sistemas de navegación.

71. A.G.I., Indiferente General, 3110. Don Antonio de Salinas al rey. Fuerteventura, 24-I-1665.

72. A.G.I., Indiferente General, 3098. Don Antonio de Salinas al rey. Tenerife, 24-XII-1662. En esta carta puede leerse:
“...Cuanto mayor fuere la autoridad del superintendente, tanto más crecerá la emulación y competencia de los demás ministros...”.

APENDICE

RELACION DE LOS NAVIOS SALIDOS DE CANARIAS PARA AMERICA ENTRE 1688 Y 1700, SEGUN LAS CUENTAS DEL SEMINARIO DE SAN TELMO

Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla. Libro 186

Salidas entre el 12-XI-1688 y el 20-XII-1689

1. Navío Nuestra Señora de Guadalupe, 100 toneladas.
Dueño: don Pedro Fernández de Ocampo.
Destino: Campeche.
2. Navío La Amistad de Dios, 60 toneladas.
Maestre y capitán: Gaspar Fernández Ferrara.
Destino: La Habana.
3. Navío Nuestra Señora de la Candelaria, 140 toneladas.
Dueño: el capitán Juan Rico de Moya.
Destino: La Habana.
4. Navío Nuestra Señora de la Soledad, 75 toneladas.
Dueño: José Rodríguez Lindo.
Destino: La Habana con escala en Santo Domingo.
5. Gabarra Nuestra Señora de la Soledad, 25 toneladas.
Capitán y maestre: Antonio Guillén.
Destino: La Guaira.
6. Fragata Santo Cristo del Pianto, 19 toneladas.
Dueño: el capitán Gaspar Frías.
Destino: Cumaná.
7. Navío Santo Cristo del Buen Viaje, 43 toneladas.
Dueño: José de Cáceres.
Destino: La Guaira.
8. Navío Nuestra Señora de la Soledad, 110 toneladas.
Dueño y maestre: Luis Costero.
Destino: La Habana.

Salidas desde el 20-XII-1689 al 26-V-1692

9. Navío Nuestra Señora de la Soledad, 75 toneladas.
Dueño: Alejo Rodrigues.
Destino: La Habana.

10. Navío Nuestra Señora de la Candelaria, 150 toneladas.
Dueño: don Juan Rico de Moya.
Destino: La Guaira.
11. Navío Nuestra Señora del Rosario, 110 toneladas.
12. Navío San Martín, 100 toneladas.
Dueño: el capitán Lorenzo Perea.
Destino: La Habana.
13. Navío Nuestra Señora de Guadalupe, 100 toneladas.
Dueño: Pedro Fernández de Ocampo.
Destino: Campeche.
14. Navío San Martín, 100 toneladas.
Administrador: el capitán Francisco Pérez Aval.
Destino: La Habana.
15. Navío Nuestra Señora del Rosario, 72 toneladas.
Dueño: el capitán Pascual Ferrera.
Destino: Campeche.

Salidas desde el 26-V-1692 al 18-VI-1693

16. Navío Nuestra Señora del Rosario, 86,5 toneladas.
Dueño: Diego Bott.
Origen: La Palma.
Destino: Campeche.
17. Barcoluengo Jesús Nazareno, 20 toneladas.
Dueño: Francisco Morales Mateo.
Origen: Tenerife.
Destino: Cuba.
18. Navío Nuestra Señora de la Trinidad, 60 toneladas.
Dueño: Francisco Cisneros.
Destino: Santa Marta.
19. Navío Nuestra Señora de Regla, 140 toneladas.
Administrador: José Fernández Estenos.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.
20. Navío San Martín, 100 toneladas.
Dueño: Francisco Pérez Aval.
Origen: Tenerife.
Destino: La Habana.

Salidas desde el 18-VI-1663 al 2-VII-1664

21. Navío Nuestra Señora del Rosario, 160 toneladas.
Dueño: Pascual Ferrera.
22. Navío Nuestra Señora de la Encarnación, 100 toneladas.
Dueño: Pedro Fernández Martínez.
23. Navío Jesús Nazareno, 30 toneladas.
Dueño: Juan Cornejo.
Destino: Maracaibo.
24. Navío San Juan Bautista, 110 toneladas.
Dueño: Diego de Araújo.

25. Navío San Guillermo, 19 toneladas.
Dueño: Francisco Avila Oregón.
Destino: Cumaná.
26. Fragata Santo Cristo y las Animas, 19 toneladas.
Dueño: Blas Sánchez de Ortega.
Destino: La Guaira.
27. Gabarra Nuestra Señora del Rosario, 50 toneladas.
Destino: Campeche.

Salidas desde el 2-VII-1694 al 6-XI-1695

28. Navío Nuestra Señora de la Encarnación, 120 toneladas.
Dueño: el capitán Sebastián Herrera.
Destino: La Habana.
29. Navío Nuestra Señora del Rosario, 130 toneladas.
Dueño: Diego de Araújo.
Destino: La Habana.
30. Navío Nuestra Señora de Gracia, 38 toneladas.
Dueño: el capitán don Bartolomé Francisco de Ponte.
Destino: La Guaira.
31. Navichuelo Nuestra Señora del Rosario, 20 toneladas.
Capitán y maestre: Bernardo Nieto.
Destino: Campeche.
32. Fragata Nuestra Señora del Rosario, 17 toneladas.
Dueño: el capitán Juan Díaz Prieto.
Origen: Tenerife.
Destino: Santa Marta.
33. Navío Nuestra Señora de Regla, 100 toneladas.
Administrador: José Francisco Tenos.
Destino: Campeche.
34. Navío Nuestra Señora del Rosario, 87,5 toneladas.
Maestre: Antonio Julián Pintado.
Destino: Campeche.
35. Navío Nuestra Señora de la Concepción, 140 toneladas.
Maestre: Antonio Clerque.
Destino: La Habana.
36. Navío San José, 90 toneladas.
Dueño: el capitán Sebastián de Herrera.
Destino: La Habana.
37. Navío La Santísima Trinidad, 26 toneladas.
Dueño: El capitán don Agustín Gil.
Destino: La Guaira.
38. Navío Jesús, María y José, 40 toneladas.
Dueño: el capitán Francisco Pérez Aval.
Destino: Puerto Rico.

Salidas desde el 6-IX-1695 al 17-V-1698

39. Navío Nuestra Señora de la Encarnación, 19 toneladas.
Capitán y maestre: Gaspar de los Reyes.
Origen: La Palma.
Destino: Santo Domingo.

40. Pingue Nuestra Señora de los Remedios, 49 toneladas.
Maestre: Pedro de Rivete.
Origen: Gran Canaria.
Destino: Caracas.
41. Navío Nuestra Señora del Rosario, 130 toneladas.
Dueño: don Andrés de Ponte.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.
42. Navío Ave María, 65 toneladas.
Capitán y dueño: Bernardo Prieto del Manzano.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.
43. Barco Nuestra Señora de Guía, 13 toneladas.
Capitán y maestre: Andrés de la Concepción.
Origen: Garachico.
Destino: La Habana.
44. Navío Nuestra Señora del Rosario, 75 toneladas.
Capitán y dueño: Pedro Alfonso Salazar.
Destino: La Habana.
45. Navío Nuestra Señora del Rosario, 86 toneladas.
Origen: La Palma.
Destino: Campeche.
46. Pingue Nuestra Señora de las Nieves, 32 toneladas.
Origen: La Palma.
Destino: Maracaibo.
47. Fragata Nuestra Señora del Rosario, 22 toneladas.
Capitán: Simón Ravelo.
Origen: Tenerife.
Destino: La Habana.
48. Navío El Sacramento, 175 toneladas.
Capitán y dueño: Pascual Ferrera.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.
49. Bergantín Nuestra Señora del Rosario, 10 toneladas.
Maestre y administrador: Francisco Hernández.
Origen: Tenerife.
Destino: La Habana.
50. Navío Nuestra Señora del Rosario, 49,5 toneladas.
Capitán y maestre: Miguel Díaz Padilla.
Origen: Gran Canaria.
Destino: La Guaira.
51. Navío Nuestra Señora de Regla, 160 toneladas.
Capitán y dueño: don Pedro de Aguilar.
Destino: La Habana.
52. Navío Nuestra Señora de los Remedios, 90 toneladas.
Capitán: Bartolomé de Vargas.
Destino: La Habana.

53. Fragata Santo Cristo de Maracaibo, 30 toneladas.
Capitán y maestro: Juan de Morales.
Origen: La Palma.
Destino: Maracaibo.
54. Fragata Nuestra Señora de Guía, 25 toneladas.
Capitán: el alférez Francisco Mutilier.
Origen: Tenerife.
Destino: Santiago de Cuba.
55. Navío Nuestra Señora de Regla, 60 toneladas.
Dueño: don Pedro de Aguilar.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.

Salidas desde el 7-VIII-1668 al 31-XII-1699

56. Navío El Sacramento, 175 toneladas.
Capitán y dueño: Pascual Ferrera.
Origen: Santa Cruz de Tenerife.
Destino: La Habana.
57. Navío Nuestra Señora de la Candelaria, 100 toneladas.
Dueño: Cristóbal Melero.
Origen: Gran Canaria.
Destino: La Habana.
58. Navío Ave María, 80 toneladas.
Dueño: el capitán Bernardo Nieto.
Origen: La Palma.
Destino: La Habana.
59. Fragata San José, 15 toneladas.
Origen: La Palma.
Destino: Santo Domingo.
60. Navío Santa María la Mayor (negrero), 300 toneladas.
Administrador: don Gaspar de Andrade.
61. Fragata Santo Cristo de Maracaibo, 30 toneladas.
Capitán: Juan de Morales.
Origen: Gran Canaria.
Destino: Maracaibo.
62. Navío El Sacramento, 175 toneladas.
Dueño: el capitán Pascual Ferrera.
Origen: Santa Cruz de Tenerife.
Destino: La Habana.
63. Navío el Santo Cristo de la Candelaria, 130 toneladas.
Administrador: el capitán Juan Durán.
Origen: Tenerife.
Destino: Campeche.
64. Navío Nuestra Señora de la Candelaria, 60 toneladas.
Capitán y administrador: don Lorenzo de Valcárcel.
Origen: Garachico.
Destino: Caracas.

65. Fragata Nuestra Señora de la Concepción, 15 toneladas.
Dueño: el capitán Ambrosio Escanio.
Origen: Santa Cruz de Tenerife.
Destino: Santiago de Cuba.
66. Balandra San José, 20 toneladas.
Capitán y maestro: Juan Fernández Estrello.
Origen: La Palma.
Destino: Campeche.
67. Navío Nuestra Señora de Guía, 135 toneladas.
Origen: La Palma.
Destino: Campeche.
68. Navío Nuestra Señora de la Candelaria, 100 toneladas.
Capitán y maestro: Francisco Pérez Haval.
Origen: Gran Canaria.
69. Navío Ave María, 75 toneladas.
Capitán y administrador: Francisco Martínez.
Origen: Tenerife.
Destino: La Habana.
70. Navío Nuestra Señora del Rosario, 86 toneladas.
Maestre: Miguel de Lleda.
Origen: La Palma.
Destino: Campeche.
71. Navío Santa María la Mayor (negrero), 300 toneladas.
Administrador: Gaspar de Andrade.