

LOS NAVÍOS DE LA PERMISIÓN CANARIA A INDIAS, 1720-1779 (II): DERECHOS FISCALES DE EXPORTACIÓN

Sergio Solbes Ferri

Presentamos en este Coloquio la segunda parte de nuestra investigación sobre los navíos autorizados para el tráfico comercial desde Canarias con los puertos habilitados de América. La primera aproximación al tema fue recientemente leída en el *X Congreso de la Fundación Española de Historia Moderna* bajo el título “Los navíos de la permisión canaria a Indias, 1720-1779 (I): Ensayo de cuantificación del tráfico registrado”¹. En ella constatábamos la existencia documentada, entre el momento de la aplicación del *Reglamento de 1718* y hasta la publicación de la *Instrucción de 1778* para el libre comercio, de 478 viajes realizados por los barcos de registro de Canarias (265 de ida más 213 de vuelta) transportando cerca de 67.000 toneladas de mercancías en sus bodegas (36.320 a la ida y 30.500 a la vuelta). Comparando estos datos con los del profesor García Baquero relativos al comercio gaditano considerábamos la posibilidad de que los canarios desplazaran a América un volumen de caldos equivalente al 45 por 100 de lo comercializado desde Cádiz. Así, la permisión canaria se configura como una fórmula perfectamente legítima para la limitación de la realidad del monopolio gaditano, en función de unas circunstancias y un régimen contributivo más favorable al que aquellos soportan.

En la presente ocasión, pretendemos profundizar en el análisis de esta última aseveración en relación con el régimen contributivo aplicado a la salida de los barcos con destino a América. Efectivamente, el profesor García Baquero cree que el sistema fiscal que gravaba el tráfico con Indias desde Cádiz adolece de confusiónismo, exceso de reglamentación e impuestos, desorden en la determinación de la base imponible, elevadas tarifas y caos organizativo en la recaudación. Dichas circunstancias se convierten en causa del decaimiento de la actividad comercial, del tráfico ilícito y también del auge de una competencia canaria basada obviamente en menores costes por fletes y un régimen fiscal privilegiado. Como destacó Guimerá Ravina, estas condiciones convertirían al archipiélago en plataforma perfecta para la entrada en el monopolio comercial español y en zona de atracción de capitales extranjeros dedicados a la exportación ilegal de manufacturas europeas a Indias junto a la reexportación de caudales y coloniales a Europa. Pero el siglo XVIII es a su vez tiempo de dificultades económicas para Canarias, por lo que no escasean los testimonios que acusan del decaimiento experimentado en el tráfico comercial con Indias a la excesiva presión fiscal soportada. Así, Morales Padrón destaca que el tráfico insular, además de limitado en cuanto a su cantidad y destinos, se encontraba recargado con onerosos impuestos que obligaban a los naturales a caer en prácticas comerciales ilegales. Y asimismo resulta fácil comprobar que, durante el tiempo de la progresiva aplicación de los decretos del libre comercio, la sociedad canaria fue unánime a la hora de apostar por la necesidad de sustituir el antiguo privilegio por el nuevo sistema comercial, hasta lograr la habilitación de Santa Cruz de Tenerife en 1772. Peraza de Ayala nos matiza finalmente que los derechos de exportación en particular no se constituyen en ningún caso como un problema principal entre los denunciados por los usuarios de la ruta, porque la causa del descenso del tráfico se localiza en los exorbitantes

derechos cobrados en Indias, en la competencia del comercio peninsular y en la expansión de la producción de aguardiente de caña americano.²

Lo que pretendo destacar con este repaso por la historiografía canaria es que no parece estar definido con la rotundidad y contundencia necesarias el argumento de si el sistema fiscal aplicado sobre los navíos canarios de registro supone o no un privilegio continuado para los habitantes del archipiélago y, en todo caso, hasta qué punto lo es. Por eso mismo nuestra intención es la de señalar, en la medida que nos lo permita la documentación manejada, al margen contributivo realmente soportado por estos buques, basando nuestra primera estimación en el análisis de los hasta seis tipos diferentes de imposiciones establecidas a la exportación. La fuente utilizada para ello refleja los resultados de la intervención llevada a cabo sobre las cuentas presentadas por los titulares de la Tesorería General de Canarias entre 1718-80 y se encuentra localizada en el Archivo General de Simancas, sección Tesorería Mayor de Cuentas, legs. 3719-3728 (en adelante AGS, TMC).³ La moneda de referencia en nuestro estudio van a ser los reales corrientes de las Islas.⁴

Nuestro análisis da inicio en el momento de la publicación del *Reglamento de 1718* que refrenda, como en otros tantos aspectos, la aplicación de los mismos derechos que hasta aquí sobre los navíos de registro y la carga transportada. Las contribuciones de salida serían las siguientes: el dos y medio por ciento del valor de los géneros embarcados por Almojarifazgo, la regalía de las Escribanías de Registro (25 pesos por cada 100 toneladas), la contribución al Real Seminario de Sevilla (14 reales de plata por tonelada) y los derechos abonados en el caso de no embarcar las familias de su obligación (1.000 reales corrientes por familia).⁵ El planteamiento parece sencillo, pero vamos a señalar muchas modificaciones introducidas en el siglo XVIII sobre la realidad heredada del tiempo de los Austrias; la primera de ellas la de incorporar los derechos de Extranjería y Almirantazgo a la serie para alcanzar el número de seis conceptos diferenciados al que anteriormente aludíamos.⁶

El cuadro 1 refleja un análisis quinquenal del volumen del tráfico de salida Canarias-América y añade al mismo los efectos contributivos aplicados que dependen del Juzgado de Indias y que se reflejan en la documentación que sirve de base a este estudio. El listado detallado y completo de navíos y valores se ofrecerá, por razones de espacio, en la redacción final de nuestro proyecto de investigación.

	Nº	Tons.	Salarios	Familias	Extranjería	Almirantazgo	TOTAL	rls/buque	rls/tn.
1720-24	22	2.485	-	81.525	57.329	-	138.854	6.312	55,9
1725-29	19	2.780	23.307	112.750	23.861	-	159.918	8.417	57,5
1730-34	30	3.955	60.655	157.800	24.905	-	243.360	8.112	61,5
1735-39	28	4.168	65.741	138.161	23.221	10.902	238.025	8.501	57,1
1740-44	27	3.737	58.856	185.300	-	22.889	267.045	9.891	71,5
1745-49	28	3.862	60.201	163.930	-	23.632	247.763	8.849	64,2
1750-54	18	2.398	37.732	71.150	59.440	14.484	182.806	10.156	76,2
1755-59	26	3.703	58.603	98.900	39.388	21.710	218.601	8.408	59,0
1760-64	22	2.649	41.213	93.025	26.306	16.159	176.704	8.032	66,7
1765-69	28	3.552	56.118	166.800	12.506	20.433	255.857	9.138	72,0
1770-74	11	1.757	27.488	87.825	-	10.742	126.055	11.460	71,8
1775-79	6	1.276	19.730	53.750	-	5.608	79.088	13.181	62,0
Total	265	36.320	509.642	1.410.916	266.956	146.559	2.334.073	8.808	64,3

Cuadro 1. Volumen del tráfico y derechos de exportación pertenecientes al Juzgado de Indias, 1720-1779 (serie quinquenal en reales corrientes de las Islas).

Estamos hablando de 265 salidas en 60 años, con una media de 4,25 buques/año que se instaló realmente en los 5-6 buques anuales hasta la crisis provocada por la concesión del libre comercio al puerto de Santa Cruz en 1772. Las 36.320 toneladas transportadas reflejan una

media de 605 tn/año, una cifra muy alejada del límite máximo de la permisión de 1.000 tn/año que no se alcanzó ni siquiera en las mejores décadas de la serie. La relación entre el número de buques y las toneladas transportadas indica una cifra cercana a las 137 tn/buque, pero la realidad nos matiza que existe un alto porcentaje de buques con un calado cercano a las 200 toneladas que viajan a los mercados principales de La Habana, Campeche o La Guaira, y otro porcentaje importante de navíos que no superan las 80 toneladas destinados al tráfico en los mercados secundarios de Santo Domingo, Puerto Rico o Maracaibo. Procedamos por tanto al análisis sistematizado de las contribuciones fiscales soportadas.

SALARIOS DE MINISTROS DE INDIAS

La antigua regalía de las Escribanías de Registro de la Instrucción de 1718 se constituye como el único concepto contributivo que se abona del mismo modo y manera tanto a la salida como al retorno de los buques. Se trata del pago de un canon por la obtención del registro y licencia de partida o entrada a puerto del buque, del tipo de los que en Cádiz denominan *derecho de toneladas* por basar su imposición en el volumen de carga transportada sin tomar en consideración el valor de los géneros. Sus beneficios se dirigen a financiar los sueldos de los empleados del Juzgado de Indias establecidos desde mediados del siglo XVII en el puerto de Santa Cruz a quienes pertenece en último término la potestad de otorgar dicha licencia.⁷

Nuestra serie se inicia de modo algo confuso durante el período 1720-25 para adquirir una satisfactoria regularidad cuando, por decreto del comandante general Valhermoso de fecha 11/12/1726, se dispuso que todos los capitanes o maestros de los navíos de Indias debían abonar los derechos correspondientes al salario del juez de Indias, escribano y guarda mayor de la isla de Tenerife, cuyo control del tráfico con Indias se deseaba potenciar, en función del tonelaje de los buques.⁸ La contribución aparece reglada desde 1727 sobre la base del pago de 14 rls/tn (muy por encima de los derechos señalados en el reglamento) que, en el verano de 1730, aún experimenta un nuevo ajuste para situarse definitivamente en los 16,25 rls/tn. A los pocos navíos que parten (nunca retornan) de La Palma o Gran Canaria, y que ya han abonado en la isla de partida 1 real de plata al correspondiente escribano y otro al guarda mayor, se les descuenta dicha cantidad en los pagos, por lo que abonarían inicialmente 11,25 rls/tn que, en 1738, se consolidan en 13,75 rls/tn. Los 16,25 rls/tn de Tenerife equivalen a 13 reales de plata de los que corresponden 9 al juez, 2 al escribano y 2 al guarda mayor; los 13,75 rls/tn de Gran Canaria o La Palma equivalen a 11 reales de plata y corresponden 9 al juez, 1 al escribano y 1 al guarda de Tenerife. Algo confuso, ciertamente, pero sírvanos la idea de que más del 80 por ciento de los barcos partieron de Tenerife pagando 16,25 rls/tn y que al resto se le descontaban los 2 reales de plata por tonelada que ya habían pagado en la isla de origen.⁹

El cargo de juez de Indias quedó en 1708 enajenado a perpetuidad a favor de la familia Casabuena, que disfrutó del mismo hasta el final de nuestra serie con distintos avatares bien conocidos por la historiografía. El cargo de escribano fue desempeñado por los titulares del oficio del juzgado de Tenerife, que lo disfrutaron por juro de heredad, mientras las funciones las ejercía en la práctica un oficial designado entre los escribanos públicos de la isla. El oficio de guarda mayor, para asistir a la carga y descarga de los buques, fue enajenado a perpetuidad en 1659 por juro de heredad a favor de la familia Miranda.¹⁰

Abundando en la complejidad de las cifras hay que señalar que, pese a lo dispuesto en la norma, el juez de Indias percibe en la práctica un sueldo fijo por valor de 8.868,66 rls/año, mientras que el escribano y el guarda sí perciben la mencionada comisión sobre el tráfico. Así, puede darse el caso de la existencia de alcances favorables en la cuenta del impuesto

(como sucede entre 1720-70) del mismo modo que puede originarse el déficit, como sucede a partir de esta última fecha. Podemos situar en el nivel de las 400 toneladas anuales de ida y vuelta la cifra de corte en la que todo lo ingresado se utiliza para cubrir los gastos consignados; un tonelaje superior genera superávit mientras uno inferior genera déficit. Eso sí, aún en tiempos del sobrante, más del 75 por 100 de los fondos fueron destinados a los fines preestablecidos; el tesorero dispuso de un pequeño alcance a su favor, concentrado durante el período 1730-60, que destinó al abono de distintos sueldos militares con la mención expresa de que “se paga de esta partida por no haber otra”, otros 10.000 reales fueron destinados en 1761 a gastos de recluta del regimiento de La Habana y el resto remitido a Cádiz. En los tiempos del quebranto, los Casabuena mantuvieron la percepción de su sueldo mediante el uso de alcances acumulados mientras los escasos derechos de la escribanía de Indias eran transferidos al monasterio de Santa Clara y al convento de Santa Catalina de Siena de La Laguna; el guarda mayor José Julián de Miranda percibía en esos años 600 rls/año, cuando en los buenos tiempos de su padre se superaban los 4.000 rls/año.

Estamos hablando en cualquier caso de un concepto impositivo que no está destinado en principio a generar ingresos para la Real Hacienda sino que se dirige expresamente al abono de los costes del juzgado encargado de gestionar los trámites de entrada y salida de los navíos de la permisión.

DERECHO DE FAMILIAS

Por la R.C. 25/4/1678 había quedado dispuesto que la permisión canaria fuese disfrutada por sus navíos con la calidad de embarcar para el Nuevo Mundo cinco familias de cinco miembros por cada 100 toneladas de carga transportadas. En el caso de no verificarse el cumplimiento de dicha obligación, el buque en cuestión abonaría en el momento del registro de su salida el coste estimado para el flete de esas 25 personas equivalente, según se prefiera, a 50 rls/tn, 200 rls/persona o 1.000 rls/familia. Dicha cantidad quedaría depositada en un fondo, controlado por el juez de Indias, destinado a la asistencia de esos mismos emigrantes y a compensar a los dueños de registros que llevasen un número de personas superior al de su obligación. Estas condiciones y circunstancias se mantuvieron inalteradas tras la publicación del Reglamento de 1718.

No entramos en este apartado a valorar el aspecto humano, demográfico o social derivado de la emigración canaria a América ni la transformación historiográfica de este impuesto en la denominada *contribución de sangre*, una terminología conceptual que, podemos aseverar, nunca aparece en la documentación manejada.¹¹ Desde este punto de vista exclusivamente fiscal estamos hablando de la segunda imposición del tipo *de toneladas*, que demanda varios comentarios: que la contribución quedó establecida a solicitud de las propias instituciones canarias por haber en las islas “muchas personas pobres y faltas de sustento”;¹² que a cambio de ella se exime a los navíos del pago del impuesto de *avería*, lo que se estaba solicitando en las Islas con razón pues los barcos canarios no navegan en conserva; que, aunque existen órdenes coyunturales en el sentido de tratar de imponer el transporte de las familias, de nuestra documentación se desprende que se trata de una alternativa completamente opcional para el mundo del comercio, al menos hasta 1764; y que, hasta esta misma fecha, su producto pertenece al Juzgado de Canarias, como en el caso anterior, y sólo de modo subsidiario a la Real Hacienda por medio del tesorero.

Analicemos las alternativas que ofrece el abono de esta gabela a partir del caso de un buque que zarpase con 100 tns. de carga y con la consecuente obligación de trasladar 5

familias a América. En la primera opción no transporta familias y abona 5.000 reales al Juzgado de Indias. En la segunda, sí lo hace y obtiene la supresión del pago (en la documentación pueden figurar los 5.000 reales con la cláusula *entrada por salida*) mientras las familias perciben una serie de contraprestaciones para coadyuvar a su establecimiento en América, que representan un coste añadido de 1.750 reales (350 rls/familia), que el juez de Indias hará efectivo utilizando los fondos abonados por el navío que no condujo emigrantes.¹³ Resulta no obstante poco frecuente que los barcos trasladen exactamente el número de familias equivalente a su carga, como tampoco es normal que las familias sean exactamente de cinco miembros. Así, tendríamos un tercer caso como podría ser el del buque que transporta dos familias en lugar de cinco, en el que el maestre tendría que pagar 3.000 reales al juez por las familias que no asume mientras que el juez abonaría 700 reales a las dos familias emigradas. Y, por último, existe la posibilidad de que el navío cargara hasta 30 familias a bordo, 25 por encima de su obligación, cuyo capitán percibiría del juez 25.000 reales por derechos de flete (convirtiendo seguramente a la emigración en el fundamento económico del viaje) mientras las familias recibirían 10.500 reales.

Estamos hablando en consecuencia de una imposición fiscal que desde un primer momento asume su condición y la necesidad de que no todos los navíos cumplan con la obligación establecida pues, en ese caso, no se generarían los recursos suficientes para auxiliar a los emigrantes. Si nos ajustamos a los datos de nuestra serie, observamos que lo más habitual es, efectivamente, no llevar familias y abonar el derecho; así, de 265 navíos desconocemos el caso de 9 pero sabemos que 202 pagaron y que solo 54 trasladaron emigrantes. Pero también podemos observar que, en el caso de hacerlo, lo habitual es llevar un número superior al dispuesto por la obligación para beneficiarse así de sus ventajas económicas; así, esos 54 navíos transportaron según nuestros datos 4.190 personas al Nuevo Mundo, con una media cercana a las 15,5 familias por buque que afectaría teóricamente a un navío de más de 300 toneladas, algo nunca visto en el comercio de Canarias. Por eso resulta absurdo realizar estimaciones sobre el número de canarios emigrados en función del número de navíos que zarpan para las Indias e incluso de su aforo; no existe más remedio que analizarlos caso por caso.

Durante las dos primeras décadas fueron 20 barcos los que transportaron a unas 2.000 personas a destinos bastante diversificados (1.000 personas durante los años veinte a Puerto Rico y Buenos Aires; otras 1.000 personas en los treinta a Texas, Campeche o Santo Domingo). Los ingresos obtenidos se aproximan al medio millón de reales, la mitad de los cuales fueron utilizados como ayuda al emigrante y el resto remitido a Cádiz. En los años cuarenta se detuvo el flujo migratorio, por lo que aumentan en contrapartida los ingresos fiscales, obteniendo un saldo de 350.000 reales que fueron mayoritariamente remitidos a la Tesorería de Marina de Ferrol. La emigración reaparece con fuerza en los cincuenta cuando 30 barcos partieron con otras 2.000 personas a bordo con destino Santo Domingo y La Florida, dejando muy reducidos los superávits monetarios.¹⁴

Podemos comprobar cómo, al igual que sucede en el caso de los salarios de Indias, cualquier superávit en las cuentas era remitido directamente a la Península, quebrantando el sentido originario de la contribución.¹⁵ Pero, en este caso, el interés económico y fiscal acabó imponiéndose completamente a cualquier otra consideración. Dentro del contexto de la imposición del libre comercio, la R.C. 21/8/1764 ordenaba el cese hasta nueva orden del traslado de personas a Santo Domingo, lo que detiene la emigración canaria a América a través de esta vía oficial y subvencionada, pero los barcos tendrían que seguir abonando el Derecho de Familias.¹⁶ Los caudales generados a partir de esta fecha ingresarían en Tesorería

General absolutamente libres de consignaciones preestablecidas para ser destinados al pago de asentistas de provisiones del Ejército, de hospitales, salarios de milicias y otros usos de tipo militar. Hacia 1775 encontramos al Ayuntamiento de Tenerife suplicando la exención del pago de un derecho injustificado que se siguió exigiendo sin embargo hasta el último momento.

DERECHO DE EXTRANJERÍA

En los inicios del XVIII la industria naval española estaba prácticamente destruida y consolidado el predominio de los barcos extranjeros en la Carrera de Indias, tras la autorización para su uso dada por Felipe IV en 1657, hasta el punto de convertirse en recurso obligado para tal fin. El deseo borbónico de reactivar la Marina española quedó plasmado en el *Real Proyecto de 1720* que insiste en el régimen de exclusividad vigente para los navíos de fabricación española. Los buques extranjeros adquiridos antes de 1720, imprescindibles por el momento, obtendrían licencia de navegación a Indias a cambio de contribuir con 33 reales de plata por tonelada en concepto de *derechos de extranjería*; los adquiridos a partir de esta fecha verían incrementada dicha contribución hasta los 100 reales de plata. La publicación del Reglamento canario de 1718 se adelantó a la del Real Proyecto pero su filosofía era similar por lo que, a partir de 1720, se verían aplicadas exactamente las mismas pautas contributivas; su equivalencia en moneda canaria es de 41,25 y 125 reales corrientes respectivamente.

Se trata en este caso de una medida de carácter mercantilista destinada al fomento de la industria naval nacional que tampoco se dirige expresamente a la recaudación tributaria, es decir, el deseo real es que los navíos que viajen a Indias sean españoles, no que los maestros abonen el tributo. La contribución se basa asimismo en el volumen de la carga transportada por los buques, sin considerar su valor económico, convirtiéndose en el tercer arbitrio *de toneladas* recaudado en Canarias. Lo que resulta novedoso en este caso es la aplicación de una cláusula que indica que a la cuantía del concepto fiscal hay que añadir *el 15 por 100 por el valor de su traslado a Cádiz*, con el objeto de determinar y dejar bien claro que dicho ingreso no pertenece al Juzgado de Indias sino a la Real Hacienda y que sus fondos se encuentran previamente consignados para la construcción de buques. Ello no elimina sin embargo la posibilidad de que el dinero fuera utilizado para los mismos fines que el resto de partidas de ingreso pero, en este caso, por libre decisión del monarca.

La evolución temporal del impuesto fue accidentada en el conjunto de la monarquía, tanto que terminó aplicándose tan solo durante los períodos 1720-39 y 1752-65. Hay que considerar que, en caso de conflicto bélico, la imposición quedaba suspendida por la prohibición absoluta del tráfico con buques de naciones enemigas y la autorización del tráfico de neutrales.¹⁷ Así, durante la primera etapa, la monarquía tuvo que suavizar su postura para la concesión de las inicialmente estrictas calidades necesarias para obtener la consideración de navío nacional lo que, unido a la indiscutible recuperación de los astilleros nacionales durante la década de 1730, provocó una rápida reducción de los ingresos obtenidos por este concepto. La etapa bélica comprendida entre 1739-48, en la que 131 barcos españoles fueron capturados por los británicos, determina la derogación temporal de la contribución mientras que la posterior carencia de navíos inclinó a Fernando VI a prorrogar la permisión hasta 1752, fecha en la que el derecho de extranjería reaparece sobre una base contributiva exclusiva de 100 rls. plata/tn. El impuesto inicia entonces su segunda etapa de vigencia en la que la participación española en la guerra de los Siete Años en 1761 y la toma de La Habana conlleva continuas suspensiones temporales que finalmente se solapan con la publicación de los decretos del libre

comercio que declaran abolida esta gabela, entre otras muchas, para el caso de los puertos habilitados.

En el archipiélago se intuía desde el principio la escasa viabilidad de la prohibición, pues estamos hablando de muy pocos buques de carga superior, como eran mayormente los extranjeros. Según García Baquero, durante la década de 1720 el porcentaje medio de navíos extranjeros utilizados en la Carrera de Indias fue superior al 75 por 100, mientras que en Canarias fue del 26 por 100 y estamos hablando de unas cifras que nunca se volverían a alcanzar.¹⁸ Así, durante el quinquenio 1720-24 abonaron esta contribución 9 navíos que cargaban casi el 50 por 100 de lo transportado a América; todos obtuvieron la consideración de adquiridos antes de la prohibición, por lo que abonaban 41,25 rls./tn más el 15 por 100 del transporte. Entre 1725-29 solo tres buques pagaban el canon, transportando el 18 por ciento de lo remitido. Durante la década de los treinta, fueron 7 salidas, con un porcentaje de carga inferior al 13 por ciento.¹⁹

La posterior suspensión también afecta a las Islas, mientras que la reaparición del derecho resulta ciertamente confuso pues se produjo en el contexto de la concesión de registros supernumerarios y la visita de Pedro Álvarez a las Islas entre 1752-55.²⁰ Ensenada tuvo incluso que remitir la orden de 26/5/1753 reiterando las condiciones para la catalogación de los barcos como extranjeros y la obligación, en su caso, de abonar 100 rls. plata/tn por este concepto. En garantía de ello, los documentos y certificados presentados por patronos y maestros serían desde entonces examinados, no solo por el juez de Indias, sino también por el comandante general de las Islas dentro de una nueva muestra de la progresiva reducción de la autoridad del juez. El renacido derecho llegó a aplicarse sobre cinco embarcaciones en sus diferentes singladuras hasta quedar suspendido con la toma de La Habana en 1762 y el bloqueo inglés al tráfico del archipiélago.²¹ No fue restablecido hasta 1764 siendo el *San Matías* el último navío canario afectado por el impuesto; el abono de su cargo en abril de 1766 determina el fin de la existencia de esta gabela en Canarias, aunque su desaparición no fuera sancionada oficialmente hasta 1772.

El 71,7 por 100 de los fondos recaudados fueron cargados con destino Cádiz en diferentes buques de guerra arribados a Canarias; el resto fue utilizado, sobre todo durante los años veinte, cuando sus rendimientos fueron más notables, para el abastecimiento de navíos reales en tránsito, compra de tabacos y ayuda a las familias emigradas a Buenos Aires y Puerto Rico.

DERECHO DE ALMIRANTAZGO

El *derecho de anclaje* es una antigua contribución fijada por los capitanes generales a finales del siglo XVII que inicialmente no afectaba al tráfico canario con Indias. Pero los navíos de la permisión sí iban a verse afectados por una modificación posterior que establece una nueva relación entre los mencionados anclajes y la dotación del cargo de *Almirante general de España y Protector de su Comercio* regulada por la R.C. 24/7/1737.²² La dignidad de Almirante de Castilla, creada en el siglo XIII, estuvo vacante muchos años hasta que Felipe V la rehabilitó para su hijo el infante don Felipe, regulando sus obligaciones de defensa marítima así como los emolumentos a percibir. Al adquirir el infante en 1748 nuevas obligaciones en Italia, dejó el puesto expedito, pero la circunstancia no supuso la desaparición de las contribuciones asignadas, entre las que se hallaba el pago de un canon anual de 10.000 reales corrientes cargado sobre el comercio de las Islas Canarias. Dicha cantidad podía repartirse dentro del archipiélago entre distintas fuentes de ingreso: 2.000 sobre la permisión a Indias, 3.333 sobre frutos extraídos (caldos exportados a razón de 2 rls/pipa) y 4.666 rls. por

anclajes en puertos canarios (50 rls/anclaje). Nuestro análisis se ve afectado inicialmente por los tres conceptos descritos pues estamos considerando navíos que viajan a Indias, cuya principal exportación se basa en los caldos de la tierra y que naturalmente fondean en puertos canarios.

La exacción aplicada sobre los navíos de registro a Indias y recaudada por cuenta del Juzgado de Indias, pues el resto corre a cargo de la administración de Rentas Generales, quedaba dispuesta el 11 de diciembre de 1737. Serían 2,125 reales por tonelada más 2 reales por pipa de vino transportada (dos pipas equivalen a una tonelada).²³ Así que nos encontramos por tanto ante una contribución de carácter mixto: se trata de un nuevo derecho de toneladas que afecta a toda la carga del buque y, a la vez, una imposición sobre el valor de un producto de exportación en concreto como son los vinos y aguardientes. En la realidad, sin embargo, la recaudación efectiva del tributo tiene truco pues, a la hora del registro, se estima indefectiblemente que toda la carga del buque está compuesta por vinos y aguardientes, de tal modo que los maestros pueden redondear la contribución para abonar simplemente 6,125 rls/tn como derechos de Almirantazgo. La imposición adquiere precipitadamente el carácter de derecho de toneladas a través de un proceso bastante habitual durante el Antiguo Régimen. El arreglo es interesado para las partes implicadas: los maestros asumen el aumento impositivo pero mantienen la regulación de la carga del buque como constituida por un producto de tráfico lícito que hace innecesario el registro; los empleados públicos evitan la necesidad de averiguar la constitución real de la carga de los navíos; y la Real Hacienda ve incrementada la cuantía de los ingresos fiscales recaudados a su favor, como certifica la aplicación de la cláusula del 15 por 100 por su traslado a Cádiz.

La evolución de los ingresos generados por este expediente guarda una relación directa con la evolución del tráfico a Indias que hemos analizado dentro del primer epígrafe. Desde el momento de su aplicación en 1737, su producto se situó en torno a los 3.500-4.500 reales anuales, una cifra que, añadida al producto de lo recaudado por Rentas Generales, permitiría ofrecer sin dificultades los 10.000 reales previstos.²⁴ La tantas veces mencionada decadencia del tráfico de permisión obligaría a trasladar esta contribución sobre las embarcaciones habilitadas para el libre comercio. El uso de los caudales obtenidos es privativo para la Real Hacienda, teóricamente destinado al fomento de la Marina, por lo que debe unirse al producto de anclajes para ser remitido a Cádiz.

Hasta aquí hemos podido analizar el origen de los 2,33 millones procedentes de la serie formada por los cuatro derechos de toneladas exigidos a la salida de los navíos de la permisión a Indias que fueron recaudados por el Juzgado de Indias. Su evolución temporal detallada en el cuadro 1 depende de la evolución del tráfico, del transporte de emigrantes, de la nacionalidad del buque y de la aplicación o no de distintos conceptos fiscales. Las medias abonadas se sitúan por debajo de los 9.000 rls/buque (una cifra engañosa porque no todos los buques tienen el mismo tamaño) o, lo que es mejor, en los 64 rls./tn. El primer quinquenio no registra el valor del concepto Salarios; Extranjería y Almirantazgo tienden a alternarse en su imposición hasta coincidir en los años cincuenta y sesenta, cuando se obtienen las mayores cotizaciones; Salarios y Almirantazgo dependen directamente del tráfico registrado, mientras que los otros dos conceptos dependen de las circunstancias particulares de la navegación de cada buque.

Nuestro análisis bien podría concluir en este punto. Sin embargo, para alcanzar una estimación más ajustada de la verdadera presión fiscal aplicada a la exportación, hemos preferido incluir las otras dos imposiciones que, aunque no dependen del Juzgado de Indias, sí

aparecen mencionadas en el Reglamento de 1718 como son los derechos de San Telmo y Almojarifazgo.

	<i>Valor carga*</i>	<i>Juzgado Indias</i>	<i>S. Telmo**</i>	<i>Almojarif^o ***</i>	<i>Total Imp.</i>	<i>% Exp.</i>
1720-24	2.485.000	138.854	54.359	62.125	255.338	10,3%
1725-29	2.780.000	159.918	60.813	69.500	290.231	10,4%
1730-34	3.955.000	243.360	86.516	98.875	428.751	10,8%
1735-39	4.168.050	238.025	91.176	104.201	433.402	10,4%
1740-44	3.736.500	267.045	81.736	93.413	442.193	11,8%
1745-49	3.862.000	247.763	84.481	96.550	428.794	11,1%
1750-54	2.398.000	182.806	52.456	59.950	295.212	12,3%
1755-59	3.703.000	218.601	81.003	92.575	392.179	10,6%
1760-64	2.648.500	176.704	57.936	66.213	300.852	11,4%
1765-59	3.551.500	255.857	77.689	88.788	422.333	11,9%
1770-74	1.756.500	126.055	38.423	43.913	208.391	11,9%
1775-79	1.276.000	79.088	27.913	31.900	138.900	10,9%
<i>Total</i>	<i>36.320.050</i>	<i>2.334.073</i>	<i>794.501</i>	<i>908.001</i>	<i>4.036.576</i>	<i>11,1%</i>

* Estimación del valor de la carga sobre 1.000 reales corrientes por tonelada

** Estimación de la contribución de San Telmo sobre la base de 16 rls. plata/tn para el Seminario y 1,5 rls. plata/tn para la Universidad de Mareantes (21,875 rls./tn.).

*** Estimación de la contribución del 2,5 por 100 de Almojarifazgo sobre la base de 50 pesos como valor de cada pipa de vino-aguardiente (25 rls./tn.).

FUENTE: Elaboración propia sobre AGS, TMC, legs. 3720-3728.

Cuadro 2. Estimación de los derechos de exportación abonados por los navíos de la permisión canaria a Indias, 1720-1779 (serie quinquenal en reales corrientes de las Islas).

DERECHOS DEL REAL SEMINARIO DE SAN TELMO EN SEVILLA²⁵

El Colegio Seminario de San Telmo, creado en Sevilla en 1681 a petición de la Universidad de Mareantes para la formación de nuevos marinos, debía ser financiado y mantenido con cargo a una limosna recaudada sobre el tráfico colonial. La contribución implantada en 1686 gravaba con 6 pesos/tn la salida de cualquier buque mercante hacia América si viajaba en conserva de la flota y con 2 pesos/tn a las licencias sueltas. La R.C. 13/2/1686 otorgaba a los canarios diez plazas perpetuas en el mencionado colegio por lo que incluye en consecuencia a los registros canarios entre los afectados por dicha contribución, de carácter corporativo o agremiado, ajustándose finalmente a los 14 rls. plata/tn para el Colegio más 1,5 rls. plata/tn para la Universidad.²⁶ El Reglamento de 1718 conservó la contribución entre sus disposiciones y su abono se mantuvo hasta 1786, cuando fue sustituido por otras asignaciones establecidas dentro del contexto de la creación del Real Consulado de Canarias.

Lo que distingue a esta contribución de las anteriores es que los encargados de abonarla eran los dueños de navíos, miembros por defecto de la Universidad de Mareantes, no los maestros, y que lo recaudado quedaba bajo la custodia del apoderado del Colegio de San Telmo en las Islas, no del juez de Indias, para remitirlo a la ciudad hispalense.²⁷ Resulta independiente por tanto de la gestión del tesorero general de las Islas y no deja constancia en sus cuentas. Podemos establecer no obstante una estimación de su producto sobre una base contributiva de los 16+1,5 rls. plata/tn que equivale a 21,875 rls/tn en moneda corriente de las islas.²⁸ Según el cuadro 2, la cantidad recaudada se acercaría a los 800.000 reales, lo que coincide con los datos procedentes de otras series fiscales. La cantidad que las fuentes del AGI justifican como ingresada en la contaduría de Sevilla resulta lógicamente inferior, por ser neta, ya que los apoderados percibían como comisión el 6 por ciento de lo recaudado mientras que el coste de los fletes justifica una nueva reducción del 35,6 por 100 del valor bruto.²⁹

DERECHOS ADUANEROS DE ALMOJARIFAZGO

La más antigua y principal contribución sobre el comercio que se recauda en las aduanas de Canarias y que, desde 1717, se sitúa bajo el gobierno de una administración de Rentas Generales y Agregados. Dicha institución es completamente ajena a las atribuciones del Juzgado de Indias pero sí se encuentra sometida a la supervisión de la Tesorería General de Canarias y aparece por tanto en su contabilidad. La contribución se basa en la exacción del 6 por ciento sobre el valor de los géneros comercializados, con excepción hecha precisamente del comercio con Indias que tributa un 2 ½ por ciento.³⁰ Se trata en consecuencia de un impuesto *ad valorem* y no un derecho de toneladas por lo que su estimación pecuniaria resulta distinta.

A la hora de establecer el valor de la carga del buque, no podemos hacer otra cosa que recordar cómo la contribución del Almirantazgo calculaba el computo global del tonelaje como exclusivamente formado por pipas de vinos y aguardientes de la tierra.³¹ De Peraza de Ayala extraemos además el dato de que cada pipa de vino o aguardiente fue valorada en 500 reales para efectos contributivos, fuera cual fuese su precio real.³² Este baremo resulta plausible por lo que, dejando para más adelante un análisis detallado de la evolución de los mercados en el siglo XVIII para, teniendo en cuenta que dos pipas equivalen a una tonelada, considerar un valor fiscal de 1.000 reales corrientes por tonelada, para aplicar sobre este artificioso baremo un margen contributivo del 2 y ½ por ciento, como hacemos en el cuadro 2. Los 900.000 reales ingresados por este concepto pertenecen, como todos los generados por la administración de aduanas, a la Real Hacienda y se aplican a las diversas necesidades del erario público en las Islas.

La suma final de las cifras exactas y contrastadas de las contribuciones abonadas al Juzgado de Indias (2,33 millones) más nuestras estimaciones de los derechos de San Telmo y Almojarifazgo (1,7 millones), supera por poco los 4 millones de reales corrientes abonados durante los 60 años de nuestra serie. Esto equivale a 111 rls./tn (64 del Juzgado más 47 del resto) o, lo que es lo mismo, un 11,1 por 100 del valor de los géneros transportados (si asumimos la estimación de 1.000 reales por tonelada). Dentro de esta tributación existen lógicamente diversos márgenes: un buque de fabricación nacional, que llevase las familias de su obligación y que navegase antes de 1737, abonaría poco más del 6 por 100 del valor de la carga por Salarios, San Telmo y Almojarifazgo; mientras que, un buque extranjero, que no transportara emigrantes y que partiera en las décadas de 1740-50 (después del establecimiento del Almirantazgo y antes de la supresión de Extranjería), elevaría el porcentaje de su contribución hasta el 26 por ciento al verse afectado por todos los conceptos estudiados. Lógicamente son muy pocos los casos extremos y los valores medios oscilan poco entre las diferentes etapas.

Nos encontramos finalmente en mejores condiciones para responder, como colofón, a las distintas cuestiones que nos planteábamos en la introducción al texto.

¿El sistema fiscal analizado se configura realmente como un privilegio para los canarios? Yo creo que sí, pues se trata, con todos los matices, de un margen contributivo muy favorable en comparación con los derechos exigidos en Cádiz. El hecho de que vaya siendo progresivamente gravado con nuevas obligaciones tributarias es algo común en la fiscalidad del Antiguo Régimen. Nuestros datos y valores justifican no obstante el hecho de que la autorización del libre comercio con América, configurada sobre una base contributiva del 6

por 100, fuera automáticamente reivindicada por los canarios pues podría reducir su carga contributiva a la mitad amén de las facilidades otorgadas al comercio en Indias.

¿Se trata de un sistema fiscal confuso a la hora de determinar la base imponible y llevar a efecto la recaudación? Yo creo que no. Como hemos visto, se basa en primer término en la acumulación de varios derechos de toneladas sobre la carga transportada por el buque, que no requiere ni siquiera inspección sino una mera estimación sobre del arqueo declarado junto con la justificación del origen de la fábrica del buque y si transporta familias o no. Y en los casos en que hay que tributar en función de la carga (Almirantazgo y Almojarifazgo) la contribución también se simplifica en la práctica sobre la base de que los navíos solo transportan vino y aguardiente en sus bodegas y que su valor estimado es de 1.000 rls/tn. Otra cosa es que los navíos tengan que abonar sus contribuciones a tres organismos diferenciados como son el Juzgado de Indias, los comisionados de San Telmo y los empleados de la Administración de Aduanas.

¿Se trata de un sistema fiscal que inclina a los isleños hacia el contrabando? Aunque el beneficio es evidente, un margen del 10 por 100 no parece suficiente para inclinar a nadie a jugarse la vida o la libertad. Creo efectivamente que la verdadera ventaja no reside en la evasión fiscal sino en el comercio de géneros prohibidos, en el fraude y en acudir a algunos puertos de destino distintos a los habilitados en función de su demanda.

¿Se trata de un sistema fiscal que perjudica los beneficios de la empresa hasta el punto de hacer poco rentable la navegación? Nuestro estudio no es concluyente en este sentido aunque estimamos, con Peraza de Ayala, que la principal causa del descenso de los tráficos no son las contribuciones establecidas a la salida de las Islas. Habría que considerar el margen de beneficio que se obtiene en Indias sobre el precio de coste de las mercancías, pero también los derechos abonados a la entrada en los puertos indianos y el beneficio de la venta de los retornos en los mercados europeos.

Es una cuestión que tendrá que esperar a la aparición de nuevas publicaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- BORREGO PLÁ, M^a C.: “Rentas y alumnos canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla”, *V CHCA*, T. II, 1982, pp. 249-277.
- FARIÑA GONZÁLEZ, M. A.: “La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, *V CHCA*, T. II, 1982, pp. 220-246.
- “El derecho real de transporte de familias y su desarrollo en el comercio canario-americano (siglo XVIII)”, *XV CHCA*, 2002, pp. 862-881.
- GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el dominio gaditano*, 2 vols., Sevilla: EEHAS, 1976.
- GARCÍA BERNAL, M^a C.: “Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)”, *V CHCA*, T. I, 2^a p., 1982, pp. 747-792.
- GUIMERÁ RAVINA, A.: “Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII”, *V CHCA*, T. IV, 1982, pp. 455-473.
- “Burocracia fiscal y sociedad “comerciante”: el visitador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755)”, *VI CHCA*, T. I, 1^a parte, 1984, pp. 423-447.
- *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1986, pp. 349-436.
- JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. M^a: “El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1686-1778)”, *XII CHCA*, 1998, pp. 1958-1965.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: “Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824)”, en J. FONTANA (ed.), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Banco Exterior, 1987, pp. 249-260.
- “El dinero de América. Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI, XVII y XVIII)”, *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu*, vol. II, 1995, pp. 253-320.
- MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955.
- “Las Canarias y la política emigratoria a Indias”, *I CHCA*, 1977, pp. 210-292.
- ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, J.: “Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776”, *II CHCA*, T. II, 1977, pp. 5-18.
- PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977.
- RAMOS, L.: “Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII”, *II CHCA*, T. II, 1977, pp. 19-32.
- SOLBES FERRI, S.: “Las Rentas Generales de Aduanas y Agregados en Canarias, 1765-1780”, *XVII CHCA*, 2008.

NOTAS

- ¹ Santiago de Compostela, 11-13 de junio de 2008. *Sección b.3: El Gobierno y el control del mar*. El análisis conjunto y armonizado de nuestras aportaciones se ofrecerá como conclusión al Proyecto de Investigación en curso denominado *El sistema fiscal de Canarias y sus efectos sobre el comercio con América en el siglo XVIII* (2006-2009) que ha sido financiado por el Cabildo de Gran Canaria – Casa de Colón.
- ² GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el dominio gaditano*, 2 vols., Sevilla: EEHAS, 1976, p. 195; GUIMERÁ RAVINA, A.: “Burocracia fiscal y sociedad “comerciante”: el visitador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755)”, *VI CHCA*, T. I, 1ª parte, 1984, p. 430; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955, pp. 9-10; MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: “Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824)”, en J. FONTANA (ed.), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Banco Exterior, 1987, pp. 249-260; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977, p. 133.
- ³ La documentación permite la ordenación de una serie anual de navíos según la fecha del abono de las contribuciones, informa del volumen de toneladas útiles de carga (no de arqueos) y permite conocer el nombre del maestro encargado del gobierno económico de las naves. Cuatro de los seis conceptos enunciados se reflejan perfectamente en estas cuentas.
- ⁴ El real corriente de las Islas de 48 maravedíes utilizado hasta 1775 en que quedó dispuesta su sustitución por el real de vellón de 34 maravedíes, común al resto de la monarquía, sobre la equivalencia de 2 reales corrientes igual a 3 reales de vellón.
- ⁵ El texto completo en GARCÍA BERNAL, Mª C.: “Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)”, en *V CHCA*, T. I, 2ª p., 1982, p. 785.
- ⁶ Nuestro análisis puede no ser completamente exhaustivo y existe la posibilidad del pago de otras contribuciones, de carácter oficial o semioficial, que las cuentas oficiales del tesorero general en ningún caso reflejan. PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, pp. 137-138, incluye entre ellas el *Haber del Peso* y toda una serie de presuntas irregularidades o abusos por parte de diferentes autoridades. Serían en todo caso de escaso calado en comparación con las analizadas.
- ⁷ La creciente importancia del puerto de Santa Cruz de Tenerife se manifiesta en este sentido pues, aunque la permisión pertenece a las tres islas de realengo, todos los buques retornaban durante los años de nuestra serie directamente a él. A la salida, tanto Gran Canaria como La Palma hicieron valer sus tradicionales derechos, pero se desarrollan diversas fórmulas para llevar los buques a dicho puerto antes de emprender su periplo. Consignamos así que 223 de los 265 navíos abonaron sus derechos en Tenerife, incluidos algunos navíos de la permisión correspondiente a Gran Canaria y La Palma.
- ⁸ PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, p. 136, nota 393.
- ⁹ Desconocemos si los maestros tuvieron que abonar otros derechos por registro en las islas de origen pues el salario de los jueces subdelegados de La Palma y Gran Canaria sigue dependiendo al parecer de los correspondientes cabildos. MORALES PADRÓN (*op. cit.*, pp. 56-57) nos habla de una serie de guardas menores, contadores, alguaciles y alcaldes de mar tanto en Tenerife como en Gran Canaria y La Palma, y resulta natural aceptar la existencia de empleados subordinados, pero no podemos localizar el origen del pago de sus salarios.
- ¹⁰ PERAZA DE AYALA (*op. cit.*, pp. 83-84) y MORALES PADRÓN (*op. cit.*, pp. 46).
- ¹¹ FARIÑA GONZÁLEZ, M. A.: “El derecho real de transporte de familias y su desarrollo en el comercio canario-americano (siglo XVIII)”, *XV CHCA*, 2002, p. 869.
- ¹² El diputado del cabildo de Tenerife en la Corte, Juan de Castillo y Mesa en 1672 o el capitán general Jerónimo de Benavente y Quiñones en 1663 (PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, p. 88, nota 283).

- ¹³ Incluye los costes del transporte hasta el puerto de partida así como la manutención desde la llegada al puerto hasta la salida del navío; el capitán del barco asume su manutención durante el trayecto y perciben un doblón de 40 rls./persona para gastos iniciales y un surtimiento de herrajes por familia (una barra de hierro, dos machetes, dos azadas, dos hachas y dos codas) valorado en 85 reales.
- ¹⁴ Véase a este respecto MORALES PADRÓN, F.: “Las Canarias y la política emigratoria a Indias”, *I CHCA*, 1977, pp. 210-292.
- ¹⁵ Hay que señalar que, en contrapartida, tanto los caudales de Extranjería como de Tabla Mayor contribuyeron en algún momento a subvenir las necesidades del fondo de Familias.
- ¹⁶ PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, p. 136.
- ¹⁷ Guimerá Ravina explica cómo se acudía a diferentes métodos y engaños en la obtención de licencia para el comercio bajo bandera neutral. GUIMERÁ RAVINA, A.: “Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII”, *V CHCA*, T. IV, 1982, pp. 469-70.
- ¹⁸ Datos de GARCÍA BAQUERO, *op. cit.*, p. 237 y GARCÍA BERNAL, *op. cit.*, pp. 748-750. Los buques de fabricación foránea podían ser rápidamente “convertidos” en nacionales mediante carenas adobadas con falsos informes.
- ¹⁹ Se trata de dos o tres navíos (el *Jesús, María y José*, el *Nuestra Señora del Carmen y San José* y el *Nuestra Señora del Rosario* alias *La Amistad*) que realizan diversos tráficós de ida y vuelta.
- ²⁰ GUIMERÁ RAVINA (*op. cit.*, 1984, pp. 433-447) y RAMOS, L.: “Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII”, *II CHCA*, T. II, 1977, pp. 26-28, analizan las acusaciones del visitador a Ensenada para quejarse de la actuación de los empleados del Juzgado de Indias en la nacionalización de los buques.
- ²¹ El *Nuestra Señora de la Caridad* de Benítez de Lugo, el *Nuestra Señora del Rosario* de José de Cala, el *San Ginés*, el *San Matías* y el *María Clementina*, los dos últimos utilizados por Caraveo.
- ²² PERAZA DE AYALA (*op. cit.*, pp. 132-133) ofrece una información valiosísima al respecto, pero concluye erróneamente que esa orden dispuso la excepción del comercio canario de Indias de dicha contribución.
- ²³ PERAZA DE AYALA (*op. cit.*, p. 132) dice que los cabildos trataron por todos los medios de conseguir la supresión de esta imposición proponiendo se sacase el dinero de los fondos de San Telmo o de Salarios de Ministros de Indias.
- ²⁴ Entre 1739 y 1764 fueron cargados diversos buques con 273.875 reales correspondientes a derechos de Almirantazgo, lo que efectivamente nos sitúa dentro de una cuantía aproximada de 10.000 rls. más el 15 por ciento anual.
- ²⁵ Esta contribución ha recibido una atención significativa debido a la temprana localización del registro de sus cuentas y cálculos en el Archivo General de Indias. Véase ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, J.: “Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776”, *II CHCA*, T. II, 1977, pp. 5-18; FARIÑA GONZÁLEZ, M. A.: “La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, *V CHCA*, T. II, 1982, pp. 220-246; BORREGO PLÁ, M^a C.: “Rentas y alumnos canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla”, *V CHCA*, T. II, 1982, pp. 249-277; y JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. M^a: “El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1686-1778)”, *XII CHCA*, 1998, pp. 1958-1965.
- ²⁶ La contribución regular isleña pudo proporcionar al Colegio y Universidad el 3 por 100 de sus fondos pese a que, al parecer, tan solo 16 colegiales canarios ocuparon las plazas dispuestas para ellos entre 1682 y 1788 (FARIÑA GONZÁLEZ, *op. cit.*, 1982, pp. 235-246).
- ²⁷ Los apoderados de este período en JIMÉNEZ JIMÉNEZ, *op. cit.*, p. 1960.

- ²⁸ Hemos cotejado nuestros cálculos con las referencias de Jiménez Jiménez y Borrego Plá, que también utiliza Fariña González, para determinar su validez.
- ²⁹ JIMÉNEZ JIMÉNEZ, *op. cit.*, p. 1965.
- ³⁰ Tanto de entrada como de salida, de lo que viene de dominios extraños, de España o de lo que pasa de una isla a otra. Véase SOLBES FERRI: "Las Rentas Generales de Aduanas y Agregados en Canarias, 1765-1780", en *XVII CHCA*, 2008. La documentación del tesorero no distingue lamentablemente, dentro de los ingresos del Almojarifazgo, entre los derivados del comercio indiano de los de cualquier otro apartado comercial.
- ³¹ Los datos de MORALES PADRÓN, *op. cit.*, pp. 332-337, sobre la carga de 5 navíos de la permisión ratifican la pertinencia de considerar los navíos colmados de vinos y aguardientes a efectos fiscales.
- ³² PERAZA DE AYALA, *op. cit.*, p. 133. Los datos de MACÍAS HERNÁNDEZ, *op. cit.*, 1995, pp. 253-320, nos indican que esta valoración de 500 rls. por pipa puede resultar baja, lo que iría en ventaja de los mismos cargadores pues sus contribuciones se verían de este modo reducidas.