

El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII

por JOSÉ PERAZA DE AYALA

CAPÍTULO CUARTO

EL RÉGIMEN COMERCIAL DE CANARIAS CON LAS INDIAS DESDE 1718 HASTA 1778

I.—Razones que se tuvieron en cuenta para la concesión del privilegio. II.—Su carácter permanente, nuevos permisos y otras disposiciones sobre el comercio indiano que le afectaron. III.—Mercaderías autorizadas. A) Campo de acción. B) Cantidad. IV.—Personas que podían cargar. V.—Navegación. A) Embarcaciones. B) Gobierno de los navíos. C) Ruta. VI.—Inspección. A) El intendente general de Canarias. B) El juzgado superintendente de Indias. a) Auxillares y ejecutores. C) El administrador de Aduanas. VII.—Garantías. VIII.—Gravámenes. A) Contribuciones a la salida de Canarias. a) El almojarifazgo y la regalia del Consulado. b) Las limosnas. c) La prestación para poblar las Indias. d) Imposiciones para retribuir a los funcionarios del juzgado de Indias. c) Otras exacciones. B) Derechos en las Indias. C) Tributación en los retornos y cuando éstos se reexpedían de Canarias. IX.—La repercusión económica.

I.—Razones que se tuvieron en cuenta para la concesión del privilegio.

La ratificación del permiso canario en 1718 obedeció, en primer término, como ocurrió en el período que acabamos de examinar, al motivo de las exigencias de la economía del país y al precedente de venir el disfrute de la merced consolidado por el transcurso de los años, aparte de la conveniencia nacional de no dejar interrumpida la prestación pobladora de Canarias a las Indias, después de haberse hecho patente la eficacia de los trabajadores isleños en la tierra americana²⁸⁸. El reglamento dictado en la citada

²⁸⁸ Las propias ciudades americanas destacaron ante el rey la labor de los canarios. Real cédula de 30 de octubre de 1723, por la que se concede el permiso a Buenos Aires. Arch. Cab. Ten., R-XVIII, núm. 31. — Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fol. 59. Esta última impresa.

fecha es también, en cierto modo, una consecuencia de la política reformista que se inicia con el advenimiento de los Borbones y que sigue hasta mediados del siglo XVIII en el sentido de perfeccionar el régimen existente, aunque sin variar en su esencia el criterio restrictivo que venía de la época anterior. Además de las nombradas causas de carácter general, contribuyó de forma inmediata a mover la voluntad del rey: el compromiso de anticipar a la Corona, en el plazo de dos meses, la cantidad de 24.000 pesos escudos de plata que se calculó importaba el donativo del uno por ciento en los seis primeros años por correr, y el allanarse las Islas a prorrogar el mismo arbitrio por doce años más²⁸⁹.

España, por esta época, tiende a enmendar los errores externos de su sistema mercantil indiano y en especial la materia de impuestos y el procedimiento de transportes, pero sin acusar aún sus disposiciones la marcha hacia la libertad de comercio, anheló que, por más que se sienta en todas partes y domine a la doctrina, no cristalizó hasta más avanzado el siglo XVIII, en forma gradual, como un proceso entre el decreto e instrucción de 1765 y el reglamento de 1778. Canarias, sin embargo, quedó al margen de este movimiento ascendente hasta 1772, y aun esta misma superación y la que significó la libertad de 1778, lejos de representar para las Islas, como su régimen de otros tiempos, un contraste privilegiado en relación con los demás puertos de la Península, los colocan en un plano de notoria inferioridad a las nuevas habilitaciones, debido a las singulares medidas restrictivas a que continúa sometido su tráfico, dentro de aquellas normas, según se dirá en otro lugar de este capítulo y en el siguiente.

II.—*Su carácter permanente, nuevos permisos y otras disposiciones sobre el comercio indiano que le afectaron.*

El comercio canario con las Indias había cesado en agosto de 1717, como consecuencia de la real orden de 27 de abril del mismo año. Hasta aquel mes el título de la licencia era la prórroga de 1704, que, aunque debía haber expirado en 1710, estaba en vigor,

²⁸⁹ Arch. Cab. Ten., R.-XVII, núm. 14.—Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fol. 429.—En el anticipo de los 24.000 pesos, correspondieron a Tenerife 14.400; a La Palma, 6.000; y a Gran Canaria, 3.600. Los dos mil pesos que de lo recaudado en el arbitrio del uno por ciento se separaban para fortificaciones se repartieron del modo siguiente: 1.200 a Tenerife; 500 a La Palma; y 300 a Gran Canaria. Arch. Cab. Pal., Libro V de Reales Cédulas, fol. 335.—Según el *Memorial* de Mesa, los dueños de navíos hicieron el servicio de adelantar los mencionados 24.000 pesos. Cf. *Memorial del sargento mayor don Luis Francisco de Miranda en nombre del coronel don José Jacinto de Mesa y Castilla, síndico personero general de Tenerife, sobre el comercio de Indias, en 1750* (Impreso). *América o Embarcaciones*, núm. 76.

al amparo de otra orden real expedida el 24 de noviembre de este año mediante la que fué autorizado el tráfico «en el ínterin que se tomaba resolución en la pretensión que sobre esta materia tenían interpuesta». El cese del permiso, según el texto del propio despacho de 1717, se debió a que las Islas, al tener resuelto el problema de su exportación a América, dejaron de instar su acostumbrada pretensión de prórroga, ya que incluso disfrutaban prácticamente de una licencia «con más amplitud que las precedentes»²⁹⁰.

El cabildo de Tenerife el día diez del citado mes de agosto, al tener conocimiento de la referida orden de 27 de abril, acuerda elevar al rey una representación en demanda de que se les restituya el permiso mercantil a las Indias, donde se hiciesen constar sus servicios a la Corona; donativos; que la defensa del país era a costa propia; la conducción de familias para la población de América; y, sobre todo, que sin el comercio indiano les era imposible el abastecimiento de sus habitantes, por estar extinguido el del Norte, razón por lo cual habían solicitado el trato de las Barbadas, para lograr alguna salida de sus vinos. El éxito de esta súplica no se hizo esperar mucho tiempo, pues la política del Estado en aquellos momentos, aunque no era todavía la de la libertad de comercio, tampoco se manifestaba favorable a una amplitud del monopolio; así es que en cabildo de la citada isla, celebrado a 26 de diciembre del mismo año, se dió cuenta de una real carta suscrita por el secretario don Miguel Fernández Durán y dirigida al juez mayor de Indias don Bartolomé de Casabuena, en cuya virtud se previene que las Islas envíasen unos diputados a la Corte y que pasara también a Madrid el mismo juez, a fin de poder conferir con tales representantes sobre la materia²⁹¹.

Felipe V, a juzgar por el espíritu de las disposiciones de su reinado, no se proponía, en último término, como indicamos, privar a Canarias de su permiso, sino reglamentarlo de un modo más perfecto y hasta, si se quiere, mejorarlo en favor de las Indias y de las propias Islas, especialmente en su sistema tributario. Lo que sí constituía su principal preocupación era el establecer nuevas medidas para fiscalizar adecuadamente el tráfico y dar término al acostumbrado contrabando. Para que la primera tuviese efecto, se invitó a las Islas a que envíasen la diputación; y como preparación de la segunda, aparte de otras reformas, se reforzó la inspección con el establecimiento de la intendencia, según se refirió en el capítulo anterior.

Tenerife nombró para representar a la Isla, entre otros, al doctor don Lorenzo Bernardo Pereira de Ocampo, arcediano más tar-

²⁹⁰ Arch. Cab. Ten., Libro XXII de Acuerdos (n. a.), oficio 22, folios 69-71 y 193.

²⁹¹ Libro y folios citados y los del 81-82.



EL REY.

POR Quanto la Ciudad de la Trinidad, y Puerto de Buenos Ayres, por si, y sus Provincias, y en su nombre Don Francisco Merano, en virtud de la substitution del poder que dio aquella Ciudad a Don Joseph Fernandez Romero, me ha representado, que hallandose en la obligacion, y encargo de zelar, y esforzar los medios mas propios a el aumento de mis Reales haberes, conseruacion de aquellas Provincias, y que se abastecan de habiazones, de que tanto carecen, y con especialidad para la Nueva Poblacion de San Phelipe de Montevideo, Puerto muy util a todo aquel Reyno, y que para el logro de estos fines seria el mas proprio se permitiese por mi a las Islas de Canarias un Registro anual, para que al tiempo que se conduxessen las Familias que Yo tengo mandado, o que nuevamente mandare, para la subsistencia, y aumento de dicha poblacion, pudiesen transportar la carga de los frutos de ellas, como son: Vinos, Aguardientes, Almedra, Frutas secas, y Texidos bastos para el abrigo de Indios, de que tanto carece la Provincia de Buenos Ayres, y que fuesse con la obligacion de un menor pago, y conducir en resaca a las Indias para el uso de aquellas Provincias, que por el uso ordinario por falta de extraccion, y cantidad, cuyos precios se esforzarian, en vista de lo que se necesita para de dichas Islas ya estan arrojadas a la Nueva Poblacion, y demas de la Poblacion, con el cargo, y

de de la Catedral de Canarias; La Palma, a don Antonio Pinto de Guisla; y Gran Canaria, a don Pedro Hernández Lozano²⁹². Después de las consultas, memoriales y ofertas de dicha diputación²⁹³, fué dictado el Reglamento y Ordenanza de 6 de diciembre de 1718, por el cual se permitió de nuevo el comercio canario a las Indias, el que ofrecía para las Islas, tal vez como la más eficaz ventaja en relación con las concesiones anteriores, el que no estaba sometido a un plazo determinado, sino «por el tiempo que fuere mi voluntad», según expresa el rey²⁹⁴.

A petición de la ciudad de Trinidad, puerto de Buenos Aires y sus provincias, con el apoyo de la diputación de la isla de Tenerife en la Corte, se otorgó un nuevo permiso por la real cédula de 30 de octubre de 1729, en virtud del cual podían navegarse desde Canarias a aquellos territorios doscientas cincuenta toneladas anuales, en forma semejante a las concedidas por el Reglamento de 1718, con alguna ligera ventaja, pero con la precisa condición que habían de tomar en pago y conducir en retorno los frutos de las citadas provincias. Este permiso fué de corta duración, pues se opusieron a su continuidad los comerciantes de la Península, ahora con su principal asiento en Cádiz, quienes logran que se dictase otra cédula, fechada en 23 de enero de 1731, por la que quedó suspendida dicha licencia²⁹⁵.

292 Pereira de Ocampo y Pinto de Guisla son mencionados por Fernández de Béthencourt en su citada obra, tomos V y VI, págs. 64-65 y 204-205, respectivamente. En cuanto a Hernández Lozano, opinamos que sea el sacerdote y licenciado de este nombre que figura en algunos documentos como fallecido en Madrid hacia el año 1735.—El diputado por Tenerife fué elegido en el cabildo de 17 de enero de 1718, en unión del conde de La Gomera y del marqués de Villanueva del Prado; pero estos últimos no actuaron, al parecer, puesto que no los cita el Reglamento. Libro XXXIV (n. a.) oficio 1, fol. 155.

293 El agente del cabildo de Tenerife en la Corte era a la sazón don Julián López de Valdeolivos y dió cuenta al ayuntamiento del memorial presentado en 18 de agosto de 1718. Libro que acabamos de citar.

294 Este Reglamento se imprimió, y uno de sus ejemplares se conserva en el archivo de Peraza de Ayala, ya citado. Cf. también Nota 289. En Tenerife se recibió dicho Reglamento en cabildo de 19 de abril de 1719, según resulta del referido libro de Acuerdos, fol. 118 v.

295 Cf. Nota 288.—La gestión de este permiso se debió a don José Fernández Romero, canario distinguido por su patriotismo y escritos de náutica, quien, como apoderado de la provincia de Buenos Aires, expuso al rey la singular aplicación de los isleños a todo género de trabajos y por tanto la notoria ventaja del establecimiento de los mismos, antes que la de otros pobladores, en San Felipe de Montevideo. Seguido el expediente por don Francisco Medrano, en virtud de sustitución de poder, encontró el apoyo decidido de don Alonso Fonseca de la Serna y Mejía, diputado de la isla de Tenerife y regidor perpetuo de su ilustre cabildo, personaje muy conocido en la historia de la Isla por su contienda con el general Valhermoso y a cuya actividad se debieron bastantes provisiones reales

En 1749 se pretende en Tenerife la constitución de una compañía mercantil que, al paso que ofreciese a la Corona la ventaja de poblar la isla de la Trinidad, diese por resultado la concesión a favor de dicha persona jurídica de determinados permisos a América. La instancia fué presentada por don Juan Bautista Saviñón y encontró el apoyo del síndico personero de Tenerife don José Jacinto de Mesa y Castilla, pero no alcanzó la aprobación superior²⁹⁶.

El decreto e instrucción de 1765, al conceder el comercio libre a las islas de Barlovento desde nueve puertos de España, no incluyó en la nueva regulación a Canarias, por lo que estas Islas, que con anterioridad habían dejado de disfrutar las toneladas permutadas a Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad, por las razones que más adelante expresaremos, se ven ahora de modo más definitivo prácticamente despojadas del tráfico de estos puertos y además del de La Habana, pues la desigualdad de derechos creada por aquellas normas les hace imposible resistir la competencia en dichos países²⁹⁷. En 5 de julio de 1770 incluso se extiende la situación que

aparte haber cooperado eficazmente a la obtención del permiso a que nos referimos. Sobre dicho permiso cf. Acta del Cabildo de Tenerife de 8 de enero de 1728. Libro XXI de Acuerdos (n. a.), of. 1, fol. 68 y *América o Embarcaciones*, núms. 32 y 33.—Representación (Impresa) de don Alonso Fonseca, que se conserva en el volumen 93 de *Papeles Varios* (Biblioteca de la Universidad, antes Provincial).

296 Entre las bases principales del Proyecto se hallaban las siguientes: La sociedad estaría integrada por cien acciones. 2. Su duración había de ser por veinte años. 3. Anualmente se llevarían a la isla de Trinidad cincuenta familias con una ayuda por parte de la Corona consistente en cien pesos por familia, pero el sustento de las mismas el primer año a cargo de la compañía, para cuyo efecto quedaba autorizada a llevar los mantenimientos necesarios con la simple licencia del director. 4. Que se les permitiera embarcar ciento cincuenta toneladas para la Isla sin restricción alguna en cuanto a la fábrica de los bajeles y sin pagar derecho de entrada. 5. Que las toneladas referidas fuesen para frutos y géneros en la proporción de cien y cincuenta, respectivamente, y se pudiesen navegar por el río Orinoco hasta Santa Fe. 6. Que el gobernador de Trinidad fuese persona de la isla de Tenerife. 7. Que se le concediesen además doscientas cincuenta toneladas para Buenos Aires y doscientas para Cartagena, estas últimas libres de derechos. 8. Que una vez transcurridos los veinte años quedase el derecho a traficar con Trinidad sólo a favor de la isla de Tenerife. La solicitud está fechada a 12 de mayo de 1749. Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núm. 47. Acta del cabildo de 8 de agosto de 1749. Libro XXIV de Acuerdos (n. a.), fol. 23 v.

297 No fué sin embargo el abandono de estos puertos tan definitivo como se pretende en algunos memoriales. En 1766 los regidores de Tenerife, diputados de Indias, visitan las cinco embarcaciones siguientes: «La Constante» del maestre Mongeoti, para La Habana; «El Brillante» del maestre don José López Gordillo, para el mismo puerto; «El Santiago» del capitán don José Rodríguez Carta, para Caracas; «Nuestra Señora de Candelaria» del maestre don Pedro Pastor, también con registro para La Habana y además para Santo Domingo y Maracaibo; «La Fuerte» del capitán

acabamos de referir a Campeche, por lo que queda de hecho reducido el comercio canario en las Indias casi exclusivamente a Canarias, con el ligero aumento de veinticinco toneladas que se autorizó sobre las doscientas, en 1737²⁹⁸, pues los puertos de Maracaibo y Cumaná, aunque al parecer no fueron totalmente abandonados, eran bien poco remuneradores.

Ante el desastre que para la economía canaria significaba tal estado de sus medios mercantiles, las Islas hacen diversas gestiones en las que intervienen ante los organismos superiores, el comandante general, el obispo y el juez de Indias; buscan el valimiento de personas en la Corte, elevan memoriales e individualmente se redactan otras representaciones en las que asimismo se pone de relieve el desolador aspecto que presentaba el país como consecuencia de la postración del comercio indiano en concurrencia con otros males²⁹⁹.

El cabildo de Tenerife, en 20 de diciembre de 1765, acuerda solicitar que la mencionada libertad de comercio comprendiese a los puertos de Santa Cruz y de La Orotava y que se suprimiesen por tanto la serie de gravámenes que aun pesaban sobre el tráfico canario³⁰⁰. Pero van pasando los años sin que esta legítima aspiración sea atendida por el poder central.

En 21 de abril de 1769 los diputados del común de Tenerife es-

Acosta... Arch. Moure, ya citado, *Antiguo Cabildo y Regidores perpetuos de Tenerife*, II.

298 Informe de los regidores don Alonso Fonseca y don Gabriel Román Manrique de Lara en cabildo de Tenerife celebrado a 17 de junio de 1764, cumpliendo encargo que se les hizo en 31 de mayo anterior. *América o Embarcaciones*, núms. 52 y 56.

299 Uno de estos escritos fué publicado con el título de *La Catástrofe de Canarias*, por Buenaventura Bonnet en su citado trabajo del periódico «Hoy», y, aunque es de autor anónimo, el mismo historiador lo atribuye por el estilo y la época a don Tomás de Nava y Grimón. Su fecha debió ser en los años 1768-1772, puesto que en él se menciona el reglamento de La Luisiana, que sabemos fué dictado a 23 de marzo de 1768, y aun no se conocía en Canarias la cédula de 24 de julio de 1772, que otorga a Canarias el comercio libre. Como esta disposición se debió a la actividad e informes remitidos a don José Vandewalle de Cervellón por el doctor don Amaro González de Mesa, debemos considerar también a éste como un posible autor del citado escrito. Cf. Notas 6 y 302. Asimismo, por el estilo, pudiera atribuirse en nuestra opinión a don Fernando de la Guerra y del Hoyo, marqués de la villa de San Andrés, que también fué autor de otras relaciones o memoriales sobre varios asuntos.

300 En 1765 se abolieron en Cuba, Sto. Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, los derechos de palmeo, toneladas, San Telmo, extranjería, visita y reconocimiento de carenas, habilitación, licencias y demás gastos, y el cabildo de Tenerife acuerda solicitar que se hiciesen extensivos a los frutos canarios estos beneficios otorgados al comercio que se hacía de varios puertos de España. Arch. Cab. Ten., Libro XXV de Acuerdos (n. a.), oficio 2, fols. 182 v. a 183.

timaron que debía enviarse a la Corte, como en lo antiguo, un mensajero que gestionase que los frutos canarios quedasen incluidos en la repetida libertad comercial; pero como de prosperar el parecer de estos capitulares el país había de sufragar los gastos de viaje del representante, la proposición fué rebatida por el doctor don Amaro José González de Mesa, síndico personero de dicha isla y celoso defensor de sus intereses. No obstante se celebra un cabildo general, el 18 de mayo siguiente, en el que es elegido diputado el marqués de Villanueva del Prado don Tomás de Nava Grimón; pero la pasiva resistencia del pueblo favorece al partido de González de Mesa y hace que la diputación no llegue a tener efecto. Nuevos cabildos generales tienen lugar para tratar del asunto, como fueron los de 8 y 15 de abril de 1771; se ratifica el nombramiento a Nava Grimón, acepta éste, es aprobada la designación por el comandante general y regente de la Real Audiencia en cartas de 20 y 22 de mayo del citado año, se le aprontan 4.000 pesos para su traslado y gastos, mas, cuando ya se dispone a salir de Tenerife, el general le niega licencia, requisito que resultaba aún más necesario por ser Nava coronel de milicias³⁰¹.

Triunfa al fin el criterio de González de Mesa, que consideró más beneficioso por la pobreza que existía en el país el encargar la gestión a persona residente en la Corte, y por su exclusivo mandato actuó ante la superioridad en defensa de la causa insular don José Vandewalle de Cervellón³⁰², quien, titulándose diputado de las Is-

301 Arch. Cab. Ten., Libro XXVI y XXVII de Acuerdos (n. a.), oficio 2, fols. 143 y 24 v. y 28, respectivamente.—Libro LXI del oficio 1, fols. 3-10.—D-XV, núm. 2.—El cabildo de La Palma, en 8 de mayo de 1769, a instancia de don Domingo Vandewalle, su procurador general, acuerda pedir aparte de la rebaja de derechos un nuevo permiso a Buenos Aires y a Honduras y Veracruz.—En 28 de mayo de 1769 el citado Nava Grimón hace presente que, aunque podía gastar de los fondos de su casa en el viaje mil doblones, era necesario que los vecinos contribuyesen también a este efecto. P-XXX, núm. 13.—En 1771, el síndico personero expuso que había puesto a disposición del mismo don Tomás la suma de cuatro mil ducados, pero que no pudo embarcarse por negarle el general la licencia. Libro XLI, oficio 1, fols. 39-41.

302 Viera, en su afán de atribuir hechos y honores a los marqueses de Villanueva del Prado, equipara la gestión de González de Mesa a la de Nava Grimón, en el sentido de considerar a Vandewalle apoderado de los dos, cuando fué labor exclusiva del primero el valerse del último. Otros, como consecuencia de una lectura deficiente de la *Historia* de Viera, colocan en un mismo plano la gestión de Vandewalle y González de Mesa, siendo más bien una relación de mandante y mandatario lo que se lee en la edición príncipe de la aludida obra. Cuando el cabildo de Tenerife, después de dar las gracias a González de Mesa, trata del abono de los gastos ocasionados con el propósito de indemnizar a don Amaro y su encargado, discrepa del acuerdo el regidor don Juan Antonio Porlier, tío de Nava, por lo que el digno síndico personero dice textualmente: «que cuánto se halla en los informes de fundamento y en apoyo de la pretensión de estas

las Canarias, obtiene la real cédula de 24 de julio de 1772, según consta del propio texto de esta disposición³⁰³. Ella puso término al expediente iniciado en 1761 por el procurador de Tenerife don Francisco Xavier Machado Fiesco y al que se habían ido acumulando las representaciones posteriores sobre la materia. En su virtud, quedaron los puertos canarios incorporados al ámbito de aplicación de las ventajosas normas que regulaban ya el comercio desde varios sitios de la Península a las islas de Barlovento y Campeche, en los mismos «términos, forma y contribución» previstos en

Islas ha sido obra de mi voz y de mi pluma», añadiendo después «que sólo en sueño pudiera el señor don Juan contender conmigo sobre celo y amor del público y de los naturales de estas islas. En fin, señores, todo está acabado con decir yo como digo que pago esos costos y gratificaciones señalándoseme la cantidad respectiva a ese agente para traer luego aquí el dinero, pues por lo que toca a Cervellón yo me entenderé con él, pues le he mandado a predicar». El ayuntamiento, sin embargo, con el voto en contra de Porlier, estimó que no era justo que González de Mesa sufragase de su peculio particular dichos gastos, máxime cuando aun no se había dicho a cuánto ascendían y que se habían ocasionado por servir los intereses públicos. Arch. Cab. Ten., Libro XXVII de Acuerdos, oficio 2, fol. 62 v. Acta del cabildo celebrado el 19 de diciembre de 1772.—Otros casos pudiéramos citar en que Viera asigna a los Nava hazañas que no realizaron, como la participación del primer marqués de Villanueva del Prado, fortificado en la Huerta de los Melones, en el ataque de Blake, intervención que no se dió, puesto que Nava se encontraba a la sazón enfermo en la villa de La Orotava, y en cambio no menciona al verdadero héroe de tal jornada, don Cristóbal Lordelo, a quien, por su comportamiento en la referida Huerta, le concedió don Carlos II la pensión vitalicia de veinticinco ducados mensuales, aparte de varios honores. VIERA, *Obra citada*, tomo III, págs. 473 y 265. «Boletín de la Real Sociedad Económica de Tenerife», Año I, 1899, núms. 18 y 12-21. Efemérides.—González de Mesa había contradicho la imposición de otras contribuciones, como la que se pretendió para concluir el muelle de Santa Cruz en 1713; nació en Realejo Bajo, donde recibió el bautismo el 6 de febrero de 1713, dato que recordamos por haber consignado Millares Carlo que fué natural de El Hierro. VIERA, tomo III, pág. 470; OSSUNA BENÍTEZ DE LUGO, *La casa de Hoyo Solórzano*, en «Revista de Historia», tomo II, 1926, pág. 67, nota 4; MILLARES CARLO, *Obra citada*, página 223.—En cuanto a Vandewalle de Cervellón, aunque se titulaba diputado de las Islas Canarias, no fué nombrado sino agente en la Corte por Tenerife en lugar de don Antonio Montes de Porres, y también se opuso a esta designación el repetido Porlier. Acta del cabildo de 13 de abril de 1774. Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fol. 79. Sin embargo, Vandewalle es uno de nuestros más meritorios paisanos: a él se debieron determinados privilegios de las Milicias canarias, los primeros trabajos para la fundación de las Sociedades Económicas de Canarias, la idea de crear un Montepío de Vinateros en las Islas, en gran parte la instalación de la imprenta en La Laguna; es autor de varios trabajos literarios y se destacó también como sabio genealogista, etc., etc. D-XV, núm. 7. MILLARES CARLO, *Obra citada*, pág. 506; RAMOS, *Obra citada*, pág. 86; «Boletín» citado, núms. 1 y 19.

³⁰³ Arch. Aud. Can., Libro VIII de Órdenes, fol. 289. Arch. Cab. Ten., R-XXV, núm. 15. En cabildo de 10 de noviembre de 1772 se acuerda la celebración de diversos actos religiosos en acción de gracias y luminarias por tres noches. Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fol. 70 v.

8 de noviembre de 1765, aunque siempre limitados a sus particulares concesiones⁸⁰⁴. Poco después se expidió nueva cédula, sobre el mismo asunto, fechada a 10 de mayo de 1773⁸⁰⁵.

El decreto de 2 de febrero de 1778, al que siguió el arancel de 16 del mismo mes y la disposición del 22 inmediato, que son ya una franca avanzada del Reglamento de 12 de octubre de dicho año, al extender la libertad de comercio por Buenos Aires a las provincias del Río de la Plata, Perú y Chile, declaran habilitado para

304 En 1761 se expuso ante la superioridad por el diputado de Tenerife don Francisco Xavier Machado Fiesco el estado infeliz de las Islas debido a las condiciones de su comercio, y se llevó el asunto en consulta al Consejo de Indias el 16 de mayo de 1762; nuevas representaciones de Canarias, incluso del juez mayor de Indias, se notificaron a don Carlos Barta, encargado de dichos negocios por ausencia de Fiesco, el 21 de marzo de 1766; a estos memoriales siguió al parecer la petición de don Francisco José de Mesa en demanda del comercio libre concedido ya a otros vasallos del reino, y en 1769 otros razonados escritos del comandante general y del obispo. Por último, don José Vandewalle de Cervellón solicitó que los registros de Caracas, Cumaná y Maracaibo se recibiesen y despachasen por la Aduana, al igual que los que fuesen a Barlovento y a Campeche, libres de formalidades, licencias y contribuciones de navío, y que las cincuenta toneladas a Cumaná y Maracaibo, que no se disfrutaban por no cubrir el costo los precios de los frutos, pagasen solamente el seis por ciento de derechos, permitiéndose además el envío de las toneladas que no habían disfrutado; que el permiso a Caracas se aumentase en cien toneladas, para que esta cantidad quedase para las islas de Gran Canaria y La Palma y las doscientas veinticinco en vigor, para Tenerife únicamente; que se concediesen tres registros supernumerarios, rematándose cada uno en las tres islas, respectivamente, y con su importe, una vez abastecidos «los vasallos», se permitiese crear un fondo público administrado por una junta subordinada al general y al obispo, análogo al que en otros sitios se denomina «tributo de los pobres», medio por el cual las Islas se verían libres de calamidades y beneficiado el común de los mendigos; y termina abogando porque se suprimiese el juzgado de Indias, con indemnización a sus titulares. En vista de lo que antecede, se pidieron informes al comandante general, obispo, juez de Indias, Consulado de Cádiz y contador del Consejo de Indias y se resolvió el expediente con cediendo al fin a Canarias el libre comercio a las islas de Barlovento y Campeche, en los términos, forma y contribución previstos en el decreto de 8 de noviembre de 1765, pero arreglado al particular privilegio que disfrutaban y con expresa prohibición de exportar géneros extranjeros. También se consignaron las advertencias siguientes: 1.º Que en materia de derechos y fianzas del citado comercio intervendría la Aduana. 2.º Que en el comercio a Caracas, Maracaibo y Cumaná se rebajaban los derechos al seis por ciento y el despacho seguiría a cargo del juzgado de Indias. 3.º Que sobre la remisión de familias, reincorporarse la Corona el juzgado y suplir las toneladas de indulto concedidas al hospital de Santa Cruz de Tenerife se reservaba el proveer. Todo consta de la repetida cédula del 24 de julio de 1772.

305 MATILLA TASCÓN, *Catálogo de Colección de Órdenes de Rentas*, tomo I, Madrid, 1950, núm. 2505, pág. 231. Obra que hemos podido consultar gracias a la amabilidad de don Leopoldo de La Rosa Olivera, que nos la puso a nuestra disposición.

este nuevo tráfico, entre otros, el puerto de Santa Cruz de Tenerife, con efectos de que goce de la ventajosa regulación, si bien siempre sometido al alcance de la merced a las particulares concesiones que venían disfrutando las Islas³⁰⁶.

En cuanto a los municipios de señorío, Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro, no comprendidos en la licencia canaria desde muchos años atrás, solicitan por esta época que, sin perjuicio de las toneladas concedidas a Tenerife, Gran Canaria y La Palma por el Reglamento de 1718, se les permitiese enviar alguna cantidad de frutos a las Indias. Hacia 1771 se sabe que formalizaron pretensiones de esta índole para Caracas, y las de El Hierro y La Gomera fueron favorablemente informadas por el Cabildo de Tenerife³⁰⁷.

Finalmente, también se cursaron —y en algún caso logran cumplido éxito— otras peticiones de registros supernumerarios, ya como medio de obtener una ayuda económica para la fábrica de determinadas iglesias³⁰⁸, o bien invocando un interés más particular, como la de Jácome Busee, que suplica la gracia de doscientas toneladas para La Guaira en 1771, en razón de haber quedado arrui-

306 En cabildo de 28 de marzo de 1778 se leyó una carta del agente en la Corte don José Vandewalle, a la que acompaña el decreto de 2 de febrero. Más tarde se da cuenta de la cédula expedida el 22 de dicho mes. Arch. Cab. Ten., Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fol. 167 v. a 171. Se acuerda dar las gracias a don Bernardo de Iriarte. El que se incluyese a Santa Cruz de Tenerife entre los puertos habilitados en aquel decreto se cree fué debido a don Matías de Gálvez, que estaba agradecido a las Islas por las facilidades que se dieron para el batallón de la Luisiana. Arch. Moure, ya citado, *Antiguos Cabildos y Regidores perpetuos de Tenerife*, II.

307 Arch. Moure, legajo últimamente citado. Las solicitudes de El Hierro y La Gomera, en 1771, han sido publicadas en «Revista de Historia», tomo VIII, año 1942, págs. 169-173. Cf. también el diario «Hoy» de Las Palmas, correspondiente al 16 y 17 de enero de 1935. Tenerife las informó favorablemente en 17 de julio de 1772.

308 Para la reconstrucción de la iglesia matriz de La Orotava se solicitó por los vecinos la gracia de veinte toneladas libres de derechos por diez años en cuantos navíos saliesen de Canarias para América, más tres registros a Caracas, y ello provocó el auto de la Audiencia de 9 de marzo de 1759 por el que se pide informe al cabildo de la Isla. P-XXVIII, núm. 6. De este documento consta que la obra empezó en 4 de octubre de 1746. Sin embargo, don Lope de la Guerra en sus *Memorias* dice que por el mes de abril de 1768 se comenzó a desbaratar la antigua iglesia y que su primera piedra se sentó en el mes de diciembre siguiente, añadiendo que en 1769 se concedieron dos registros para Caracas con el fin de obtener fondos y que don Francisco Bautista de Lugo ofreció por ellos 42.000 pesos. Cf. *Memorias de don Antonio de la Guerra y Peña*, publicadas por don SIMÓN BENÍTEZ PADILLA, en la revista «El Museo Canario», año IX, julio-diciembre de 1948, págs. 112 y 126.—Por orden de 8 de febrero de 1770 se pidió de la misma manera informes al cabildo sobre registros de doscientas toneladas para Buenos Aires que había solicitado la iglesia de la Concepción de La Laguna. Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fol. 28 v.—R-XXIV, n.º 31.

nado por la invasión de los ingleses a La Habana en la última guerra; la del conde del Palmar, para el mismo puerto por igual cantidad en 1776, fundada en la indigencia que pasaba por haberse llevado su hacienda el barranco de Garachico³⁰⁹; la del teniente coronel don José Antonio de Zerpa, para Campeche, en 1775; etc.³¹⁰. Una de las personas que obtuvo toneladas por gracia especial del rey fué don José Caraveo de Grimaldi, a quien se le concedieron 200 en razón a que se habían dejado de disfrutar bastantes de las permitidas por el Reglamento de 1718, y 150 más, libres de derechos entre Caracas y Veracruz, en recompensa a servicios militares del interesado. Por los años de 1757-1760 llevaba para La Guaira, además de las doscientas veinticinco de las Islas, ciento cincuenta, aunque con la obligación de conducir, por éstas, a Santo Domingo, cuarenta familias³¹¹. Una real orden de 17 de junio de 1765 concedió un registro supernumerario para Caracas, por doscientas toneladas ^{311bis}.

En virtud de la real cédula de 28 de octubre de 1776 y de la orden de 9 de marzo de 1777, se concedieron a don Domingo Pérez Perdomo, vecino de Santa Cruz de Tenerife, doscientas toneladas anuales, por las que se habían dejado de disfrutar en los años de 1760-1776 y con arreglo a los derechos del Reglamento de 1720. Del citado volumen, cien con destino a Caracas y el resto por mitad a Cumaná y Maracaibo y la calidad de dejar la mitad del buque a los frutos de las islas de El Hierro, La Gomera, Fuerteventura y Lanzarote, y la otra parte a beneficio de las iglesias Catedral de Canaria y Concepción de La Laguna, para que usasen de ella como les conviniese³¹².

309 Notas del citado señor Pérez Vidal.

310 Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núms. 69 y 70. En 5 de septiembre de 1776, el cabildo acuerda informar desfavorablemente la solicitud de Zerpa, por ser éste de islas de señorío. Libro XLI, oficio 1, fol. 146 v.

311 Real cédula de 26 de agosto de 1761 sobre devolución de ciertos derechos cobrados a Caraveo por las ciento cincuenta toneladas graciables en Veracruz, cuya disposición cita la de 1 de octubre de 1757, también relativa a dicho asunto. *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, por don MANUEL JOSEF DE AYALA, revisado por LAUDELINO MORENO, Madrid, tomo I, pág. 86. La concesión a Caraveo de las 150 toneladas era para conducir a Veracruz cacao desde Caracas; y gracia análoga obtuvo don Bartolomé Benítez, pero éste pagando derechos. Arch. Buengo.

311 bis Escrito de don Bartolomé de Casabuena en 8 de noviembre de 1766. Archivo de Buengo. Leg. *Diputados de Corte desde 1762*.

312 Las toneladas concedidas a Perdomo fueron a partir de 1760, año en que falleció Caraveo, por tener el carácter de toneladas rezagadas, ya que no había sido aprovechado el permiso a Puerto Rico, Santo Domingo, Cumaná y Maracaibo, por no traer utilidad este comercio debido a los crecidos gastos de formalizar los registros. Un expediente sobre esta materia y amplias exposiciones del estado de las Islas de señorío se conservan en el

III.—*Mercaderías autorizadas.*

En el reglamento de 1718 se advierte con carácter general que la permisión es únicamente para meros frutos, bajo pena de comiso si se lleva cualquier otro género, como ropas, lanas, sedas en bruto o tejidos, aunque fuesen de las cosechas de las Islas. Sin embargo, con carácter de excepción, se autoriza el envío de las mantas, frazadas y tejidos toscos de las propiedades de los vecinos, por ser «muy útiles» en América para el abrigo de la gente pobre y del campo y no llevarse allí estos artículos en las flotas y galeones, con la salvedad de que no perjudique al comercio de España (regla 2). Los frutos eran vino, aguardiente, vinagre, pasas, higos, almendras, nueces... La exportación de trigo en grano o harina se permitía, asimismo, siempre que hubiesen obtenido dos cosechas abundantes consecutivas y pregonado por término de quince días a los efectos de que pudiese comprarse por los naturales a los precios más bajos que corriesen todo el que quisieran, como no fuese para llevarlo a dominios extranjeros (regla 2)³¹³. En la licencia a Buenos Aires de 1729 se les consiente embarcar mil quinientas botijas de aceite, sacadas de Andalucía, y trescientos quintales de tabaco en polvo del que las Islas hubiesen adquirido a cambio de sus frutos en La Habana³¹⁴.

Canarias, hacia 1737, gestiona que se le admitiese el envío de sombreros ordinarios, tejidos de gusanillo, calceta y encaje tocos; pero es negada esta gracia por despacho de 18 de noviembre del referido año³¹⁵.

archivo de don José Vicente de Burgo y Oráa, en La Laguna, Legajo Comercio de Indias.—Escrito del síndico personero de Tenerife en 21 de julio de 1771. *América o Embarcaciones*, núm. 71.—Otra gracia a favor de particulares, se menciona en uno de los memoriales de los Benítez de Ponte, redactado después de 1795, pág. 15. *Papeles Varios* ya citados, tomo 96.

313 En cabildo de Tenerife, celebrado el 14 de agosto de 1724, se dió cuenta de una carta del diputado don Alonso Fonseca en que dice haberse pretendido en la Corte que el importe de la renta del tabaco que se hubiese pagado en trigo y otros granos se sacase para las Indias. El ayuntamiento acordó oponerse a dicha extracción, pues se trataba de poca cantidad y porque sólo se daba la citada forma de pago en Fuerteventura, Lanzarote, La Gomera y El Hierro, y aun en los años de más abundantes cosechas se necesitaban para el abasto 50.000 fanegas.

314 El aceite se concede en consideración a que por lo general las provincias de Buenos Aires carecen de dicho producto, y se advierte que no se podría sacar sino de Andalucía y siempre pagando los derechos correspondientes. El tabaco se especifica que es el procedente de La Habana, por el beneficio que reporta a este puerto, ya que allí lo tienen almacenado y en bien del real servicio, puesto que así se evitaría la introducción de dicho artículo por los holandeses y otros extranjeros que llevaban a cabo este tráfico por las islas de San Gabriel, Santa Catalina, colonia del Sacramento, provincia del Brasil y otros sitios.

315 Arch. Cab. Palm., Libro VI de Reales Cédulas, fols. 112-121. Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núm. 39. En el cabildo de Tenerife que

Por real cédula de 22 de agosto de 1755, al aceptar en parte una de las propuestas del comisionado don Pedro Álvarez, se concede a Tenerife, Gran Canaria y La Palma el poder exportar a las Indias cajas de dulce, tafetanes, cordones, encajes ordinarios, cofias, medias, calcetas, algún lienzo y otras menudencias prohibidas por el Reglamento, con la condición de que el valor del envío anual de estas mercancías no excediese de 24.000 pesos y la facultad de poder retornar su importe en moneda con el aumento de un 40 por 100 en que se estimó la utilidad. El reparto en América había de ser el siguiente: hasta ocho mil pesos para La Habana; igual cantidad para Caracas; seis mil a Campeche; y los dos mil restantes a los otros puertos de la permisión⁸¹⁶.

Por título de ranchos, repuestos y carenas, se pasaban también a las Indias pequeñas cantidades de aceite, hierro, etc., que sobraban del gasto de los navíos, las que son especificadas y limitadas al propio tiempo que se determina el número de plazas de todas clases con que en adelante deben navegar los registros, en dos reglamentos que se acompañan a la real cédula de 22 de agosto de 1755, antes referida. Por la misma disposición se prohíben en absoluto las llamadas *generales* que era costumbre conceder a los capitanes de los registros y en las que había propuesto don Pedro Álvarez no se incluyesen efectos extranjeros⁸¹⁷.

En cuanto a los retornos, éstos consistían principalmente en cacao, cueros, zarza, palo brasilete y de Campeche, vainilla, azúcar... En el Reglamento se les prohíbe expresamente el traer grana fina o silvestre, añil, perlas, oro, plata y tabaco (regla 14). La plata se autorizó en reales hasta la cantidad que se necesitase para pagar la gente de la tripulación y los derechos de entrada en las Islas, más cincuenta mil pesos, a razón de cincuenta por cada tonelada, con el fin de atender a la falta de moneda que padecían las Islas debido a no haber en ellas casas de labor. De tabaco, sólo el que se les entregue por la real cuenta, cuyo flete será el que se conviniere con la persona que de orden real tuviese esta comisión (regla 14). Des-

tuvo lugar el 17 de junio de 1754 se acordó pedir nuevamente autorización para exportar tejidos de seda y lino. *América o Embarcaciones*, núm. 52.

816 Arch. Cab. Ten., R-XXII, núm. 9. Una copia autorizada por el escribano Pedro José Ferrera y remitida por el juez de Indias al cabildo de La Palma se conserva en el archivo de esta isla. Libro VI, fols. 428-435. Archivo Nacional de Venezuela, *Reales Órdenes*, tomo III, núms. 10 y 11, fols. 23 y 31, «Boletín del Archivo Nacional», tomo XIII, núm. 49, noviembre y diciembre de 1931, Caracas, pág. 40.

817 En algunas relaciones se dice que el pasajero y el marino llevan en general dentro de sus cajas algunas bagatelas y raterías «cuyo disimulo les cuesta muy caro». *La Catástrofe...*, ya citada en la Nota 6.—Por medio de las *generales* se embarcaban en cada bajel bastantes productos extranjeros. Acta del cabildo de Tenerife de 23 de enero de 1779.

pués, conforme hemos dicho, se permitió, mientras duró el registro a Buenos Aires, recibirlo a cambio de los frutos en La Habana y solamente con tal destino. En esta licencia también se aumentan de cincuenta a sesenta los pesos de plata que podían conducir por tonelada. En la real cédula de 1755 se ratifica la antigua limitación de la plata amonedada, con la única salvedad de las cantidades que a proporción de la calidad de los sujetos se disimulen como precisa prevención para el caso de arribadas, al tenor de la orden de 6 de septiembre de 1754, dirigida al juez mayor de Indias.

Referente al paso de personas sin registro, se recuerda con frecuencia la prohibición, y su cumplimiento se interesa incluso por las mismas Islas, dado el perjuicio que se ocasionaba con el crecido número de emigrantes. En 3 de agosto de 1748, como continuaban los llamados polizones o llovidos, según representaron las autoridades a 25 de octubre de 1734, se ordena al juez de Indias que vigile la observancia de lo dispuesto, y se establece la multa de mil pesos para el maestro o capitán que llevare a tales personas³¹⁸.

El contrabando parece que se aumentó especialmente en la época que media entre el fallecimiento del intendente Ceballos y la restitución de funciones al juez de Indias³¹⁹.

Campo de acción.

Los puertos señalados al comercio canario con América, según el Reglamento, eran: La Habana, Caracas, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad de la Guayana y Cumaná (regla 6). Por vía reservada, en 14 de febrero de 1719, se dictó también una orden, en virtud de la cual se permitía también el tráfico a Maracaibo³²⁰. En 1729 se amplía la licencia, mediante la concesión de

318 *América o Embarcaciones*, núms. 65 y 66.—Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fol. 357.

319 Escrito de don Alonso Fonseca, en 22 de febrero de 1734, en que manifiesta al concejo de Tenerife que se había quejado del paso de personas sin registro desde Canarias el juez conservador de la Compañía de Guipúzcoa y que estos excesos habían dado origen a que no se consintiese salir de las Islas para Caracas sino un registro anual. Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 2.—En 1724 consta que don Miguel Bartolomé Rossell, francés, comerciaba cautelosamente parte de las toneladas de Canarias a La Habana y se hallaba en Bilbao de vuelta de Bayona con un navío de más de 170 toneladas cargado de diversos géneros para sacar registro en Canarias. Se dieron instrucciones sobre de esto al juez de Indias en 20 de mayo de 1726. R-XVIII, núm. 4.—Asimismo aparece de otros documentos que la retirada de la diputación de Tenerife por acuerdo de 14 de julio de 1724 obedeció al descamino que se hizo en La Habana, mediante la introducción de tres barriles de objetos ilícitos, según se expresa en el escrito de don Juan Montero de la Concha encargado de la Intendencia, fechado a 21 del citado mes. *América o Embarcaciones*, núm. 26.

320 Acta del cabildo de Tenerife del 5 de agosto de 1719, Libro de Acuerdos, fol. 129. Fué cometida al Intendente por los efectos del reparto. R-XVII, núm. 1.

un registro anual, entre Canarias y Buenos Aires; pero, conforme hemos manifestado, esta nueva gracia fué suspendida en 1731.

Prácticamente, las Islas muy pronto van dejando de comerciar con algunos puertos autorizados, por lo que, hacia 1740, el tráfico está casi reducido a Caracas, Campeche y La Habana, hecho que en general se produce debido a las siguientes causas: la poca o ninguna utilidad del viaje, por los excesivos derechos y falta de compensación en los retornos; el peligro que ofrecía la navegación en barcos de cincuenta toneladas, unido a no disponer aquellos puertos de maestranza ni materiales para construir o carenar los bajeles; y el obligado requisito de volver a cumplir el registro a los mismos sitios de donde salían, que les resultaba más gravoso por tratarse de naves de tan corto buque^{320bis}.

En 1763 se pidió que a los puertos de Cuba, Omoa, Santa Marta y Tabasco se permitiese navegar desde Canarias cincuenta toneladas anualmente a cada uno de ellos, bien aumentando dicha cantidad en el permiso o de las mismas concedidas por el Reglamento³²¹.

Las disposiciones de 1765, al rebajar los derechos en las islas de Barlovento a favor de nueve puertos que se habilitan en la Península, hacen más definitiva la suspensión a que nos referimos, en cuanto al comercio canario con Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad, al paso que deja en análoga situación el que se mantenía en La Habana, ya que la desigualdad creada con las citadas normas no hacía posible una competencia por parte de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, según hemos manifestado en otro lugar de este capítulo. También dijimos que por el mismo motivo se vieron estas islas precisadas a abandonar el puerto de Campeche, y que hasta 1772, en que se extienden a las Canarias las ventajas del comercio libre, no están en condiciones de poder disfrutar en toda su amplitud del beneficio de los mercados permitidos por el Reglamento de 1718 y orden posterior.

El decreto de 2 de febrero de 1778 extendió el tráfico canario por Buenos Aires a las provincias del Río de la Plata, Perú y Chile, según expresamos en otro lugar de este capítulo.

B) Cantidad.

El Reglamento mantiene las mil toneladas, que ya, sin someter a nuevas rebajas, habían conservado las prórrogas de la licencia canaria, a partir de 1688, y advierte que en esta cantidad están in-

^{320 bis} En 1718 no era aún el tráfico preferido el de Caracas, como resulta ya en 1746. Cf. Nota 297.

³²¹ Archivo de Buergo, ya citado, Legajo *Comercio de Indias, Noticia individual del Comercio que a las Islas de Canaria fué en algunos tpos. permitido hacer en la América, y del que al presente las está dispensado, sus restriccio-*

cluidas las cuatrocientas otorgadas a Puerto Rico, por expirar este permiso en 1719 y no haber usado dicha isla sino de cincuenta en los cinco años últimos (regla 1). El reparto de las mil toneladas fué en la forma siguiente:

	La Habana	Campeche	Caracas	Puerto Rico	Trinidad	Cumaná	Santo Domingo
Tenerife	180	180	120	30	30	30	30
La Palma	75	75	50	12 y $\frac{1}{2}$	12 y $\frac{1}{2}$	12 y $\frac{1}{2}$	12 y $\frac{1}{2}$
G. Canaria	45	45	30	7 y $\frac{1}{2}$	7 y $\frac{1}{2}$	7 y $\frac{1}{2}$	7 y $\frac{1}{2}$
	<u>300</u>	<u>300</u>	<u>200</u>	<u>50</u>	<u>50</u>	<u>50</u>	<u>50</u>

Al concederse el tráfico a Maracaibo, este puerto sustituyó al de la Trinidad, y en 1729-31 fué aumentada la cantidad de posible exportación con las doscientas cincuenta toneladas que permitía el nuevo registro a las provincias de Buenos Aires. Desde 1737, según hemos referido, las toneladas a Caracas podían exceder de las doscientas en veinticinco más^{321 bis}. Asimismo la cantidad enviada a las Indias se elevó en ocasiones por medio de la gracia de registros supernumerarios.

En el Reglamento se previno que si Gran Canaria o La Palma no hacían uso de las toneladas respectivas las pudiese utilizar Tenerife, a cuyo efecto aquéllas quedaban obligadas a advertir a ésta que tuviera pronta la carga y, de no cumplir con este aviso, el pago de los derechos sería el mismo que el correspondiente el total disfrute de las autorizadas (reglas 4 y 6)³²².

Por real cédula de 21 de abril de 1725 se concedió a La Palma que navegase cien toneladas, o las que pudiese buenamente, a cualquier puerto de la permisión, sin pagar más derechos que los correspondientes a la cantidad que embarcase, y posteriormente se otorgó la misma gracia a Gran Canaria³²³. En real cédula de 18 de noviembre de 1737 consta la cesión que hizo La Palma a Gran Ca-

nes y gravámenes. Entregado al exmo. Sor. Dn. Ricardo Wall en 5 de Enero de 1763.

321 bis En 1764 se concedió por el rey a don Pedro de Orea que pudiese hacer el viaje a Caracas en un navío de 180 toneladas, con lo que resultaron las Islas perjudicadas, puesto que sólo podía ir un solo registro anual. Cabildo de 27 de junio de dicho año. Libro XV de Acuerdos, oficio 2, fol. 119. Cf. Nota 150.

322 Esto se burló a veces por los cosecheros y comerciantes de Tenerife, pues, como aquí existía un turno, llevaban sus frutos a Gran Canaria y La Palma, para embarcarlos desde estas últimas islas en unión de los propios de las mismas. El cabildo de Tenerife trata de este abuso en 31 de marzo de 1740 y 1 de agosto de 1742. Libro XXIII de Acuerdos (n. a.), oficio 2, fols. 26 y 72.

323 Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núms. 29 y 34.—Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fols. 29-83.

naria de cincuenta toneladas, quedando asignadas en su consecuencia a cada una doscientas toneladas³²⁴. La lucha por pretender cada una de las islas utilizar los puertos más remuneradores dentro de las toneladas concedidas en el Reglamento hizo necesario el acuerdo entre las mismas³²⁵. La real cédula que acabamos de citar autorizó que las doscientas toneladas para Caracas se enviasen por Gran Canaria en 1737, y que en 1738 y 1739 se hiciese el embarque de ellas, por La Palma y Tenerife, respectivamente. El 9 de diciembre inmediato se dió otro despacho en virtud del cual se dispuso que los registros de La Palma y Gran Canaria pudiesen salir con una diferencia de cuatro meses en 1738 y que el plan empezase a regir en 1739, sin que sirviese de precedente, para no causar perjuicios a la Compañía de Guipúzcoa³²⁶. Por ser preferidas algunas naves en el registro de Caracas se provocaron largos litigios. Hacia 1757 se pidió por el cabildo eclesiástico de Gran Canaria el disfrute de la décima parte de las toneladas correspondientes a dicha isla, según había dispuesto la real cédula de 10 de diciembre de 1610; y en efecto logra que se dicte a su favor el auto de 13 de mayo de aquel año³²⁷.

IV.—*Personas que podían cargar.*

El Reglamento hace constar expresamente que la licencia es para los naturales de Canarias y no para otros vasallos de la Coro-

324 Se presentó un memorial al rey en 1737 por don Pedro José de Cabrera Linzaga, canónigo de Canarias, don Alonso Fonseca, regidor de Tenerife y diputado en la Corte y don Ignacio Nicolás Fierro. *América o Embarcaciones*, núm. 34 (Impreso).—El acuerdo entre las Islas consistente en que Gran Canaria y La Palma embarcaran cada una doscientas toneladas lo aprobó el rey en 9 de diciembre de 1737. Así se dice en una de las notas manuscritas de un ejemplar impreso del Reglamento de 1718, que perteneció al sargento mayor don Luis de Miranda y en el cual se apuntan igualmente algunos abusos de percibo de derechos en América, sin estar prevenidos en dicho texto. Cf. *Papeles Varios* en la biblioteca de la Universidad, ya citados, tomo 96.—R-XXII, n.º 15. De este documento consta que el consejo de Indias, en carta ejecutoria del 10 de septiembre de 1757, expedida a favor de la isla de Gran Canaria, declaró que los capitanes de los navíos no podían disponer de la tercera parte del buque como se pretendió por entonces y se venía practicando. *América o Embarcaciones*, núm. 48.

325 Actas de las sesiones de 6 de septiembre de 1737 y 19 de junio de 1746, Libros XXXV del oficio 1 y XXIII del oficio 2, fols. 173 y 162, respectivamente.

326 Para armonizar los intereses de las Islas, se dictó una real orden de 1 de diciembre de 1733, y como consecuencia se nombró por Tenerife, La Palma y Gran Canaria a los citados representantes Fonseca, Fierro y Cabrera. Arch. Cab. Ten., I-II, núm. 14. Cf. *América o Embarcaciones*, núms. 29 y 34.

327 Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fols. 94-98 y 110. De los primeros folios consta que se eligieron diputados para el efecto a que

na, a menos que sean vecinos de las Islas (regla 5)³²⁸. En el mismo sentido se manifiesta el permiso a la provincia de Buenos Aires, al consignar que la concesión es «a beneficio de los naturales vecinos de las islas de Canaria» y que «no han de poder disfrutar este comercio los que no fueren naturales y vecinos de ellas» (artículo 14).

Tal vez cinéndose a la letra de aquella regla, que permitía el uso del privilegio a los simplemente naturales y con el fin de premiar los servicios en el ejército, el rey concedió, en repetidas ocasiones, el registro anual a Caracas contenido en el Reglamento a don José Hipólito Caraveo de Grimaldi, más tarde mariscal de campo, el cual no era vecino ni dueño de navío. Como tal merced no estaba en armonía con las otras normas del propio Reglamento y causaba al país una perturbación en el orden de preferencias que para el buen régimen de la permisión tenía establecido, el síndico personero de Tenerife don José Jacinto de Mesa y Castilla, en 1750, por medio de su apoderado don Luis Francisco de Miranda, elevó a la superioridad un memorial en el que, al paso que representó el deplorable estado del comercio indiano, puso de relieve cuán perjudicial a las Islas y contraria a derecho había sido la concesión de las toneladas a Caraveo³²⁹. Entre las razones que se aducen se hallan las siguientes: que sobre los dueños de navíos pesaban determinadas obligaciones, cuyo cumplimiento condicionaba el que pudiesen llevar a feliz término su viaje, consistentes en el pago de cantidades, requisito de las embarcaciones, ruta, transporte de familias pobladoras o en su caso abonar en la tesorería general cinco pesos; el haber anticipado los mismos dueños la suma de 24.000 pesos, conforme al acuerdo de 1718; que los que son vecinos no contribuían a subsanar las pérdidas del común ni defendían las Islas de los insultos de moros y otros enemigos de la Corona; que el país había estimado como mérito para conceder el registro de Caracas el que el peticionario hubiese realizado antes el viaje a La Habana y a Campeche, por ser el comercio a estos puertos menos remunerador; que el citado don José Caraveo, en 1740 había vendido la gracia a don Francisco Montañés, sin ser éste el cargador a

nos referimos a don Jerónimo de Guisla y don Sebastián Gesquier de Cabrera y que no se nombró a don José González Travieso por estar ausente.

328 Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núm. 53. P-XXVII, n.º 15.

329 Don Pedro Juan Oliver solicitó en 1757 un registro, y no llegó a disfrutarlo por no ser natural, según orden de 16 de diciembre de dicho año. Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 23.—En 1773 se admitió por el juez de Indias la embarcación de un mallorquín para navegar a La Habana, en perjuicio del derecho que tenían los naturales de las Islas, por lo que se opuso a ello doña María Luisa Saviñón, dueña de la fragata «Diamante», y el cabildo de Tenerife estimó que por el síndico personero debían hacerse las gestiones pertinentes en defensa de los privilegios en tal aspecto. Libro XXVII de Acuerdos, oficio 2, fol. 92.

quien tocaba en turno, y que el precio se sacó de los vecinos, a pesar de no ser el registro supernumerario; que el referido Caraveo tenía prorrogada otra merced hasta junio de dicho año 1750 y suspendido el registro de 1749, aparte de que desde 1743 no sólo ha dejado de ejecutar el viaje su apoderado sino que no permite que otra persona lo haga; que el régimen de preferencias entre los dueños de navíos se había tenido en cuenta por la disposición real de 12 de diciembre de 1744; que eran los moradores y no los naturales los que satisfacían el uno por ciento y con sus caudales sufragaban diversas obras, como el muelle de Santa Cruz...³³⁰ Esta oposición, sin embargo, no impide que más adelante, a instancia del síndico personero, el cabildo de Tenerife acuerde pedir para el mismo general Caraveo un permiso de doscientas toneladas, si bien sin perjuicio de las concedidas a los mejores mercados, puesto que se advierte que son las que Canarias no utilizaba a los puertos menores y con facultad de que el concesionario pudiese también llevarlas a Caracas, La Habana y Campeche³³¹.

Como el viaje a Caracas es el más remunerado, con frecuencia se suscitan pleitos sobre el navío que ha de ser preferido para la carga a aquel puerto^{331 bis}.

En cuanto a los extranjeros, para adquirir naturaleza y poder

330 En 12 de diciembre de 1774 se le notificó al juez de Indias que se le diese el registro de Caracas de 1746 a don Matías Rodríguez Carta, siempre que no hubiese otro dueño de navío con más derecho, «dando cuenta de lo ejecutado y motivos». En atención a las preferencias establecidas no se le dió a don Matías y se hizo de ello representación a su majestad el 23 de diciembre de 1745 y el 10 de enero de 1746. *Memorial* de 1750 a que nos hemos referido en la Nota 289. Por real orden de 10 de julio de 1770 le fué negada a don Francisco de Valcárcel la gracia de ser preferido al disfrute de toneladas de Canarias por el préstamo que hizo al rey para reedificar las fortalezas de La Guaira en Venezuela, cuya cantidad se mandó a reintegrar inmediatamente. Arch. Nacional de Venezuela. *Reales Órdenes*, tomo VI, núm. 10, fol. 21. *Boletín* del mismo archivo, tomo XIV, núm. 55, Noviembre-Diciembre de 1932, pág. 232.

331 Arch. Cab. Ten., Acta de la sesión de 11 de diciembre de 1761. Libro XXV de Acuerdos, oficio 2, fol. 52 v.

331 bis *Copia de un papel que llegó a mis manos en defensa del bien público...* (trata del litigio del navío «La Perla» con el llamado «El Biencomún») cuyo autor fué, según se lee en el mismo folleto (92 p.) con letra manuscrita, don Cristóbal del Hoyo, marqués de San Andrés. *Papeles Varios*, tomo 96 ya citado; *Memorias de don Lope de la Guerra*, ya citadas, «El Museo Canario», núms. 27-28, julio-diciembre de 1948, pág. 66.-- Sobre la admisión y despacho de la fragata de don Fernando Calimano, se produjo en 1752 una larga controversia que degeneró en ataques personales y dió lugar a la publicación impresa de una serie de divagaciones sobre el comercio y estado social de la isla de Tenerife que en parte se debió a la pluma del Dr. don Amaro José González de Mesa. Cfr. *Cartas sueltas de un amigo o justa repulsa de iniquas insinuaciones y su apoyo*, Hierro, 1752, en *Papeles Varios*, ya citados, tomo 93.

comerciar con América necesitaban llevar avecindados veinte años y diez desde su matrimonio con mujer natural de los reinos de España. Sin embargo, en algún caso se hizo la concesión de dicha naturaleza para tales efectos, excepcionalmente, como gracia particular del monarca, dadas las estimables circunstancias que concurrían en el peticionario, según puede verse en la real cédula de 29 de marzo de 1745, expedida a favor del irlandés don Roberto de la Hanty³³².

En la época del comandante general marqués de Valhermoso, el diputado por Tenerife don Alonso de Fonseca representó en la Corte que los extranjeros tenían la parte más considerable en la permisión, no sólo en la fábrica de los bajeles, sino en la carga de los frutos, e introducían el ilícito comercio en cabeza de los naturales, quienes les procuraban la libertad de la plata por ser una de las condiciones de sus ajustes, disimulada en las escrituras para no caer en comiso, cuyo daño no tenía solución por necesitar las Islas obtener ropas y comestibles de los países del Norte de Europa. En distintas fechas se pidió informe a Valhermoso, según consta del despacho de 15 de septiembre de 1726 y de la carta de este general expedida a 26 de mayo de 1727. Otra cédula de 20 de junio de 1728 y las dictadas en 14 y 25 de febrero de 1729 para el juez de Indias y el citado comandante general recuerdan que los extranjeros no pueden comerciar en las Indias «por si ni por interpósitas personas» y la orden de expulsión de los herejes en un corto plazo. En su consecuencia, Valhermoso publica un bando el 27 de mayo siguiente por el que dispone la salida de dichos herejes, en el término de dos meses, con pérdida de bienes si no la verifican, y para el caso de que fuesen ocultados por otras personas, se sanciona a éstas con cinco mil ducados o cinco de años de galeras, según que las mismas fuesen nobles o no³³³.

332 En don Roberto de la Hanty, según la cédula mencionada en el texto, concurrían las circunstancias de ser católico, avecindado en el Puerto de La Orotava, y casado con mujer natural de España, desde 1728 y 1740, respectivamente, tener tres hijos varones y comprado bienes raíces por valor de ocho mil pesos, ocho años de soldado de a caballo y tres de teniente de cabo del fuerte de Santa Isabel, y además el haber hecho el servicio de doscientos pesos de a dieciséis maravedís de vellón cada uno. Arch. Ten., R-XXI, núm. 11.

333 La real cédula de 20 de junio de 1720 está publicada por MILLARES en *Historia de la Inquisición*, ya citada, tomo IV, págs. 149-151. Cf. Nota 176 R-XVIII, núms. 21 y 28. Acta del cabildo de 25 de junio de 1729. En la real cédula de 2 de noviembre de 1733 se dice que las disposiciones referidas no eran de aplicación a los nacionales, aunque fuesen herejes, ni a los comerciantes transeúntes. El juez de Indias expuso que la vida en común de los extranjeros no perjudicaba al catolicismo, sino que por el contrario algunos se habían convertido y ayudaban al comercio del país. R-XIX, núms. 14 y 28. Acta del Cabildo de 2 de marzo de 1734, Libro XXXV de Acuerdos, oficio I, fol. 88.

V.—Navegación.

Con el fin de evitar cualquier perjuicio al comercio que se hacía desde la Península, se previno que las naves canarias no pudiesen salir a navegar para las Indias un mes antes ni otro después del tiempo en que partiesen las flotas y galeones, para lo cual se advirtió al intendente de las Islas que estaba obligado a pedir al de la Marina de Cádiz, en principio de cada año, una declaración sobre si habían de hacer viaje las flotas o galeones y el tiempo en que lo iban a ejecutar. Pasado un mes de la fecha que se indicase, aunque la salida no hubiese tenido efecto, quedaba Canarias en libertad de usar de su permiso (regla 10)³³⁴.

Las naves debieron de zarpar con destino a las Indias desde Santa Cruz de Tenerife, por lo que al intentar los maestros percibir mayor flete de los frutos de La Palma que de los de Tenerife, el intendente Ceballos ordenó en 21 de mayo de 1719 que se cobrase igual a las dos islas³³⁵. Sin embargo, la real cédula de 21 de abril de 1725 autorizó el despacho de los registros por el subdelegado, sacando la correspondiente guía; pero muy pronto otra orden, de 12 de octubre de 1726, les niega esta gracia³³⁶.

En cuanto al retorno, se interpretó en el sentido de que fuese obligatorio el regreso a Santa Cruz de Tenerife y no a otro puerto de las Islas. Pero por orden de 26 de noviembre de 1770 se dispuso que los registros que saliesen de Gran Canaria y La Palma volvieran a cumplir sus formalidades a su respectivo puerto³³⁷.

A) Embarcaciones.

Los bajeles tenían que ser de fabricación española, si bien se permitieron los de construcción extranjera que hubiesen sido comprados con anterioridad a la vigencia del Reglamento, mediante el pago de treinta y tres reales de plata doble antigua por tonelada en

334 El sistema de flotas se va relajando con la aplicación del de registros sueltos que se inicia en 1735 al concluir con el envío de galeones a Tierra Firme.

335 Arch. Cab. Pal., Libro V de Reales Cédulas, fol. 385.

336 Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fols. 29-83. Arch. Cab. Ten., *América o Embarcaciones*, núm. 29.

337 Representación de la Junta de La Palma a la Suprema de Canarias en 1809, documento publicado en parte por Buenaventura Bonnet. Cf. BONNET, *La Junta Suprema de Canarias*, Real Sociedad Económica de Amigos del País, La Laguna, 1948, págs. 626-632. De nuevo, sin embargo, se ordenó que todas las naves regresasen a Santa Cruz de Tenerife, en virtud de las reales cédulas de 9 y 10 de mayo de 1779. MATILLA, *Obra y tomo citados*, núm. 2864, pág. 266.— Cf. *Representación dirigida a las Cortes generales ordinarias de la monarquía española por el Ayuntamiento constitucional de la M. N. y Leal Ciudad de San Cristóbal de La Loguna*.. Laguna, en la oficina de la Universidad... Año de 1822, pág. 16.

cada viaje, conforme se venía practicando, más un quince por ciento sobre el total que importare, en atención al coste de poner el caudal en Madrid. También se previno en 1718 que en adelante no pudiesen adquirirse naves de esta última clase sin una orden particular con motivo para ello, en cuyo caso había de abonarse en la citada moneda cien reales en lugar de treinta y tres y el mentado quince por ciento (regla 5)³³⁸. Sin embargo, en el permiso a Buenos Aires, no se les exigió los cien, sino aquella primera cantidad (artículo 11).

El buque de las embarcaciones estaba en armonía con el número de toneladas concedidas, por lo que, en ocasión de estar preparando la isla de Gran Canaria un bajel de 500 toneladas para su comercio indiano, se quejó la Compañía Guipuzcoana y es dictada la real cédula de 12 de marzo de 1834 a fin de que se observase estrictamente lo ordenado en el Reglamento³³⁹.

Para el arqueo de los navíos se dispuso que fuese por persona aprobada en la profesión, según las normas que regían en Cádiz y la instrucción que al efecto se dictaría, y en el que se mandó interviniese el intendente o sus subdelegados (regla 7). En caso de que los navíos pasasen al puerto de Santa Cruz de Tenerife desde Gran Canaria o La Palma a terminar de cargar, también había de hacerse nuevo arqueo con la asistencia del intendente (regla 8). Por real orden de 1 de diciembre de 1733, se acepta el arqueoamiento en Gran Canaria, sin perjuicio de la obligación de despacharse de Tenerife³⁴⁰.

Los capitanes de los navíos, en el caso de hallar su embarcación incapaz de navegar si decidían echarla al través en los puertos de las Indias, estaban en el deber de comprar o fabricar otra para retornar el registro al sitio de donde hubiesen salido, sin poder mudar de viaje (regla 13).

En 1737 sólo Tenerife tenía dieciséis embarcaciones permanentes para el comercio de Indias y siempre iban artilladas³⁴¹.

B) Gobierno de los navíos.

A fin de impedir que con el pretexto de llevar personas aptas para el gobierno de los navíos se introdujesen extranjeros en el

338 Por vía de excepción se concedió en 1723 el poder utilizar barcos extranjeros a don Sebastián Patricio Leal y a don Francisco Romero, mediante el pago de treinta y tres reales solamente. Arch. Cab. Ten., *América...* núm. 31.

339 Arch. Cab. Pal., Libro VI de R. C. fol. 92.

340 Arch. Cab. Pal., Libro VI de R. C. fols. 94-98.

341 Por llevar poca pólvora se dice que fueron rendidos, a las dos horas de combate con los corsarios, los navíos «Sol Dorado» y «La Gallarda», según consta del escrito del síndico personero don Juan de Béthen-court y Soria, que fué visto en cabildo de 11 de febrero de 1746. *América o Embarcaciones*, núm. 39 y 43.

comercio de Indias y aun de otras partes de España, se dieron con bastante frecuencia instrucciones y órdenes recordando la puntual observancia de que fuesen naturales y vecinos de las Islas.

En cabildo de Tenerife celebrado el 5 de agosto de 1726, se trató del asunto de dar plazas de oficiales en las embarcaciones a personas extranjeras, y para que tales hechos no tuviesen lugar se acuerda notificar el acuerdo en tal sentido al juez superintendente de Indias³⁴². En 2 de mayo de 1738 se opone asimismo la corporación insular a que don José de Guezala, apoderado de la Casa de la Contratación, hiciese los nombramientos de escribanos de las naos a favor de personas que no reunían el requisito de naturales³⁴³, y en 18 de febrero de 1746 se dice que, conforme a lo prevenido por el rey el 18 de noviembre de 1737, no podían los dueños de embarcaciones ni el juez de Indias introducir a quien no fuese natural en dichas naves, en concepto de oficiales, marineros, contramaestres, escribanos o guardianes³⁴⁴. Sin embargo, en esta última real cédula se autorizó el que, no hallándose sujetos a propósito para oficiales y gente de guerra, pudiesen los dueños de los barcos valerse de las personas que hallaren hábiles para navegar, aunque fuesen de fuera de las Islas, sin faltar a lo dispuesto en el Reglamento.

En 1758 se dice que los canarios servían en la Real Escuadra y en los navíos del comercio de Indias en número de veinte pilotos con crédito de ser los más diestros en la navegación³⁴⁵.

C) Ruta.

La travesía se ordena que había de ser directa desde Canarias al puerto de las Indias para el cual hubiese sacado el registro, sin permitir a los navíos escala alguna en otro distinto, aunque fuese de los mismos de la permisión, pues el rey se reserva esta gracia por motivos especiales (regla 12). Tanto en la ida como en el tornaviaje, por la necesidad de cumplir los registros en los puertos de destino y salida, se previene a los dueños, capitanes o maestros que si, por causa de temporal, enemigos u otros accidentes tuviesen que arribar a otros puertos, habrán de hacer en éstos la debida justificación, para evitar la pena de comiso, sin poder desembarcar ni aligerar la carga «ni vender cosa alguna, sino, reparados, proseguir el viaje a cumplir el registro al puerto de su destinación». También se mandó que si el navío, por lo que hubiese padecido, no estuviere en aptitud de continuar su navegación, podrán comprar el que sea a propósito a recibir la carga, a fin de cumplir con

342 *América o Embarcaciones*, núm. 30.

343 *América o Embarcaciones*, núm. 41.

344 *Aroh. Cab. Ten.*, Libro XXIII de Acuerdos, oficio 2, fol. 157.

345 *Memorial de 1758*, citado en la Nota 279.

él el registro (regla 11). En ningún caso podían cambiar el viaje (regla 13), pues, no siendo capaz la nave, estaban obligados a comprar o fabricar otra para regresar al puerto de salida. Tampoco se consintió que una vez opuesto el navío para ir a un puerto cambiase su destino³⁴⁶.

VI.—*Inspección.*

Una de las principales reformas que se llevan a cabo en 1718 es la más perfecta organización que recibe la función inspectora. Aparte de la creación de la intendencia, con atribuciones especiales en materia de comercio indiano, según dijimos en el capítulo anterior, el nuevo Reglamento previene la puntual observancia de distintas medidas encaminadas a evitar toda clase de fraudes. Antes de que los navíos empiecen a cargar, se ordena que por el intendente o sus subdelegados se notifique en forma a los capitanes, maestros y dueños no consientan en sus embarcaciones géneros prohibidos, y que los que se llevaren de la clase permitida no los reciban tampoco sin que les conste por las guías haber satisfecho los derechos a la Hacienda, con apercibimiento que si no cumplieren lo mandado se procedería a prenderles y a la pérdida del navío. En estos casos la prisión era por tres años en uno de los presidios de África y además la pena de no poder navegar a Indias en diez. La diligencia de dicha notificación encabezaba el registro de cada navío y se remitía copia a la superioridad (regla 21).

La citada pena también se aplicaba si se hallasen en los puertos de Indias géneros ilícitos o fuera de registro, y de igual modo en el tornaviaje al llegar a Canarias (artículo 22). Los navíos tenían asimismo la obligación de llevar copia del Reglamento a todas las partes que fueren (artículo 24).

El abuso de las arribadas se mantiene sin embargo durante muchos años, según resulta, entre otras, de las reales órdenes de 25 de agosto y 16 de septiembre de 1751³⁴⁷.

³⁴⁶ Acta del cabildo de Tenerife de 28 de enero de 1737. *América o Embarcaciones*, núm. 76.

³⁴⁷ «Noticioso S. M. de la frecuencia conque las hacían a las Islas Canarias los Registros que partían de Cádiz para las Indias, so color de reforzar los Viveres y Aguada o aparentando descalabros a fin de conseguir el embarco de algunos Géneros y Personas de dhas. Islas: Mandó a los Gobernadores y Oficiales Rs. de los Puertos de América que siempre que averiguasen que algún Navío hubiese arribado a ellas y aumentado algunos géneros o Personas más de las que sacase de Cádiz, aunque fuese con Licencia del Comandante y Juez de Indias, lo confiscasen irremisiblemente con su carga, a menos que lo hiciesen por una inopinada urgentísima necesidad de que deberían informarse dhos. Comandantes y Juez y dar certificazn. de ello al Capitán». Orden de 25 de Agosto de 1751. *Cedulario* tomo 13, fol. 362, n.º 413.— «Contemplando S. M. el perjuicio que de la práctica de la antecedente podía seguirse a los interesados en la carga de los Registros que hiciesen voluntariamente arribada a Canarias por ser in-

Los cabildos de las Islas continúan en la práctica de nombrar dos diputados de su seno con el fin de vigilar el comercio de Indias, puesto que por no observarse las prescripciones sobre este tráfico en otro tiempo les fué interrumpida la licencia³⁴⁸. Sin embargo, en 14 de julio de 1724 el concejo de Tenerife estimó que se comprometía más la isla con su intervención, y acordó que se retirasen sus diputados, ya que al tiempo de salir los navíos les era imposible saber si se había cometido fraude mediante la entrada encubierta de objetos ilícitos en la carga, si bien, aunque se ratificó el acuerdo citado el 3 de agosto siguiente, vuelve a reanudar el envío de dicha diputación el día 11 inmediato³⁴⁹.

Hacia 1724 los excesos en la licencia dieron por resultado que se ordenase el que no saliese para Caracas sino un registro anual³⁵⁰. La queja había partido de la compañía guipuzcuana ante el Consejo de Indias y se razonó en que pasaban personas sin registro y otras cosas prohibidas, y se pretendió hasta la supresión del permiso. En cabildo de Tenerife del 16 de noviembre de 1734 se dió cuenta de haber sido confiscado un navío en La Habana, y se acuerda hacer informe al rey para acreditar que la diputación del consistorio no había intervenido en el abuso³⁵¹.

culpables en ello: Declaró era su Real ánimo recayese únicamente la pena en el Navío y Caudales del Capitán, Maestres y otros que tuviesen parte en el delito». Orden de 16 de septiembre de 1751. *Cedulario* tomo 13, fol. 363, n.º 414. *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias* por don MAMUEL JOSEF DE AYALA, revisado por LAUDELINO MORENO. Madrid. Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, S. A., tomo I, pág. 308.

348 Se pretendió por el general una visita a su persona antes de ir a cumplir su función. Libro XXIV de Acuerdos, acta del 23 de febrero de 1748. En cabildo de 11 de septiembre de 1720 se trató de que algunos navíos no acudían al concejo «para oponerse». Arch. Cab. Ten., Libro XXI de Acuerdos (n. a.), oficio 2.º, fol. 213. En 11 de junio de 1723 se representó por el síndico personero los inconvenientes que se seguían de no retornar los navíos derechamente a las Islas, y se acuerda suplicar sobre ello al general, intendente y juez. Libro citado, fol. 250 v.

349 En esta sesión del 11 de agosto, se trató también de que los extranjeros no navegasen de capitán o maestro, aunque sea casado en la Isla, ni por pasajero, sino teniendo la calidad de vecino, y que no se habilitase embarcación alguna sino con instrumentos muy legítimos de su naturaleza y creación y no por informes de testigos, y que, para respetar el turno de los vecinos en la carga, si alguno lo pidiese por otro, se le castigase dejándole sin embarcar por dos años. *América o Embarcaciones*, núms. 26, 27 y 28. Libro XXI de Acuerdos (n. a.), fols. 283-286 v. El celo del consistorio se comprueba con la carta del juez Casabuena de 21 de agosto de 1726 y las reales cédulas de 30 de septiembre y 2 de octubre del mismo año. R-XVIII, núm. 6.— En cabildo de 2 de enero de 1767 se trató de la anomalía de no haber citado el juez de Indias a los regidores diputados para la visita del navío «La Aurora» Cf. igualmente las actas de 22 de junio de dicho año y de 7 de enero de 1765.

350 Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 2.

351 Arch. Cab. Ten., Libro XXXV de Acuerdos, oficio 1, fol. 115 v. Acta de la sesión de 23 de marzo de 1736, Libro citado, fol. 145.

En 3 de agosto de 1748 se mandó al juez don Pedro de Casabuena que sin licencia no pasara persona alguna, bajo multa de mil pesos al maestro o capitán que las llevase, con el fin de evitar el que se recibiesen en Indias personas de mal vivir, polizones o llovidos.

Los comandantes generales pretenden intervenir en el comercio de Indias, y en particular el marqués de Valhermoso y don Andrés Bonito, no sin que se les resistan los jueces superintendentes³⁵².

A) *El intendente general de Canarias.*

Según hemos dicho en el capítulo anterior y confirma el Reglamento, el intendente asume en Canarias la suprema dirección en el comercio indiano. Más expresamente que las disposiciones citadas, la real cédula de 13 de diciembre de 1718 dispone que el juez de Indias había de estar a las órdenes de dicha intendencia y que ésta haría en aquel funcionario la confianza a que fuese acreedor por sus particulares servicios, siempre bajo su autoridad e inspección³⁵³.

A la muerte de don Antonio de Ceballos, ocurrida en forma trágica en Santa Cruz de Tenerife el 19 de junio de 1720³⁵⁴, se nombró en 1721 a don José de Valdés, quien al parecer no llegó a tomar posesión³⁵⁵. Por entonces fué encargado interinamente del importante empleo don Juan Montero de la Concha, secretario de su majestad y administrador general de las reales rentas en Canarias, hasta 1724, en que fué suprimida la referida intendencia y restituida plenamente la jurisdicción de Indias al titular de su juzgado mayor³⁵⁶.

352 VIERA, *obra citada*, tomo III, pág. 430.

353 Arch. Acialcázar, ya citado, Leg. Casabuena, I, núm. 12.

354 Ceballos fué víctima de un motín, formado por palanquines de caleta y gente de condición inferior en Santa Cruz de Tenerife, trágica jornada en la que el capitán general condena a morir en la horca a doce personas y envía a presidio más de treinta. Aparte de lo que escribe Viera sobre estos sucesos, es curioso el relato del historiador don Pedro del Castillo, que fué contemporáneo de los mismos. Cf. VIERA, *Obra y tomo citados*, págs. 397-398 y CASTILLO, *Descripción histórica y geográfica de las islas de Canarias*, escrita en 1738 y publicada por la Librería Isleña en 1848, pág. 265.— En cabildo de Tenerife de 20 de junio de 1720 se dió cuenta de la muerte de Ceballos, «ministro de tanta representación como aceptación pública de todas sus operaciones», y el 26 inmediato acuerda dar las gracias al general por su conducta en tal ocasión y el pésame a la viuda del intendente. Arch. Cab. Ten., Libro de Acuerdos, fol. 163.

355 En cabildo de 14 de julio de 1721 se recibió una carta de don José Valdés, dando cuenta de su nombramiento de Intendente, fechada, el 23 de marzo, en Madrid. Libro XXXIV de Acuerdos (n. a.), of. 1.º, fol. 241.

356 La orden de supresión de la intendencia fué comunicada por don Hernando Verde Montenegro y al parecer se debió a varias cartas del teniente de juez de Indias don José del Río Loreto, fechadas en 11, 15 y 21 de octubre de 1724. En órdenes de 28 de febrero y 10 de marzo de 1725 y

B) *El juzgado superintendente de Indias.*

Ya dijimos que la Corona había enajenado en 1708 el cargo de juez superintendente de Indias por el servicio de 360.000 reales de vellón, por lo cual continúa este empleo en la familia de Casabuena, que lo había obtenido.

Con la creación de la intendencia se le restan atribuciones a sus titulares; pero en 1724, al suprimirse ésta, vuelve a restablecerse su plena función. No obstante, se hizo necesario que por el poder central se dictasen varias órdenes en tal sentido, por el empeño de los comandantes generales en intervenir en materia de comercio indiano. En carta de 28 de febrero de 1726 el duque de Riperdá escribe al general de Canarias que el rey había dispuesto que no se mezclase en cosa alguna del comercio de Indias, sino que antes bien diese favor y ayuda al señor don Bartolomé de Casabuena³⁵⁷.

Los jueces de Indias lo son al propio tiempo de arribadas, y en ellos recae la subdelegación de Marina en virtud de nombramiento

20 de mayo de 1726, previa consulta del Consejo de Indias, se insiste en el mismo sentido, especialmente en la última que dice al comandante general: «os ordeno y mando no os mezcléis en cosa alguna que toque a estas dependencias ni embaracéis con ningún pretexto ni motivo el uso de la jurisdicción del juzgado de Indias, por pertenecer al mencionado don Bartolomé de Casabuena o su teniente, sino que antes bien le deis todo el favor y auxilio que os pidiere y necesitare, pues de lo contrario se tomará contra vos una severa resolución». En 19 de julio los diputados del cabildo don José Pedro Lordelo y don Gonzalo Machado de la Guardia hicieron entrega de la dicha cédula original. Arch. Cab. Ten., R-XVIII, núm. 4. Millares, *Anales* ya citados, fol. 121. Acta del cabildo de Tenerife de 15 de julio de 1726. Cf. Libros de Acuerdos, fols. 17 v. y 283.

357 Cf. Nota anterior.

El empleo de juez superintendente no fué sometido, al parecer, por la familia de Casabuena a pieza de mayorazgo, y su desempeño en la práctica fué muchas veces por los tenientes que elegían sus propietarios. Entre éstos podemos citar a don José del Río Loreto y Castillo, teniente general de Artillería, a quien nos referimos en la Nota 356, y a don Domingo Miguel de la Guerra y Ayala, que lo ejerció por nombramiento de su hermana, viuda de don Bartolomé de Casabuena y Mesa, y antes, con motivo de la residencia de éste (1733-1744). También fué nombrado como teniente, interin que sus hermanos llegaban a la mayor edad, don Pedro Alcántara de Casabuena y Guerra, que lo desempeña en unión del cargo de subdelegado de Marina, lo mismo que su antecesor (1744-1754). Al morir don Pedro, la función se la atribuye don Pedro Álvarez, ministro honorario de Hacienda, a la sazón con importantes comisiones en Tenerife, que aun la tenía a su cargo en 12 de enero de 1755. Por real cédula de 26 de enero de 1755, es juez superintendente, también interino, don Bartolomé de Casabuena y Guerra, que jura el cargo ante el Consejo de Indias el 30 siguiente y durante cuya jurisdicción (1755-1796) desempeñó en 1766 el juzgado don Alonso Pereyra, cuando le toma la residencia don Julián de San Cristóbal. Al morir el citado don Bartolomé de Casabuena en 1796, su sobrino don Juan de Casabuena y Botello, en concepto de cabeza del linaje, pretende obtener en propiedad el empleo de juez mayor de Indias, basado en que se trataba de pieza vinculada y por tanto le asistía el mejor derecho; pero

del intendente de Cádiz, «por la conveniencia de reunir en un solo ministro ambas funciones»³⁵⁸.

Su competencia es reducida por el decreto de 14 de julio de 1772, desde el momento que se encarga al administrador de Aduanas del despacho de los navíos que van a las islas de Barlovento y a Campeche.

En 17 de mayo de 1778 se acuerda pedir informes a las Islas sobre la reforma de dicho tribunal, en el sentido de nombrarle adjuntos unos diputados del Comercio, para conocer en primera instancia de todos los negocios de su competencia y en segunda de los que no excedan de mil pesos³⁵⁹.

a) Auxiliares y ejecutores.

En el Reglamento se prohibió a los funcionarios admitir dádivas ni cantidad alguna al tiempo del despacho y arribo de los navíos, permitiéndose únicamente las retribuciones que fuesen regladas por el intendente o los oficiales reales, si se tratase de los puertos de las Indias (regla 28). Pero al ordenar dicha intendencia

al conocer del asunto el Consejo de Indias, en vista de la oposición que formuló don Bartolomé Benítez de Ponte, asimismo sobrino carnal del causante, y como consecuencia de no haber sido posible conseguir el acuerdo de los interesados en la herencia, el Consejo nombró teniente interino al último, quien en años anteriores había desempeñado el cometido en virtud de título de 6 de noviembre de 1788. Fernández de Béthencourt consigna que el referido don Juan de Casabuena obtuvo de su tío un nombramiento de teniente, dos días antes del óbito de éste; pero nos inclinamos a creer que no llegó a ejercer las funciones judiciales, por los términos del oficio que en 6 de mayo de 1800 dirige don Bartolomé Benítez a la Real Sociedad Económica de Tenerife, dándole cuenta de la mentada resolución del Consejo. En ésta se previno también que Benítez de Ponte percibiera por servir el cargo la mitad de sus productos y la otra se repartiese entre los herederos, que eran cinco incluido dicho don Bartolomé. Según Ossuna Van den Heede, el juzgado fué suprimido por real orden de 5 de enero de 1804. En 1809 fallece Benítez de Ponte. Archivo de Acialcázar, ya citado, Leg. *Casabuena*, III, núms. 5 y 25; Arch. Cab. Ten., R-XXI, núm. 11, R-XXV, núm. 26; T-IV, núms. 6 y 14; T-V, núm. 2; FERNÁNDEZ DE BÉTHENCOURT, *Obra citada*, tomo III, pág. 46; OSSUNA VAN DEN HREDE, *Obra citada*, tomo I, pág. 211. Acta del cabildo de 31 de enero de 1744, Libro XXXV de Acuerdos, fol. 130; Cabildo de 2 de abril de 1755. Libro XXIV, fol. 113; *Memorial* de don Bartolomé Benítez de Ponte, impreso en 1797.— Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, Leg. 26, *Súplicas y Representaciones*.

358 En 21 de enero de 1740 fué nombrado subdelegado don Domingo Miguel de la Guerra; en 8 de marzo de 1755, don Bartolomé de Casabuena y Guerra, al que se le concede uso de uniforme a 30 de septiembre siguiente. Arch. Acialcázar, *Casabuena*, III, núm. 25.

359 Sobre esta cuestión se dispuso que informaran, según escrito de 24 de diciembre de 1777, el juez de Indias; y además, por Canaria, Narciso Laguna y Sebastián Barreda; por Tenerife, Fernando Rodríguez de Molina y Antonio Eduardo; y por La Palma, Ambrosio Rodríguez de la Cruz y José Benítez Luxán. Al propio tiempo, sobre los perjuicios que se podían causar

la supresión de la costumbre abusiva que existía en tal materia, el escribano mayor de Indias presentó ante la misma autoridad una razonada reclamación. En su vista les fueron señalados al escribano y guarda mayor unos emolumentos de carácter fijo, aunque seguramente no llegaron a regir, como hemós de ver más adelante, al hablar de las imposiciones para retribuir a los funcionarios de dicho juzgado³⁶⁰.

Por real cédula de 16 de febrero de 1778 se establecen los aranceles que debían observar los escribanos de registros³⁶¹.

C) *El administrador de Aduanas.*

En virtud de la real cédula de 14 de julio de 1772 se dispuso que en el comercio canario a las islas de Barlovento y Campeche no interviniese el juez superintendente de Indias, sino el administrador de Aduanas, al cual había de corresponder el exigir las fianzas para asegurar el retorno de los navíos provistos del tornaguía prevenido en el capítulo primero de la instrucción de 1765. Sin embargo, debió producirse alguna intromisión por parte de los comandantes generales o del aludido juzgado, cuando que por real cédula de 5 de agosto de 1776 se ordena a la citada autoridad militar que cumplierse con el decreto de 16 de octubre de 1765 y declaración de 12 de agosto de 1768, para que en el despacho y habilitación de las embarcaciones del libre comercio concedido sólo conociese el administrador de aduanas. En 1779 se manda también que los registros para Caracas fuesen despachados por el repetido administrador, con lo que se deja muy reducido el ámbito de la competencia del juzgado de Indias³⁶².

al salario del juez de Indias con el comercio libre, conforme a la real orden de 4 de febrero de 1777, vista en el cabildo de Tenerife del 30 de abril. Cf. Nota 380.

360 Por auto del intendente Ceballos de 7 de octubre de 1719 se le asignó al escribano mayor de Indias la cantidad de quinientos escudos de plata como retribución anual por su cargo, sin que bajo ningún pretexto, como el de tener que pagar al oficial mayor, pueda aumentarse dicho sueldo, y que dicha suma se obtendría mediante prorrata entre los capitanes de los navíos, según el buque y arqueo, ingresándola en una mitad a la salida y la otra a la vuelta en la tesorería de la intendencia. Y en cuanto a los derechos que le correspondan en las cuestiones que se ventilen ante el Juzgado, percibirá lo acostumbrado. Al guarda mayor, como es bastante el trabajo que tiene asignado, en atención a él, se le retribuye con otros quinientos escudos, percibidos también por libramiento de la tesorería y recaudados de la misma forma. En cuanto a los ministros más inferiores, cf. Nota 262. Expediente citado en la Nota 259. Esta forma y cuantía de la retribución fué impugnada por el escribano don Matías Boza de Lima, y probablemente no llegó a prosperar en los términos de restricción que había fijado el Intendente, máxime cuando éste muere antes de resolverse, ante la superioridad, el asunto.

361 Arch. Cab. Ten., Acta de la sesión del 22 de abril de 1778.

362 MATILLA TASCÓN, *Obra citada*, núm. 2669, págs. 246 y 264.

VII.—*Garantías.*

Entre las fianzas que se exigieron al tenor del Reglamento, tenemos la de ocho mil pesos que habían de prestar los dueños de los navíos para responder de que sus embarcaciones no eran de fábrica extranjera, o que si tenían esta condición fueron adquiridas antes de entrar en vigor el citado Reglamento, pagando los treinta y tres reales por tonelada en cada viaje o los cien en su caso, más el quince por ciento por costa de poner el caudal en Madrid. Si faltaban a lo asegurado (regla 5), se les imponía la pena de perder dicha cantidad a repartir por terceras partes, a la real hacienda, ministro que acusare y denunciador, a cuyo efecto se procedía contra los bienes del principal y fiador, comiso del navío y carga en que se hallare el fraude, pero bonificando su parte al particular que con buena fe hubiere embarcado sus frutos.

Para garantía del comercio de España en el sentido de tener medios de fiscalizar la permisión canaria, se autorizó al comercio de Cádiz para que pudiese nombrar personas que en su nombre concudiesen a los puertos de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, cuando se llevasen a cabo los arqueos y visitas de los registros, si bien no se les impone a las Islas ni a los dueños de los navíos o cargadores de los mismos obligación de pagar cantidad alguna por tal motivo (regla 23).

En el permiso a Buenos Aires se consintió el llevar el importe de los derechos a la Corte por los propios interesados, siempre que diesen fianza segura y abonada de que traerían del tesorero general la oportuna carta de pago. El juez de Indias además estaba obligado a comunicar la cuantía en todas las ocasiones que despachase el registro.

Aun pudiéramos mencionar alguna otra fianza, como la que se pedía para asegurar el traslado de las familias y su debida entrega; la de 4.000 pesos por cada cien toneladas, para responder de que volverían a cumplir el registro a las Islas sin cambiar la ruta por más que sufrieran rotura de palo u otro fracaso; etc.

VIII.—*Gravámenes.*

Aunque en 1718, mediante la nueva reglamentación, se tiende a suprimir en unos casos y fijar en otros el número y cuantía de las gabelas introducidas en el comercio indiano de Canarias, muy pronto, al aumentarse los derechos con diversos motivos, el tráfico acusa un notable quebranto, y como además la libertad concedida a Barlovento y Campeche, en 1765 y 1770, respectivamente, no se extiende a los productos de las Islas hasta 1772, el estado mercantil de las mismas durante varios años no es sólo deventajoso en sí, sino también en relación con el comercio que se hacia desde la Península, ahora fomentado con la habilitación de nuevos puertos.

Canarias, aparte de obligarse por razón del permiso a los donativos de que hemos hecho mérito y a contribuir con un determinado número de familias pobladoras, conserva, según el Reglamento, la carga de satisfacer el salario del juez de Indias, si bien esto último, en la práctica, pesa directamente sobre el mismo tráfico.

Al comercio indiano de Canarias se le pretende gravar, también, con los derechos del almirantazgo.

Por real cédula de 24 de julio de 1737 se creó, como es sabido, el cargo de almirante general de España y protector de su comercio, expidiéndose el correspondiente nombramiento a favor del infante don Felipe, al cual además se le señalan los emolumentos de su alto empleo. En el reparto que para este último efecto se hizo al comercio, correspondió al de Canarias contribuir con quince mil maravedís, equivalentes a diez mil de los corrientes en las Islas, distribuidos en la forma siguiente: 3.000 que se impondrían en las mil toneladas del permiso a las Indias; 5.000 en los frutos que se embarcasen en virtud del mismo, mediante un derecho de tres reales de vellón por pipa de veintisiete arrobas y media; y los 7.000 restantes en los vinos que se comerciaren con España y el Extranjero, en la parte que no alcanzaren el producto de los anclajes. Como también se previno que el repartimiento en Canarias se hiciese únicamente por el comandante general y juez mayor de Indias, estas autoridades, a 11 de diciembre de 1737, señalaron al tráfico de América dos reales y seis maravedís corrientes por tonelada y otros dos reales por pipa de navegación. Habida cuenta que el producto de los anclajes era unos tres mil doscientos cincuenta reales, la pipa de exportación a la Península y países extraños se gravó únicamente con veinte maravedís, también moneda de las Islas. La recaudación de lo asignado al comercio de Indias se dejó a cargo de los maestros y la de los anclajes y demás del otro comercio a las aduanas, llevando todos cuenta y razón aparte desde principio del mes de noviembre próximo pasado³⁶³.

En los cabildos celebrados a 24 de marzo, 2 y 9 de mayo de 1738, se acuerda rogar al comandante general que suspendiese el citado cobro del almirantazgo, ínterin se resolvía por el rey la representación elevada con tal motivo. También se propuso a su majestad que la parte asignada al comercio de Indias se sacase de los catorce reales que se pagaban al seminario de San Telmo y de los fondos que quedaban de los nueve reales plata impuestos para el salario del juez de Indias³⁶⁴. En efecto, el general y el juez superintendente acceden a no proceder a dicha cobranza por el momento, en 10 de mayo del referido año; pero a principios de 1739 se inten-

363 Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 16, y R-XIX, núm. 30.

364 Arch. Cab. Ten., Libro XXXV de Acuerdos, oficio 1, fols. 191-193, y D-XIV, 16.

ta llevar a cabo el correspondiente a 1738, por lo que el ayuntamiento vuelve a gestionar su suspensión³⁶⁵.

Al fin, la real cédula de 7 de agosto de 1738 dispuso la excepción del comercio de Indias a dicho gravamen, al paso que fija para el otro tráfico un real plata por pipa³⁶⁶. El comercio indiano en general parece que obtuvo igual gracia³⁶⁷.

A) *Contribuciones a la salida de Canarias.*

Por más que antes de emprender la navegación fuese necesario cumplir bastantes requisitos y abonar las cantidades que por distintos conceptos se impusieron al comercio de que tratamos, la principal causa de su postración en esta época no fué, al parecer, las contribuciones establecidas a la salida, sino los exorbitantes derechos que se cobraban en las Indias por la introducción de los productos canarios, unidos a la competencia del comercio peninsular que antes hemos aludido y a la de la misma América con su aguardiente de caña.

En el permiso a Buenos Aires (1729-1731) se dispuso que los derechos de salida en Canarias y los de entrada en Indias se satisficiesen de acuerdo con lo prevenido en el Proyecto de 5 de abril de 1720.

a) *El almojarifazgo y la regalía del Consulado.*

El Reglamento mantuvo la cuantía de los derechos de exportación en el dos y medio por ciento del valor de los frutos y géneros que se embarcasen y el tributo de los veinticinco pesos por cada cien toneladas, establecido a favor de las escribanías de registro del Consulado. Para los efectos de lo primero, la pipa de vino o de aguardiente fué valorada en cincuenta pesos.

b) *Las limosnas.*

En 1718 no se hace innovación alguna, en el gravamen que venía del período anterior, consistente en contribuir con catorce reales de plata antigua por tonelada al sostenimiento del colegio de San Telmo en Sevilla, según dijimos en el capítulo anterior. En 1754 el cabildo de Tenerife hace presente a la superioridad que, puesto que de las diez plazas concedidas en dicho colegio a alumnos pobres de Canarias, sólo había sido posible utilizar una en los

365 De la suspensión se dió cuenta en cabildo de 20 de mayo de 1738 y del intento de cobro de este año en las sesiones de 4 de marzo y 7 de abril de 1739. Libro XXXV de Acuerdos, oficio 1, fols. 194-196 y 209-210. Cf. *América o Embarcaciones*, núm. 42.

366 Cabildo de 26 de junio de 1739, en el cual se menciona el auto de 15 de enero. R-XX, núm. 20. Sin embargo, hacia 1763 en el escrito *Noticia individual...*, que citamos en la Nota 321, se menciona un derecho de almirantazgo, consistente en dos reales de plata por tonelada.

367 ARTIÑANO, *Obra citada*, pág. 172.

doce años últimos, se destinase el importe de la contribución establecida en favor de dicha universidad a mantener en Santa Cruz de Tenerife dos maestros, uno de geometría, para instruir en los principios conducentes al conocimiento de la artillería y formación de los maquinistas, y el otro para enseñar el arte de pilotaje. También se expresó que la Isla disponía de la ventaja de tener local para la instalación de las enseñanzas, por haber cedido con tal fin una casa el señor don Lázaro de Abreu, veedor y contador que fué de las reales rentas y ministro honorario del Consejo de Hacienda³⁶⁸.

Con base en el comercio indiano previno la real cédula de 17 de febrero de 1756 alguna ayuda al hospital de Nuestra Señora de los Desamparados en Santa Cruz de Tenerife³⁶⁹. El rey por esta provisión concede a dicho establecimiento el importe del indulto de doce toneladas y ordena que se repartiase su cobro entre los registros del permiso a las Indias. Lo recaudado pasaba a poder del juez de Indias y al cuidado del cura de la parroquia de la Concepción, para que con su acuerdo lo manejase el administrador de aquel hospital. En 1774, como consecuencia de la concesión del comercio libre a La Habana y Campeche, se pensó en la conveniencia de acumular la cantidad asignada al tráfico de estos puertos al de Caracas³⁷⁰.

En 11 de enero de 1772 el cabildo de Tenerife solicitó la gracia de tres registros supernumerarios a la América, cada uno a favor de las respectivas islas del permiso, para con el importe del remate, una vez abastecidos los vasallos de la Corona en Canarias, se crease un fondo público, análogo al que en otras provincias se denomina «Tributo de los pobres»³⁷¹.

c) La prestación para poblar las Indias.

En 1718 se ratifica la obligación de transportar a la isla de Santo Domingo o al puerto de las Indias que se ordenase cincuenta familias de a cinco personas, con el fin de poblar la tierra americana. Dicho número era el que correspondía a la proporción establecida

368 Escrito de los regidores don Juan Colombo de Vargas y don Gabriel Román Manrique de Lara, fechado el 17 de junio de 1754, y cabildo de 30 de marzo de 1757. Arch. Cab. Ten., C-IV, núm. 13.

369 Escrito de 10 de diciembre de 1783. Arch. Cab. Ten., R-XXII, núm. 15. *América o Embarcaciones*, núm. 73. Real cédula de 24 de julio de 1772. Cf. Nota 304.

370 Cabildo de 4 de junio de 1774. Arch. Cab. Ten., Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fols. 105-106.

371 Cf. Nota 304, y «Boletín de la Real Sociedad Económica de Tenerife», Año I. núm. 19, San Cristóbal de La Laguna, 7 de mayo de 1899. *Efemérides*. El síndico personero don Amaro González de Mesa también solicitó seis toneladas graciables a cada puerto de los permitidos para la «Cuna de Expositos». Escrito de 7 de agosto de 1767. Arch. Buergo, legajo *Diputados de Corte, desde 1762*.

de acuerdo con las toneladas del permiso, según expresamos en el capítulo precedente.

Si los dueños de los navíos dejaban de embarcar las mencionadas familias por no estar prontas o ser el viaje a puerto distinto del indicado para el arribo de las mismas, tenían que satisfacer por cada una que quedase en Canarias mil reales de moneda corriente en estas Islas, cantidad en la que se calculó el flete y que después había de ser entregada a otro dueño de registro que las condujese sin que este último pudiese pretender por tal servicio mayor retribución (regla 16)³⁷².

En el permiso a Buenos Aires, aparte de las cinco familias por cada cien toneladas, se mandó que llevasen quince más, si bien por el transporte de éstas los dueños de las embarcaciones serían en su caso indemnizados a razón de doscientos pesos escudos de ocho reales de plata por cada familia completa, importe que se les hacía efectivo por la real hacienda (artículo 9).

La salida de las familias con destino a la población de América es solicitada en varias ocasiones por las Islas como remedio a la afluencia de gente que se observa en las Islas de Tenerife y Gran Canaria procedentes de Fuerteventura y Lanzarote y para las cuales no había trabajo suficiente³⁷³. En cabildo de Tenerife, celebrado el 12 de enero de 1729, ante el propósito de pasar a las Indias personas nobles y de distinción entre las familias pobladoras, se acuerda el pedir a la superioridad que, en atención a la calidad de aquéllas, se les repartiese doble cantidad de tierra³⁷⁴.

A pesar de que, como hemos dicho, se estimó una ventaja por tener medio de resolver el paro de los trabajadores con el envío de los mismos a la América, en alguna ocasión se emplearon procedimientos coactivos para que el embarque no se demorase³⁷⁵.

Por real cédula de 21 de agosto de 1764 se ordena el cese del traslado de gente a Santo Domingo, ínterin se dictasen las providencias necesarias para su acomodo, pues entonces había allí nú-

372 En 28 de febrero de 1720, el intendente Ceballos comunicó al ayuntamiento la necesidad de alimento en que se encontraban las familias dispuestas para salir con destino a Puerto Rico y Santo Domingo, debido a que no habían zarpado los navíos por recelo de corsarios. El cabildo, en consecuencia de lo referido, acordó contribuir con veinte fanegas de trigo. Libro de Acuerdos, fol. 149.

373 Cabildo de 14 de julio de 1721. Libro XXXIV de Acuerdos, oficio 1, fol. 241.

374 Libro XXXV de Acuerdos, oficio 1, fols. 2-3.

375 En cabildo de 21 de julio de 1717, se trató del apremio que sufrían los vecinos con el fin de que embarcasen para América, llevado a cabo por el juez de Indias con el auxilio del comandante general, y se acordó interviniese la representación de la Isla por las vejaciones que se hacían a las mujeres para la reunión de familias con destino a Trinidad de la Guayana. Libro XXXIV de Acuerdos, oficio 1, fol. 150 v.

mero bastante de personas³⁷⁶. A partir de esta fecha, las familias fueron llevadas preferentemente a otros sitios de América.

Hacia 1775, teniendo en cuenta que estaba suspendido el éxodo a que nos referimos, el ayuntamiento de Tenerife suplicó que los dueños de registros fuesen eximidos de pago de los mil reales que venían abonando en razón de no transportar a las familias³⁷⁷.

d) Imposiciones para retribuir a los funcionarios del juzgado de Indias.

Según estaba prevenido desde antiguo, los cabildos de Tenerife, Gran Canaria y La Palma habían de satisfacer los trescientos maravedís que estaban señalados por sueldo al juez superintendente de Indias, obligación que ratifica el Reglamento y añade que tal cantidad era necesario que fuese ingresada en la tesorería real con el fin de que aquel funcionario, para su cobranza, no estuviese pendiente del pago de las referidas islas (regla 29). De hecho, sin embargo, los cabildos se retrasaban en el cumplimiento de lo ordenado, y esta falta en el de Tenerife obliga al juez don Bartolomé de Casabuena a acudir a la Corte, según se desprende del acta de la sesión de este ayuntamiento en 1 de septiembre de 1720, donde se expresa que estaban sin ingresar los haberes de dos años³⁷⁸.

El intendente Ceballos, por lo que se refiere a los auxiliares y ejecutores del juzgado de Indias, suprimió, conforme a lo dispuesto en el Reglamento, la costumbre abusiva de aceptar dádivas y cantidades de dinero a título de obsequio, fijando a cada empleado una moderada retribución. Don Juan Montero de la Concha, que ocupa interinamente aquel cargo, estableció un prorrato de dos reales plata por tonelada para el escribano, igual cantidad al guarda y nueve en la misma moneda para el juez, imposiciones todas que cesan en marzo de 1730, como consecuencia de la orden del Consejo de Indias fechada el 11 de marzo de 1729. Por este despacho se mandó también que los atrasos que se debían al juez de Indias fuesen satisfechos proporcionalmente por las tres islas obligadas y que se embargasen los propios y rentas de tales municipios con tal

³⁷⁶ Independientemente del éxodo a que obligaba el permiso canario, pasaron a las Indias otros grupos de familias pobladoras. Tales fueron al parecer las cincuenta familias distinguidas de canarios que contribuyeron a la fundación de Montevideo, y en 1757 las setenta que como obligación y al cuidado de la Compañía de La Habana se condujeron en dos navíos del registro de las Islas, nombrados «Nuestra Señora de la Soledad» y «Santiago», como se expresa en el citado memorial de 1758. Cf. Nota 279.

³⁷⁷ Cabildo de 19 de abril de 1775. Libro XXVII de Acuerdos, oficio 1, fols. 133-134, e instrucciones al agente en la Corte, núm. 16. D-XV, núm. 6

³⁷⁸ Libro XXI de Acuerdos, oficio 2, fol. 212, y Libro XXXIV, oficio 1, fols. 212-213.

fin; pero una nueva provisión, expedida el 4 de marzo de 1731, restableció el sistema acordado por Montero³⁷⁹.

En cabildo de Tenerife, celebrado el 8 de abril de 1771, se propuso que por medio de una contribución a los navíos de Caracas, Cumaná y Maracaibo, que no son puertos del comercio libre, se indemnizase el desembolso que habían hecho los antecesores del juez superintendente y del escribano mayor para obtener la propiedad de dichos cargos, aunque esta fórmula no se aceptó.

Al extenderse a los envíos canarios las ventajas del comercio libre, se pidieron informes sobre si esta gracia perjudicaba al salario del juez de Indias, máxime cuando el despacho de las naves se llevaba a cabo por la aduana; pero el ayuntamiento hizo presente que había fondos bastantes y además se podían percibir derechos de las toneladas concedidas a Perdomo³⁸⁰.

e) Otras exacciones.

En los navíos de Indias, se percibía también el *haber del peso*, si bien al concederse el comercio libre se intentó no satisfacer esta imposición^{380 bis}. Consistía en 4 cuartos (de los 10 que componen el real plata) por cada quintal de los géneros que lo admiten.

Según algunos memoriales, hacia 1763 se pagaba un real plata y aun algo más para el Almirantazgo³⁸¹.

Aparte de los derechos que hemos referido, debió de cobrarse algún otro, a veces esporádicamente^{381 bis}, y otras por práctica abusiva de las autoridades locales. En este último aspecto lo comprueba la real orden de 6 de diciembre de 1774, al prohibir al comandante general y juez superintendente de Indias que perciban derechos por licencias, visitas y embarque de pasajeros³⁸².

379 Arch. Cab. Pal., Libro VI de Reales Cédulas, fol. 373. Arch. Cab. Ten., Acta de la sesión de 7 de mayo de 1731. R.-XIX, núm. 13.

380 Escrito del síndico personero de 21 de julio de 1777. *América o Embarcaciones*, núm. 71.— La contribución de 13 reales a la ida y a la vuelta importaba, hacia 1750, la suma de 3250 pesos anuales, según el *Memorial de Mesa*, ya citado.— Sobre el salario del juez de Indias debe consultarse también el acta del cabildo de 30 de abril de 1777. Libro XXVII de Acuerdos, oficio 2, fol. 174 v.

380 bis Cabildo de 22 de octubre de 1773. Libro XXVII de Acuerdos, oficio 2, fol. 101 v.

381 Cf. Nota 366.

381 bis En cabildo de 9 de noviembre de 1729 se trató de un arancel nuevo que el rey había dado para el comercio de Indias y cuya aplicación no resultaba beneficiosa. Arch. Cab. Ten., Libro XXXV de Acuerdos, oficio 1, fols. 13 y sigs.

382 Arch. Cab. Ten., D.-XV, núm. 3. De lo que se embarcaba por ranchos y generalas, conforme a la orden de 1755, también se cobraba el 2 y medio de salida, según un informe o representación anónima, al parecer de 1763, que se conserva en el archivo de Buergo, legajo *Comercio de Indias*.

B) Derechos en las Indias.

Por cada pipa de vino o de aguardiente correspondía abonar a la entrada en América veintidós pesos y medio, y la mitad de esta cifra si era de vinagre, según consta del permiso de 1704, cuantía que no altera el de 1718. Además, se exigió el pago de un dos y medio por ciento con destino a la armada de Barlovento, y si el viaje fuese a La Habana o Campeche satisfarían aparte de lo expuesto veinticinco pesos por cada pipa de vino o aguardiente, cuyo importe advierte el Reglamento estar consignado a guardacostas³⁸³.

Las mantas, jerga, fruta seca y otros géneros permitidos estaban gravados con un cinco por ciento, y para la cobranza de este derecho eran valorados a razón del precio que corriese para los mismos en las partes donde se hubieren de vender.

En el permiso a Buenos Aires, según hemos dicho, el pago de derechos era el mismo que previno el proyecto de 5 de abril de 1720 para el comercio de Andalucía, y únicamente en los géneros que en el mismo no tuviesen cantidad «fija y determinada» se ordena la remisión a lo establecido en el Reglamento canario de 1718.

Los derechos en Indias se van acrecentando en tal grado³⁸⁴, que a veces llegan a provocar sentidas reclamaciones de las Islas en demanda de aminoración de los mismos. En algunas exposiciones ante la superioridad se dice que tales derechos llegaban a 53 pesos y 3 reales plata por pipa de vino o aguardiente y que, como el costo ascendía a 70 pesos y el flete a 44, el importe total del efecto alcanzaba a 167 pesos y 3 reales. Añadían que el precio obtenido por cada unidad mencionada en América oscilaba entre 140 y 170 pesos, «por lo que se habían visto muchas ruinas»³⁸⁵. El aguardiente, que pagaba 50 pesos hacia 1762, llegó a 62 y 2 reales en La Habana por el 1771. El vino resultaba gravado en La Habana, Caracas y Campeche con 52 y medio, 28 ó 30 y 52 respectivamente³⁸⁶.

383 Este destino se cambió más tarde, según consta de las instrucciones del Cabildo de Tenerife al diputado don Alonso Fonseca. Fué agregado a la Armada de Barlovento.— La alcabala que ascendía al 2 por 100 fué aumentada al 6. *Memorial* de Mesa, ya citado, y P-30, núm. 13.

384 Cf. Apunte de Miranda a que nos referimos en la Nota 324.

En Mérida de Yucatán se cobró el impuesto de un peso en cada barril de aguardiente canario que desde Campeche se traficaba a aquella ciudad. Percibido desde 1706, el regidor de aquella población don Juan Padrió Ordóñez lo contradijo, y por ello fue despojado del cargo, según comunicó dicho capitular al cabildo de Tenerife en carta de 17 de enero de 1722, leída en la sesión de 2 de junio siguiente. Libro de Acuerdos, fol. 224.

385 *América o Embarcaciones*, núm. 31.

386 Cf. *La Catástrofe de Canarias*, escrito anónimo, ya citado. En el que se denomina *Noticia individual...* se asegura que embarcar una pipa de aguardiente, después de pagar su valor, casco, transporte e impuestos, ascendía a 61 pesos y 7 reales y que esa misma pipa, a su llegada a La Habana o Campeche, ocasionaba de nuevos gastos 115 pesos y 5 y cuartos

En el Reglamento de 1718 y el permiso a Buenos Aires se estableció que los dueños de navíos habían de transportar las cantidades que por razón de los reales derechos se pagasen en Indias procedentes de los registros canarios, sin costo alguno para la real hacienda en concepto de flete.

Los derechos en general fueron rebajados cuando se concede a Canarias el comercio libre en los decretos de 1772 y siguientes.

C) Tributación de los retornos y cuándo éstos se reexpedían de Canarias.

El Reglamento dispuso que en Canarias se abonasen a la vuelta de viaje los derechos siguientes: por la plata autorizada en las mismas ordenanzas, el cinco por ciento; por cajón de vainilla con ocho arrobas de peso neto, treinta y un pesos escudos de plata doble, rebajado o aumentado el importe según que faltase o excediese de tal cantidad; por cada cuero, dos reales o dos y medio, atendiendo a que viniese al pelo o curtido; por el quintal de purga, palo brasileño, palo de Campeche, azúcar o cacao en bruto, un peso escudo y medio, cinco reales y tres reales, respectivamente, por los tres primeros efectos y dos pesos escudos por el de los dos últimos, todos de plata doble antigua; y por los otros géneros que se recibiesen, un cinco por ciento, regulado a los otros precios que corrieran en Canarias. Sobre el total importe de los citados derechos tenían las Islas que pagar además un quince por ciento, por razón del costo de conducir lo recaudado a la Corte³⁸⁷.

Si después de rendido el viaje en Canarias y pagados los derechos se estimase la conveniencia de enviar los géneros recibidos en retorno a otros puertos de España³⁸⁸, mediante la formalidad de un nuevo registro, como era de rigor, tenía que abonarse a la salida un dos por ciento y al llegar a su destino la mitad de lo que se hubie-

reales y cuarto, o sea que llegaba su importe a 176 pesos y 12 reales y cuarto. Como la venta no pasaba de 160 y 4 y medio, respectivamente, la pérdida sufrida era de 16 pesos y 7 con 3 cuartos reales. De un modo análogo examina el descubierto que produce el comercio de vinos y este tráfico y el del aguardiente en otros puertos americanos. Propone, por último, como solución al malestar económico de Canarias, que se baje a un cinco por ciento el pago por los caldos de las Islas a su entrada en Indias, y como compensación al Estado indica que se imponga un arbitrio sobre el aguardiente de caña. Cf. *Noticia individual...*, en Arch. Buergo, legajo *Comercio de Indias*.

³⁸⁷ En un trabajo histórico del siglo XVIII se dice que por los retornos se abonaban el 10 por ciento. *Relación histórica de las Islas Canarias*, manuscrito anónimo existente en la Biblioteca Nacional de Madrid y que ha publicado Miguel Santiago en la revista «El Museo Canario», Núm. 8, Año 1936, págs. 60 y siguientes.

³⁸⁸ En 21 de mayo de 1738 se acordó que no se permitiese sacar carbón de la isla de Tenerife ni otros géneros venidos en retorno, sin haber abundancia, pues así estaba prevenido. Arch. Cab. Ten., R-XX, núm. 9.

se satisfecho por entrada en las Islas. Después podían internarlos en el reino sin otro pago que el que se impusiese a determinados frutos venidos en las flotas, puesto que ya para estos efectos estaban equipados (regla 20).

En cuanto al embarque de los retornos para el extranjero, previno el Reglamento que el pago de derechos continuase en la forma que venía practicándose, siempre que no fuesen menores que los que se cobran en Cádiz, pues si esto ocurriese había de elevarse hasta a la cuantía de éstos (regla 20).

Por real cédula de 22 de diciembre de 1720 se ordenó que el cacao no pagase de entrada en los retornos más de dos pesos por quintal, y que si se embarcase a Cádiz habrían de satisfacerse veintitrés maravedís por libra³⁸⁹.

IX) La repercusión económica.

Desde el punto de vista de la conservación del estado económico del Archipiélago, el comercio canario con las Indias es no menos esencial, en esta época, que durante los años del período anterior, dadas las especiales condiciones en que tiene forzosamente que desenvolverse la vida material del país. Para Canarias, según hemos manifestado en los capítulos precedentes, la exportación de sus vinos era un medio normal de vida, impuesto por su particular agricultura y posición geográfica. Los géneros que obtiene en los retornos de América no sólo eran muy convenientes al abastecimiento de su población, sino que, además, le sirven para adquirir en nuevas transacciones mercantiles otros artículos que su suelo y escasa industria no le proporcionaban^{389 bis}.

Ahora, sin duda, tal solución económica es reclamada con mayor apremio, ante la ausencia de bastantes mercaderes extranjeros y por haber decaído notablemente el comercio inglés, hechos que provocaron la difícil salida de los malvasías y el encarecimiento de los efectos que con base en este tráfico se importaban³⁹⁰. La situación interna de las Islas tampoco era buena, pues con frecuencia se

389 Se comunicó a La Palma el 21 de enero de 1721. Arch. Cab. Pal., Lib. VI de Reales Cédulas, fol. 390.— Cabildo de Tenerife de 7 de febrero de 1721. R.-XVII, núm. 25.

389 bis Del año 1755 al de 1760 entraron en Canarias 7.604 quintales de palo de Campeche; 7.384 cueros curtidos; 16.060 fanegas de cacao; 16.882 cueros al pelo; 8.632 cajas de azúcar; y en plata acuñada 356.545 pesos fuertes, según el registro. El consumo en las Islas se calculaba anualmente en cuanto al cacao en 800 ó 900 fanegas y el de azúcar en 5.000 ó 6.000 arrobas. *Representación*, anónima, citada en la Nota 382.

390 Hacia 1739 se van estableciendo en Santa Cruz de Tenerife una serie de comerciantes procedentes de las costas del Mediterráneo, mallorquines, malteses, italianos, franceses, en su mayoría aventureros. Cf. *Cartas sueltas de un amigo*, pág. 2, folleto que citamos en la Nota 331 bis. El

sucedan los años de exiguas cosechas, alcanzan altos precios todos los alimentos y se producen otros conflictos. Como único recurso queda en muchas ocasiones sólo el tráfico americano. De aquí los momentos angustiosos que pasó el país, cuando, en virtud de la libertad de comercio concedida a varios puertos de la Península en las islas de Barlovento y Campeche, fué prácticamente despojado de casi todos los mercados de su antiguo privilegio, ya de suyo bien restringido; y, por el contrario, desde que logra que sus productos fuesen comprendidos en el área de aquellas ventajosas normas, al paso que se incrementa su movimiento marítimo, un franco optimismo irradia sus manifestaciones económicas.

La decadencia de las relaciones mercantiles con la Gran Bretaña, cuyos motivos principales hemos citado en el capítulo que antecede, se acentuó en este período, por concurrir, también, al parecer, las siguientes causas: una baja en la calidad de algunos malvasías³⁹¹; el que interrumpido el consumo de los mismos por las guerras, los ingleses habían adaptado el gusto a los vinos de otros países³⁹²; el elevado precio a que necesariamente tenían que ser vendidos los caldos canarios para que resultase remunerador su comercio, ya que los derechos que se impusieron por entrada en Inglaterra llegaron a la cantidad de ciento dieciocho pesos por pipa, si el vino era transportado en bajeles españoles³⁹³; y, de otra parte, cuando los mercaderes acudían a las Islas, se les maltrataba por las aduanas del país³⁹⁴, debido al abuso de las autoridades que, a título de anclaje, licencia, salida de puerto, aguada y visita, les obligan a satisfacer por cada nave veintisiete pesos y medio, sin contar otras exacciones³⁹⁵. En cuanto al comercio con las colonias británicas,

abuso de los comerciantes malteses en la forma de servir al público sus tejidos da lugar a una reclamación del cabildo de Tenerife, que provoca el auto de la Real Audiencia, dictado el 10 de noviembre de 1765. Arch. Cab. Ten., P-XXIX, núm. 30.— La carestía de los géneros extranjeros fué bastante general. Cf. *Relación histórica de las Islas Canarias*, citada en la Nota 387.

391 Cf. VIERA, *Obra citada*, tomo III, pág. 451.

392 *Representación* del marqués de Villanueva del Prado y don Fernando José de la Guerra en 30 de junio de 1763.— *Memorial* sobre el comercio de Inglaterra por el capitán don Pedro de Ponte y Llaena, regidor perpetuo de Tenerife y los licenciados don Francisco Ferraz de Caraveo y don Juan de la Torre, abogados (impreso). Arch. Cab. Ten., I-II, n.º 20.

393 *Memorial* de 1758, citado en la Nota 279.

394 *Memorial* de don Juan Antonio de la Pedrosa, recaudador general de las rentas de almorjafazgo, tercias y orchilla, por los años de 1728-1733, que dice haberse encontrado con la novedad de la falta de comercio como consecuencia de haber subido los derechos a título de ilícito comercio hasta el nueve por ciento, y haber agobiado el tráfico con fianzas y otros requisitos que no tenían objeto, puesto que la extracción de moneda que se invocaba no podía interesar, por ser la de las Islas de poco peso y ley. Arch. Moure, ya citado.

395 Se cobraba incluso por salida de puerto. El anclaje llegó a im-

sabido es que les estaba vedado, por haber prohibido el parlamento de Londres que se recibiesen en ellas los vinos de Europa, excepto los portugueses, sin que las instancias que se cursaron por las Islas Canarias para que se les permitiera tal tráfico, fundadas en que se trataba de tierra africana, alcanzasen éxito³⁹⁶. El celo por que los extranjeros en manera alguna participasen del comercio indiano y evitar que siguiesen extrayendo la plata que llegaba a las Islas, unido a la intransigencia religiosa de la época, dan origen también a que muchas casas de comercio abandonen el país en tal proporción, que algunos aseguran que su número en Tenerife bajó sin pasar largo tiempo desde cincuenta a diez³⁹⁷.

Hacían más imprescindible el mantener la vida mercantil de

portar cinco pesos. Además de estos derechos, que percibía el comandante general con el pretexto de que tenia órdenes reservadas del rey, los corregidores cobraban también por visita de salud, señalamiento de lugar para dar fondo, etc. En total veintisiete pesos y medio a cada embarcación. Por pasar una nave de una isla a otra habían de satisfacerse seis reales y medio de plata. En algunos escritos se asegura que en tiempos anteriores al general Valhermoso les resultaba a cada barco sólo diez ducados, y que hacia 1726 lo pagado en un quinquenio subió a dieciséis mil pesos. El mismo general pretendió un sueldo de dos mil pesos anuales en concepto de juez conservador. Fueron tantas las reclamaciones del país, que se hizo necesario en 14 de julio de 1732 el crear la llamada Junta de Comercio de Canarias, institución que tal vez por la lentitud en que actuó no dió el efecto apetecido y fué disuelta a 28 de mayo de 1738. Arch. Cab. Ten., R-XVIII, núm. 23 y R-XIX, núms. 10-18. Sobre de esta materia, cf. VIERA, *Obra y tomo citados*, págs. 393 y sigs., y BONNET, *La Junta Suprema... ya citada*, pág. 627.— Sobre la situación angustiosa de las Islas por la falta del comercio inglés insiste el síndico personero don Lorenzo Salazar de Frías. Acta del cabildo de Tenerife del 21 de noviembre de 1764. Libro XXXVII de Acuerdos, oficio 1, fols. 263-265.

396 *Memorial de las Islas Canarias*, que tuvo entrada en la secretaría de Estado, a 16 de septiembre de 1758, con el fin de que los vinos isleños fuesen permitidos en las colonias inglesas como se hacía con los de la Madera y las Islas Terceras, puesto que procedían de África y no de Europa. Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 24.

397 El ayuntamiento de Tenerife, a través del siglo XVIII, trata con frecuencia de la decadencia mercantil con Inglaterra y países del Norte. Entre sus cabildos pudiéramos citar los de 1 y 3 de junio, 4, 9 y 29 de julio de 1729; en el de 3 de abril de 1739, el regidor don Baltasar Peraza de Ayala insistió en que se llevasen a cabo diversas gestiones encaminadas a la salida de los malvasías, y el consistorio le comisiona para que, en unión del también capitular don Domingo de Mesa, se dirigiesen a los cónsules de Francia, Inglaterra y Holanda, y al propio tiempo acuerda que se celebrara una junta ante el corregidor con representantes de la Ciudad, La Orotava, Garachico, Puerto de la Cruz y Santa Cruz. Arch. Cab. Ten., Libro XXIII de Acuerdos, oficio 2, fols. 7 v. y 9-10.— Acta de 7 de enero de 1765. Libro XXXIV de Acuerdos, oficio 1, fol. 269 v.— *América o Embarcaciones*, núm. 62.— Sin embargo, si atendemos al testimonio de bastantes escritores, la exportación de los vinos al extranjero, aunque con alternativas, no fué en tan corta medida como se pretende sostener por los hombres públicos de aquel tiempo. Cf. LORENZO-CÁCERES, *Obra que hemos citado*,

Canarias y aun el que se le dispensase algún amparo oficial los duros contratiempos que sufre su agricultura y los notorios quebrantos que en general padece su población, como consecuencia de la irregularidad de sus lluvias, plagas y falta de brazos para el rendimiento de sus campos, esto último ocasionado también por la emigración, enfermedades y recluta de gente para servicios militares fuera del país, e incluso por las hambres que traen las guerras y la presencia de corsarios en sus mares³⁹⁸. Anádanse a estos males la extracción de numerario que llevan a cabo los extranjeros, el conflicto que produce la moneda falsa y defectuosa³⁹⁹, las contribucio-

donde puede encontrarse el dato preciso que arroja una bibliografía seleccionada. En cuanto a la expulsión de los extranjeros, cf. Nota 333.

398 En los años 1720-1722 se padeció una gran escasez de frutos, y el 25 de octubre último, fueron víctimas las Islas de un enorme huracán. *Relación histórica*, antes nombrada. En 1748-1750, escribe Anchieta que se dió «la mayor falta de pan de que hay memoria», noticia que corrobora el *Memorial* de 1750. Cf. *Tenerife en el siglo XVIII. Del Diario del regider Anchieta y Alarcón*, «Biblioteca canaria», Librería Hespérides, Notas recopiladas por BUENAVENTURA BONNET, págs. 31-32 y 46-47. En 1762 Tenerife se hallaba en un estado «muy miserable a causa de la falta de mantenimientos», y fué sosorrida la Isla por el rey con seis mil fanegas de trigo, y en 1769 hubo que traer comestibles de Marruecos, según puede comprobarse con lo que anota en sus *Memorias* don Lope de la Guerra, donde además hace constar otros perjuicios de la guerra con los ingleses y la presencia de corsarios en sus aguas. *Memorias de don Lope de la Guerra*, manuscrito publicado por SIMÓN BENÍTEZ, en la revista «El Museo Canario», ya citada, núms. 25-26 y 27-28, año 1948, págs. 107 y sigs. y 125, respectivamente. Otras muchas épocas de fatales cosechas pudieran registrarse con anterioridad a 1776, que no fué mal año, conforme al informe del marqués de Tabalosos. Cf. VIERA, *Obra y tomos citados*; *Plan Político* del dicho general, manuscrito existente en Archivo de Simancas, cuyo contenido publica ANTONIO RUMEU DE ARMAS, en «Revista Internacional de Sociología», 4, 1943, págs. 179-185; *Memorial* de 1750, citado en la Nota 289.— Sobre cigarra puede verse, entre otras, las actas de los cabildos de 4 de mayo de 1730 y 3 de diciembre de 1757. Libros XXXV y XXIV de Acuerdos, oficios 1 y 2, fols. 24 y 170 respectivamente.— Por lo que se refiere a las levas, en 1721 se reclutaron por el teniente don Miguel Guerra cuatrocientos hombres para el regimiento de Marina, y otra recluta semejante se hizo después para el de don Dionisio Martínez; en 1728 levantó enteramente un regimiento con el nombre de Canarias el coronel don José Caraveo, compuesto de quinientos cuarenta hombres; en 1735 se reúnen del mismo modo seiscientos veinticinco por don José de Alfaro y Monteverde, teniente de fragata y natural de Tenerife, para el servicio de la Marina, y finalmente desde 1755 a 1758 se reclutaron seiscientos cincuenta hombres para el batallón de La Habana adonde fueron llevados en los registros de las Islas. *Memorial* de 1758, ya nombrado. Arch. Cab. Ten., Libro XXV de Acuerdos, oficio, 1, fol. 69 v.— Cf. Nota 306.

399 VIERA, *Obra y tomos citados*. El cabildo de Tenerife nombró en 1734 uno de sus miembros para que pasase a la isla de Gran Canaria y lograse que la Audiencia proveyese sobre la materia. «Revista de Historia», tomo VI, Año 1939, pág. 218.— Acta del consistorio en 18 de noviembre de 1720. Libro XXXIV de Acuerdos, oficio 1, fol. 219 v.— Libro XXII del oficio 2, fols. 179 y sigs.

nes por donativos⁴⁰⁰, el envilecimiento del precio del vino provocado por la introducción del de la Península, la competencia del aguardiente de Baleares⁴⁰¹, el agotamiento de los fondos del municipio con el pretexto de atender a la mejora de las fortificaciones⁴⁰², la pérdida de barcos correspondientes a la navegación de sus frutos a América⁴⁰³, etc.

Y si nos referimos a otras fuentes de riqueza, como su producción azucarera, este factor era cada día menos digno de tenerse en cuenta, ya que hacia 1776 sólo se conservaban cuatro ingenios en La Palma y uno en Tenerife, los cuales dejan poca utilidad por los exorbitantes impuestos y la competencia que ocasiona el mismo producto traído de La Habana. La industria de la seda, que adquie-

400 Aunque según el reglamento de 1718 en 1736 debió cesar el arbitrio del uno por ciento, por acuerdo del cabildo de Tenerife a 21 de julio de este año, se amplió su vigencia a cinco años más, y sin la aprobación del rey aun continúa prorrogándose para los años siguientes. El marqués de la Ensenada en carta de 27 de mayo de 1748 ordenó que se suspendiese tal arbitrio, y así lo comunicó el general Urbina al consistorio de Tenerife, según consta del acta de la sesión de este organismo en 24 de julio del mismo año. No obstante, esta contribución continúa a través del período a que nos referimos en este capítulo. Arch. Cab. Ten., R-XXI, núm. 21. Libro XXIII de Acuerdos, oficio 2, fol. 167 v. y Libro XXXVIII oficio 1, fols. 103-104.— DESIRÉ Y DUGOUR, *Obra citada*, págs. 115-116.— El uno por ciento fué arrendado en los años de 1716 y 1717 a don José Antonio Sánchez de la Torre en 50.120 reales de vellón. Arch. Cab. Ten., Libro XXI, oficio 2, fol. 75. Cf. MILLARES, *Anales citados*, tomo V, fol. 127 y Nota 277 de este trabajo.

401 Real orden de 21 de mayo de 1738, dirigida al corregidor. Arch. Cab. Ten. R-XX, núm. 5.— El marqués de Valparaíso dice a Urbina en 6 de marzo de 1758 que se permita el aguardiente de fuera únicamente, cuando haya necesidad y así lo comunica el citado general al cabildo el 4 de julio, según consta de la sesión del día 10 inmediato. Arch. Cab. Ten., R-XXII, núm. 29.— En 27 de marzo de 1759, se ordena al juez de Indias que en los registros de América no se admitan otros vinos que los del país. R-XX, núm. 41. Asimismo en las sesiones que celebró el cabildo de Tenerife a 23 de abril de 1759 y 4 de septiembre de 1761, se acuerda gestionar la prohibición. P-XXVIII.— Por la real cédula de 6 de noviembre de 1764 se mandó que solamente se introdujera el vino necesario para dar color al de las Islas, y en cuanto al aguardiente, que su admisión fuese en caso de llegar el valor de la pipa a sesenta y cinco pesos. R-XXIII, núm. 26. MATILLA, *Obra citada*, núm. 1932, pág. 179 y núm. 2695, pág. 249. Arch. Cab. Pal., Libro VI, fol. 458. Acta del cabildo de Tenerife de 11 de noviembre de 1776. Libro XLI de Acuerdos, oficio 1, fol. 150.— «Boletín de la Real Sociedad Económica de Tenerife» del 4 de junio de 1899, pág. 183. Efemérides.

402 No obstante las aportaciones del cabildo de Tenerife para las defensas de la Isla, que habían ascendido por entonces a 7.000 pesos, el general Valhermoso procedió al embargo de los propios y granos del pó-sito del ayuntamiento, provocando tal escasez de medios, que los regidores se vieron precisados a renunciar su salario. Al fin se logra la suspensión de estos apremios por Francisco López de Iglesias en nombre del diputado don Alonso Fonseca. Arch. Cab. Ten., R-XX, núm. 10, y R-XXIX núm. 13.

403 *Memorial de 1758 y Memorias de don Lope de la Guerra*, ya citados.

re su mayor auge por entonces y cuyas primeras materias se cosechaban especialmente en Tenerife, La Gomera, Gran Canaria, La Palma y Lanzarote, tuvo, sin embargo, tan poco desarrollo, que no bastó a las necesidades del país y a la exportación a América, y aun esta limitada prosperidad decae enormemente a fines de este período⁴⁰⁴. La pesca que se hace por los canarios en Berbería, por más que constituyó un medio importante para el abasto del Archipiélago, no podía ser por sí sola un elemento decisivo para su prosperidad⁴⁰⁵. La orchilla, tan apreciada para los tintes, era de la pertenencia real, casi totalmente^{405 bis}.

El Reglamento de 1718, lejos de mejorar la licencia en cuanto al volumen de sus exportaciones o permitir más puertos de destino, conserva el número de toneladas que venía del siglo anterior y limita aún más su campo de acción, aparte de establecer mayores restricciones para asegurar la calidad de la carga, fábrica y naturaleza de los bajeles y objetos de retorno. Y si es verdad que tiende a suprimir algunas corrupteles en el percibo de cantidades, que por más que se le diese el carácter de obsequio gravaban el tráfico, exige en cambio un anticipo de dinero y la continuación del donativo del uno por ciento en un determinado número de años. Prácticamente, tal vez, constituyó su único beneficio el que, dado el carácter indefinido que se le da al tiempo de su duración, quedaron las Islas exoneradas del requisito de tener que gestionar su prórroga, condición que en lo antiguo les había ocasionado en general gastos y molestias.

Según se desprende de la letra de las citadas ordenanzas, Canarias había popularizado el grueso de su tráfico a La Habana y Cam-

404 GOYANES, *Conferencia citada*.— Ssobre la extracción de la seda se recibieron en el país, entre otras, las disposiciones de 26 de octubre de 1737, 4 de enero de 1738 y 20 de marzo de 1758, esta última comunicada por el comandante general don Juan de Urbina el 4 de julio siguiente y vista en el cabildo de Tenerife, celebrado el día 10. Arch. Cab. Ten., C-IV, núm. 16, y R-XX, núms. 23 y 24.

405 Don Lope de la Guerra en sus *Memorias*, ya citadas, escribe a propósito de referir la pretención de los ingleses a pescar en Berbería lo siguiente: «que en tiempo de guerra les privaran del todo de la pesca que es el principal mantenimiento de las Islas y lo que se da a los peones que trabajan las haciendas con lo que se sustenta la gente pobre y aun la mayor parte de la que se dice rica ejercitándose continuamente a este fin más de treinta barcos de ida y vuelta». Cf. Nota 398. MOLINA QUESADA, *Memoria sobre la pesca de la sama*, trabajo premiado, que menciona MILLARES CARLO en su citada obra, pág. 369.

405 bis Los ministros de la real hacienda la suelen vender a los extranjeros en cantidad de 700 a 1000 quintales, a razón de 22 pesos y medio cada uno. La barrilla que pertenece a los señores se arrendaba y el beneficio solía ser, por la estimación que alcanzaba en el Norte de Europa, unos 35 ó 40 pesos por quintal. Representación anónima que se conserva en el archivo de Buergo, citada en la Nota 382.

peche, y ahora, en virtud del mismo texto, se les obliga a repartir las toneladas de un modo taxativo a todos los puertos de su concesión. De aquí el que, al abandonar por desventajosos algunos mercados, vean de hecho reducido el permiso a menor número de toneladas.

En efecto, el comercio canario quedó muchas veces suspendido con Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad de la Guayana, Cumaná y Maracaibo, este último autorizado en 1719, debido a la poca utilidad de los retornos, inconvenientes de la navegación y demás razones que expusimos en otro lugar de este trabajo (Véase *Campo de acción*). Sólo conserva por el momento su normal tráfico a los puertos de La Habana, Campeche y Caracas.

Unos años más tarde las Islas obtienen otras mercedes que, aunque resulten pasajeras unas y no de gran importancia otras, algo detienen la ruina económica. Tales fueron el permiso a Buenos Aires por doscientas cincuenta toneladas, concedido en 1729, que cesó en 1731; la tolerancia de veinticinco toneladas más en la carga para Caracas, permitida en 1737; algún registro especial, como los que se otorgaron a Caraveo⁴⁰⁶; la autorización de que se pudiesen embarcar determinadas mercancías prohibidas por el Reglamento, siempre que su valor no excediese de 24.000 pesos, y la facultad de retornar su importe en moneda con un cuarenta por ciento más, contenidas en la real cédula de 22 de agosto de 1755 si bien, la misma disposición prohíbe en absoluto las generales y previene otras restricciones; etc. Pero al entrar en vigor los decretos de 1765 y 1770, relativos a la libertad de comercio en Barlovento y Campeche, respectivamente, y a la habilitación de nueve puertos en la Península, como el beneficio, conforme hemos dicho, no alcanzó a los frutos canarios, las Islas se vieron, en la práctica, excluidas de la mayor parte de su trato americano, ya que en condiciones desiguales no podían intentar la competencia. Sólo les resta entonces el mercado de Caracas, que aunque fuese seguramente el mejor por el retorno del cacao, no pasaba de doscientas veinticinco toneladas, y tiene ahora la restricción de ser obligatorio su embarque en un solo registro anual⁴⁰⁷. Tuvieron que esperar a 1772, para que, tras de reiteradas súplicas, se les hiciese merced de la nueva reglamen-

406 Cf. II, en este capítulo, y Nota 331.

407 Según el citado escrito anónimo *La catástrofe de Canarias*, la utilidad que reportaba a Canarias el comercio de Indias era tan poca, que sólo alcanzaba anualmente la suma de cien mil o ciento diez mil pesos, de los cuales correspondía la mitad por los frutos y el resto por los géneros bastos y demás. En esta misma época vemos que el retorno de Caracas a uno de los cosecheros de vinos consistió en veintisiete fanegas de cacao. Autos del conde del Palmar contra de su suegro don Francisco Peraza de Ayala, en 1771. Arch. de Peraza de Ayala, ya citado.—En cabildo de 23 de abril de 1743 se dice que el retorno que trajo de Caracas el capitán don

tación en la materia fiscal a que aludimos. En los decretos de 2 de febrero y 12 de octubre de 1778 se les confirma la habilitación del puerto de Santa Cruz de Tenerife, y logran los beneficios de otra reducción de derechos; pero como siempre se remite el legislador a sus particulares concesiones y se impide a las Islas que embarquen en los registros géneros extranjeros, su situación mercantil, con respecto a América, no tiene las ventajas que disfrutaban por esta misma época gran número de puertos nacionales.

Además de ser insuficiente el número de toneladas permitidas en la exportación, puesto que sólo Tenerife, según varios cálculos, producía a mediados del siglo XVIII cinco mil toneladas de vino^{407 bis}, la venta de los caldos canarios se vió precisada a luchar en el propio país con la competencia de los vinos y aguardientes que se traían de la Península y Baleares, y más aún en América con las bebidas que obtenían de la caña, máxime cuando desde 1762 se consintió que el aguardiente de aquellos países pudiese concurrir al mercado, mediante el abono de dos pesos en barril con carácter de indulto⁴⁰⁸.

Con el fin de alentar y defender los intereses canarios en el comercio de Indias, se pensó por los años de 1753 en constituir una compañía canaria. En efecto, el comandante general don Juan de Urbina convocó una asamblea, integrada por cosecheros, amos de navíos y comerciantes de las Islas, a la cual concurrió, provisto de los correspondientes poderes, en nombre de Tenerife y La Palma, el coronel don Baltasar Gabriel Peraza de Ayala, que tuvo lugar en Santa Cruz el 1 de julio del citado año. En esta asamblea, una de

Nicolás Moreno, por las doscientas veinticinco toneladas, había sido de cinco mil fanegas de cacao; añade que de lo exportado se separaban ciento cincuenta pipas como correspondientes al capitán y dueño del navío y que por cada pipa de las otras tocaban a los cosecheros diez fanegas u ocho, como se reguló por la compañía guipuzcoana cuando el litigio que siguió don Pedro Rodríguez Muñoz, en concepto de maestro de uno de los barcos que navegaban a Caracas. En cabildo de 23 de noviembre de 1743 se asegura que el retorno excedía de lo acordado con la citada compañía. Arch. Cab. Ten., Libros XXIII y XXVI de Acuerdos, oficios 2 y 1, fols. 93 y 9 v., respectivamente.— El peso neto de la fanega de cacao era unas 110 libras. Entre las notas que contiene el ejemplar del Reglamento, perteneciente a Miranda se halla lo siguiente: «En Caracas se manda la fanega de cacao por 116 libras y se recibe en «La Guaira» por 115, que corresponde 3 libras por la mochila de Geniquen, una libra de pilón, otra de corrida que viene quedando por 110 netas de las que rebajan un 2 y medio por 100 de merma de nao para Vera Cruz y en el tráfico de las Canarias un 3». Cf. Nota 234.

407 bis Para Inglaterra salían de cinco a seis mil pipas todos los años y se aforan a veinte pesos para el pago del siete por ciento del almojarifazgo. *Representación*, citada en la Nota 382.

408 Arch. Cab. Ten., D-XIV, núm. 16 y D-XXII, núm. 32. Cf. *La Catástrofe de Canarias* ya citada.— Reales órdenes de 27 de junio de 1758 en *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, ya citado, pags. 65-66.

las más lucidas y numerosas de que hay memoria⁴⁰⁹, Peraza de Ayala, en la representación que ostentaba de las dos islas, expuso el proyecto que al parecer había concebido él mismo y es elevado a la superioridad, una vez aceptado plenamente por el país y secundada la idea por el comandante general y el comisionado don Pedro Álvarez. Sin embargo, la innovación, en los términos que se pretendió, no fué aceptada por el poder central, según resulta de la carta del marqués de la Ensenada con fecha de 27 de febrero de 1754⁴¹⁰.

409 En el informe que el cabildo de Tenerife elevó al rey, en 1 de enero de 1796, se dice lo siguiente «...y en Junta de Cosecheros, amos de navíos y comerciantes que de orden real se hizo en Santa Cruz y presidió el Comandante General Dn. Juan de Urbina, el primero de Julio, año de sinquenta y tres, concurrió dicho Dn. Baltazar en nombre de esta Isla y la de la Palma, en virtud de sus Poderes, y fué aceptado su modo de pensar en que se formase una Compañía que entendiéndose de los intereses y frutos del País, manifestando un Plan que fué aprobado y dió razón en cabildo celebrado en veinte de octubre del propio año, constando igualmente en los Libros del Ayuntamiento otros encargos y Comisiones atendiendo al exacto cumplimiento de un sujeto adornado de Luces y Circunstancias que su objeto principal era atender al beneficio de la Isla, cuyo mérito se ha recomendado y de nuevo se hace presente...». Arch. Cab. Ten., *Libro de Informes*, comenzado en 11 de octubre de 1787, fols. 5 v. y sigs.— Al citado don Baltasar Peraza se debió también el proyecto de defensa de la isla de Tenerife que aprobó el cabildo en 19 de octubre de 1743 y por el cual se le dieron las gracias en la misma sesión, e idea suya fué el construir un nuevo puente que comunicase el lugar de Santa Cruz con La Laguna, el que aun hoy se conoce con el nombre de «Zurita», aparte de otras iniciativas en favor de los intereses públicos. Acta de la fecha indicada y de los cabildos celebrados en 22 y 24 de marzo de 1753. Libros XXII y XXXVI de Acuerdos, oficios 2 y 1, fols. 120 y 317 y 321, respectivamente. Viera, sin embargo, no le menciona en momento alguno a través de su obra, y hasta omite, tal vez por ser fundación del mismo Peraza de Ayala, la ermita de la Trinidad, levantada dentro del casco urbano de La Laguna y terminada su fábrica en 1769. Los historiadores contemporáneos, salvo raras excepciones, guardan silencio sobre la actuación de este personaje del siglo XVIII, y, lo que es más extraño, algunos que dan inusitada extensión a sus trabajos, en los que hacen mérito de insignificantes santuarios rurales, olvidan en cambio dicha fundación religiosa, a pesar de que la misma da nombre a una de las calles, hecho que en el fondo no tiene seguramente otra explicación que la rutina de seguir incondicionalmente al ilustre arcediano. Varias frases del propio Viera, contenidas en el tomo III de sus *Noticias*, que no creemos oportuno destacar ahora, revelan su carácter de amigo de la casa de Nava, y otros comentarios y omisiones nos demuestran su desvío por las personas contrarias a la tertulia del marqués de Villanueva del Prado, antagonismo que, por lo que toca a la familia de Peraza, sin duda lo corrobora la interesante descripción histórica de La Laguna de 1765, que publicó MILLARES CARLO en su citada *Bio-bibliografía*, págs. 558-562. Cf. Nota 302.

410 El Dr. LA CONCHA MARTÍNEZ, en conferencia pronunciada en la Universidad de Verano de La Rápita y según el resumen de la misma publicado en el «Anuario de Historia del Derecho Español», XVI, 1945; p. 849, citó, como el precedente más antiguo de las compañías mercantiles en Es-

Como resumen del ambiente económico hemos de hacer notar que en el comercio indiano confían siempre los canarios hallar el medio de superar su situación y por ello se observa que reiteradamente solicitaban la amplitud del privilegio en sus varios aspectos o la gracia de algún registro supernumerario. Otras veces se suplica la rebaja de los cuantiosos impuestos que gravaban sus frutos en los mercados de América. Aun para lograr ingresos con fines específicos, como la fábrica de determinadas iglesias, atenciones de beneficencia, el remedio de lamentables quebrantos de fortuna particular, etc., se piensa como solución adecuada en que el rey conceda la merced de un permiso extraordinario. Abundan los memoriales en favor del mentado comercio, y en muchas ocasiones el país recomienda a sus apoderados en la Corte que muevan preferentemente en tal sentido la gestión de los intereses insulares ante los organismos superiores de la nación.

Finalmente, advertimos que, aunque el panorama económico

paña a la establecida para la isla de La Palma. Sin duda se refirió a la formada por el después adelantado de Canarias, Alonso Fernández de Lugo, para la conquista de dicha isla, como antecedente de las grandes compañías coloniales holandesas e inglesas. Aquél concierto mercantil, dado a conocer por D. J. WOLFEL en *Alonso de Lugo y Compañía, sociedad comercial para la conquista de la Isla de la Palma*, en «Investigación y Progreso», VIII, Madrid, 1934, págs. 241-48, tenía su objeto limitado a la ejecución de dicha conquista, tras la cual se liquidaba; con lo cual, del mismo modo que todas las análogas constituidas para las Indias españolas, se diferenciaba radicalmente de las empresas de explotación colonial. En todo caso no fué una compañía de comercio. Nosotros hemos citado la que se intentó formar en 1687 para mejorar la navegación a diferentes partes amigas de la Corona de su magestad y el proyecto de otra para la población de la isla de la Trinidad y dar mas amplitud al permiso canario. Cf. Notas 280 y 296.— La compañía a que ahora nos referimos fué propuesta con las siguientes bases: 1. Cesión a la Corona del arbitrio del uno por ciento perpetuamente. 2. Restablecimiento del permiso a Buenos Aires, con transporte de familias a Montevideo y facultad de navegar a los puertos menores de Cuba, Margarita y Santa Marta. 3. Minoración de derechos en Caracas, La Habana, Campeche y Buenos Aires y exención de pago en los menores. 4. Que se diese en arrendamiento a la Compañía el haber del peso perpetuamente mediante el pago anual de 5.500 reales. 5. Que las toneladas permitidas se repartiesen a razón de dos tercios para el común y el otro para la Compañía. 6. Que en consideración a que los segundones de las familias distinguidas no tienen en general medios de vida, se llevasen dos de éstos en cada registro con el fin de que se instruyan en la navegación, llevándolos por cuenta de la Compañía, lo que podría proporcionar a la misma personas útiles y aun a la Real Armada. Arch. Cab. Ten. I-II, núm. 16, *América o Embarcaciones*, núms. 49, 50 y 51. Actas de los cabildos de 19 y 25 de octubre, y 3 de noviembre de 1753. Libro XXXVI de Acuerdos, oficio 1, fol. 85.— La negativa del rey a que se estableciera esta compañía consta de los cabildos de 30 de abril y 2 de mayo de 1754. Libro XXIV de Acuerdos, oficio 2, fol. 91 v. Cf. Libro XXVI, antes nombrado, fols. 339-363.

de las Islas se presenta bastante desolador en muchos de los años de este período, el conjunto del mismo no tuvo, sin embargo, a pesar de sus agudos momentos de malestar y de miseria, el grado de desastre continuo que se pretende en las descripciones de los aludidos memoriales, pues el comercio de Indias, por más que, como repetimos, no alcanzase el movimiento que Canarias necesitaba para su desahogo⁴¹¹, es innegable que esta relación con América le proporcionó una estimable entrada de riquezas, que ha perdurado en parte hasta nuestros días⁴¹² y de la que son muestras ostensibles algunos casas señoriales, notables alhajas de sus templos, la incorporación a los cultivos, de pequeños predios etc.⁴¹³ Las bellas porcelanas, muebles con vistosos dorados y lacas y otros objetos de

411 La competencia de la Compañía de La Habana no fué en muy alto grado, pues según algunos documentos se conformaba con un solo registro anual más de géneros que de frutos. Arch. Cab. Ten. P.-XXX, núm. 13. Libro XXVI de Acuerdos, oficio 2, fol. 143 v.— «El principal ramo del comercio de estas islas consiste en la salida de sus frutos a la América en varios navios del turno que van a Caracas... y la piedad del rey suele conceder registros particulares fuera de turno... Que al presente hay el comercio libre para las islas de Barlovento reducido únicamente a los frutos del país con grave perjuicio... por no estar sobre el pie del comercio libre de España de donde llevan géneros extranjeros...» *Plan Político de Tabalosos*, en 1777, ya citado, notas 10 y 11 del mismo.

412 En cabildo de Tenerife, celebrado a 7 de enero de 1775 se vió el escrito del síndico personero don Lorenzo Salazar de Frías en el expone la feliz coyuntura que tenían los vinos canarios para su venta en La Habana. *América o Embarcaciones* núms. 62 y 63. Libro XXXVI de Acuerdos, oficio 1, fol. 269 v.— La misma emigración de que tanto se hablaba en los memoriales de la época, como perjudicial a la economía, es según otros un efecto discutible. «Un cronista español de principios del siglo XVIII formuló una aguda observación relacionada con esta materia. Al estudiar el problema de la despoblación de España, anota el antecedente de que las provincias de la Península de donde salían mas gente para las Indias (Asturias, Burgos, Galicia, Cantabria, Navarra... que suministraban además las levás y reclutas a Flandes), eran las más pobladas. Se comprende este fenómeno, porque el emigrante enviaba riquezas a sus parientes proveyéndolos de este modo de los medios indispensables para llevar a cabo empresas y cultivos. Tal bienestar económico es el medio propicio que estimula a tomar estado y fundar hogares con proles numerosas. Las provincias de donde salían pocos emigrantes para Indias (Toledo, Cuenca, Soria, Segovia, Salamanca), destruidas sus industrias y sin nuevos elementos para reanimarlas, se despoblaban lentamente». JOSÉ DE UZTARIZ, *Teoría y práctica de comercio y marina*, capítulo XI y XII, Madrid, 1724. Cita de Levene, en la obra que hemos mencionado, tomo II, pág. 197. Sobre el mismo asunto, cf. *Representación* de la Junta Subalterna de La Palma a la Suprema de Canarias en 1809, documento al que nos hemos remitido en la Nota 337.

413 En orden a la extensión de los cultivos a nuevas zonas, poco se adelantó en esta época, pues en los siglos XVI y XVII se había conseguido la principal roturación de terrenos, incluso por medio de la cesión de fincas en enfiteusis. La subdivisión de la propiedad por entonces tampoco pudo darse sino en pequeña escala, por el abuso de vinculaciones, instituidas

valor, que dejaban en las Islas las embarcaciones que regresaban de Ultramar, dieron a los salones de la sociedad canaria del siglo XVIII un tono de lujo y de buen gusto que más de una vez sorprendió a los altos funcionarios y cultos viajeros que arribaban al Archipiélago.

hasta por personas de mediana posición. Ello sin duda fué una de las causas de la decadencia de la vid, falta de renovación de sus cepas centenarias. Acta del cabildo de Tenerife de 7 de julio de 1777, Libro XXVII de Acuerdos, oficio 2, fol. 185.