

**CONSTRUCCION NAVAL Y TRAFICO MARITIMO EN GRAN
CANARIA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII**

VICENTE SUÁREZ GRIMÓN

Con el presente estudio hemos pretendido adentrarnos, por lo que a la construcción naval se refiere, en la organización del gremio de carpinteros de ribera y en la fábrica de barcos (sobre todo de pesquería) en la isla de Canaria. En cuanto al tráfico marítimo no abordamos el movimiento de entrada y salida de mercancías en la isla por tratarse de un tema que ha sido y es objeto de estudio por parte de otros investigadores. Por consiguiente sólo abordamos el tema desde el punto de vista de la propiedad de los barcos (propietarios, dedicación, patrimonio, etc.), así como de las incidencias que rodean a los mismos en su participación en el tráfico de pesquería, insular y continental (sobre todo europeo y americano).

La documentación consultada al efecto se reduce al fondo de protocolos y a la sección de la Real Audiencia de Canarias existente en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, así como al fondo de protocolos y de la Real Aduana del A. H. P. de Santa Cruz.

Haremos alusión, por tanto, en el presente trabajo al gremio de carpinteros de ribera; construcción naval; tráfico de pesquería, insular y peninsular; registro de Indias, presencia de navíos nacionales y extranjeros en la luz, y riesgos del mar y actividad del corso.

I.—LOS CARPINTEROS DE RIBERA Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN G. CANARIA

1. *Los carpinteros de Ribera*

Sobre este gremio no aparece referencia explícita en las Ordenanzas del Concejo de G. Canaria de 1531, tan sólo se habla de albañiles y de carpinteros en general en el capítulo dedicado a estos oficios¹. Sin embargo, su existencia se constata tanto en períodos an-

1. MORALES PADRÓN, FRANCISCO: *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, p. 113, Sevilla, 1974.

teriores a nuestro estudio como en éste, bien por razones de construcción de navíos bien por intentos de ordenación de dicho oficio². En este gremio se integran tanto el maestro mayor del oficio, maestros y oficiales, como los calafates, fragueros y ayudantes. Sobre su existencia y actividad durante la segunda mitad del siglo XVIII apuntaremos a continuación algunas características. Estas son:

A) *Unidad del gremio*. Hasta mediados del siglo XVIII algunas actividades marítimas aparecen marcadas por el signo de la desunión: carpinteros de ribera, actividad pesquera, etc. En relación con los primeros, cabe señalar que hasta el año 1771 los maestros contrataban individualmente con los propietarios de los barcos la fábrica y carena de los mismos. No había, pues, una ordenanza o contrata que regulase su actividad.

Es en ese año cuando los carpinteros de ribera, representados por Francisco Domínguez, Fernando Corchero, Miguel Farías y Eugenio Farías, llegan a la formalización de un contrato que regulase su actividad debido al notorio atraso que venían experimentando «a causa de no haver en este gremio unión y buena correspondencia para conservar este oficio que, a la verdad, es preciso en esta Isla; así para los barcos del tráfico de pesquería, los del pescado fresco, como también de las demás embarcaciones que aportan a ella y necesitan de su composición»³. Las cláusulas del contrato van a incidir tanto en la unión del gremio como en la perpetuidad de aquél, al tiempo que se busca la subsistencia de sus miembros en casos de enfermedad. La primera de ellas señala que todos los miembros debían estar unidos como si se tratara de un solo sujeto para trabajar en igualdad, sin que ninguno, sin la unión de todos, pase a ajustar nueva obra o composición. De resultar así perdería dicha obra o composición por corta que fuera y la harían los demás. En la segunda se señala que cuando haya una sola obra o composición, por corta que sea, han de participar todos; cuando haya dos o más obras determinarían entre sí los que acudan a una u otra, no pudiendo bajar o subir los salarios de lo que ha sido estilo y costumbre a pesar del elevado coste de los alimentos. En el supuesto de que alguno lo hiciera debía restituir el exceso a los demás compañeros. La tercera dice que si durante una obra de ajuste y no de jornales enfermase alguno de los compañeros eran responsables de su manutención los demás que quedasen a proporción de su trabajo. No había lugar a la resistencia siempre y

2. En este sentido véase la ponencia presentada por Manuel LOBO CABRERA en este Coloquio: *Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de Registro, 1556*.

3. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Protocolos notariales. Escribano: Lorenzo Hernández Millares, legajo 1.697, año 1771, folio 533.

cuando la enfermedad le impidiese asistir al trabajo. En la última cláusula se establecía que no sería admitido ningún aprendiz sin que antes se obligase a guardar y cumplir este contrato, en bien del ejercicio de los carpinteros de ribera.

Esta tendencia organizativa o espíritu de unidad parece general durante la segunda mitad del siglo XVIII. En 1761 se había creado el colegio de abogados; el 18 de abril de 1777 los escribanos de la isla fundan su propia confraternidad y el 27 de febrero solicitan su conversión en colegio; la confraternidad de mareantes que no contaba con cédula real para su erección trata de conseguir tal requisito durante los últimos años del siglo XVIII; asimismo, la actividad pesquera entra por unos cauces organizativos durante este período. Será este espíritu de unidad el que permita a los carpinteros de ribera hacer frente a distintos problemas laborales y administrativos. En este sentido, destaca la oposición sostenida con el Síndico Personero de la isla en 1785 por intentar imponer éste tasa sobre el trabajo de sus oficios.

B) *Transmisión familiar del oficio.* Durante este período se evidencia con claridad en el caso de los Farías o de los Talavera. La información elaborada en 1784 en favor de Miguel Farías para obtener el título de carpintero nos pone en contacto con el ambiente reinante en el gremio, entrada en el oficio, barcos fabricados, etc. Miguel Farías al igual que su hermano Eugenio, asimismo carpintero de ribera, era nieto e hijo de Simón y Agustín Farías, carpinteros de ribera, que hasta su muerte trabajaron en la fábrica de barcos, bergantines, balandras del tráfico de pesquería y comercio de estas islas con América. A la edad de 10 años entró en el oficio bajo la instrucción de sus progenitores y, en 1784, hacía más de 18 años que sin intervención de otro maestro había fabricado de nuevo los barcos y bergantines de estas islas, afirmándose que todos los dedicados a pesquería fueron hechos por su mano. Lo mismo sucedía con los reparos, composiciones y carenas tanto de los barcos de las islas como de los extranjeros, actuando, también, de perito en las compraventas de barcos. Labor, esta última, que en ocasiones era realizada por miembros de la Confraternidad de San Telmo y que es criticada por uno de los testigos de la información, Antonio Benito Olgaz, quien señala que éstos sólo debían intervenir en las velas y demás pertrechos del barco, pero no en el casco, maderas, etc., por ser labor propia de los carpinteros de ribera.

A los testigos que concurren a la información, mareantes en su totalidad, Miguel Farías había fabricado o compuesto algunos barcos.

A Antonio de la Paz le estaba fabricando un bergantín de 50 palmos de quilla; a Ildefonso de Santa Ana le había fabricado 7 barcos del tráfico de pesquería; al Capitán Pascual de Sosa, natural de Tenerife y residente en Gran Canaria, había compuesto juntamente con Simón Farías varias embarcaciones cuando se dedicaba al corso. De Sosa considera a M. Farías persona instruida y experta «en la construsion de vageles, que se hallan fabricados como unos treinta bergantines, mas o menos, todos hechos por su mano sin mas direccion que la suya, manifestando su habilidad en el enjerto que haze de algunas embarcaciones con la fabrica velmudeña y la nueba construcion americana, esto es, del medio a proa poniendoles la amura o velmudeña, y del medio a popa a la americana con unos delgados mui bien secados y que el día que se hizo a la vela admiro, al declarante, su nabegacion»⁴.

C) *Dedicación*. El tipo de barcos que en mayor medida fabrican los componentes del gremio es el bergantín dedicado al tráfico de pesquería, no en vano el mayor número de éstos se encuentra en Gran Canaria. La carena o composición de los mismos y de los del tráfico de las islas, así como de los navíos nacionales y extranjeros que arriban al puerto de La Luz, ocupa un segundo lugar en la actividad de los carpinteros de ribera. Y en tercer lugar se constatan algunos intentos de construcción de navíos para el comercio con América, si bien los ejemplos son más escasos. Esta actividad era la única desarrollada por estos carpinteros, si nos atenemos a la documentación notarial, ya que no les vemos participar en otro tipo de actividad, ni tan siquiera en la adquisición de tierras o detentando la propiedad de los propios barcos que fabrican.

D) *Lugar de trabajo*. Tanto las construcciones navales como las carenas tienen lugar en los astilleros de la playa de San Telmo, «Arrecife» de la Ciudad, Caleta de arriba de Gáldar, Aldea de San Nicolás, Gando, etc., etc. Cuando la obra se efectúa fuera de la ciudad de Las Palmas, el dueño del barco estaba obligado a costear el traslado

4. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Trujillo Leiba, leg. 1.909, año 1784, folio 248 recto. Entre los testigos que acudieron a la información se encuentran: Antonio Benito Olgaz (64 años), Antonio de la Paz (58), Andrés Cabral Placeres (50), Ildefonso Cayetano de Santa Ana (52), José Flores (49), Sebastián Rodríguez (50), mareantes y vecinos de la Ciudad; Sebastián Barrera (70), comerciante; y Pascual de Sosa (50), capitán y piloto de altura.

Junto a Miguel Farías y para el período de 1750 a 1800 encontramos otros carpinteros y ayudantes: Simón Farías, año 1758; Agustín Farías, 1758-1770; Agustín Farías (hijo), 1771-1794; Eugenio Farías, 1769-1771; Francisco Farías, 1769; José Farías, 1791; Fernando Español, 1769; Fernando Corchero, 1769-1771; José Antonio Talavera, 1769; Agustín Talavera, 1779-1797; Blas Miranda, 1794; Francisco Domínguez, 1771; Juan de la Torre, 1761; José Montesdeoca, 1791; Francisco Pérez, 1791.

y manutención de los carpinteros desde el comienzo hasta la finalización de la obra.

E) *Contratos de trabajo*. Dos son los tipos registrados: obras de ajuste y obras de jornal. Según se trate de uno u otro, los carpinteros quedaban obligados o no con los dueños de los barcos para poner todo lo necesario para su construcción. Los oficiales contrataban, a su vez, a los ayudantes y éstos quedaban obligados a acudir al trabajo hasta la terminación de la obra⁵. El corte de madera en la Montaña de Doramas y Pinares de la Cumbre no era de su obligación sino de los dueños del barco, quienes lo contrataban con los aserradores y fragueros que se encargaban de conducirla hasta los puertos de embarque (Osorio por tierra y Bañaderos por mar)⁶.

2. *Construcción Naval*

El estudio de la construcción naval en Gran Canaria está condicionado por las fuentes documentales existentes y por el carácter de pequeñas unidades de producción y trabajo que representan los astilleros ubicados, por lo general, en el litoral de la Ciudad. La desaparición del archivo del Cabildo unido a los expedientes de la Real Audiencia que restan por ordenar, limitan el conocimiento de la actividad de los carpinteros de ribera por lo que a licencias de corte de madera y regulación del gremio se refiere. Por otro lado, la no exigencia de grandes maquinarias y espacios para la construcción naval lleva a la dispersión de los astilleros por distintos puntos de la isla en función de las facilidades para abastecerse de madera: Aldea, Gáldar, Gando, etc.

Las embarcaciones fabricadas en la isla son, fundamentalmente, las dedicadas al tráfico de pesquería y de las islas. Tan sólo conocemos un ejemplo de fabricación de un navío para el comercio con América que, en su primer intento, acabó perdiéndose en el momento de su botadura. No sucede lo mismo con las carenas o composiciones, bastante frecuentes tanto en los navíos de la llamada flota canaria como en los destinados al comercio con Indias, nacionales o extranjeros. Un ejemplo de ello lo tenemos en las arribadas forzosas

5. El 10 de octubre de 1769, Francisco Farías, oficial de ribera, sigue autos contra José Antonio Talavera para que cumpliera "el trato de ayudante a trabajar en su oficio de rivera hasta que salga el navío que llaman de Cotardo". A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: J. Agustín Herrera, leg. 1.707, año 1769, folio 220 recto.

6. En 1792, Lorenzo Zanqui, veneciano y del comercio de Las Palmas, hizo contrata con José Montesdeoca, José Hernández, Gregorio Montesdeoca, Antonio Hernández y Santiago Benítez, vecinos de Moya y del oficio de aserradores, para el corte de madera con destino a la fábrica de la Fragata Gran Canaria. En 1769, Juan Cabral Placeres lo hizo con José Báez, Juan Henríquez, Francisco Báez y Juan Blanco, vecinos de Firgas.

a la Luz, protagonizadas por muchos navíos que siguiendo la ruta tricontinental se vieron abatidos por las tormentas.

Los contratos u obligaciones de fabricación encontradas (en muchos casos sólo disponemos de la referencia a su fabricación en la isla), nos permiten distinguir entre obras de ajuste y obras de jornales. En las de ajuste el carpintero de ribera corre con todos los gastos de la obra, cortes de madera, transporte, etc.; fábrica de la lancha y demás pertrechos; poner y pagar los fragueros y calafates, la estopa y la brea; y todo lo necesario hasta dejar el barco «estanco y marinero» para botarlo al agua. En este tipo de contratos se recogen las medidas de la quilla, el lugar de fabricación, comienzo y fin de la obra, su valor y, la obligación, por parte de los carpinteros, de no separarse de la obra salvo urgencia o necesidad de dos a tres días. Las obras a jornal están vinculadas a la renovación o «fábrica de nuevo» de los barcos. El carpintero se obliga con el dueño del barco a trabajar por un salario y a no abandonar la obra sin previo acuerdo. El carpintero pondría un ayudante y el dueño, además de pagar los salarios, estaba obligado a poner un fraguero y algún que otro oficial.

La construcción y carena de estos barcos, sobre todo los de pesquería, se lleva a cabo en las riberas de la Ciudad. En 1785 se fabricó en la esquina de la calle La Matula un barco de don Esteban Laguna, en 1794 la fragata del veneciano Lorenzo Zanqui, en 1785 y detrás de la calle de la Carnicería se fabricó una goleta del tráfico de las islas perteneciente al cirujano Mesa, etc., etc.⁷ Ello no excluye la fabricación en otros puntos de la isla: en 1773 se fabrica en el Cardón de las Salinas un barco perteneciente a Salvador Domínguez; el Nuestra Señora de Guía se fabricó en Gáldar; la goleta San Antonio fue botada al agua en la Caleta de Arriba de Gáldar; el San Nicolás de Tolentino fue construido en la Aldea⁸.

El tipo de barco que se fabrica es el bergantín para la costa de pesquería y la balandra o goleta para el tráfico insular. En este tráfico también participan bergantines de pesquería porque cambian en Gran Canaria parte del pescado que traen de Berbería por productos de las islas (escobas, esteras, etc.) en su viaje hacia Tenerife. La dimensión de la quilla oscila, por lo general, entre los 47 y 50 palmos para los de las islas, y 50 y 58 palmos para los del tráfico de pesquería. Las obras de fabricación podían durar de 7 a 8 meses y, además

7. A.M.C. Diario de Romero Ceballos, I-E-21, tomos I y II.

8. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.774, fecha 1-V-1773; leg. 1.776, fecha 5-XII-1776. Escribano: Andrés Cabrera de León, leg. 1.880, fecha 6-XI-1786. Escribano: Trujillo Leiva, leg. 1.908, fecha 26-V-1788.

de todos los pertrechos del barco, era imprescindible la fábrica de la lancha⁹.

El valor de fabricación varía en función de las dimensiones de su quilla o del conjunto de sus aparejos. Los ejemplos que se den no van a guardar relación con ventas posteriores, ya que su valor puede disminuir en función del desgaste tenido en el mar o aumentar como consecuencia de alguna reforma posterior. Los barcos grandes pueden alcanzar un valor aproximado a los 10.000 reales corrientes mientras que los pequeños apenas si llegan a 5.000 reales. No obstante cabe señalar que no existe uniformidad en los valores de construcción ni en los de compraventas, tal y como se observará en la relación que de éstas se recoge en apartados posteriores. Algunos ejemplos nos ponen en relación con los siguientes datos: El barco construido por Juan Flórez en 1761 con 52 palmos de quilla alcanza un valor de 7.700 reales de plata; el de Bernardo Negrín con 51 sólo vale 1.450 reales de plata; el de Juan Rodríguez en 1768 con 58 palmos no vale más que 1.200 reales; el de Luis Navarro en 1769 con 50 palmos vale unos 900 reales; el de Salvador Rodríguez con 55 palmos no supera los 1.100 en 1773... Son ejemplos y valores referidos a barcos del tráfico de pesquería o de las islas.

En relación con los constructores, estudiados anteriormente, sólo cabe señalar que en las distintas obras o contratos formalizados trabajan conjuntamente los maestros y oficiales, sobre todo a partir del intento de organización del gremio de los carpinteros de ribera en 1771.

Y en cuanto a sus propietarios, sobre los que volveremos a incidir más adelante, es de resaltar el hecho de que las nuevas fábricas se deben, en general, a comerciantes y los llamados mareantes. El patrimonio de estos últimos se reduce, en la mayor parte de los casos, a sus barcos o a una casa en el barrio de Triana. En ocasiones el capital es aportado por personas que detentan los cargos de administración de la isla, pero una vez terminada la fábrica liquidan la propiedad por no dedicarse a la actividad marítima. La financiación de la obra suele correr a cargo de una sola persona, cediendo una parte del barco a un socio en el momento de la construcción, o bien corre a cargo de dos o más socios capitalistas. En el caso de los barcos de pesquería adquiere importancia la figura del fabricante-propietario pues constituye una ventaja de tipo económico, ya que se reserva para sí el «fornecimiento» o derecho de abastecer al barco de todo lo que necesitase.

9. Algunos barcos de pesquería llegaron a disponer de dos lanchas y ello hace que la Confraternidad, en diversas ocasiones, decretase su prohibición.

CUADRO I

RELACION DE BARCOS FABRICADOS EN GRAN CANARIA EN LA
SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Referencia	Nombre	Constructor
<i>Pesquería</i>		
1751	San Juan	Juan Mead - Diego Sanahan
1760	San Judas	José Manuel Padrón
1761	—	Andrés Negrín
	—	Bernardo Negrín
	—	Juan Flores - Andrés J. Jaimes
1762	El Peregrino	Juan Naranjo - Diego Barrios
	La Luz	Miguel Lía - Luis Navarro
1763	—	José Girola - José G. Russell
1767	La Concepción	José Romero - Juan Cabral Placeres
1768	San Agustín	Manuel Rosales
1769	San José - Soledad	Juan Rodríguez
	—	Luis Navarro
	—	Andrés Negrín
1770	San José	Pablo Cruz Machado - Sebastián Medina
1771	Ntra. Sra. del Pino	Juan Lorenzo Ramos - Ildelfonso Santa Ana
	San Bernardo	Juan Cabral Placeres - Vicente Báez
1772	La Candelaria	Esteban Aires Peñón
1785	Virgen del Carmen	Cayetano del Rosario - José Acosta
1786	San Antonio Abad	Bartolomé Zumbado - José Rojo
1788	San Felipe	Antonio Cubas - Lucas Torres
1794	La Soledad	Tomás Santa Ana - Francisco del Carmen
	—	Francisco Navarro
1797	Ntra. Sra. del Pino	Francisco Herrera - Antonio Alvarado
1798	Ntra. Sra. Dolores	Andrés Negrín - Miguel Sarmiento
1800	Ntra. Sra. Soledad	Pedro Navarro - José Candelaria
	San Agustín	Cayetano del Rosario
<i>Islas</i>		
1756	La Peregrina	Francisco González
1763	Los Aflijidos	Manuel Rosales
1770	La Riquela	José Vázquez
	San Francisco Llagas	Francisco González - Vicente Pérez
1783	San Nicolás	Miguel Ruiz
1786	S. Antonio - S. Juan	Francisco Casariego
1800	Sta. Rita de Casia	Blas Miranda - Manuel Alfonso

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

Por último, debemos señalar que la frecuencia de barcos fabricados en la isla puede observarse a través de la relación que de los mismos recogemos en el Cuadro I. En el mismo se hace distinción entre barcos de pesquería y del tráfico de las islas, conteniendo la denominación del barco, el fabricante-propietario y su fecha de referencia o de mención en los protocolos notariales.

II.—LA FLOTA CANARIA

Como tal hemos considerado la integrada por los barcos destinados al tráfico de pesquería, insular y peninsular. Tal distinción ha sido establecida en función de unas razones de construcción y de propiedad de dichos barcos. Tales circunstancias nos llevan a considerar en capítulos aparte los navíos destinados al comercio con las Indias.

1. *El Tráfico de Pesquería*

La actividad pesquera, pese a no alcanzar los niveles de importancia adquiridos por la agricultura y ganadería en Gran Canaria, se convierte durante la segunda mitad del siglo XVIII en una importante fuente de ingresos y alimentación para los canarios. Su importancia viene dada por el número de personas que ocupa y viven de ella (unas 500 familias), por dedicarse a ella la mayor parte de los bergantines fabricados en la isla y, principalmente, por el carácter conflictivo de su organización. Este último aspecto motivará una serie de litigios entre pescadores y dueños de barcos, así como varios intentos de regulación de dicho tráfico.

Algunos contemporáneos se hacen eco de esta situación conflictiva, en tanto que otros hacen hincapié en otros aspectos no menos importantes de la pesca realizada en la costa de Berbería. Así, por ejemplo, para el historiador Viera y Clavijo lo reseñable de esta actividad radica en la falta de protección de los pescadores isleños allí ocupados¹⁰, mientras que para Jorge Glass es la forma arcaica en que se realiza esta actividad, incapaz de rivalizar con los ingleses en el mercado español¹¹. En 1786 el procurador Ventura Ruiz de Bustamante califica este tráfico, hecho con caudal de unos y trabajo de otros, como «ramo no sólo útil y ventajoso, sino presiso y necesario

10. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1967, tomo II, p. 288.

11. GLAS, G.: *Descripción de las Islas Canarias, 1764*, La Laguna, 1976, p. 145.

a toda la provincia»; mientras que el Fiscal de S. M. lo califica como uno de los asuntos más interesantes de la isla y debía arreglarse por principio de justicia e igualdad, acabando con los abusos y corruptelas perjudiciales al pobre pescador y marinero: «Es necesario que los que verdaderamente trabajan, que son éstos, sean más bien pagados que hasta aquí; ellos están mal remunerados según clama todo el pueblo»¹². En una información practicada en 1786 sobre este tráfico se señala que el pescado salado que llegaba a las siete islas se convirtió en un alimento de primera necesidad en las principales y había «desterrado casi enteramente el bacalao, arenque y sardinas que traían a ellas las naciones extranjeras»¹³. Son ecos y opiniones del siglo XVIII que, en definitiva, vienen a unirse y confundirse con las que corren hoy día, especialmente después de la descolonización del Sáhara Español.

1.1. *Intentos de Regulación del Tráfico y Comercio de Pesquerías*. Hemos señalado anteriormente que a mediados del XVIII la actividad pesquera va a estar caracterizada por la desunión y escasa armonía entre sus participantes. Los perjuicios e intentos de ordenación comienzan a dejarse sentir durante la segunda mitad de dicho siglo. La llamada al orden comienza con los dueños de los barcos¹⁴ que, el 1 de junio de 1771, ya forman una Compañía con inclusión de los tripulantes, nombrando como juez conservador a don Antonio Giraldo, Regente de la Audiencia, y a falta de éste a sus sucesores. Para Tenerife nombran dos factores: Bartolomé Morales Guadarrama, encargado de los pesqueros que saliesen de la Orotava y lugares acostumbrados, Manuel Rodríguez Garachico para Santa Cruz y La Laguna. Estos factores debían dirigir la venta de pescado, tomar razón de las pesquerías, y solicitar lonjas para su venta. La formación de esta Compañía hizo necesaria una evaluación de los barcos y una matrícula de los mismos, sin embargo no disponemos de dichos valores aunque sí de la relación de barcos matriculados que aparecerán recogidos más adelante.

Esta Compañía apenas resistió una zafra ya que tripulantes y vendedores deciden retirarse de ella el 9 de abril de 1772, dejando

12. A.H.P.L.P. Sala de la Real Audiencia: Autos seguidos por los dueños de los barcos (El Rosario) contra sus tripulantes por daños ocasionados. (A partir de ahora Autos del Rosario). I-515, año 1786.

13. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa. leg. 1.786, año 1786, folio 559 vto.

14. Entre los dueños de barcos que integran esta compañía figuran don Narciso Laguna, Juan Lorenzo Ramos, Juan Cabral Placeres, Cristóbal de Ortega, Gregorio de Ortega, Agustín Gómez, Andrés Cabral, Francisco Rodríguez, Francisco Suárez, Vicente Báez, Pedro Travieso, Agustín de Santa Ana y Lucas Gil. A.H.P. L.P. Protocolos notariales. Escribano: Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.697, año 1771, folio 295.

para el futuro la conveniencia o no de seguir en ella. La causa fundamental de su disolución no es otra que la competencia que los propios dueños de los barcos se hacían entre sí, atrayendo los vendedores, mandadores, y tripulantes de unos barcos a otros por «la oficiosidad, trabajo, agencia, e industria». Esta actitud hace que los vendedores, mandadores y tripulantes, satisfechos con su soldada y mantenimiento, pidiesen y se les daba más préstamo y bizcocho que el acostumbrado hasta el punto de convertirse en menesterosos por no poderlos saldar. El resultado era que al finalizar las zafras no alcanzaban las soldadas a cubrir los préstamos y suplementos obtenidos, produciéndose un aumento de los créditos, en su mayor parte incobrables por la insolvencia de los deudores, y una disminución de los caudales invertidos en este tráfico, haciendo casi insostenible el mismo por parte de los dueños de los bergantines costeros.

Otra causa que influye en su disolución se encuentra en el reparto de beneficios, ya que los factores no hicieron entrega del caudal obtenido para levantar una sola cuenta, de forma que cada dueño obtuviese su parte correspondiente, sino que lo entregaron a cada uno de ellos obteniendo algunos más beneficio que el que les correspondía¹⁵.

Con la disolución de la Compañía los barcos dejan de correr a cuenta de ésta, en tanto que mandadores, vendedores y tripulantes vuelven a tomar el préstamo y beneficio en correspondencia con su trabajo. No obstante, los dueños e interesados en los barcos de pesquería tratan de regular, el mismo 9 de abril, el tráfico a Berbería de la siguiente manera:

1. Ningún dueño de barco podía dar más préstamo a las tripulaciones que el que dieran los demás sin excederse en cosa alguna.
2. A los vendedores no se les daría más que la soldada acostumbrada.
3. A los mandadores igual, sin que pretendiera uno más interés que otro ni bizcocho.
4. Si alguno se excediera en ello o intentara atraerse a los mandadores, vendedores o tripulantes, incurriría en la pena de 100 pesos: 50 para la Cámara de S. M. y 50 para el arca del culto de la iglesia de San Telmo y sufragio de los cofrades difuntos, bastando el testimonio de dos o tres testigos de los propios interesados. No debía requerirse

15. El 15 de octubre de 1772, don Narciso Laguna, Juan Lorenzo Ramos, Francisco Suárez, Francisco Rodríguez, André Negrín y Cristóbal de Ortega, dueños de barcos, nombran a Sebastián Suárez, dueño de barco, para que perciba el caudal dado de más, ponga el caudal de la Compañía y se levante la cuenta final. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.773, año 1772, folio 512.

al mandador, vendedor y tripulante a usar de la libertad de cambiar de barco salvo que se compruebe que ha sido inducido o sobornado por alguno de los amos, lo que suponía el cumplimiento de la pena impuesta.

5. Los dueños de los barcos no darían más préstamo que 8 pesos por soldada y 10 reales de lonja.

6. El tripulante que hubiese tomado dinero del amo a cuenta de su trabajo para socorro de su casa cuando el barco estaba dando sebo o iniciando el «fornecimiento», no se le debía admitir en otro hasta cumplir el viaje a que dio principio. Cuando existiese discusión con el mandador o con alguno de los tripulantes podía ir en otro barco después de averiguar, por parte del amo o mandador, la deuda contraída con el amo anterior y que ésta quedase satisfecha.

7. Finalmente, no podían adelantarse los precios de las lonjas haciéndose mal tercio los unos a los otros.

Sin embargo, esta nueva regulación del tráfico de pesquería no acaba con los perjuicios e inconvenientes del mismo. Así, en 1778, los dueños de barcos vuelven a hacerse eco de los mismos debido a la «muchedumbre de gentes que hay y andan a el tráfico de la costa de Africa, repartidos con grande exceso en los barcos que se exercitan en la maniobra de la pesca»¹⁶. Por este motivo, ni unos ni otros obtenían la utilidad correspondiente debido a la brevedad de los viajes, ya que cayendo pesquería sobre pesquería no había tiempo para la venta ni lo cobraban los vendedores. Ello hacía necesario disponer de varios vendedores en Gran Canaria y Tenerife, fiar el pescado, etc. Estos inconvenientes llevan a un nuevo arreglo del tráfico por ser «este comercio el que en todos tiempos ha mantenido a estos países». El incumplimiento del nuevo acuerdo implicaba la pena de 50 pesos para los viejos e inválidos hombres del mar. Los puntos que recoge el acuerdo de 24 de mayo de 1778 son los siguientes:

1. Todos los barcos, grandes y pequeños, no llevarán a este tráfico más que una lancha, 25 hombres y 5 muchachos. Los pequeños, es decir, el Carmen, el Santiago y la Concepción, llevarían 20 hombres y 4 muchachos; el Santa Rosa 18 hombres y 4 muchachos; la Goletilla 17 hombres y 4 muchachos; y lo mismo las Angustias y San Antonio Abad. El mandador que no lo cumpliera sería despedido.

2. Como existen deudas de campañas anteriores, en cada viaje se pasaría lista del producto obtenido para ver si a alguno se le puede saldar la suya. La lista la llevaría Francisco de Quintana cobrando 1 real de plata por cada viaje.

16. *Ibid.*, leg. 1.778, año 1778, folio 119.

3. Los préstamos seguían igual que antes: 8 pesos por soldada.

4. Todos vigilarían la entrada de un hombre nuevo, averiguando en qué barco estuvo anteriormente y exigiéndole un papel firmado por el dueño del barco explicando el motivo de su salida.

A estas cláusulas se añade otra el 20 de junio de dicho año, resultando una especie de seguro para los retirados del tráfico de pesquería. Establecía que en cada barco fuera un hombre de los viejos que hubiesen andado en dicho tráfico, no incluyéndose ninguno mandado por la Real Audiencia u otro juzgado a la costa de pesquería a «purgar el delito por el que se le juzgó», para evitar que los viejos se quedasen a pedir limosna¹⁷. La formalización escrita de este acuerdo de 1778 nos ha proporcionado una relación de los barcos ocupados en las pesquerías, haciendo distinción entre barcos grandes (24) y pequeños (4)¹⁸.

A fines de la década de 1780, los dueños e interesados en los barcos de pesquería vuelven a incidir en el estado decadente en que se encontraba este tráfico y comercio como consecuencia de los desórdenes surgidos entre los tripulantes de los bergantines. Por este motivo, el gremio de mareantes y dueños de barcos solicita, el 29 de noviembre de 1786 y a través de su apoderado Pedro Domingo Báez, la elaboración de un informe conteniendo los particulares siguientes:

1. Es cierto que hace más de un siglo que se ejercitan los naturales de esta isla en la pesca de la costa de Africa, habiéndose aumentado esta industria en el día a 20 o 22 bergantines que conducen y surten a las siete islas de pescado salado; convirtiéndose, en las principales, en un alimento de primera necesidad con el que se ha desterrado «casi enteramente el bacalao, arenque y sardinas que traían a ellas las naciones extranjeras»¹⁹.

2. Es cierto que cada bergantín sostiene 25, 30, 35 y algunos 40 tripulantes, ocupándose en la actualidad más de 600 personas que aseguran su subsistencia y la de sus familias al tiempo que, «exercitados desde su infancia, se avilitan e instruyen para tripular los navíos destinados al comercio de la América formando su marinería»²⁰.

3. Es cierto haber decaído últimamente este tráfico por la «mala

17. *Ibid.*, folio 158.

18. Entre los barcos grandes se encuentran el San Juan, La Soledad, San Bernardo, El Brillante, El Victorioso, El Loreto, Sta. Bárbara, El Rosario, San Judas, Suárez, Francisco Rodríguez, Andrés Negrín y Cristóbal de Ortega, dueños de barcos, El Niño Enfermo, La Luz, San José, La Piedad y La Candelaria de la Compañía. Entre los pequeños tenemos La Goetilla, Las Angustias, Sta. Rosa y Santiago.

19. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.786, año 1786, folio 559 vto.

20. *Ibid.*, folio 560 recto.

versación en dichas tripulaciones que se ha introducido contra el buen orden y subordinación que se profesaba a los patrones y mandadores, faltándoles al respecto y negándose a practicar lo que les mandan con práctico conocimiento y a beneficio de todos los interesados», y por «el libertinaje de tomar los prestamos para seguir los viajes, gastándose el dinero sin dar cumplimiento, con daño y perjuicio de los demás interesados»²¹.

4. Es cierto que desde el establecimiento de este tráfico han navegado todos sus individuos por interés común y a la parte de lo que producen las pesquerías, tomando «los dueños de los barcos lo correspondiente a sus acciones por razón del buque, reguladas con arreglo a los caizes de sal que gasta y el caudal que anticipa a riesgo sobre las mismas quillas para armarlos y fornecerlos de lo necesario, sin tomar interez alguno de la parte de caudal que invierten por vía de prestamo anticipado a todos y cada uno de los individuos de la tripulación; quienes en las cuentas tiran sus interezes conforme al merito del trabajo individual graduado por el mismo mandador y compañía»²².

5. Es cierto que desde tal establecimiento, el gremio erigió y fabricó a su costa una ermita en la ribera de la Ciudad dedicada a S. Pedro González Telmo, restablecida de nuevo a mediados del siglo XVIII. Para su decencia y culto se destinaba el 1,5 %, con capellán para la misa diaria, doblada los días festivos, y regida desde sus orígenes por 12 vocales del gremio.

6. Es cierto que si faltara este tráfico y surtido de pescado salado quedarían reducidas las islas a la mayor miseria por faltarles este abasto de ordinario consumo. También se perjudicaría el comercio desarrollado entre labradores, comerciantes y menestrales, que venden sus granos para «fornecimiento», jarcias, lonas y demás renglones que gastan los barcos, al igual que los tejidos del país utilizados por las tripulaciones en su actividad.

7. Es cierto que antiguamente el Capitán del puerto, como persona práctica e inteligente, decidía verbalmente y de pronto todas las disputas y cuestiones que se ofrecían entre los individuos del gremio y su servicio.

8. Es cierto que decaería y se arruinaría este «único y ventajoso comercio interior de las islas «si se alterase el gobierno, método, y práctica observados con las tripulaciones de cada barco, negándose a trabajar en ellos por sueldo fijo y determinado, variando el sistema

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*, folio 560 vuelto.

de interesarlos a cobrar por soldadas, cuartones y medios cuartones en proporción con los rendimientos de cada carga de pescado después de rebajados los gastos comunes.

9. Es cierto que uno de los medios de conservación sería poner todo el gremio bajo la protección de un Juez Conservador que, con jurisdicción privativa y la instrucción oportuna de gobierno que ha tenido desde su establecimiento, arreglase equitativamente todos los disturbios y alteraciones que surjan entre los patrones y mandadores para obtener un mejor y acertado desempeño de las obligaciones que contraen en cada barco y su respectiva sociedad.

A esta información levantada por don José de la Rocha, síndico personero de la isla, comparecen ocho testigos que confirman los puntos antes expuestos. Sin embargo, destaca la declaración hecha por don José Antonio Gómez, de origen granadino y establecido en las islas desde hacía 25 años, y en especial el punto cuarto por recoger el modo de realización del tráfico y comercio de pesquería, complemento de la información dada por Jorge Glass en 1764.

El testigo Gómez reconoce haber oído ciertas críticas entorno a si los dueños de los barcos perjudicaban a sus tripulantes, pero añade que tal perjuicio no existe ya que formando «el gremio una especie de compañía de comercio entre los dueños de barcos y todo el resto de lo que llaman compañía que es su tripulación; los primeros ponen el capital del costo del barco o buque, suplen el costo de hutencillos nesarios para ponerlo navegable y defencible en lo pocible de qualquiera contingencia maritima y, los segundos, ponen a proporcion su trabajo personal, el marino como tal, el grumete en su clase, el aprendis o page de escoba, que son los muchachos, en su condición, dividiendose y subdividiendose como en acciones de compañía las acciones de los interesados en enteras, medias, quartas, y medias quartas, con el nombre de soldadas, medias, soldadas, quarton y medio quarton. Entrando a la parte en el gasto de fornecimiento (que es la provicion somun de viveres de la toda la compañía) todos los interesados para deducir su importe en las cuentas, y sacar resto partible»²³.

Don José Antonio Gómez considera que la extensión de las cuentas, denominadas barcales, sin la ilustración y esmero de los «contadores políticos» hacen creer a algunos que están confusas y resultan perjudiciales; si bien, juzga, se hacen con asistencia de los interesados mayores y menores. Señalemos, por último, que estas cuentas se forman por un contador de profesión, nombrado por el gremio y

23. *Ibid.*, folio 591 recto.

aprobadas por los que fundan interés o que pudieran recibir perjuicio. Según esto, las críticas oídas por el Gómez podían estar relacionadas con la idea mantenida por los marineros o tripulantes de los barcos pesqueros de que, «la compañía» de los mismos no debía satisfacer las pérdidas que se produjesen en la pescadería o en los robos de los vendedores²⁴. O bien, con la resistencia ofrecida, en ocasiones, por los dueños de los barcos a la imposición de un contador general²⁵.

A la vista de esta información, el gremio de mareantes y amos de barcos otorgan poder a don Juan Escolano, vecino de Madrid, para que pidiese al Rey y Supremo Consejo que el nombramiento de juez conservador del tráfico y comercio de pesquería recayese en el juez de marina y arribada. En 1788 persisten los desórdenes y diferencias, considerando los dueños de los barcos que la falta de obediencia en la marina estaba llevando a la decadencia del tráfico de pesquería^{25 bis}.

Estas gestiones coinciden con el momento de mayor enfrentamiento entre dueños de barcos y tripulantes, debido al litigio suscitado en torno al barco el Rosario averiado a fines de la zafra de 1785²⁶. Sobre este litigio particular, señala el Fiscal de S. M., se ocultan muchos intereses públicos y trascendentes a los particulares. Esta reacción del Fiscal viene motivada por la pretensión de los dueños del barco de que las pérdidas alcancen a todos los socios como si se tratase de beneficios, basándose en que aquéllos no sólo arriesgaban el capital aportado para «fornecimiento» sino el propio barco, llevando, la compañía, implícito este riesgo.

Para el Fiscal, estas compañías no eran tales y sólo tenían el nombre por no ajustarse a las reglas de otras compañías. Eran preferidas por los dueños porque consideraban que los marinos a jornal trabajarían menos y porque en caso de avería no pagarían salario alguno, tanto si se aprovechaba la pesca como si se perdía. Como aquéllos

24. Esta situación se planteó en 1786 entre los marineros del barco La Concepción, alias El Fraile, y sus dueños Antonio de Cubas y Juan Espino.

25. Así sucedió en 1796 con don Fernando Lezcano que había solicitado la preferencia en la formación de las cuentas de la Compañía de dichos barcos y sus interesados.

25 bis. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.787, año 1788, folio 46.

26. Al término de la zafra de 1785 y en su octavo viaje se rompieron al barco El Rosario los palos de las velas, tardando tres meses en regresar a La Luz, lo que obligó a tirar al mar todo el pescado capturado. Los dueños del barco responsabilizan de los daños y las pérdidas a los marineros, exigiéndoles el pago de la mitad de éstas, el corte de palos y el traslado en otro barco a Berbería para su composición. Algunos marineros se niegan a ello, dando lugar a un litigio que durará hasta 1787 y del que, sin duda, extrajo don José Antonio Gómez las noticias en torno a las críticas de los marineros contra los dueños de los barcos, dando lugar a la intervención del Fiscal de S. M. en favor de aquéllos.

obtenían 13 soldadas por aportar el barco, estaban obligados, según el Fiscal, a pagar la industria y trabajo de la tripulación, sobre todo cuando la avería se produce después de realizada la pesca. Sin embargo, la realidad era bien distinta ya que no sólo se les exigía la entrega de los préstamos sino que tampoco se les completaban sus soldadas.

Pero estas críticas del Fiscal no van dirigidas únicamente a la organización del tráfico de pesquería, sino también a la forma de llevar las cuentas, ya que había partidas del «fornecimiento» que se cargan, en general, con el nombre de «espanta», sal, etc., en las que se podía defraudar a los tripulantes por no intervenir ni directa ni indirectamente en su acopio. No dudaba en señalar que el marinero era tan sólo un socio para el trabajo y para el pago del «fornecimiento», sometido al dueño del barco que se convierte en su prestamista. Por tanto, cabía preguntarse por el destino tomado por el producto de la pesca. Antes de formarse las soldadas se hacían varios descuentos, además de lo que se destinaba a San Telmo y otras devociones, que alcanzaban, incluso, a los utensilios y al almacén. Estos descuentos, a juicio del Fiscal, si no se hacen voluntariamente por los marineros son contrarios a la ley.

La crítica del gobierno de las compañías y el manejo de los caudales de San Telmo, considerables y provenientes del trabajo del pescador que es el que arriesga su vida, suscita un litigio entre el Fiscal y los dueños de barcos-cofradía de San Telmo. Sin embargo, su expediente no ha podido ser consultado por no hallarse entre los fondos ordenados de la sección de la Real Audiencia del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Sin duda, el planteamiento expuesto en dicho litigio no es otro que el ya señalado por el Fiscal, es decir, que los que trabajan (marinos) sean los mejor remunerados. Tal pretensión significaba, para los dueños de los barcos, la destrucción de este ramo ya que acabarían retirándose de este tráfico con grave daño para las islas. Este argumento es calificado por el Fiscal como «ordinaria cantinela con que se quieren cubrir muchas injusticias», pues se trataba de mejorarlo retirando los abusos que se padecían desde hacía más de diez años y aliviando al medio millar de familias ocupadas en los barcos de pesquería.

A todas estas cuestiones expuestas por el Fiscal dará respuesta o justificación el procurador Ventura Ruiz de Bustamante, apoderado de los dueños del barco el Rosario, quedando resumidas de la siguiente manera:

1. Que el tráfico de pesquería se basaba en el caudal de unos

y el trabajo de otros. Si el dueño aporta 3.000 pesos en el buque y el pescador su trabajo, es obligación de este último traer el barco hasta el puerto de partida.

2. No perder en los riesgos es ser socio para el lucro pero no para las pérdidas cuando, en realidad, es el dueño el que más pierde por tener un mayor número de acciones en el barco.

3. Hay que distinguir entre el préstamo sin premio dado a los marinos para el mantenimiento de sus familias y a descontar de su parte al final de la zafra, siendo objeto de reintegro si se pierde el viaje, y el préstamo que todos ponen para el «fornecimiento», despensa, etc., que si va riesgo.

Este litigio termina con la sentencia de 9 de octubre de 1787 al señalar que la pérdida de la pesca y los gastos del «fornecimiento» corren a cuenta de la compañía del barco (dueños y marineros), en tanto que los gastos habidos en la composición del mismo corren a cargo del dueño.

Los desórdenes en el tráfico de pesquería no terminan a pesar de los arreglos de la Real Audiencia o de los propios interesados. A principios del siglo XIX se produce un nuevo intento de regularlo como consecuencia de los desórdenes surgidos en los últimos años. El motivo no era otro que la condescendencia de los dueños de los barcos y la actitud de los tripulantes de cambiar de barco sin motivo justificado, tomando préstamos de unos y callando los tomados de otros. A todo esto venía a añadirse el excesivo número de marinos que iba en cada barco, lo que perjudicaba tanto a unos como a otros por la disminución de rendimientos al final de la zafra. La situación lleva a los dueños de los barcos a la formalización de un nuevo contrato, el 12 de enero de 1813, con el fin de establecer las reglas que debía cumplir cada amo de barco en el momento de su expedición. Estas reglas vienen a dar una idea de la forma en que se desarrollaba este tráfico y, de aquí, deriva la amplitud de muchas de ellas. Estas son :

1. El barco que no superase los 10 caíces de sal no podía llevar más de 27 hombres, incluido el mandador, en tanto que si pasaba de 10 podía llevar hasta 30 hombres, incluido su maestre, considerando como marinero el que gane de media a una soldada. El que no ganase media soldada quedaba incluido en la clase de muchacho, pudiendo llevar cada maestre todos los que quisiese «por quanto es el modo de fomentar el tráfico (y) que no falten de esta clase para en

lo sucesivo»²⁷. El número de marineros es establecido por los dueños de acuerdo con la especialización de los existentes en la actualidad, tratando de que no quedase ninguno sin ocupación y, de no suceder así, se aumentaría la dotación inicial de cada barco.

2. Ningún dueño de barco podrá admitir a marinero alguno sin que lleve boleta del amo del barco de donde salió. Si en ésta constaba la deuda del marino, tanto por liquidación de cuentas como por préstamos recibidos para emprender el viaje, no podía ser admitido sin hacerse responsable a pagarla al dueño del buque de donde salió. Tampoco se admitiría al que no hubiese asistido a su guardia o desamparase el barco, estando a bordo cuando sobreviniese un mal tiempo, sin esperar a la guardia que lo ha de reemplazar. Si en la boleta no constase ninguno de estos motivos podía ser admitido.

3. Como hasta la fecha los barcos de pesca se han servido en dicho tráfico de dos lanchas, más costosas que útiles, queda al arbitrio de los dueños hacer uso de las dos en los viajes que acomode.

4. Este contrato entraría en vigor a medida que vayan retornando a la isla los barcos que estaban en la costa, de forma que el primero que se habilite guardará y cumplirá las condiciones aquí estipuladas. Su incumplimiento conlleva la multa de 100 pesos, aplicados a la obra del muelle, y el pago de las costas. La denuncia podía hacerse por cualquiera de los dueños ante el Juez competente.

En este contrato también se contempla la situación de los vendedores de pescado, regulando su actividad después de terminada la venta. A éstos se les permite ir a la costa de pesquería si terminan la venta antes de la salida de su barco, pues, siendo compañeros en los citados buques, «si se quedan en tierra causan un grave perjuicio a las compañías comiendo a costa de éstas hasta que retorna el buque»²⁸.

Los intentos de regulación del tráfico de pesquería continúan, sin duda, durante el siglo XIX debido a las retiscencias de los dueños de los barcos para poner en práctica los acuerdos adoptados y por el rechazo de la organización de dicho tráfico por parte de los tripulantes. A esta organización, comentada por Jorge Glass en 1764, dedicaremos nuestra atención en el siguiente apartado.

1.2. *Organización y Desarrollo del Tráfico de Pesquería.* Está estructurado en una especie de compañía entre los dueños de los barcos y su tripulación o «Compañía». El dueño aporta el barco y, a su

27. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: José Cristóbal Quintana, leg. 2.076, folio 36 vuelto, año 1813.

28. *Ibid.*, folio 37.

vez, corre con el «fornecimiento» del mismo; el marino aporta su trabajo y sus utensilios. Este, en todos los viajes, recibe del dueño un préstamo anticipado para alimento y vestido de su familia. Este préstamo no va a riesgo en la expedición a Berbería ni tampoco genera interés y, por ello, ha de ser reintegrado en su totalidad al término de la zafra, pese al naufragio del barco o pérdida de la pesca. Este préstamo suele traducirse en pérdidas para el marinero ya que solicita más cantidad que la que le rendiría su soldada al término de la zafra. Estos créditos o deudas contraídas son las que hacen, a juicio de los dueños de los barcos, que los marinos pasasen de unos a otros para eludirlos. Ello hizo necesario la adopción de distintas medidas para evitar este fraude. Esta compañía entre dueños y tripulantes terminaba con la muerte del dueño.

Junto a los tripulantes figuran los vendedores de pescado. A éstos los ponía el amo del barco de acuerdo con la «compañía», pudiendo pasar de una isla a otra pagándose el transporte. En cada isla existía un vendedor principal que corría a cargo del pago del alquiler de las bestias utilizadas para llevar el pescado a los pueblos del interior, alquiler de lonjas, etc., etc.

El «fornecimiento» o habilitación del barco para la costa de Berbería suele correr a cargo de su dueño, prevaleciendo el constructor sobre los demás que fundan interés en él. Como quiera que el dueño cargaba gran parte del mismo a los tripulantes, se consideraba que éstos eran estafados en su trabajo. En los años de malas cosechas se impide a los dueños de los barcos la compra libre del trigo que necesitaban para el bizcocho de cada zafra, e, incluso, se les quitaba el que ya habían adquirido para repartirlo entre las panaderas²⁹. Por el contrario, en los años buenos se les obligaba a la compra del traído con anterioridad para el abastecimiento de la isla³⁰. La Justicia obligaba a pesar en el peso de la harina el bizcocho amasado para llevar a la costa de pesquería, suscitando en distintas ocasiones la oposición de los dueños de los barcos. En 1770 se suscita un litigio entre Tomás Rivero, rematador del haber del peso, y los dueños de barcos sobre el pago de esta renta, ya que según alegaba *aquél era práctica inmemorial* el pago de 2 cuartos por cada quintal de bizcocho que llevasen a Berbería, según privilegio concedido a la Ciudad en Real Cédula de 26 de julio de 1501. A partir de 1770 los dueños de barcos

29. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio Alvarez Trujillo, leg. 1.699, fecha 14-julio-1762.

30. Así sucedió en 1772 con motivo de la llegada de un barco con trigo que coincidió con la cosecha, obligándose a los dueños de barcos a comprar al precio de 4 pesos por fanegada. Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.698, folio 303, año 1772.

se resisten al pago por considerar que tal privilegio no estaba extendido al bizcocho. Rivero, sin embargo, considera que el bizcocho era una mercadería ya que los dueños se obligaban a la compra anticipada de trigo, por lo general a 18 reales la fanegada (1 quintal de bizcocho), y a la tripulación cargaban por cada quintal de 5 a 6 pesos. Los dueños de los barcos, pese a que se argumentara que en Santa Cruz y la Orotava no se pagaban tales derechos³¹, fueron condenados al pago de esta renta en 1773³².

Para la habilitación y «fornecimiento» de los barcos, sus dueños se veían obligados a pedir dinero prestado. Algunas veces, el dinero se entregaba por vía de préstamo, quedando asegurado en tierra sobre la persona y bienes del solicitante como si se tratara de una imposición a censo redimible. En otras ocasiones, el dinero corría a riesgo sobre los propios barcos de pesquería, entendiéndose éste desde que el barco salía del puerto de la Luz hasta retornar a él, ya que una vez soltada el primer ancla y transcurridas 24 horas desde la llegada cesaba el riesgo hasta el próximo viaje. En este caso el pago de intereses se hacía mediante soldadas por cada viaje, siendo la relación existente entorno a los años de 1770 de una soldada por cada 100 pesos libre de costos³³. En determinadas ocasiones los dueños de los barcos prefieren recurrir a la venta de casas u otros bienes antes que al préstamo a riesgo³⁴, o bien pedir dinero a censo por considerar que

31. En la Real Aduana de Sta. Cruz los barcos que regresaban de pesquería pagaban por su carga entera de pescado salado 35 reales corrientes: 30 del 6 % del derecho de Almojarifazgo y 5 del 1 % que ofreció a la isla S. M. según Real Proyecto de 6 de diciembre de 1718. Si regresan con 2/3 o 1/3 de carga pagan a proporción lo que les corresponde sin que el pescado se pese pues, según la tradición existente, el derecho del 6 % y 1 % se exige por la sal que sacan cuando lo van a pescar, no al tiempo de embarcarla, sino a su regreso si la emplean toda o la parte que consumen respectivamente.

En la Orotava los barcos que llegan de pesquería pagan 21 y 28 reales corrientes, regulándose el derecho del 7 % de esta forma: el que gasta de 8 a 19 caíces de sal paga 21 reales y el que gasta de 11 a 14 paga 28. Si llegan con la mitad, 2/3 o menos de la carga pagan a razón de la sal consumida. El pescado en tierra era libre.

32. A.H.P.L.P. Sala de la Real Audiencia: Autos que sigue Tomás Rivero, rematador del haber del peso, contra los amos de los barcos de pesquería de la costa sobre satisfacción de esta renta. Documento Signatura 1-466, año 1770.

33. En julio y agosto de 1774, Francisco Suárez, vecino de la Ciudad, prestó 1.400 pesos corrientes a Cristóbal de Ortega y su mujer, vecinos de la Ciudad, para el fornecimiento de los barcos San Cristóbal, La Luz, El Carmen, y San Buenaventura, del tráfico de la costa de pesquería, con pacto de que 700 pesos quedarían, por vía de préstamo, asegurados en tierra sobre su persona y bienes, y los restantes irían a riesgo sobre sus barcos distribuidos de la siguiente manera: 200 en el San Cristóbal (el prestamista tomaría dos soldadas por cada viaje); 100 en La Luz y 100 en el San Buenaventura (tomaría una soldada de cada uno); y 300 en El Carmen (tomaría tres soldadas por viaje). Reyes Cabrera, leg. 1.855, año 1776, folio 147.

34. En 1778, Cristóbal de Ortega, tutor de los hijos de Luis Navarro y Bda. López, vende una casa terrera en la Ciudad para el despacho de sus barcos por resultar más útil que el tomar dinero a préstamo. Reyes Cabrera, leg. 1.837, año 1778, folio 301.

el interés del riesgo era elevado³⁵. En cualquier caso, hay que señalar que estos préstamos son totalmente diferentes a los dados a los tripulantes.

Los viajes a pesquería solían durar entre mes y medio y dos meses, regulándose la zafra, por lo general, en 7 u 8 viajes. La abundancia de gente y la cortedad de los viajes resultaron perjudicial; ello hace que, en distintas ocasiones, se trate de corregir para evitar la caída de pesquería sobre pesquería. Al finalizar la zafra se procede a la liquidación de cuentas de todos los viajes realizados por un contador de profesión nombrado por el gremio y en presencia, por lo general, de un capitán de mar, siendo aprobadas o no por los que fundasen interés o que pudieran recibir perjuicio. La forma de liquidar las cuentas es objeto de diversas críticas por parte de los tripulantes durante la segunda mitad del siglo XVIII, al tiempo que los dueños e interesados en los barcos de pesca ofrecen resistencia a la imposición del contador general. El reparto del producto obtenido en la zafra (conjunto de viajes realizados), se lleva a cabo en función de las soldadas que ganan tanto los dueños como los tripulantes, regulándose éstas por los caíces de sal que lleva el barco. Un barco con 35 soldadas, es decir, con 35 tripulantes se reparte de la siguiente manera: El dueño por aportar el buque toma 13 y media soldadas y por cada 150-160 pesos que supla para el «fornecimiento» en cada viaje toma 2 soldadas, lo que significa que a razón de 160 pesos y en un promedio de 7 viajes aporta 1.120 pesos, es decir, 14 soldadas. Ello supone un total de 27 y medio soldadas para los dueños, percibiendo una soldada entera 5 marinos, 3 cuarterones y medio 10 marinos, 3 cuarterones 5 marinos, 2 cuarterones y medio 4 marinos, 2 cuarterones 3 marinos, 1 y medio cuarterón 5 marinos, 1 cuarterón 1 marino, y medio cuarterón 2 marinos³⁶. Esta última distribución está en función de la categoría profesional: muchachos, etc.

Para Ambrosio Rodríguez, procurador-defensor de los tripulantes, esta distribución de beneficios hace que lo que perciben los marinos no llegue a la tercera parte de lo que perciben los dueños de barcos. Si las pesquerías daban un valor de 1.000 pesos por cada viaje, en los 7 viajes de la zafra importaban un total de 7.000, lo que repartido

35. Así sucede con los herederos de Luis Navarro que, en 1777, para pagar el dinero tomado a riesgo imponen un censo a favor de la Inquisición de 1.000 pesos de principal (rédito 450 reales) porque el interés del riesgo era muy elevado. Reyes Cabrera, leg. 1.856, año 1777, folio 164.

36. Esta distribución la hemos tomado de la declaración del procurador Ambrosio Rodríguez, 9 de agosto de 1787, inserta en los autos seguidos por los dueños del barco el Rosario contra sus tripulantes. Sala de la Real Audiencia, documento signatura I-515, años 1786-87.

en tres partes supone 4.500 pesos para el dueño y 2.300 para los marineros, siendo el resto lo que se asigna por el 3 % correspondiente a la Confraternidad de mareantes. Para el procurador esta distribución no tenía correspondencia con el trabajo realizado por los pescadores que, además, aportan sus liñas y demás pertrechos y con el peligro a que exponen sus vidas, riesgo que no alcanzaba al propietario del barco.

En relación con esta distribución de beneficios hay que hacer constar que a los mandadores o patronos de los barcos se les cedía una o dos soldadas en función de su habilidad y capacidad³⁷. Esta cesión también se lleva a cabo cuando el propietario carecía de capital y se veía obligado a recurrir al préstamo para el «fornecimiento» y habilitación del barco. Por cada 100 pesos prestados cedían una soldada, cesando el riesgo a la llegada del barco a puerto. Finalmente, hay que señalar que, en ocasiones, lo que se vende o cede con carácter perpetuo son estas soldadas que gana el barco y no su casco.

1.3. *La Confraternidad de Mareantes de San Telmo*. Integrada por los dueños de barcos del tráfico de Berbería y barquitos de pescado fresco de abastecimiento a la Ciudad, estaba regida por 12 hermanos cofrades y un mayordomo³⁸ con sede en la sacristía de la ermita de San Telmo. No se erigió por facultad real, sustentándose su organización y percepción de derechos en la práctica inmemorial. No sigue la misma línea de la Confraternidad de Sevilla porque en Canaria los dueños de navíos no contribuyen por obligación sino por devoción (por obra pía). En 1774 se intenta corregir esta situación y se forman unas constituciones y estatutos, desconocidos para nosotros, pero que en 1789 estaban pendientes de su aprobación por el Rey. Se trataba de conseguir la estabilidad del gremio mediante el nombramiento, por cédula real, de una persona que entendiera en todos los asuntos y negocios de la Confraternidad, independiente de cualquier tribunal que no sea el Real y Supremo Consejo³⁹.

37. El 12 de junio de 1797, la viuda de Ildefonso Cayetano de Santa Ana, dueña del barco San Judas, de 12 soldadas, cede dos de ellas a José Díaz, su mandador, con las condiciones siguientes: 1. Como el valor del buque era de unos 1.530 pesos, 6 reales, 24 maravedíes, el de las dos soldadas era de 278 pesos, 8 reales, 32 maravedíes. Estas las pagaría con lo que fuese ganando a pesar de que por causa de la guerra con Inglaterra se perdiese el barco.—2. Siempre debería seguir en el tráfico de pesquería, salvo que ella, como dueña, decidiera lo contrario.—3. Siempre debía mandarlo, salvo enfermedad, y sin pretender el uso exclusivo del derecho de masar el pan para su «fornecimiento».

38. Entre los mayordomos conocidos figuran: Valentín de la Concepción (22-abril-1742 a 2-abril-1758), Luis Navarro (2-abril-1758 a 1772), Gregorio Cabrera (1772-1783).

39. Para hacer estas gestiones nombran, el 28 de enero de 1789, nuevo apoderado en Madrid a don José Antonio Gómez, vecino de la Ciudad, que iba a viajar a Cádiz

Esta legalización de la Confraternidad coincide o es consecuencia de las duras críticas que se le formulan a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. Tales críticas se deben, fundamentalmente, al 3 % que se exigía del producto libre y efectivo que quedaba después de cada zafra o de cada soldada de vendedor de pescado. Este tanto por ciento se debía hacer efectivo por Pascua de Resurrección, dándose las cuentas un año después de la zafra para tener tiempo de cobrar a los tripulantes. El 1 y medio por ciento se destinaba para entierros de los mareantes y el otro 1 y medio para la luz o lámpara de San Telmo, conservación de su iglesia, muebles y culto anual⁴⁰. Las críticas provenían, asimismo, de la obligación de pagar sin que existiese facultad para ello, del manejo de sus caudales, y de no dar a los enfermos ancianos ningún socorro por vía de limosna. Esta situación contrasta con Santa Cruz donde no existía Confraternidad; con la Orotava donde sólo se pagaba el medio por ciento para culto del Santo por vía de limosna y del que se daba a los contribuyentes, sin hacerlo para entierros, el hábito para mortaja, sera y algunos utensilios cuando mueren; y con la Palma donde se daba una situación similar a la Orotava pero sin obligación de pagar. Sin embargo, en Canaria cuando no se pagaba se amenazaba a los vendedores y a los tripulantes con no enterrarlos, o bien se llegaba a impedir la salida de los barcos que no pagaban⁴¹. En ocasiones, las deudas a la Confraternidad se saldan mediante la venta de inmuebles que vuelven a ser vendidos o pasan a formar parte de su dotación patrimonial⁴².

en el bergantín San Cayetano, debiendo sustituir al anterior por no ocuparse en tales asuntos. Recordemos que este nuevo apoderado fue el que dio tan buena opinión sobre el tráfico de pesquería en defensa de los propietarios de los barcos.

40. A mediados del XVIII la ermita de San Telmo fue renovada; en 1763 se estaba haciendo el retablo por el maestro Nicolás Jacinto Viera. En cuanto al culto cabe señalar que a la misa diaria (doblada los festivos), se añade a partir del 28 de abril de 1776 la regulación de la fiesta y procesión de San Telmo, dotada por la Confraternidad de un mayor aparato y esplendor.

41. Esta situación se produce en 1790 y contra ella reaccionan don José Navarro y don José González, vecinos de la Ciudad, al otorgar poder a procuradores para la defensa del recurso que iban a intentar contra las personas que formaron la junta reunida en la ermita de San Telmo, acordando "impedir a las compañías de los barcos del tráfico de la costa de pesquería el que traficasen a ella, al menos que no contribuyera tanto dichas compañías como los amos de dichos barcos con la porción de dinero que habían señalado para cofradía y entierro de dichas tripulaciones, siendo responsables en todo tiempo a el pago los amos de dichos barcos". Cristóbal Luque Cabrera, leg. 1.767, fecha 14 de abril de 1790.

42. En 1777, los herederos de Diego Pérez Cabrera saldan la deuda de 165 pesos y medio, pedidos para la habilitación de los barcos La Cruz y El Pino, mediante la venta de una casa en la calle de La Cruz (Telde). Valor: 425 pesos, 4 reales, 14 maravedíes, con reintegro del más valor. Esta casa es vendida el 15 de abril de 1777 a Pedro Cabrera, vecino de Telde, a quien habían comprado otra en la calle Cano (Ciudad) en 6.867 reales vellón, asimismo vendida a Juan Placeres el 14 de julio. El 8 de junio de 1779, la Confraternidad compra cuatro casas terreras en el Risco de San Lázaro (1.086 reales, 17 maravedíes) por deudas a su favor.

Este patrimonio, además de algunas casas, se componía de unos cercados en el Barranco y Risco de San Nicolás ⁴³ que, a principios del siglo XIX, son vendidos o rematados en pública subasta para la extinción de vales de la deuda pública.

La Confraternidad, independientemente de las gestiones realizadas para cobrar sus deudas, afronta otro tipo de problemas o cuestiones. En 1761 se opone a la tasa y disposición dada por el Cabildo sobre los «biueres que han de llevar los varcos que uan a la pesca que no se puede haser juicio del tiempo que gastaran, por ser casual la breuedad y las mas beses son dilatados los viajes, y, como a subседido, ha hauido barcos deste comercio (que) se han propasado a Indias» ⁴⁴. En 1787 se opone al impuesto con que se gravó a los dueños de los barcos de pesquería con la creación del Consulado ⁴⁵. Asimismo, se enfrentan al Corregidor de la isla por el decomiso de cargas de brea traídas de los pinares de la Cumbre con licencia del Ayuntamiento ⁴⁶. En 1787 se oponen al Fiscal de S. M. por querer, éste, que los dueños de los barcos se arreglen «en toda la maniobra y exersicio que es nesesarario para el tráfico de la pesca con sus propios barcos a la costa de pesquería con los intereses mas acomodados y que parecieren más a propósito, así para que los otorgantes no tengan quiebra ni los tripulantes padescan indigencias» ⁴⁷. Finalmente y junto a estas acciones concretas, cabe señalar la labor realizada en pro de la legalización de la propia Confraternidad, formación de la Compañía de pesca e intentos de regulación de esta actividad, negativa al pago del arbitrio del haber del peso y a la obligación de compra de trigo en el peso de la harina, impidiendo la libre contratación del mismo con los agricultores, en los años de abundancia y al decomiso en los años de escasez.

1.4. *Propiedad y Propietarios de Barcos de Pasquería.* Se puede

43. Estos cercados fueron arrendados en 1752 a Salvador Mateo en 81 pesos; en 1772 en 910 reales; y en 1774 a Agustín Ruiz en 500 reales: La duración de estos arrendamientos era de tres años.

44. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: José Cabrera Betancourt, leg. 1.551, fecha 8 de julio de 1761.

45. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.787, año 1787, folio 312. Entre los dueños de barcos que otorgan poder a procuradores de La Laguna para la defensa de este expediente se encuentran Bartolomé Morales, capitán de mar, Ildefonso Cayetano de Santa Ana, Francisco y Juan Rodríguez.

46. Así sucedió en 1799 con cinco cargas de brea que, con licencia del Ayuntamiento, habían fabricado en Artenara algunos dueños de barcos de pesquería. Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.965, año 1799, folio 422.

47. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1.787, año 1787, folio 114. Entre los miembros de la Confraternidad que otorgan poder a procuradores para la defensa del expediente iniciado por el Fiscal de S.M., figuran: Bartolomé Morales, Ildefonso Cayetano de Santa Ana, Juan y Sebastián Rodríguez, Juan Placeres, Blas Suárez, Lorenzo Suárez, y Antonio Benito Horgaz.

acceder a ella mediante la construcción de los barcos, compra, herencia, remate en pública almoneda, adjudicación por deudas, etc. La construcción exige y requiere disponer de un capital inicial; inversión que, en muy pocas ocasiones, es realizada por un sólo socio capitalista. Sin embargo, esta operación permitirá reservarse el derecho del «fornecimiento» del barco en sus distintos viajes a Berbería⁴⁸. En la relación de barcos y constructores se observa claramente la presencia de dos socios capitalistas que pueden ser comerciantes o simplemente dedicados a la actividad de la pesca. Esta sociedad se mantiene, incluso, cuando se desprenden de la propiedad del barco, ya que la venta no suele hacerse en una sola persona. Son muy pocos los casos en que la propiedad de un barco de pesquería recae en su totalidad en la misma persona. Razones de reparación, «fornecimiento» y habilitación, deseo de compartir riesgos en caso de naufragio o avería, parecen explicar esta tendencia a la propiedad compartida.

Esta tendencia puede observarse teniendo en cuenta el ritmo de compraventas, ya que del total de 52 ventas recogidas para el período de 1750 a 1800 en solo 12 se incluye la totalidad del barco, la mitad en 24, la tercera parte en 7, la cuarta parte en 5, 2/3 partes en 1, 2/4 partes en 2, y 3/4 partes en 1. En algunos casos la adquisición de la mitad, una o dos partes, significaba completar la propiedad y por consiguiente ser propietario en su totalidad. Son los casos del barco La Paloma (José Suárez Alvarado); el Jesús María (Domingo Galdós); el Carmen (Salvador Rodríguez), el Pino (Francisco Miguel de Niz), etc. De aquí el que, aproximadamente, la mitad de las compraventas registradas se refieran a un mismo barco.

Entre las razones de venta, al margen del simple argumento de recuperar el capital invertido para orientarlo hacia otro tipo de actividad, nos encontramos otras más concretas y propias del sector. Así tenemos:

1. Por no dedicarse el propietario a este tipo de actividad⁴⁹.
2. Por ausentarse a América⁵⁰.

48. Cuando Juan Rodríguez vende, en 1769, a don Esteban Suárez la mitad del barco La Soledad y San Judas, se reserva el derecho de amasar todo el pan por haberlo fabricado a su costa. En 1771, vendida la otra mitad a don Bernardino Carbonell por ausentarse a Caracas, da poder a Pedro Travieso, vecino de la Ciudad, para que administre el barco pues, aunque no tiene sino la cuarta parte, sí tiene el «dominio como fabricante en su cuidado y amazar el pan de dicho barco», ya que con estas condiciones se realizaron las ventas anteriores. Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.697, año 1771, folio 443.

49. En 1771, don Narciso Laguna vende a Agustín Santa Ana y Pedro Travieso la cuarta parte del barco El Carmen por estar dedicados a esta actividad. Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.697, año 1771, folio 259.

50. Es el caso de Juan Rodríguez Garino que, en 1769 y 1771, vende el Soledad y San José a Esteban Suárez y Bernardino Carbonell.

CUADRO II
 BARCOS DEL TRAFICO DE PESQUERIA EN GRAN CANARIA
 EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
El Rosario	Jacobo Gil	Mareante	Fabricado por él. Aparece entre 1751-1760. Valor: 5.865 reales corrientes.
Arcángel San Miguel	Cristómal Romero Pablo Cruz Machado	Mareante Escribano	Aparece entre 1750-1765. Composición en 1761.
La Limeta	Cristóbal Romero (1/2)	Mareante	Aparece en 1751.
Nuestra Señora de Gracia	Cristóbal Romero (3.º)	Mareante	Aparece en 1751.
San Telmo	Diego Pérez Armas	Sacristán S.I.C.	Comprado a M. Lamero. Aparece entre 1751-1754. Valor: 5.250 reales corrientes.
Santo Cristo Veracruz San Juan	Sebastián Suárez Alvarado Diego Sanahan	Comerciante Regidor - Capitán	Fabricado por Juan Mead y Diego Sanahan. Aparece entre 1751-1757. Valor: 5.640 reales corrientes.
Ntra. Sra. de la Piedad y San Miguel	Pedro González Camacho	Vendedor pescado	Aparece entre 1754-1765.
La Soledad	Jerónimo Macías	Propietario	Aparece entre 1757-1758. Valor: 5.520 reales corrientes.
La Piedad (alias el Rayo)	Andrés Andrade	Mareante	Aparece en 1757.
San Antonio	Juan Zurita Luis Navarro (yerno)	————— Comerciante	Aparece en 1760.
La Veracruz	Juan Zurita Cristóbal Ortega (yerno)	————— Mareante	Aparece en 1760.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
San Judas Tadeo	José Manuel Padrón	-----	Se termina su fábrica a mediados de 1760.
Nuestra Señora Loreto (alias Mesonero)	Francisco Suárez Cristóbal Romero José Romero	Mareante Mareante Mareante	Aparece entre 1761-1789. Francisco Suárez adquiere la totalidad del barco y cede una parte a su yerno Bartolomé Morales. Valor en 1789: 9.000 reales corrientes.
La Luz	Luis Navarro	Comerciante	Aparece entre 1759-1762. Comprado a Miguel Lía. Valor: 10.000 reales corrientes.
El Peregrino	Jacinto de Sejas Gregorio Rodríguez	Comerciante -----	Aparece entre 1759-1763. Comprado a Juan Rodríguez Naranjo. Valor: 9.000 reales corrientes.
San Juan	Domingo Chamarrita	Mareante	Aparece en 1763.
Nuestra Señora del Pilar	Juan Rodríguez Naranjo Esteban Suárez Alvarado	----- Comerciante	Aparece en 1763.
Santa Clara	Juan Rodríguez Naranjo	-----	Aparece entre 1766-1772. Valor: 4.400 reales corrientes. Venta posterior a Cristóbal de Ortega.
La Concepción	Juan Cabral Placeres Juan Oreste (4.º)	Mareante Comerciante	Aparece entre 1754-1783. Fabricado por José Romero, suegro de Oreste, con Cabral y Luis Navarro. Valor: 5.300 reales corrientes.
La Candelaria	Esteban Aires Peñón	Mareante	Aparece entre 1767-1773. Fabricado por él y renovado en 1767. Naufraga en Berbería en 1773, siendo su dueño Salvador Rodríguez. Valor: 11.953 reales corrientes.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
La Candelaria	Nicolás Suárez Alvarado Pedro Mackintosh	Comerciante Médico - Tte. Coronel - Sgto. Mayor	Fabricado en 1773 por Salvador Rodríguez, 55 palmos de quilla. Valor: 5.505 reales corrientes.
Ntra. Sra. de las Nieves	Andrés José Jaimes	————	Aparece en 1767.
Ntra. Sra. de las Angustias	Salvador Rodríguez	Mareante	Fabricado por Manuel Rosales. Aparece en 1768. Valor: 994 reales corrientes.
La Soledad - San José (alias Diamante)	Juan Ceballos José Puche Dori Bernardino Carbonell	Comerciante Comerciante Comerciante	Aparece entre 1768-1775. Fabricado por Juan Rodríguez Garino, 58 palmos de quilla. Valor: 14.550 reales corrientes.
Nuestra Señora del Pino (alias Brillante)	Juan Lorenzo Ramos	Mareante y Hacendado	Aparece entre 1770-1788. Fabricado por él y su yerno Ildefonso Cayetano de Santa Ana, 15 caíces de sal. Valor: 15.000 reales corrientes.
San Judas Tadeo	Juan Lorenzo Ramos	Mareante y Hacendado	Aparece entre 1770-1799. Comparte propiedad con su yerno.
San José	Juan Lorenzo Ramos	Mareante y Hacendado	Aparece entre 1770-1780. Se sustituye por otro en este año.
San Sebastián	Andrés Cabral Placeres	Mareante	Aparece en 1770-1774.
La Piedad	Andrés Cabral Placeres	Mareante	Aparece en 1770-1774.
Ntra. Sra. del Carmen	Juan Zurita Salvador Rodríguez Narciso Laguna	———— Mareante Comerciante	Aparece entre 1770-1771.
San Bernardo	Juan Cabral Placeres Bernardo Cabral Placeres	Mareante Mareante	Aparece entre 1770-1771. Fabricado por ambos .
San Juan	Lucas Gil Sebastián Barrera Juan Mateo Vázquez	Mareante Comerciante Comerciante	Aparece entre 1763-1772.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
San Pascual	Juan Cabral Placeres	Mareante	Aparece en 1772. Venta posterior a Bartolomé Suárez Alvarado.
La Goleta ¹	Gregorio Ortega	-----	Aparece en 1772.
Nuestra Señora de la Luz	Cristóbal de Ortega	Mareante	Aparece entre 1772-1779. Marido de Ana López.
San Cristóbal	Cristóbal de Ortega	Mareante	Aparece en 1773-1776.
Ntra. Sra. del Carmen	Cristóbal de Ortega	Mareante	Aparece entre 1773-1779.
San Buenaventura ¹	Cristóbal de Ortega	Mareante	Aparece entre 1773-1779.
Ntra. Sra. de las Nieves-Veracruz	Juan Flórez	Mareante	Aparece en 1774. Venta a Salvador Rodríguez. Valor 1/2: 6.900 reales corrientes.
San Antonio de Padua	Narciso Laguna Herrera	Comerciante	Aparece en 1774.
El Pino	Diego Pérez Cabrera	-----	Aparece en 1777.
La Cruz	Diego Pérez Cabrera	-----	Aparece en 1777.
San Telmo	-----	-----	Aparece en 1777.
San Felipe	Antonio de Cubas José Navarro	----- Comerciante	Aparece entre 1778-1785. Fabricado por el Cubas y Lucas de Torres. De 48-55 palmos de quilla. Valor 1/2: 2.000 reales corrientes.
Ntra. Sra. de las Angustias	Andrés Cabral Placeres	Mareante	Aparece entre 1778-1795. Fabricado con Domingo Pastrana, procurador. Valor: 7.430 reales corrientes .
La Goletita ¹	Herederos Luis Navarro Herederos Ana López	----- -----	Aparece en 1779.
Santa Bárbara	Tomás de Santa Ana	Tte. Castellano	Aparece entre 1791-1795. Valor: 1.4250 reales corrientes.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
El Victorioso	Bartolomé Morales Francisco Suárez	Comerciante Prestamista	Aparece entre 1781-1787.
La Caridad (a. Chirivico)	Jerónimo de Acosta	—	Aparece en 1782.
El Santiago	Bartolomé Suárez Alvarado	Comerciante	Aparece en 1783.
Ntra. Sra. de la Piedad	Sebastián Suárez Alvarado	Comerciante	Aparece entre 1784-1785. Valor: 4.500 reales corrientes.
San José	Ildefonso Cayetano Sta. A.	Mareante	Aparece entre 1780-1785.
Virgen del Carmen- Veracruz	Cayetano del Rosario	—	Aparece entre 1784-1787. Fabricado con José de Acosta. Valor: 16.000 reales corrientes.
San Jerónimo	Juan Cabral Placeres	Mareante	Aparece entre 1785-1786.
San Antonio Abad	José Rojo Castro Francisco Javier Jiménez	Administradores Renta Tabaco	Aparece entre 1786-1794. Fabricado por el Rojo, Bartolomé Hernández Zumbado y Tomás Eduardo.
La Concepción (alias El Fraile)	Lucas de Torres Juan Espino José Gutiérrez	— — —	Aparece entre 1787-1788. Lo tenían en aparcería.
La Soledad	Bartolomé Morales	Comerciante	Aparece entre 1787-1789.
El Rosario	Viuda Salvador Rodríguez	—	Aparece en 1787.
Ntra. Sra. del Carmen (alias Gallo)	Manuel Fierro Antonio José Felipe	Capitán Tte. Milicias	Aparece en 1789.
La Veracruz	José Navarro Andrés Russel	Comerciante Comerciante	Aparece en 1791.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
San Antonio de Padua	Sebastián Suárez Alvarado	Comerciante	Aparece en 1791. Valor: 14.400 reales corrientes.
Santo Domingo	Pedro Travieso	-----	Aparece en 1791. Valor: 10.105 reales corrientes.
Jesús-María-José	Domingo Galdós	Receptor I.	Aparece entre 1792-1797. Valor: 22.585 reales corrientes. Compró una parte al regidor Manuel del Río y Ponte.
La Trinidad	Domingo Galdós	Receptor I	Aparece en 1792.
La Soledad (alias Minerva)	Francisco Rodríguez	-----	Aparece en 1794. Valor: 18.000 reales. Fabricado con Tomás Santana.
Nuestra Señora del Pino	Francisco M. de Niz	-----	Aparece entre 1797-1800. Valor: 9.000 reales. Fabricado desde hace siete años por Francisco Herrera y Antonio Alvarado.
Ntra. Sra. de los Dolores (alias Paloma)	Andrés Cabral José Suárez Alvarado	Mareante Tte. Castellano	Aparece entre 1798-1799. Fabricado con Miguel Sarmiento. Valor: 20.000 reales.
San Francisco Javier	Antonio de Cubas	-----	Aparece en 1798.
Santa Bárbara	Juan N. Carros	-----	Aparece en 1798. Comprado a Juan Miranda y Tomás Eduardo.
San Felipe	Juan N. Carros Pedro Tovar	----- Tte. Castellano	Aparece en 1798. Dado al través.
San José	Juan N. Carros Agustín Pérez	----- -----	Aparece en 1798. Hizo un viaje a Cádiz y Madera.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
San Miguel	Vda. Cayetano Sta. Ana	Mareante	Aparece en 1798.
San Rafael	-----	-----	Aparece en 1798.
El Músico	-----	-----	Aparece en 1798.
El Carmen Nuevo	Miguel del Rosario	-----	Aparece en 1798.
La Soledad	Pedro José Navarro	Comerciante	Aparece en 1800. Fabricado en 1779 con José Candelaria.
San Agustín y El Carmen	Cayetano del Rosario	Mareante	Fabricado en 1800.

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

La aparición de los barcos corresponde a la fecha en que les hemos registrado en los protocolos. Los propietarios señalados son los que mantienen una mayor estabilidad en la propiedad.

La mayor parte de los barcos son del tipo bergantín a excepción de 1 que son goletas.

CUADRO III.— COMPRAVENTAS DE BARCOS A EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

FECHA	VENDEDOR	COMPRADOR	VECI	NOMBRE	PRECIO	ORIGEN
14- VII -1750	Andrés Navarro	Marcos Lamero	Las Palmas-I	el San Telmo	2.800	
5- IV -1751	Andrés de Campos	Marcos Lamero	Las Palmas-I	el San Telmo	3.000	Por reparación.
27- VI -1751	Juan Mead	Sebastián Suárez	Las Palmas-I	el San Juan	2.925	Fabricado con Diego Sanahan.
12- III -1754	Marcos Lamero	Diego Pérez Armas	Las Palmas-I	un Telmo	5.250	
29- XI -1755	Sebastián Suárez	Miguel Alonso	Las Palmas-I	el Escondido	2.820	La otra es de Ana Cabral.
23- IX -1758	María Cabrera	José Girola	Las Palmas-I	Soledad	5.520	Herencia de Jerónimo Macías.
7- VI -1760	Antonio Romero	Lucas Gil	Las Palmas-I	el Rosario	1.650	Herencia de Jacobo Gil.
7- VI -1762	Juan Naranjo	Jacinto De Sejas	Las Palmas-I	el Peregrino	2.250	Fabricado con Diego Barrios.
16- VI -1762	Miguel Lía	Luis Navarro	Las Palmas-I	el La Luz	4.500	Las otras del comprador.
14- IV -1763	Gregorio Rodríguez	Jacinto De Sejas	Las Palmas-I	el Peregrino	3.600	De los dos por compra a Juan Naranjo.
28- V -1763	Jacinto De Sejas	Josefa de los Reyes	Las Palmas-I	el Peregrino	3.000	
14- IX -1767	Ana Romero	Juan Cabral, Luis Navarro	Orotava - Las	el Concepción	1.749	Fabricado por compradores. José Romero.
13- XI -1767	Carlos Vázquez	Juan Naranjo	Orotava - Las	el Santa Clara	2.250	Herencia de Catalina Naranjo.
20- XI -1767	Valentín Vázquez	Juan Naranjo	Orotava - Las	el Santa Clara	1.050	Herencia de Catalina Naranjo.
25- II -1768	Juan Naranjo	M. ^a Martínez Gallegos	Orotava - Las	el del Santa Clara	3.300	
21- IV -1768	Manuel Rosales	Salvador Rodríguez	Orotava - Las	Angustias	3.994	Fabricado por el vendedor.
21- VII -1769	Juan Rodríguez	Esteban Suárez	Orotava - Las	el Diamante	16.951	Fabricado por el vendedor.
5- VIII -1769	Pablo C. Machado	Juan Lorenzo Ramos	Orotava - Las	el San José	4.713	Fabricado con Sebastián Medina.
5- VIII -1769	Pablo C. Machado	Juan Lorenzo Ramos	Orotava - Las	el San Judas Tadeo	4.713	Otras de comprador y Cayetano Santa Ana.
12- VII -1770	Juan Surita	Salvador Rodríguez	Orotava - Las	el Carmen	6.495	Otra del comprador.
10- V -1771	Bernardo Cabral	Juan Cabral	Orotava - Las	el San Bernardo	4.050	Fabricado por ellos y Vicente Báez.
16- V -1771	Salvador Rodríguez	Narciso Laguna	Orotava - Las	el Carmen	3.000	
22- V -1771	Narciso Laguna	Agustín Sta. Ana, P. Travieso	Orotava - Las	el Carmen	5.070	
20- VI -1771	Juan Rodríguez	Bernardino Carbonell	Orotava - Las	el Diamante	6.289	Fabricado por el vendedor.
28- IV -1772	Esteban A. Peñón	Salvador Rodríguez	Orotava - Las	el Andelaria	11.953	Fabricado por el vendedor.
26- VI -1772	Juan Rodríguez	Juan Ceballos	Orotava - Las	el Soledad - San José	2.964	
14- VII -1772	Bartolomé Suárez	Andrés Negrín Placeres	Teror - Las I	el Concepción	5.254	Por remate bienes Juan Cabral.
14- VII -1772	Juan Cabral Placeres	Bartolomé Suárez	Las Palmas -	el Pascual	3.225	
26- XI -1772	Bernardino Carbonell	Juan Ceballos	Las Palmas-L	el Soledad	14.550	
21- II -1774	Vda. de Juan Flores	Salvador Rodríguez	Las Palmas-L	el a Vera-Cruz	6.900	
3- V -1774	Juan Lorenzo Ramos	Juan Rodríguez	Las Palmas-L	el Soledad	22.500	Fabricado por el vendedor.
13- VIII -1778	Andrés Cabral Placeres	José de la Rocha	Las Palmas-L	el Concepción	7.808	Otra mitad de Ana Cabral.
5- X -1778	Vda. Salvador Rodríguez	Nicolás Suárez	Las Palmas-L	el Andelaria	5.505	Rematado por Miguel Villanueva.
20- II -1781	José Ruiz	José Mesa	Gáldar - Las	el elipse	2.500	
29- V -1783	Bartolomé Suárez	José de la Rocha	Las Palmas-L	el Concepción	3.600	Herencia de Ana Cabral (suegra).

FECHA	VENDEDOR	COMPRADOR	VECI
27- III -1785	Sebastián Suárez	Andrés Oliver	Las Palmas -
31- V -1785	José Navarro	Lucas de Torres	Las Palmas-I
24- X -1785	José de Acosta	Cayetano Rosario	Sta. Cruz - L
4- XI -1785	Cayetano Rosario	Juan A. Espino	Las Palmas-I
10- VI -1786	Vda. B. Hdez. Zumbado	José Rojo Castro	Las Palmas-I
11- IX -1788	Antonio de Cubas	Nicolás de Troya	Las Palmas-I
20- VI -1789	Bartolomé Morales	Francisco Suárez	Las Palmas-I
4- VII -1791	Pedro Travieso	Domingo Galdós	Las Palmas-I
13- VIII -1794	Tomás Santa Ana	Francisco del Carmen	Las Palmas-I
1- VI -1795	Andrés Cabral	Miguel Sarmiento	Las Palmas-I
9- X -1795	Domingo Galdós	Tomás Santa Ana	Las Palmas-I
28- III -1797	Manuel Río Ponte	Domnigo Galdós	Las Palmas-I
10- XI -1797	Vda. Antonio Alvarado	Francisco M. de Niz	Las Palmas-I
12- XI -1797	Francisco M. de Niz	Francisco de Herrera	Las Palmas-I
31- XII -1798	Miguel Sarmiento	José Suárez Alvarado	Las Palmas-I
3- I -1799	Andrés Cabral	José Suárez Alvarado	Las Palmas-I
17- V -1800	Vda. Cayetano Rosario	Vicente Lorenzo Díaz	Las Palmas -

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

Nota: El precio aparece en reales corrientes para equiparar la moneda a partir de 1776.

NOMBRE	PRECIO	ORIGEN
a Piedad	3.000	Otras de J. Herrera y C. Padrón.
an Felipe	3.000	Otra de Antonio Cuba.
vera-Cruz	8.000	Fabricado por vendedor.
vera-Cruz	8.000	Fabricado por vendedor.
an Antonio	6.000	Fabricado por ellos y Tomás Eduardo.
an Felipe	7.150	Fabricado con Lucas de Torres.
reto	9.000	
Bárbara	4.500	Fabricado con Nicolasa Espino.
soledad	8.000	Fabricado por los dos.
Angustias	3.715	La otra es de Cabral.
Bárbara	14.250	Reedificado.
jesús - María	11.000	La otra es de Galdós.
ino	7.000	Fabricado por los dos.
l Pino	2.333	
La Paloma	9.000	Fabricado por Andrés Cabral.
La Paloma	9.500	Fabricado por Andrés Cabral.
an Agustín	18.000	Fabricado por el vendedor.

3. Por deudas contraídas en el manejo del barco ⁵¹.
4. Por deudas de sal para el «fornecimiento» del barco ⁵².
5. Por deudas de aparejos y a la Confraternidad ⁵³.
6. Para pagar al maestro y mandador del barco. En este caso, como hemos señalado anteriormente, no es la venta del casco la que se lleva a efecto sino parte de las soldadas que por el mismo corresponden al dueño.

Los propietarios de estos barcos, tal y como ya se ha señalado, son componentes del grupo que detenta los cargos de administración de la isla (administradores de renta, escribanos, procuradores, etc.), comerciantes, milicianos, algún que otro propietario agrícola, y, sobre todo, mareantes propiamente dichos. Son estos últimos los que integran la Confraternidad de San Telmo en calidad de vocales, constituyen el grupo más característico y numeroso, y ofrecen una mayor estabilidad en la propiedad por ser su ocupación esencial. Dos aspectos primordiales les caracterizan: Las alianzas matrimoniales entre sus miembros y la reducción de su patrimonio al barco (s) y a unas casas en Triana.

En relación con las alianzas matrimoniales o familiares podemos señalar algunos ejemplos que confirman esta característica. Juan Zurita y Juana López eran propietarios de la mitad del barco San Antonio y La Veracruz, en tanto que la otra mitad era de sus yernos Cristóbal de Ortega y Luis Navarro. Juan Lorenzo Ramos compartía la propiedad de los barcos San José, San Judas, y Nuestra Señora del Pino con su yerno Ildefonso Cayetano de San Ana. Cristóbal Romero y su hermano José disfrutaban en 1761 el Virgen de Loreto. Francisco Suárez era propietario de la tercera parte del Victorioso y el resto era de su yerno Bartolomé Morales, Capitán de mar, etc., etc.

El aspecto relativo al patrimonio puede comprobarse con los ejemplos siguientes, extraídos de los testamentos de estos mareantes registrados a través de la documentación de protocolos notariales. Cristóbal Romero no trajo bienes al matrimonio y en 1751 sólo contaba con una casa en Triana y sus derechos de propiedad en los barcos de pesquería San Miguel, el Mesonero, y Nuestra Señora de Gracia.

51. Así sucedió a Ana M. Romero con el barco la Concepción que, por alcance en la compañía con Juan Cabral y Luis Navarro (1.349 reales, 8 maravedíes), se ve obligada a venderles su parte en 1.166 reales. Valor total: 3.498 reales.

52. Por este motivo vende Bartolomé Suárez a don José de la Rocha la mitad del barco la Concepción. Antonio Castillo, leg. 1.845, año 1783, folio 208.

53. Es el caso del Nuestra Señora del Pino en 1797. En este año se debían 130 pesos a los Russell, 59 a la Confraternidad, 122 a don Andrés Barreto por préstamos a la tripulación, y 200 por la sal que se había tomado de don Francisco del Castillo. Nicolás de Troya, leg. 2.003, año 1797, folio 248.

No obstante, en 1761 había adquirido dos casas terreras en la Cruz Verde y un pedazo de hacienda en la Vega. Juan Zurita tenía unas casas altas en Triana y dos terreras en la calle de Padilla, juntamente con 101 ovejas, 3 carneros, y una yunta de vacas. Aunque en su testamento no se dice nada acerca de la posesión de tierras cabe pensar que las tenía, al menos si nos atenemos al número de cabezas de ganado que poseía. Ildefonso Cayetano de Santa Ana que en 1762 trajo al matrimonio 2.000 pesos, en 1778 no tenía más que la mitad de los barcos San José, San Judas, y la tercera parte del Nuestra Señora del Pino. Juan Lorenzo Ramos, su suegro, además de las acciones que tenía en dichos barcos sólo poseía una casa en Triana. Francisco Suárez era propietario del Loreto y tercera parte del Victorioso, así como de tres casas en Triana y Risco de San Nicolás. Juan Nepomuceno Carros, propietario del Santa Bárbara y parte del San Felipe, lo era también de siete casas y media en Triana y riscos de la Ciudad. Por último, Andrés Cabral, junto a sus acciones del San Sebastián y la Piedad, tenía unas casas de alto y bajo en Triana.

La posesión de estas casas en el barrio de Triana está en relación con la necesidad de disponer de almacén para los aparejos de estos barcos. El reparto de solares en la ribera del mar a principios del siglo XIX, dará lugar a una protesta generalizada de estos dueños de barcos conjuntamente con los comerciantes y demás dueños de casas de Triana. Finalmente, cabe señalar que a comienzos del siglo XIX estos propietarios de barcos canalizarán parte de sus ingresos hacia la compra de tierras y, preferentemente, hacia las tierras realengas del Monte Lentiscal: casos de los Suárez de Alvarado, Avilés, Berlanga, etc., etc.

2. *El Tráfico Insular*

El tipo de barco utilizado preferentemente en este tráfico es el de balandras y goletas. A éstos se añaden los bergantines como consecuencia del intercambio realizado en Gran Canaria de productos de las islas por pescado traído desde Berbería. Asimismo, juegan un papel importante los llamados barcos de primera tierra, cubriendo el trayecto entre Gran Canaria y Tenerife a partir de los puertos ubicados desde Gáldar a la Aldea. Muy ocasionalmente se desvían de su ruta tradicional para dirigirse a Lanzarote y Fuerteventura.

Su construcción se lleva a cabo en la propia isla, corriendo a cargo de comerciantes, artesanos, o hacendados avecindados en la Ciudad

CUADRO IV
 BARCOS DEL TRAFICO DE LAS ISLAS EN GRAN CANARIA
 EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
El Gran Poder de Dios	Sebastián Yáñez Ortega	Mareante	Aparece entre 1752-1769. Tipo: Balandra.
La Peregrina	José Carros	Tte. Castellano	Aparece en 1756. Tipo: Balandra, Fabricada con Francisco González. Valor mitad: 2.250 reales corrientes.
La Ríquela	José Lorenzo Vázquez	Mareante	Aparece entre 1758-1773. Tipo Balandra. Objeto de sucesivas ventas.
Los Afligidos	Manuel Rosales	Mareante	Aparece entre 1762-1763. Tipo: Balandra. Valor: 7.345 reales corrientes. Fabricada por él.
Nuestra Señora del Pino (alias El Inglés)	Miguel Lugo Viña	-----	Aparece en 1764.
Ntra. Sra. del Rosario (alias Fortuna)	Narciso Laguna	Comerciante	Aparece entre 1763-1765. Tipo: Balandra. Valor: 3.600 reales corrientes.
La Concepción	Francisco Pérez	-----	Aparece en 1769. Tipo: Balandra. Comparte con Manuel Romero y Roque de Armas.
San Francisco de las Llagas	Francisco González Vicente Pérez Corral	----- -----	Aparece en 1770. Tipo Bergantín. Fabricado por ellos.
Nuestra Señora del Pino	Diego Pérez de Armas	Sacristán S.I.C.	Aparece en 1771.
San Antonio Abad	Narciso Laguna	Comerciante	Aparece en 1771. Tipo: Goleta.
La Clara	-----	-----	Aparece en 1771.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
Nuestra Señora de Guía y Santiago	Luis Soussa Valdés José Ruiz	Capitán Milicias	Aparece en 1776. Valor: 4.000 reales corrientes.
Ntra. Sra. de la Piedad	_____	_____	Aparece entre 1776-1777.
San Miguel	Agustín Guzmán	_____	Aparece en 1778.
San Sebastián	_____	_____	Aparece en 1778.
El Veracruz	Bartolomé Morales	Capitán de mar	Aparece en 1778. Tipo: Bergantín.
San Antonio	Agustín Guzmán Antonio González Antonio José Liria	Diezmero	Aparece en 1781. Tipo: Goleta. De 48 palmos de quilla.
San Felipe	José Ruiz	_____	Aparece entre 1781-1789. De 48 palmos de quilla.
Ntra. Sra. Concepción	_____	_____	Aparece en 1781.
La Soledad	José Yáñez Manuel Romero Sebastián Rodríguez	_____	Aparece entre 1782-1784. Valor: 8.000 reales corrientes.
San Nicolás Tolentino	Miguel Ruiz	_____	Aparece entre 1783-1785. Tipo Bergantín. De 57 palmos de quilla. Lo fabricó en la Aldea. Hizo viaje a Madeira. Valor: 9.000 reales corrientes.
San Antonio y San Juan	Francisco Casariego Antonio José Liria	_____	Aparece entre 1786-1788. Tipo: Goleta. Fabricado por Casariego.
San Antonio	Manuel de Abreu	_____	Aparece en 1786. Tipo: Goleta. Valor: 11.750 reales corrientes. Comprado a Miguel Ruiz, vecino de Gáldar.
Nuestra Señora de la Luz	José Navarro Félix Berlanga	Comerciante Comerciante	Aparece entre 1788-1789. Tipo: Balandra. Hace viaje a Mogador.

NOMBRE	PROPIETARIO	PROFESION	OBSERVACIONES
La Soledad	Juan Domínguez	-----	Aparece entre 1789-1792. Tipo: Goleta. Valor: 5.000 reales corrientes.
San Felipe	-----	-----	Aparece en 1789.
El Socorro	-----	-----	Aparece en 1794.
El San Juan	-----	-----	Aparece en 1794.
La Estrella	Pedro Sarmiento	-----	Aparece en 1794.
San Juan Nepomuceno (alias Falucho)	Tomás de Santa Ana	Tte. Castellano	Aparece en 1795.
Nuestra Señora del Pino	Claudio Rodríguez Vega	-----	Aparece entre 1795-1797. Tipo: Bergantín.
San Telmo	-----	-----	Aparece en 1796.
Santa Agueda	Pedro Tovar	Tte. Castellano	Aparece en 1797.
Santo Domingo	José Suárez Alvarado	Tte. Castellano	Aparece en 1797.
Santísimo Sacramento	Antonio M. Rámires	-----	Aparece en 1798. Valor: 4.400 reales corrientes. Inhábil.
Ntra. Sra. de las Nieves	Francisco J. Pérez	-----	Aparece en 1799. Hace viajes a las Salvas.
Santa Rita de Casia	Blas Miranda	-----	Aparece en 1800.
	Pedro Alcántara	Comerciante	
Ntra. Sra. del Carmen	Juan Nepomuceno Carros	-----	Aparece en 1800.

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

La fecha de aparición corresponde con la de los registros de protocolos.

de Las Palmas. Tanto la construcción como la propiedad recae, generalmente, en una sola persona, si bien no está ausente la propiedad compartida o asociada desde su origen o como consecuencia de posteriores compraventas. En relación con los barcos destinados al tráfico de pesquería se observa una propiedad más individualizada, sin embargo, se siguen dando los mismos grupos de propietarios señalados: mareantes propiamente dichos, comerciantes, castellanos y milicianos, administradores de renta y contadores de cuentas, síndicos personeros y regidores, capitanes de mar, rematadores de diezmos y arbitrios, sacristanes, etc., etc. Tal y como se desprende de la relación de barcos y propietarios, encontramos que una misma persona es propietaria de varios barcos en su totalidad o, al menos, participa en la propiedad compartiéndola con otros propietarios. Interesa, asimismo, destacar el hecho de ser propietario indistintamente de barcos de pesca y del tráfico insular⁵⁴.

Las características de estos barcos no van a diferir de las de los de pesquería. El tamaño de su quilla oscila entre los 47 y 50 palmos, pudiendo alcanzar los 57-8 cuando estaban enarbolados de bergantín. Podían ir equipados con lancha(s), con dos velas cuadradas, dos anclas, timón, y otros pertrechos.

El total de barcos con sede en Gran Canaria destinados al tráfico de las islas, preferentemente con Tenerife, oscila a lo largo de la segunda mitad del XVIII entre 10 y 15. Su número es menor que los de pesquería que, en 1778, se cifraban entorno a los 24 grandes y 6 pequeños. Esta diferencia está en función del empleo de bergantines de pesca en el tráfico de las islas y, a su vez, tiene una correspondencia con las compraventas registradas a través de los protocolos notariales: frente a las 52 compraventas registradas para los de pesquería tan sólo encontramos 21 para los de las islas. La mayor parte de estas últimas no incluyen la totalidad del barco, lo que viene a significar una propiedad compartida por un lado y un intento de acumulación de las acciones del mismo por otro⁵⁵.

Las causas o razones de estas compraventas resultan difíciles de esclarecer ya que en la mayor parte de los instrumentos públicos no

54. Entre los ejemplos tenemos: Tomás de Santa Ana, dueño del Santa Bárbara (pesca) y del Falucho (islas); José Suárez de Alvarado, dueño del Nuestra Señora de las Angustias (pesca) y el Santo Domingo (islas); Juan Nepomuceno Carros, dueño del Santa Bárbara, San Felipe y San José (pesca) y Nuestra Señora del Carmen (islas); Pedro Tovar, dueño del San Felipe (pesca) y el Santa Agueda (islas).

55. Tal es el caso de José Vázquez con la balandra la Riquela y de don Narciso Laguna con la Fortuna.

FECHA	VENDEDOR	COMPRADOR	VECHI
18- VIII -1756	José Carros	Manuel Rosales	Las Palmas-L
29- XI -1758	Hdros. de Juan Macías	José Lorenzo Vázquez	Las Palmas-L
5- XII -1758	José Lorenzo Vázquez	Ana Calañas	Las Palmas-L
12- v -1759	Cristóbal de Santos	José Lorenzo Vázquez	Las Palmas-L
26- II -1763	Miguel F. Machín	Manuel Rosales	Las Palmas-L
6- XI -1763	Antonia y Nicolasa Cruz	Narciso Laguna	Las Palmas-L
14- II -1765	Andrés Jaimes	Narciso Laguna	Las Palmas-L
20- IV -1769	G. Domínguez, E. García	Luis Navarro	Las Palmas-L
27- IV -1770	Miguel Macías	José Vázquez	Las Palmas-L
18- VII -1770	Francisco A. González	Gregorio de Ortega	Las Palmas-L
9- XII -1776	Luis Sousa Valdés	Bartolomé Suárez	Gáldar - Las
8- v -1782	José Yáñez, M. Romero	José de Acosta	Las Palmas -
26- v -1783	Miguel Ruiz	Juan Dubinsson	Gáldar - Mad
5- X -1785	Miguel Ruiz	Joaquín Curbelo	Gáldar - Lan
14- XI -1786	Miguel Ruiz	Manuel Abreu	Gáldar - Sant
20- VI -1789	Juan Domínguez	Andrés de Vega	Las Palmas-L
21- VIII -1789	Andrés de Vega	Juan Domínguez	Las Palmas-L
21- VIII -1789	Juan Domínguez	Francisco Jiménez	Las Palmas-L
29- v -1797	Juan M. Miranda	Antonio M. Ramírez	Las Palmas-L
19- I -1798	Antonio M. Ramírez	Francisco Días Marrero	Las Palmas-L
1- XII -1800	Manuel Alfonso	Pedro Déniz	Las Palmas-L

NOMBRE	PRECIO	ORIGEN
La Pelegrina	2.250	Fabricado con Francisco González.
La Riquela	4.860	La otra de Cristóbal Santos.
2 La Riquela	4.860	
2 La Riquela	4.860	
fligidos	2.448	Fabricado por el comprador.
a Fortuna	1.800	Otras dos de Andrés Jaimes y A. Marina.
a Fortuna	1.500	
intín	5.250	
La Riquela	6.000	Fabricado por el comprador.
an Francisco		Fabricado con Vicente Pérez.
tra Señora de Guía	6.000	Fabricado con José Ruiz.
oiedad	8.000	
San Nicolás	4.120	Fabricado con José Martín.
Nicolás	6.000	
Antonio	11.750	
oiedad	5.000	
oiedad	2.500	La otra es del vendedor.
oiedad	2.500	
simo Sacramento	4.400	
e 2/3 Stmo. Sacramento	2.200	
anta Rita de Casia	5.000	Fabricado por el vendedor y Blas Miranda.

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

Nota: El precio aparece en reales corrientes para equiparar la moneda a partir de 1776.

queda constancia de ello. No obstante podemos señalar algunas de ellas:

1. Por inhábil para viajar⁵⁶.
2. Por deudas o no interesar el manejo del mismo⁵⁷.
3. Por no contar con capital para afrontar las reparaciones⁵⁸.
4. Por soldadas, advirtiendo que no es el casco del buque lo que se traspasa sino parte de lo que gana su dueño⁵⁹. El precio de estos barcos, al igual que los de pesquería, varía en función de su tamaño, pertrechos, o del mayor o menor desgaste sufrido en los viajes realizados⁶⁰. Sobre ello nos da idea la relación de compraventas que adjuntamos como apéndice documental.

Los barcos con «base» en Gran Canaria cubren, preferentemente, la ruta con Tenerife y, en menor medida, con Lanzarote y Fuerteventura. Sin embargo, esta ruta tradicional podía alterarse en dirección a los archipiélagos portugueses del Atlántico o hacia el vecino continente africano. Este cambio de ruta se debía a los contratos de fletamento concertados por comerciantes extranjeros o avecindados en la isla, a veces por los propios dueños de los barcos, y no a factores naturales: guerras y temporales de mar y viento⁶¹. Entre las condiciones de estos contratos tenemos las siguientes:

1. El fletador debía poner el piloto y el dueño corría con los gastos de pertrechos, marineros y demás aparejos.
2. Para las operaciones de carga se señalan 12 días y otros 12 para las de descarga. Por cada día que se excediera debía pagarse al dueño cierta cantidad (6 pesos en 1799 por un viaje a las Salvajes).

56. Por este motivo, Antonio Miguel Ramírez vende en 1798 a Francisco Díaz Marrero la tercera parte del Santísimo Sacramento en 220 pesos (la había adquirido en 440 pesos).

57. Es el caso del barco la Soledad que en 1782 fue vendido por José Yáñez a José de Acosta en 800 pesos. Las deudas se habían contraído con los hermanos Russell y con el Conde de la Vega Grande, decretándose la venta para su total liquidación.

58. Esta fue la causa de la venta realizada en 1762 por Miguel Francisco Machín de la tercera parte de la balandra los Afigidos a Manuel Rosales en 1.632 reales, 19 maravedíes.

59. Esta modalidad, al igual que en los de pesquería, se da en el barco San Felipe, propiedad de Miguel Alemán, del que se venden dos soldadas en 92 pesos corrientes a Francisco Miguel de Niz, vecino de la Ciudad, el 29 de octubre de 1789.

60. Un ejemplo lo encontramos en 1781 en el barco San Felipe, de 48 palmas de quilla y sin lancha, con un valor de 250 pesos, en tanto que en 1783 la mitad del San Nicolás, de 57 palmas de quilla y con lancha, doblaba su valor: 412 pesos.

61. Podemos citar algunos ejemplos: En 1788 va a Mogador la balandra Nuestra Señora de la Luz para traer a la isla granos y otros efectos comerciales. En diciembre de ese año vuelve a estar en Tenerife para ir a Cabo Verde. En 1785 Miguel Ruiz, dueño del bergantín San Nicolás, hace contrata con don Luis A. Carballo, del comercio de Lisboa, para ir a Tenerife y al Funchal. Igual sucede en 1795 entre don Tomás de Santa Ana, dueño del Falucho, y don José Feo de Armas, subteniente de milicias del Real Cuerpo de Lanzarote.

3. En caso de hacer viaje a otro puerto antes que al de destino se fija el tiempo de permanencia en él (no superior a un día) y la carga o pasajeros que debía recoger.

4. En las demoras no entraban las razones de enemigos o riesgos del mar.

5. Si las mercancías embarcadas no fuesen admitidas en el puerto de destino, el fletador debía pagar el retorno al de partida sin descuento alguno.

6. A fines de siglo, el flete de una pipa a Madera es a razón de 5 pesos y el del quintal de yeso a real y medio de plata (2 reales, 28 maravedíes corrientes).

Finalmente, debemos señalar que entre los propietarios de estos barcos no se aprecian aquellas alianzas matrimoniales o familiares señaladas para los de pesquería. Apenas si podemos citar algunos ejemplos como el de Jerónimo Macías y José Vázquez (cuñados) que eran propietarios conjuntamente del barco la Riquela. Y en cuanto a su patrimonio puede afirmarse que al no existir un gran número de mareantes, la tierra aparece respaldando la propiedad y operaciones mercantiles de sus propietarios. Así encontramos al capitán Bartolomé Morales con una hacienda en el Capón; a don Narciso de Laguna con tierras en Telde, Alcarabaneras, Guanarteme, etc.; Avilés en Tirma y Lentiscal; etc., etc.

3. *El Tráfico Peninsular*

Con el presente estudio no hemos pretendido entrar en el análisis de las relaciones mercantiles entre Canarias y la Península, inciertas, a su vez, en un marco de relaciones más amplias entre el continente europeo y americano, sino de la propiedad del medio de transporte sobre el que sustentan tales relaciones. Ello no supone entrar en detalles sobre los navíos e intercambios sostenidos durante la segunda mitad del siglo XVIII, dado que muchos de ellos aparecen recogidos en la relación de entradas y salidas de navíos nacionales y extranjeros en la Luz que aparece incierta como apéndice documental. Por tanto, nuestra atención se ha centrado en la consideración de tres navíos con base en Gran Canaria que, durante dicho período, realizan frecuentes viajes tanto en dirección al continente europeo como americano. Y han sido incluidos dentro de la llamada flota canaria, integrada por barcos del tráfico de pesquería e insular, tanto por razones de propiedad como de construcción. Aparecen en escena en el último cuarto del siglo XVIII, siendo su ruta principal La Luz-

Cádiz y su carga judías⁶². Estos barcos son el Bergantín Santa Bárbara, alias el Fuerte Español; el Bergantín Santísimo Sacramento, San Cayetano y Santa Magdalena; y la Fragata San Luis Gonzaga, alias Ciudad de Gran Canaria.

Sus propietarios son comerciantes avecindados en la Ciudad de Las Palmas y su interés estriba, asimismo, en la participación en los registros de Indias después de la desaparición, por lo que a Gran Canaria se refiere, de los navíos especializados en tales registros. Constituyen el punto culminante de un proceso iniciado a mediados de siglo, caracterizado por el acceso de los comerciantes a la propiedad de su propio medio de transporte. Este intento se esboza en los tiempos de don Diego Sanahan, don Bernardino Carbonell, etc., alcanzando su estabilidad con los Vernetta, Grec y Betancort. Esta tendencia guarda una relación con los propietarios de barcos en una u otra mitad del siglo XVIII. Hasta mediados de siglo la propiedad recae en grandes propietarios de tierra que invierten parte de sus ingresos en la adquisición de barcos para obtener el beneficio del registro de Indias; a fines de siglo recae en manos de los comerciantes que sin dejar de invertir en empresas de navegación o financieras también lo hacen en tierras.

Es evidente que otros comerciantes, vecinos de Gran Canaria, adquieren sus propios barcos, sin embargo, sólo conservan su propiedad para una sola empresa mercantil. Es el caso de los Farrugia, Pérez de Casares y Ducret con el Fénix en 1796⁶³, no mencionado con posterioridad, o de Russell con la balandrina capturada a los ingleses por la escuadra holandesa, comprada en 1796⁶⁴ y vendida en

62. La mayor parte de los navíos que parten desde la Luz a Cádiz en las últimas décadas del siglo llevan como carga judías. Estas eran consideradas como uno "de los principales renglones que de esta Isla se pueden sacar para la Península de España". El Cabildo autorizaba su exportación siempre y cuando los exportadores se obligasen a traer aquellos productos de los que se carecía en la isla. En 1779, doña Lorenza Hidalgo, mujer de don José Greck, y don Francisco Leyque, maltés, embarcan 761 fanegadas en el pingue genovés la Inmaculada Concepción con la obligación de traer aceite a su regreso. Otros ejemplos los encontramos en 1781 cuando don José Greck lleva a Cádiz en dicho barco 1.500 pesos en judías, 250 sacas en una polacra veneciana, en el paquebote San Pedro de Alcántara lleva 200 fanegas y don Pedro Makhintosh 200 sacas y 230 fanegas; don José Avilés envía 829 sacas en el San Cayetano (cada saca contenía dos quintales y su precio era de 5 pesos, 6 reales de plata por quintal); don Narciso de Laguna envía 189 sacas en una goleta portuguesa...

63. Los tres eran dueños de dicho bergantín que, en septiembre de 1796, hace viaje desde la Luz a Cádiz fletado por Farrugia y Casares con un fondo de 3.000 pesos cada uno, corriendo el sueldo del capitán a cargo del Ducret. Las ganancias se repartirían entre los tres a excepción de los efectos que trajese el Casares para sus tiendas. Andrés Cabrera de León, leg. 1.889, fecha 16-septiembre- 1796.

64. El 12 de mayo de 1796 don Andrés Russell, Teniente Coronel, compra en 350 pesos fuertes a don Jacobo Claris, natural de Holanda, una balandrina capturada a los ingleses durante su viaje desde el Texel a la Luz. La captura corrió a cargo de la escuadra holandesa mandada por Ecbertus Lucas.

1797 a don Manuel J. Rodríguez, portugués y vecino de Santa Cruz⁶⁵. Lo mismo ocurre con don Salvador Magrí, maltés y del comercio de Las Palmas, que en agosto de 1799 compra a doña Francisca Román Saví, vecina de Santa Cruz, el bergantín español el Salvador, alias Buenaventura o la Fortuna, y al mes siguiente lo vende a la mujer de don Raimundo Farrugia, compañero de comercio⁶⁶.

Muchas de estas compraventas tienen su origen en la actividad del corso, siendo adquiridos por dichos comerciantes o sus agentes en los mercados y plazas de Cádiz-Sevilla, Santa Cruz o la Luz.

3.1. *La Fragata Ciudad de Gran Canaria*. Conocida por el nombre de San Luis Gonzaga o de los Panaderos, su origen y construcción aparece vinculada al comerciante veneciano Lorenzo Zanqui que, tras realizar distintos viajes entre las islas y el continente europeo como capitán del bergantín veneciano el Tritón, se afincó en Gran Canaria a principios de la década de 1780. Aunque en torno a 1790 había fabricado una casa de alto y bajo en el barrio de Triana y calle de la Peregrina, no fue hombre afortunado en sus negocios hasta el punto de contraer distintas deudas con acreedores de Génova, con la Sociedad Económica de Las Palmas e incluso con el propio don Luis Vernetta que acabaría haciéndose con la propiedad del barco fabricado por él⁶⁷.

Entre los años 1792-93, Lorenzo Zanqui pone en marcha su proyecto de fábrica de un navío destinado al comercio con Indias, solicitando de don Luis Vernetta varios préstamos con inclusión de distintas piezas de lona para su habilitación⁶⁸. La obra corre a cargo del

65. La venta se lleva a cabo el 6 de abril de 1797 estando la nave en Lanzarote y en precio de 700 pesos de a 8 reales de plata. Esta cantidad sería entregada por el comprador a don Patricio Murphi, vecino y del comercio de Santa Cruz, lo que pone de relieve la importancia de las relaciones entre comerciantes de una y otra isla.

66. Su valor asciende a 6.000 pesos corrientes y por esta misma cantidad lo vuelve a vender la mujer de Farrugia a don Salvador Magrí —18 de septiembre de 1800— después de regresar de Buenos Aires. En noviembre de dicho año lo adquiere don Luis Vernetta.

67. La deuda con la Económica (1.837 peseos 4 reales de plata) procedía de 6 sacas de lana fina de España con un peso de 1.534 libras que, en 1790, llevó a Génova en el Tritón con su compañero Benito Chupani. El producto fue invertido en efectos que el Chupani malvendió en esta isla, huyendo posteriormente de ella. Tuvo que pagar con alhajas y otras partidas que le adeudaban. Con los genoveses llega a una transacción el 6 de octubre de 1791, obligándose a enviar a Génova dos barcos cargados de barrilla desde Lanzarote (la polacra Rondinella y el bergantín Bella Judit). Sin embargo, en 1793 todavía adeudaba más de 10.000 pesos y sus posibilidades de salir adelante no eran buenas ya que los fiadores don Domingo Galdós y don Antonio Betancort, comerciantes de la isla, piden que se les exonere de la fianza dada o que se les conceda un plazo de 5 años para pagar. Las deudas con don Luis Vernetta pensamos que quedaron saldadas con el barco y procedían de los préstamos tomados para la construcción del mismo.

68. El 29 de enero de 1793 don Luis Vernetta le prestó 2.512 pesos corrientes y el 4 de mayo de dicho año otros 1.400 pesos sencillos (21.000 reales corrientes) sin

carpintero de ribera Miguel Farías, quien había contratado —8 de septiembre de 1792— con Zanqui la construcción «de un barco para la carrera de América» que ya estaba comenzado con un largo de 22 varas de quilla. La obra se ajusta en 650 pesos ya que Farías tan sólo debía aderezar un barco llano, sin labor alguna, con una cubierta y vados entre-cubierta, con arboladura y una lancha. La fábrica se ejecuta con cinco oficiales, incluido Farías, y la madera, clavazón, y demás útiles necesarios los aportaría Zanqui. Así mismo pondría tres peones de jornal diario para revolver y alcanzar la madera, mientras que Farías sólo se encargaría del trabajo manual sin tener obligación de calafatearlo ⁶⁹.

La fortuna tampoco estaría del lado del veneciano en esta ocasión ya que en junio de 1793, concluida la obra, «se desgrasio e hizo pedasos al tiempo de botarlo y estrenarlo el paquebot del benesiano Lorenzo Zanqui, aprovechando solo la madera con la que sento otra quilla para otro maior» ⁷⁰. Esta desgracia, unida a otras, le sirve de justificación para pedir un aplazamiento en el pago de la deuda a los genoveses (7.939 pesos 8 reales de plata), vencida en octubre de 1793. No obstante, Lorenzo Zanqui pudo afrontar y concluir su proyecto inicial en el mes de septiembre de 1794, fecha en que «se boto al agua la fragata nueva echa en la calle de Matula... yntitulada la Ciudad de Gran Canaria» ⁷¹. Sin embargo, no pudo conservar su propiedad, quizá debido a las deudas contraídas con Vernetta, ya que en noviembre de 1794 la fragata era propiedad de don Luis Vernetta ⁷². En dicho año hace su primer viaje a Cádiz con cargamento de judías perteneciente al comerciante maltés afincado en Gran Canaria don Francisco Parlar ⁷³.

En 1795 es fletado por Ildfonso Ruiz del Río, vecino de Cádiz, para conducir un registro a Cartagena de Indias, fondeando en la Luz en noviembre de dicho año con destino al citado puerto ⁷⁴. A su re-

interés alguno para «la fábrica de su barco que a construido en esta marina y su astillero que se halla próximo a hecharse al agua». Andrés Cabrera de León, leg. 1.886, fecha 4 de mayo de 1793.

69. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.959, año 1792, folio 476.

70. A.M.C. Diario de Romero Ceballos, I-E-21, tomo II, año 1793, folio 12.

71. *Ibid.*, año 1794, folio 15.

72. De origen genovés, casó con doña Juana Bacharely, hija del boticario de Santa Cruz don José Bacharely, su protector, desempeñando las actividades de boticario, comerciante y prestamista.

73. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Andrés Cabrera de León, leg. 1.887, año 1794, fecha 26 noviembre 1794.

74. La tripulación estaba compuesta por Sebastián Ortega, capitán; José Quintana, contra maestre; Salvador Galván, José de Lagaete, Esteban de Torres, marineros; y Francisco Amarales, guardián. A su regreso de Cartagena de Indias los marineros siguen litigio contra el capitán por deudas de sus salarios: 10 pesos mensuales.

greso de América sigue viaje a Cádiz y luego a Londres, donde fue apresado por los ingleses por coincidir con la declaración de guerra entre España e Inglaterra en 1796. Liberado por los ingleses efectúa nuevo registro desde la Luz a La Habana —(sustitución de navíos especializados en el registro y cumplimiento del deseo de Zanqui de fabricar un barco para comerciar con América)—, regresando a la Luz el 5 de marzo de 1799 procedente de La Habana desde donde había salido el 17 de enero. Aunque el registro debía cumplirse en Tenerife, arribó a la Luz debido a los malos tiempos y al encuentro tenido con varios corsarios ingleses como consecuencia del estado de guerra entre España e Inglaterra. Sus cargadores⁷⁵ solicitan descargar la nave en la Luz, sin embargo, el Comandante General ordena su traslado a Tenerife a pesar de las protestas realizadas por su capitán, Salvador de Herrera Almeida, debido a que por el horizonte se habían visto 5 ó 7 velas mayores que por su postura parecían ser de enemigos. Finalmente y según escribe Romero y Ceballos en su diario, la descarga se efectúa en Gran Canaria y la carga es llevada a Tenerife en barcos de las islas.

A fines del siglo XVIII, don Luis Vernetta traspasa la fragata a don Salvador Herrera Almeida —no hemos registrado la escritura de compraventa— y, con éste, efectúa un nuevo registro a Caracas en 1799. Ello no supone un desinterés de Vernetta a seguir invirtiendo en la adquisición de barcos. A fines de 1800 compra a don Salvador Magrí, maltés y comerciante de la Ciudad, el bergantín español el Salvador, alias Buena Fortuna, recién llegado de América. Además había tenido intereses en algún que otro barco de pesquería; siendo propietario del bergantín de fábrica inglesa San Francisco, alias Fortitude, apresado por una escuadra francesa, o del barco la Estrella que en diciembre de 1793 vende a Juan Domínguez, vecino de la Ciudad, en 280 pesos (4.200 reales de vellón).

3.2. *El Bergantín San Cayetano*. Aparece, al igual que el Gran Canaria, vinculado a un comerciante extranjero avecindado en Las Palmas: el maltés José Greck⁷⁶. De fábrica española, se registra su presencia en Gran Canaria a partir del año 1785, realizando a partir

75. Entre los cargadores figuran don Domingo Romero, vecino del puerto de La Cruz; don Francisco Abad, vecino de Icod; don Agustín Fleitas, vecino de Garchicho; don José Brito, vecino de La Palma, don Domingo Moreno, vecino de Gáldar; y don José Rodríguez Colombo, vecino de Guía.

76. Era natural de Conspicua y fue uno de los comerciantes malteses que se naturalizó e hizo vasallo de S.M. según R.O. de 14 de marzo de 1771. Casó con doña Lorenza Hidalgo Galindo y durante su matrimonio adquieren varias propiedades, sobre todo en la jurisdicción de Teror y en Jinamar donde fabricaron un mesón. Su mujer antes de casarse contaba con una tienda de ropa y con dos hijos naturales.

de entonces distintos viajes desde la Luz a Cádiz y Málaga. Participa, asimismo, en los registros indianos ya que en 1793 realiza viaje a La Habana con escala en Puerto Rico.

Su propiedad, como en el caso anterior, depende de las deudas contraídas por su dueño. En 1792 se encontraba embargado por deudas de don José Greck con la Casa de Gough, del comercio de Cádiz, viéndose obligado a pedir licencia de dos años para navegarlo al Tribunal del Real Consulado de la Provincia⁷⁷. Esta deuda fue adquirida durante la compañía tenida con su hermano Cayetano Greck, vecino y del comercio de Cádiz, adquiriendo una parte del barco a cambio de la obligación de pagar este crédito. La otra parte fue adquirida por compra a su propio hermano. Sin embargo, la imposibilidad de pagar la deuda le lleva a la venta del barco en favor de don José Antonio Pérez, vecino y del comercio de la Ciudad, el 21 de febrero de 1793. Su valor ascendió a 7.500 pesos de 15 reales vellón⁷⁸, pagados de la siguiente manera: 2.000 pesos a pagar por el comprador a la Casa de Gough en el plazo de dos años; 1.850 pesos adelantados a la mujer de don José Greck; y 3.650 pesos pagados de contado.

La falta de inteligencia para el manejo del barco obliga a don José Antonio Pérez a dejarlo a cargo del Greck y su mujer con la obligación de satisfacer con sus rendimientos los 2.000 pesos que se adeudaban a la Casa de Gough⁷⁹. En julio de 1796 se había liquidado la deuda y don José Pérez decide traspasarlo a don José Greck debido a lo poco útil que le era y al temor a perderlo como consecuencia de los riesgos del mar o de la guerra. La venta se lleva a cabo el 5 de julio de dicho año por el mismo precio en que lo adquirió⁸⁰.

Sin embargo, las deudas de la compañía con su hermano decidirían, una vez más, la pérdida de parte de la propiedad del navío. En agosto de 1796 don José Greck se ve obligado a vender una parte a su hermano Cayetano, tomando la otra parte don Baltasar Casalón, vecino de Santa Cruz y socio de la compañía. Al año siguiente, la mujer de don José alegará disconformidad con la transacción habida

77. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.959, año 1792, folio 600.

78. Un año antes se había evaluado en 4.500 pesos, pero las labores de carena, cables y jarcias nuevas hicieron ascender su valor hasta los 7.500 pesos.

79. En uno de los viajes realizados a Málaga, yendo de capitán don José Greck, fue embargado por haberse encontrado en él el ancla y el cable de un barco ragúseo que salió de la Luz sin licencia por temor a un registro, dado que llevaba a bordo dinero efectivo perteneciente a la Compañía de don Santiago Siclina. Por este motivo estuvo detenido un mes y medio cuando se disponía a llevar frutos desde Málaga a Italia.

80. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.963, año 1796, folio 264.

entre los dos hermanos, pidiendo a sus herederos una revisión de la misma por considerar que su marido fue engañado. Si las quejas de doña Lorenza Hidalgo se dejaron oír en abril de 1797, en mayo fueron apagadas por los efectos de los ataques de dos corsarios ingleses que por espacio de tres meses capturaron cinco barcos de pesquería y quemaron el bergantín San Cayetano⁸¹. Una vez más, los intereses de los propietarios canarios de barcos se habían visto afectados por la actividad del corso.

3.3. *El Bergantín Santa Bárbara*. Aparece vinculado a un comerciante de origen canario, don Antonio Betancourt, benefactor, asimismo, de la Ciudad de Las Palmas⁸². La fábrica fue costeada por el propio Betancour en torno al año 1793 y a principios del año siguiente efectúa su primer viaje, según el registro de protocolos, desde la Luz a Cádiz con cargamento de judías, reinvertiendo el beneficio en productos que tuviesen fácil salida en Gran Canaria o Tenerife⁸³.

Hacia 1795 figura como propietario del Santa Bárbara don Tomás de Santa Ana, Teniente Castellano de la Fortaleza del Buen Aire, si bien no disponemos del registro de la escritura de compraventa. No obstante, continúa sus viajes a Cádiz con el mismo cargamento de judías⁸⁴.

Al igual que los anteriores realiza viajes al continente americano, en 1798 va a La Habana, no volviéndose a registrar a partir de entonces su presencia en los registros notariales. Su última salida del puerto de la Luz se produce el 10 de noviembre de dicho año, siendo su capitán don Manuel Abreu y conocido a la sazón por el Bizcocho⁸⁵.

III.—EL REGISTRO DE INDIAS

No es nuestro objetivo hacer un estudio de la organización, volumen, e intercambios de mercancías entre Canarias y América, tema

81. A.M.C. Diario de Romero y Ceballos, I-E-21, tomo II, año 1797, folio 37.

82. Nació en Las Palmas en 1743, distinguiéndose por las obras realizadas en la Ciudad así como por el envío de barcos con agua a la isla de Lanzarote en los años de sequía. Sobre su vida véase el artículo de Miguel RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA: *Don Antonio de Betancourt, el comerciante de la calle de Triana, "La Provincia"*, 9 de octubre de 1976.

83. Fue fletado por don Bernardo de Ostia, comerciante de la Ciudad, y don Andrés Cabrera, alcalde de San Lorenzo y rematador de la Dehesa de Tamaraceite, aportando un capital de 2.200 y 1.480 pesos respectivamente. El barco arriba a Lanzarote para descargar algunas judías, terminando el viaje de retorno en julio de 1794 con un beneficio para el Cabrera de 720 pesos.

84. A fines de 1795 va a Cádiz fletado por Cayetano Inglott y Bernardo de Ostia, cargado de judías a la consignación de los señores Fabri y Grima, del comercio de Cádiz. El 22 de enero de 1796 termina la compañía entre los fletadores por fin del viaje, volviendo en ese año a La Coruña.

85. A.M.C. Diario de Romero y Ceballos, I-E-21, tomo II, año 1798.

al que otros investigadores han dedicado y dedican su atención⁸⁶. Tan sólo pretendemos centrar nuestra atención en la propiedad de los barcos y en las incidencias de los registros motivadas, en gran manera, por aquélla.

1. *Las Incidencias*

Pueden resumirse en:

1. Pretensión de los capitanes de navíos de disponer de la tercera parte del plan del buque en los registros a Caracas.
2. Problema en torno al disfrute del Registro a Caracas entre el Vencedor y el Coro.
3. Solicitud de Gran Canaria para que los navíos que saliesen desde la Luz cumplimentasen los registros en este mismo puerto.
4. Problema entorno al disfrute del Registro a Caracas entre el Victorioso y el Brillante.
5. Sustitución del barco especializado en el comercio con Indias después de la publicación del Reglamento de Libre Comercio.

1.1. *Pretensión de los capitanes de navíos*. Esta pretensión es planteada por don Fernando Gaspar Calimano, capitán del navío el Vencedor, y a la que se opone el Procurador General de la isla don Bartolomé Martínez de Escobar⁸⁷. Hasta 1757, los capitanes de navíos habían disfrutado de la tercera parte del plan del buque, siéndoles facultativo el poder cargarla con vinos y aguardientes de otras islas, sobre todo de Tenerife. Es, por tanto, esta facultad la que motiva la oposición a la costumbre usada por los capitanes. Oposición que viene motivada por la tendencia de los grandes propietarios y cosecheros de la isla a apartarse de la propiedad de los barcos, en especial de l Vencedor, y por la oposición Gran Canaria-Tenerife, no sólo en materia de frutos sino también en impedir que los navíos pertenecientes a vecinos de Tenerife efectúen los registros correspondientes a Gran Canaria.

Este litigio, pese al convenio efectuado por el capitán Calimano y los cosecheros de Gran Canaria el 30 de junio de 1757, trajo como consecuencia el retraso de la salida del Registro y la Real Provisión de 10 de septiembre, por la que no se reconocía derecho alguno a los

86. Entre ellos podemos citar a Morales Padrón, Peraza de Ayala, Guimerá Ravina, y otros tantos cuyos trabajos aparecen recogidos en los "Coloquios de Historia Canario-Americana".

87. Sobre el desarrollo de este litigio véase nuestro trabajo *Incidencias en el Registro de Indias, 1730-1765*. "II Coloquio de Historia Canario-Americana".

capitanes de navíos de permiso a disponer de dicha tercera parte para completar las 200 toneladas correspondientes a Gran Canaria en el Registro a Caracas.

1.2. *Problema entre el Vencedor y el Coro (1767)*. En 1767 tocaba el turno del Registro a Caracas a la isla de Gran Canaria. Desde 1765, según acuerdo del Cabildo de 11 de marzo, se solicita al Juez Superintendente que sea el navío el Vencedor, propiedad de los herederos del capitán Francisco Calimano, el admitido para su conducción «por ser el que unicamente se puede nombrar de Canaria, mirando al provecho y comun util que estos moradores pueden conseguir en ello»⁸⁸. En 1767 y por acuerdo del Cabildo de 16 de enero, a petición de los cosecheros de la isla, se vuelve a hacer idéntica petición por considerar insuficiente la «fragatilla nombrada el Coro, del cargo de don Juan Jaquez de Mesa, por su corto buque y no poder llevar las toneladas que corresponden a dicho Registro. Sin embargo, el 17 de enero los cosecheros otorgan poder al propio don Juan Jaquez de Mesa para que en su nombre pidiese en el Juzgado de Indias el despacho de edictos en forma ordinaria para la carga y habilitación de su embarcación. Las razones alegadas se reducen a que desde el 1 de enero había empezado a correr el turno y a que se hallaba desde hacía tiempo en la Luz, con preferencia a cualquier otro por ser vecino y tener navío propio.

Este cambio de actitud de los cosecheros obedecía al hecho de no haber regresado el Vencedor desde La Habana y al temor de que se perdiesen sus frutos, pese a haber manifestado con anterioridad la insuficiencia del Coro (200 y un tercio-toneladas) frente al Vencedor (210 toneladas). Esta actitud favorable a el Coro vuelve a cambiar a principios de 1768 por:

1. La Propiedad del Barco. Se comprueba que la nave era propiedad de don Felipe Carlos Piar y de los hermanos Commins, vecinos y comerciantes de Tenerife, ya que éstos sólo habían vendido al Jaquez de Mesa la mitad, yendo a riesgo la otra mitad de su valor.

2. Los Beneficios serían para Tenerife. La propiedad simulada haría, según señala el procurador general de la isla, que los beneficios recayesen en la isla de Tenerife, pues la experiencia había demostrado que en estos casos los que cargan y se benefician son los vecinos de dicha isla. Por tanto, el Registro sólo tendría el nombre de Gran Canaria. Es más, los Piar y Commins eran hombres ricos, «de reco-

88. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Juan de Zubiaga, leg. 1.677, fecha 19 de enero de 1767.

nosido caudal sin tener otra embarcacion alguna, sin nesidad de benderla, y que estos no se habian de quedar sin ella para esta carrera». Asimismo, se dudaba de que el Jaquez de Mesa hubiese pagado 8.500 pesos por su aparente cuarta parte, dado que carecía de los fondos necesarios que todo dueño de navío debe disponer para su habilitación y gastos. No cabía duda de que los ejemplos de estas compraventas simuladas se habían «presentado en esta isla por otros vezinos en los penultimos registros que han tocado a esta isla, como se tenía bien presente»⁸⁹. Un claro ejemplo lo tenemos en el Registro efectuado desde Canaria a Caracas en 1752 por el navío el «Bien Común» que fue presentado al Cabildo como propiedad de don Fernando Bruno del Castillo para lograr su adjudicación, cuando en realidad pertenecía a don Roberto de la Hanty, vecino de Tenerife⁹⁰.

3. Por el tonelaje y tipo de barco. El Coro, tipificado como fragata, era un jabeque que en su último viaje a La Habana sólo hizo 133 toneladas útiles. Sin embargo, se dijo que fue arqueado en 200 toneladas y un tercio con el fin de «irlo aparentando para registro a Caracas que es el desinio de todos los dueños de embarcación de esta carrera por ser el biaje apetesido, abultando el buque para la obstentación y para la quenta real y efectiva minorandolo, suponiendo con ardir cinquenta toneladas de bacio para rancho y hueco de utensilios por no tener mas que una cubierta, lo que es un exeso y desproposito conosido, descubriendose lo industrioso del arqueo»⁹¹. Y si el jabeque hacía 133 toneladas útiles, en lugar de 150 y un tercio, resultaba evidente, a juicio del síndico Bartolomé Martínez, que con las 50 de rancho y utensilios no alcanzaba las 183, faltándole más de 17 para las 200 que debe tener según el Reglamento. Es más, con las 4 toneladas concedidas al Hospital de Santa Cruz y las 25 a que limita el Rey el exceso que pudiera haber en bajeles, le seguían faltando más de 56 para las 229 toneladas «que sin disputa competen nabegar en cada Rexistro».

Esta situación se traducía en daños al Rey en sus derechos de ida y vuelta y a los cosecheros de la isla en la salida (exportación) de frutos al no contar sino con un Registro a Caracas cada 5 años. Da-

89. *Ibid.*

90. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias en el Registro de Indias, 1730-1765*, año 1979, pp. 79-80.

91. Tal actitud venía justificada por el hecho de que si el jabeque cargado hacía 133 toneladas útiles en lugar de 150 y 1/3, resulta evidente, según el síndico Bartolomé Martínez, que con las 50 de rancho y utensilios no llega a las 183, faltándole más de 17 para las 200 que debe tener según el Reglamento y que con las 4 concedidas al Hospital de Santa Cruz y las 25 a que limita el Rey el exceso que pudiera haber en bajeles, le faltan más de 56 para las 229 toneladas «que sin disputa competen nabegar en cada Rexistro».

ños, que eran mayores si tenemos en cuenta que el anterior Registro se había malogrado a su retorno por haber naufragado el navío la Hermosa, propiedad de don Antonio Romero. Y daños por la propia fábrica del barco pues, según don Bartolomé Martínez, era presa comprada a Inglaterra, si bien en la relación dada por Morales Padrón en su obra sobre el Comercio Canario-Americano se señala que se fabricó en Vizcaya en 1762.

4. Porque el Vencedor tenía las toneladas competentes. Su único inconveniente estribaba en el hecho de que había ido a La Habana a carenarse después de estar cinco años esperando para disfrutar este Registro a Caracas⁹². Su tardanza no constituía un grave inconveniente ya que no podría salir desde la Luz hasta la recolección de las cosechas y que de los mostos y vinos se hicieran los aguardientes, dado que no quedaba de la cosecha anterior por ser «notorio la escasez y penurias de los años antecedentes». Esto confirmaba la idea existente de que el Registro tan sólo llevaría el nombre de Gran Canaria, siendo el beneficio para Tenerife desde donde los interesados mandarían el cargamento por no existir en esta isla hasta recoger la cosecha. Para don Bartolomé Martínez, la espera del Vencedor por unos meses más no suponía un atraso porque la rapidez en la salida no suponía un adelanto sino una ruina total, toda vez que el Santiago había salido para Caracas el 15 de noviembre de 1766 y la Aurora saldría por abril de 1767. De salir el de Canaria rápidamente se harían un daño recíproco debido a la competencia, obteniendo pérdidas en lugar de ganancias. En última instancia, los cosecheros y síndico de la isla piden que si no era admitido el Vencedor tampoco lo fuera el Coro por no tener condiciones para regresar, evitando así sucediera lo mismo que con la Hermosa.

5. Porque no era obligado que el navío se presentase a principios del año. Don Juan Jaquez de Mesa, en enero de 1767, sale al paso de la contradicción hecha por los dueños del Vencedor, aludiendo a la R. O. de 18 de septiembre de 1759 que obligaba a que los Registros de Caracas, Campeche y Habana se despachasen rápidamente entre los navíos que estuviesen en las islas a principios de año, no contando para nada los que estuvieran navegando⁹³. Sin embargo y aunque se cumpliera este requisito, los litigios entorno a quien tocaba el turno demoraban la presentación y salida del navío. Estos litigios

92. Aunque se habían recibido noticias de que estaría en la isla en diciembre de 1766, se retrasó debido a la muerte de su capitán y, en abril de 1767, se pensaba que ya estaría en Cádiz con tabacos de la Real Hacienda.

93. Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz. Protocolos notariales. Escribano: Domingo José Melo, leg. 1.417, año 1767, folio 1.

pasaban ante el Superintendente y luego ante el Consejo de Indias, recayendo resolución al cabo de varios meses

Todos estos argumentos fueron expuestos por los cosecheros en el cabildo de 18 de abril de 1767, al tiempo que pedían no se llevase a cabo la visita de los diputados al navío el Coro. La visita se realiza, el Síndico Personero pide su anulación por no haber sido citado el Cabildo y, en consecuencia, el litigio continuará durante los años de 1768-69, respetándose la admisión del Coro para cumplimentar el Registro de Caracas. Finalmente, acaban imponiéndose los argumentos de la Ciudad y de los cosecheros, admitiendo al Vencedor que en 1770 cargaba en la Luz con destino a Caracas mientras el Coro invernaba en Lanzarote⁹⁴.

1.3. *Regreso de los navíos procedentes de América al puerto de La Luz* (1769). Como señala Morales Padrón, Gran Canaria y la Palma «hacen lo posible por librarse de la centralización tinerfeña», intentando conseguir que los navíos cumplieren el Registro en sus respectivos puertos de salida: La Luz y Santa Cruz de La Palma⁹⁵. Esta pretensión es formulada por el Cabildo gran canario en octubre de 1769 al otorgar poder a don Nicolás Fernández Rivera, agente de negocios en Madrid, para que solicite a S. M. que los navíos de la permisión a Indias regresen al puerto de donde salieron y no al de Santa Cruz de Tenerife, donde les obliga el Juez Superintendente contra lo prevenido en 5 capítulos del Reglamento de Comercio de 1718 y Auto Acordado sobre la navegación isleña a América⁹⁶.

Esta pretensión no llega a conseguirse y si algún navío en su viaje de retorno arriba a La Luz se debe a accidentes naturales (temporales de mar y viento), a la guerra o a la actividad de los corsarios. En cualquier caso, la descarga de la nave en dicho puerto contaba con la férrea oposición de los Comandantes Generales.

1.4. *Problema entre el Victorioso y el Brillante por el Registro a Caracas* (1772). En 1772, se plantea una nueva disputa entorno a la admisión del navío que había de conducir el Registro correspondiente a ese año desde Gran Canaria a Caracas. Esta disputa pone de relieve la importancia e interés del mismo, tanto por lo que se refiere a los dueños de los barcos como a los propios cosecheros de Gran Canaria

94. MORALES PADRÓN, Francisco: *El Comercio Canario-Americano*, Sevilla, 1955, pp. 138 a 141.

95. *Ibid.*

96. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco J. Fernández Vilchez, leg. 1789, año 1769, folio 53.

y Tenerife, cuyos beneficios se ven aumentados o disminuidos en función del navío admitido. Los ejemplos de ventas simuladas son frecuentes: el Bien Común en 1752, el Coro en 1767, el Victorioso en 1772.

El 22 de noviembre de 1771, el Cabildo gran canario apodera a don Nicolás Fernández, agente de negocios en Madrid, para que solicitase ante S. M. y Reales Consejos el cumplimiento rápido del Registro a Caracas correspondiente a esta isla en 1772. Se estima que no debía experimentar retraso alguno ni esperar a la cosecha porque desde hacía 11 años no se verificaba Registro a Caracas, «que es el que da beneficio» y para el que se había opuesto el Victorioso. Esta urgencia, quizás, está en relación con la presencia en el Cabildo del Regidor Joaquín J. Verdugo, propietario de la mitad del Victorioso.

El navío Santísimo Sacramento y Nuestra Señora de Regla (alias el Victorioso) fue vendido a don Joaquín Verdugo, regidor de Canaria, por el Teniente Coronel don Francisco de la Hanty y el Teniente Coronel don Juan Franco Castillo, regidores de Tenerife, según escrituras otorgadas ante Francisco de Paula Sosa, escribano y oficial mayor de Indias, el 20 de abril y 13 de diciembre de 1771. Su precio ascendió a 32.000 reales de vellón: 16.000 por la primera mitad y 16.000 por la segunda, yendo a riesgo (premio del 16 %) en el Registro que debía realizar a Caracas en 1772 desde la isla de Canaria.

Esta venta, en vísperas del disfrute del Registro a Caracas, nos lleva a pensar en una venta simulada por unos vecinos de Tenerife a otro de Gran Canaria, en esta ocasión un regidor del Cabildo. No disponemos de las diligencias formalizadas para anular la admisión del Victorioso, pero sí sabemos que no llegó a efectuar el viaje debido a la contradicción hecha por don Francisco Sall, vecino de Canaria, con su navío el Brillante. El Consejo de Indias optó por este último por ser el otro de Tenerife, lo que no evitó el retraso en la salida ya que el litigio entre el Victorioso y el Brillante duró hasta mediados de 1775. Termina con la Real Ejecutoria dada en Aranjuez el 4 de mayo de dicho año, concediendo el Registro correspondiente a Canaria en 1772 al navío el Brillante, propiedad de doña Josefa Sall, viuda de Martín de los Reyes Forco, y de su hermano don Juan Sall, vecinos de Las Palmas.

El Victorioso, en 1777, estaba anclado en Lanzarote por no haber realizado viaje alguno desde 1771 y fue admitido, de nuevo, para gozar el Registro a Caracas correspondiente a Gran Canaria en ese año. Sin embargo, los herederos de don Joaquín Verdugo no usaron de este derecho para evitar un nuevo pleito. Esta imposibilidad de

disfrutar uno de los Registros a Caracas desde la isla de Canaria les lleva a pensar en la devolución del navío a sus dueños originarios, *de forma que pudiese seguir el turno desde Tenerife como si nunca se hubiese realizado la compraventa y, por consiguiente, considerado siempre de Tenerife.* La devolución tiene lugar el 26 de junio de 1777 en cabeza del Regidor don Juan Franco y de doña Ana Bignori Logman, viuda de don Francisco de La Hanty, y por el mismo precio en que fue adquirido en 1771⁹⁷. En 1779 parte a la Guaira con Registro desde Tenerife.

En conclusión, el Reglamento de Libre Comercio de 1778 puso fin a las compraventas simuladas y a las pretensiones de comerciantes y cosecheros de Tenerife por disfrutar los Registros a Caracas correspondientes a Gran Canaria cada 5 años, según el Convenio realizado entre las tres islas de realengo en 1737.

1.5. *Sustitución de los navíos especializados en el Comercio de Indias.* Tras la publicación del Reglamento de Libre Comercio de 1778 se observa una participación variada de navíos disfrutando los registros canarios con Indias. El Vencedor, el Brillante, el Dichoso de Canarias, etc., se ven acompañados, cuando no sustituidos, por otros navíos que hasta entonces traficaban con la Península, Madeira, o puertos del norte de Africa, Son navíos integrantes de la flota canaria y sus propietarios son comerciantes afincados en Gran Canaria a lo largo del siglo XVIII. Entre ellos tenemos: la Fragata Ciudad de Gran Canaria y los Bergantines Santa Bárbara y San Cayetano.

2. *Propiedad y Navíos de Registro en Gran Canaria*

Muy pocos, por no decir ninguno, son los navíos que comercian con América que hayan sido fabricados en Gran Canaria. Morales Padrón señala que en 1753 la flota canaria aparece integrada por 12 barcos, de los que 8 han sido fabricados en América, 2 en la Península y 2 en La Palma. En 1759 la flota ascendía a 21 y de ellos se habían fabricado 6 en Tenerife y 2 en La Palma. Las distintas relaciones dadas en 1763, 1768, 1773, etc., varían el total de la flota y los correspondientes a Tenerife o a La Palma, pero no cambia la referencia de Gran Canaria: ninguno ha sido fabricado en esta isla, excepción hecha del intento de don Lorenzo Zanqui con su fragata *Ciudad de Gran Canaria*. Morales Padrón plantea el problema de la

97. En realidad, los herederos de don José Joaquín Verdugo no pagaron sino 16.000 pesos porque los otros 16.000 habían quedado a riesgo en el Registro a realizar en 1772; al no efectuarse quedaron sin efecto sus intereses (16 %).

existencia de una flota canaria refiriéndose al conjunto de las islas, pero el problema es mayor en el caso gran canario como consecuencia de no haberse fabricado en ella ninguno de los barcos que comercian con Indias. Por consiguiente, la denominación de flota de Gran Canaria en el comercio con Indias viene dada por la propiedad de los barcos y la vecindad de sus dueños en la isla. En nuestra relación entran navíos que tampoco responden a este carácter, no obstante se han tenido en cuenta por realizar alguno de los Registros correspondientes a Gran Canaria, situación similar a la que se da en Tenerife con navíos pertenecientes a vecinos de Gran Canaria.

Las compraventas no caracterizan a estos navíos sino la estabilidad de su propiedad, sólo afectada por los riesgos del mar, la guerra, y las transmisiones hereditarias, y la concentración de la misma o de intereses —caso del Vencedor o el Canario— o por las ventas simuladas con el fin de obtener un Registro.

2.1. *El Canario*. Durante la segunda mitad del siglo XVIII no efectúa Registro alguno desde Gran Canaria, sin embargo su consideración obedece al hecho de resaltar la escasa duración de algunos de estos barcos que sólo preservan el nombre o sus dueños pero no el casco⁹⁸. El Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua, alias el Canario, fue el mismo para tres navíos distintos hasta mediados de siglo en que don Juan González Travieso adquiere la totalidad de su propiedad. El último de ellos, por entonces traspasado a don Amaro González de Mesa, herederos de don Francisco Montañés y a don Matías Carta, vecinos de Tenerife, fue fabricado en La Habana en 1737, introduciéndose en el comercio de Indias en 1740⁹⁹. Su arqueo era de 175 toneladas y desde Tenerife cumplimentó varios Registros: 1760 a la Guaira con Registro concedido por real gracia al Mariscal de Campo don José Caraveo Grimaldi; en 1763 a Campeche... Posiblemente no regresó del viaje realizado en 1767 ya que con posterioridad no aparece en las relaciones de Registros conocidos, viéndose sustituido por el Santísimo Sacramento y Nuestra Señora de Las Angustias, alias el Nuevo Canario. Este se fabricó en Campeche con un arqueo de 170 toneladas, siendo sus dueños don José Tolosa Grimaldi, su hermana Teresa y otros. Aunque en el momento de su botadura estuvo a punto de perderse, realizó —entre 1770 y 1785— distintos viajes a Campeche y la Guaira desde Santa Cruz pero nunca desde Gran Canaria.

98. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias...*, p. 72.

99. MORELES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 130.

2.2. *La Fragata Santa Bárbara o el Dichoso de Canarias*. Por su corto arqueo, 85 toneladas, realiza los Registros a La Habana y Campeche con escalas en Santo Domingo para dejar familias¹⁰⁰. En 1749 aparece en este tráfico haciendo viaje desde La Luz a Puerto Rico, siendo su dueño don Martín de los Reyes Forco, su capitán y maestro. Fue fabricado en Campeche y entorno a 1753 se le conoce con el nombre de El Corazón de Jesús y Nuestra Señora de La Soledad, perdiéndose en 1760 en su viaje a Campeche como consecuencia de la toma de la ciudad de La Habana por las armas inglesas. En dicho viaje, don Martín de los Reyes había liquidado su propiedad al vender el 27 de septiembre de 1760 a don Francisco Antonio Sall la cuarta parte que le quedaba en él. Su precio 3.250 pesos de a 8 reales de plata y su valor total 13.000 pesos¹⁰¹.

2.3. *El San Matías, alias El Triunfante*. Sigue la misma línea que el Dichoso por lo que al transporte de familias a Santo Domingo se refiere¹⁰². Su fábrica era extranjera y su arqueo de 125 toneladas, 110 útiles¹⁰³. En la relación presentada por Morales Padrón se señala que fue introducido en este comercio en 1764, según real orden de 27 de julio de dicho año, sin embargo, desde 1755 va a Campeche y en 1756 a Caracas desde Santa Cruz. Su origen, posiblemente, esté en el navío comprado en 1751 por don José de Matos a don Bartolomé Thorthose, vecino de Mallorca, en cantidad de 12.000 pesos escudos de a 8 reales de plata y con 150 toneladas¹⁰⁴.

Hasta febrero de 1760 sigue siendo propiedad de don José de Matos, casado con doña Clara de Carros, y en virtud de este parentesco vende a su cuñado, don José Carros, el citado navío a principios de dicho año. El 11 de octubre de 1760 el propio Carros vende a don Martín de los Reyes Forco, vecino de Canaria, esta fragata surta en Santa Cruz y en precio de 6.000 pesos de a 8 reales de

100. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias...*, p. 82.

101. El 15 de julio de 1760 había vendido al Teniente Capitán don Juan de Castro Carriazo, vecino de La Laguna, la cuarta parte en 3.250 pesos de a 8 reales de plata con la condición de que éste debía ir de capitán sin soldada, reservándose el Forco la administración del navío desde su retorno hasta que volviese a navegar a América. El mismo día vende la mitad en 6.500 pesos a don Francisco Sall, vecino de Canaria, que iría de maestro sin sueldo y de piloto mayor con sueldo de 600 pesos (si el viaje era a La Habana cobraría 500 pesos). La administración queda a cargo del Forco y en caso de vender la restante cuarta parte lo haría al Sall, tal y como sucedió en septiembre de 1760.

102. El flete de 10 familias que lleva en 1761 asciende a 4.500 reales corrientes: 5 1/2 que lleva por obligación y 4 1/2 que cobra a razón de 1.000 reales por cada familia. Las primeras las lleva por las 110 toneladas útiles de carga.

103. MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 136.

104. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias...*, p. 78.

plata¹⁰⁵. Sin embargo, esta venta queda sin efecto ya que el 11 de diciembre de dicho año otorga poder a su hijo don Pedro Carros para que se haga cargo de su administración. Y el 22 de diciembre otorga escritura de venta a favor del Teniente Coronel don Roberto de La Hanty, regidor y familiar del Santo Oficio, en 4.500 pesos escudos por «ser fabrica extranjera dicho navio» y porque el Carros «no se halla con medios para su habilitación y satisfazion de derechos de extrangeria si se lograre viaxe»¹⁰⁶. El carácter extranjero suscita la posibilidad de venta o cambio por otra de fábrica española en el puerto de La Habana, o bien fabricar otra en su lugar para cumplimentar el Registro efectuado a Campeche desde Santa Cruz en 1760¹⁰⁷. Una vez que la nave había salido para Campeche, don Roberto de La Hanty la devuelve a don José Carros —(7 noviembre 1761)—, declarando no tener nada en el casco y sus pertrechos. La venta y devolución posterior pudiera indicarnos que se quería utilizar la influencia del regidor Hanty que, por su vecindad, podía vencer la oposición de otros dueños de barcos dado el carácter de fábrica extranjera del barco.

El San Matías vuelve a Campeche con Registro en 1768, siendo propiedad de la familia Carros, no apareciendo con posterioridad en las relaciones de barcos ni realizando otro viaje a Indias.

2.4. *El San Antonio*. Sólo realizó un viaje a La Habana en 1753 con Registro desde Canaria y escala en Puerto Rico. Era propiedad de don José de Matos por compra a don Bartolomé Thorthose, natural de Sitges, el 15 de abril de 1752 en 3.000 pesos escudos¹⁰⁸. Esta cantidad iría a riesgo sobre la propia nave en la que también viajaba el Thorthose. En el momento de la compraventa esta surta en el «Arrecife» de esta isla y había sido fabricado por el Thorthose en el puerto de Barcelona en 1750. Su porte era de 40 toneladas, si bien Morales Padrón recoge 90 toneladas en su relación, habiendo navegado hasta entonces en virtud de patente de S. M. despachada en

105. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.686, año 1760, folio 462.

106. A.H.P.S.C.T. Protocolos notariales. Escribano: Esteban Oramas, leg. 137, año 1760, folio 304 recto.

107. En este viaje va de capitán y administrador don Ignacio Fernández y de maestre don Pedro Carros, cobrando 400 pesos cada uno por viaje redondo. El Fernández pondría a bordo 50 pipas de vino y aguardiente a razón de 25 pesos por pipa y 2.000 pesos para su despacho; el Carros y su padre pondrían 100 pipas en Santa Cruz o en Canaria. La carena correría a cargo de éstos y del Hanty que, además, percibiría el valor del palo de Campeche llevado a La Habana.

108. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Lorenzo Rodríguez Gómez, leg. 1.597, año 1752, folio 83.

Buen Retiro el 30 de agosto de 1751 y refrendada por el marqués de La Ensenada.

Desconocemos su destino a su regreso de La Habana, aunque pudo haber sido sustituido por el San Matías. En función de su tonelaje estaba destinado a los llamados Registros menores, menos polémicos, y no se advierte la tendencia a la conservación y persistencia del navío durante muchos años como ocurre con los que van a Caracas.

2.5. *El Bien Común, Rey de Cerdeña, Victorioso*. Al igual que el San Antonio sólo hizo un viaje en 1752 desde Canaria a Caracas, debido a una venta simulada realizada por un vecino de Tenerife a otro de Gran Canaria con el fin de obtener dicho Registro. Responde al nombre Nuestra Señora de Los Remedios y del Buen Aire, fabricado en Vizcaya con 200-219 toneladas con presencia en este comercio a mediados de siglo.

Era propiedad de don Roberto de La Hanty, vecino y del comercio de Santa Cruz, quien lo vende el 4 de julio de 1751 ante Uque Freire, escribano de Santa Cruz, a don Fernando Bruno del Castillo, vecino de Canaria. Después de realizado el Registro a Caracas, don Fernando manifiesta, el 7 de diciembre de 1754, que no tiene sino una octava parte en dicho navío perteneciendo el resto a La Hanty, porque el traspaso se había hecho con la finalidad de obtener del Cabildo el Registro a favor de don Fernando Bruno como vecino de la isla. Por tanto, quedaba anulada la escritura de compraventa anterior.

En 1754 volvió a la Guaira desde Tenerife, no regresando hasta después de 1759 en que tuvo que afrontar un pleito en el Consejo de Indias como consecuencia de dicho Registro. Sus dueños eran dos don Francisco y don Bernardo de La Hanty, y don José Botino¹⁰⁹. La parte de este último la adquirió el Teniente Coronel don Juan Franco del Castillo, Regidor y Gobernador del Castillo de Paso Alto, en 4.000 pesos pertenecientes a la dote de su mujer.

En 1765 va con Registro desde Santa Cruz a La Habana donde se «hechó al traves y en lugar de ella fabrique la nombrada el Victorioso... interesandome (don Juan Franco) en la mitad de todos sus costos y en la otra mitad el Teniente Coronel don Francisco de La Hanty, Rexidor Perpetuo»¹¹⁰. El Bien Común quedaba, por tanto, reemplazado por el Santísimo Sacramento, Nuestra Señora de Regla,

109. MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 134.

110. A.H.P.S.C.T. Protocolos notariales. Escribano: Vicente Espou de Paz, leg. 1.294, año 1784, folio 16.

alias el Victorioso, arqueado en 215 toneladas, haciendo su primer Registro desde Tenerife a la Guaira en 1769.

En 1772 los dueños del Victorioso pretenden efectuar el Registro a Caracas correspondiente a Gran Canaria aprovechando, como había sucedido con el Bien Común, una compraventa simulada a don Joaquín J. Verdugo, Regidor y vecino de Canaria. Esta vez el proyecto quedó frustrado ante la oposición de don Francisco Sall con su navío el Brillante y de los cosecheros gran canarios con la negativa a que los vecinos de Tenerife cargasen y se llevasen los beneficios de este Registro.

Estos intentos para obtener un Registro desde Gran Canaria justifican la mención de estos navíos en el conjunto de los que realizan viajes desde Canaria a los puertos americanos, ya que con posterioridad tampoco disfrutaban Registro alguno desde esta isla. El Victorioso tuvo la oportunidad de conducir el Registro a Caracas correspondiente a Gran Canaria en 1777, pero sus dueños la desecharon para evitar un nuevo pleito. La situación no había cambiado con el paso del tiempo y ello obliga a los herederos de Verdugo y Albiturria a devolver la nave a sus dueños originarios.

El Victorioso, desde 1771 a 1777, no efectúa ningún Registro, conservando la propiedad del mismo sus antiguos propietarios y fabricantes. Estos, en 1784, no tienen sino la mitad en tanto que la otra pertenece a los hermanos Commins, vecinos y del comercio de Santa Cruz. Hasta el último cuarto del siglo XVIII, los dueños de navíos de registros tinerfeños están más vinculados al sector mercantil que al sector agrario, lo contrario de Gran Canaria donde su importancia estriba en el hecho de ser grandes propietarios agrícolas. El Victorioso termina su trayectoria conduciendo varios Registros desde Tenerife a los puertos americanos a partir de 1777.

2.6. *La Fragata Virgen del Pino, alias La Hermosa.* De fábrica vizcaína, su arqueo asciende a 217 toneladas. Propiedad de don Antonio Romero y Vivero, hace su primer y único Registro a Caracas desde la isla de Canaria en 1763. Tuvo que retrasar su salida como consecuencia del litigio suscitado por varios cargadores¹¹³ porque don Antonio Romero no quería firmar los recibos de las toneladas

111. MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 135.

112. El litigio fue suscitado por los cosecheros cargadores Juan Jaquez de Mesa, Ramón Monzón, que iba de escribano, Sebastián Barrera y Gregorio Morales. La salida no se produce hasta el sábado 30 de julio (nota del escribano Juan de Zubiaga en el legajo 1.673, cuaderno 8), aunque en otras relaciones de barcos se da la fecha del 4 de agosto de 1763.

que tenían a bordo para ocupar, a la vuelta, el mismo buque con cacao, según práctica y estilo. Sin embargo, no hubo oportunidad para obtener este beneficio ya que en su regreso desde la Guaira a Santa Cruz en 1766 naufragó en el canal de La Habana ¹¹³.

Este naufragio se tradujo en grandes pérdidas para los naturales de las islas. Estas venían a unirse a las ya padecidas como consecuencia de la guerra con Inglaterra fruto del Pacto de Familia de 1761, lo que se tradujo en desabastecimiento de las islas, pérdidas de navíos, saturación de mercados en La Habana y Campeche cuando llegaban los navíos canarios ¹¹⁴.

Estas pérdidas y rezagos en el disfrute de los Registros lleva a don Felipe C. Piar, vecino de La Laguna, a pedir a S. M. y Consejo la concesión de «Su Real Gracia para el disfrute de las thoneladas rezagadas pertenecientes a esta permission que se hallan por disfrutar», en virtud «de los atrasos y perdidas que e experimentado en la guerra proxima pasada en los rexistros de la permission de estas Islas que an hecho viage a la America, por causa de aver sido apresados por los ingleses y del considerable quebranto que e tenido en el fatal naufragio del navio nombrado Nuestra Señora del Pino, alias la Hermosa, del cargo de su capitan don Antonio Romero y Vivero en el regreso de Caracas a esta Isla» ¹¹⁵. Con esta solicitud se pretende el disfrute del Registro a Caracas, en la totalidad o en parte de las toneladas rezagadas, por el perjuicio que se seguía a la Real Hacienda. Para don Felipe Piar la razón de que no efectuasen Registros a los puertos menores está en la escasez de frutos para su retorno y en la poca o ninguna utilidad obtenida en los viajes realizados por la suma pobreza y escaso consumo de los frutos de las islas. De no conseguirse la totalidad de las toneladas rezagadas a la Guaira, don Felipe propone la siguiente distribución: 200 a Caracas y 25 a La Habana, Campeche y Caracas. O sea, el mismo sistema concedido a don José Caraveo Grimaldi y con los mismos derechos de salida y entrada que se concedían a los Registros de Cádiz.

Esta petición está en la misma línea de otras tantas concedidas en la segunda mitad del XVIII, ya sea por los motivos señalados o por la falta de cosechas registrada en los años setenta de dicha centuria, lo que se tradujo en una reducción de los Registros a Indias.

113. El naufragio se debió a la alteración de sus obras muertas en el puerto de La Habana, no aguantando la tormenta que le acometió a su salida. Entre los fallecidos figuraban los hijos del capitán Quesada, vecino de Gáldar, que habían emigrado en 1759.

114. MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, pp. 211 y 212.

115. A.H.P.S.C.T. Protocolos notariales. Escribano: Domingo José Melo, leg. 1.417, año 1767, folio 2.

Por R. O. de 17 de febrero de 1756 se asignó al Hospital de Los Desamparados de Santa Cruz el importe del derecho de 12 toneladas anuales; a don José Grimaldi se concedió un Registro extraordinario; lo mismo a la isla de La Palma por R. O. de 15 de mayo de 1776, solicitado por don Miguel Arcila para construir la muralla de aquella isla¹¹⁶; al Cabildo Eclesiástico se concedió la décima parte de las toneladas navegables a Indias para los caldos producidos y pertenecientes a la causa decimal¹¹⁷; a la Orotava y al Hospital de Las Palmas se otorgaron iguales concesiones.

2.7. *Bergantín el Gran Poder de Dios y Nuestra Señora del Rosario*¹¹⁸. A principios de 1777 se encuentra en Tenerife para hacer viaje a Gran Canaria y desde aquí seguir con Registro de Libre Comercio a Santa Marta y escala en la Guaira. Era propiedad de don Juan Ceballos, vecino y del comercio de esta isla, siendo el único caso, según los datos recogidos, en que su dueño se niega a pagar al rematador del haber del peso, Miguel Villanueva, los dos cuartos antiguos por quintal de los efectos embarcados para América¹¹⁹. Con él se inicia un período en que los barcos que navegan a Indias pertenecen a hombres del comercio gran canario. Esta situación, normal y frecuentemente en Tenerife, era nueva en Gran Canaria dado que los dueños de barcos estaban más vinculados al sector agrario que al mercantil. Incluso, en 1782, cuando este bergantín va a ir con Registro desde La Luz a La Habana sigue siendo su dueño un comerciante gran canario: don Esteban Laguna.

En relación con don Juan Ceballos, es necesario señalar su dedicación al manejo de otros barcos, sobre todo de pesquería y del tráfico insular.

2.8. *El Brillante*. Responde al nombre de Nuestra Señora del Rosario y fue fabricado en Tenerife con un arqueo de 203 toneladas. Se introdujo en los Registros de Indias en 1765 y realiza su primer viaje a La Habana en 1766, siendo sus dueños don Marcos de Torrez

116. A.H.P.S.C.T. Protocolos notariales. Escribano: Matías Alvarez, leg. 1.301, año 1778, folio 476.

117. El 27 de octubre de 1756, el Cabildo Eclesiástico pretende que se dé cumplimiento por el Superintendente a la concesión desde el primer navío que saliere para Indias.

118. Posiblemente no tiene nada que ver con el bergantín del mismo nombre, alias el Brillante, de 28 toneladas y fabricado en Tenerife, propiedad de don Marcos Fernández Lemos que en 1767 hizo viaje a Santo Domingo. MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 139.

119. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Andrés Cabrera de León, leg. 1.872, año 1777, folio 164.

y don José López Gordillo. Aunque en la relación dada por Morales Padrón en 1772 figuran como tales dueños, parece que ya había sido traspasado a la viuda de don Martín de los Reyes y su hermano don Juan Sall, vecinos de Canaria. Y ello porque cuando el Cabildo pretende en 1771 la admisión del Victorioso para ir con Registro a Caracas, se opone el Brillante como perteneciente a vecinos de Canaria. No obstante, sólo hemos registrado un viaje desde Gran Canaria a Caracas en 1777 después de que la Real Ejecutoria de 4 de mayo de 1775 diese por finalizado el litigio con el Victorioso. En 1778 obtiene por 6.500 pesos de 15 reales vellón un Registro a Caracas concedido a la isla de La Palma por R. O. de 15 de mayo de 1776. En diciembre de dicho año se efectúa el remate y asignación del mismo a don Bartolomé y don Ricardo Mead, sobrinos de los Sall y vecinos de Canaria, administradores del Brillante recién llegado de Caracas. En 1789, quizás con anterioridad, era su propietario don Bartolomé Mead, estando próximo para salir con Registro desde Santa Cruz a la Guaira ¹²⁰.

2.9. *El Vencedor*. Fabricado en La Habana, sustituye al Nuestra Señora de Las Angustias y San Antonio de Padua que había ido con Registro desde La Luz a La Habana en 1744 ¹²¹. Su arqueo era de 210 toneladas y a su regreso a La Luz queda como único propietario don Fernando G. Calimano por venta hecha por los demás interesados. Aunque algunas relaciones señalan como 1756 el año de entrada en la Permision, con anterioridad —1749 y 1752— ya había realizado Registros desde Santa Cruz a La Habana ¹²².

Con la muerte de don Fernando G. Calimano en los inicios de la década de 1760 la propiedad del navío se mantiene entre sus herederos. Tan sólo se produce un intento de vender la mitad el 25 de mayo de 1779 a los hermanos Mead. Su valor se cifraba entonces en unos 18.000 pesos de 15 reales de vellón. Los Mead corrían con su administración y el motivo de la venta, que no prosperó, estaba en los gastos tenidos en las negociaciones del navío como consecuencia de las deudas contraídas. Estas deudas derivan del Registro de 1765 a La Habana por no haberse reintegrado las cantidades recibidas a riesgo. Entre los acreedores figuraban doña Bernarda de Matos, don Narciso de Laguna y don Antonio del Manzano, y su demanda ter-

¹²⁰. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Tomás Alvarez Oramas, leg. 1.917, año 1789, folio 716.

¹²¹. Se destrozó en un encuentro que tuvo con un buque de guerra francés en su viaje desde el puerto del Guarico a La Habana.

¹²². MORALES PADRÓN, F.: *El Comercio...*, p. 143. Y SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias...*, p. 80.

CUADRO VI
REGISTROS A AMERICA DESDE LA LUZ

Año	Barco	Capitán	Destino	Pasajeros
1752	Santa Bárbara	Martín Reyes Forco	Campeche	—
	El Buen Aire	Francisco Castellano	Caracas	2
1753	San Antonio Padua	José A. de Matos	Habana	12
1754	El Dichoso	Martín Reyes Forco	Campeche	6
1757-58	El Vencedor	Fernando G. Calimano	Caracas	26
1759	El Dichoso	Martín Reyes Forco	Habana	5
1761	San Matías	José Carros	Campeche	4
1763	La Hermosa	Antonio Romero Vivero	Caracas	17
1765	El Vencedor	Fernando G. Calimano	Habana	16
1766	San Matías	Juan Bautista Carta	Campeche	13
1771	El Vencedor	Francisco Cabrera	Caracas	22
1772-77	El Brillante	Bartolomé Mead	Caracas	—
	—	Patricio Sanahan	San Estacio	10
1777-79	El Vencedor	—	Caracas	12
1777	El Gran Poder Dios	Esteban Laguna	Habana	4
1786	El Gran Poder Dios	Esteban Laguna	Vera-Cruz	—
1789	Nuestra Señora de Loreto	Francisco Burgos	Sto. Domingo	—
1793	San Cayetano	Anastasio Paleólogo	Habana	5
1796	Ciudad Gran Canaria	Salvador Almeida	Habana	—
1798	Santa Bárbara	Manuel Abreu	Habana	—
1799	El Salvador Ciudad Gran Canaria	Sebastián de Ortega	Buenos Aires	—
	Canaria	Salvador Almeida	Caracas	16

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.

minó con el embargo del Vencedor. Ello suscita la oposición de los herederos de Calimano por considerar que ellos no concurrieron a su carga. Planteada la situación en estos términos, en 1771 vuelve con Registro a Caracas sin que se reintegren los créditos anteriores, pese a que en este viaje rindió más de 17.000 pesos libres de costo. Sin embargo, el 25 de abril de 1774 doña Josefa Charbonier, viuda de Calimano, llega a un acuerdo con los acreedores al repartir la citada cantidad entre ellos, obligándose a pagar el resto en un plazo de 7 años con un interés del 5 % por razón del lucro cesante.

No pierden los herederos de Calimano la propiedad del Vencedor y aún realiza un nuevo Registro a Caracas a fines de la década de 1770, desconociéndose si con posterioridad realiza otros desde Canaria. En 1778 está terminando de carenarse en Lanzarote para ir a la Guaira con Registro desde Santa Cruz, desde donde realizó otros tantos con posterioridad. El Vencedor fue el típico navío de Registro de Canaria en razón de su arqueo y de la vecindad de sus propietarios. Caracas fue su destino preferente.

IV.—NAVÍOS NACIONALES Y EXTRANJEROS EN LA LUZ. RIESGOS DEL MAR Y ACTIVIDAD DEL CORSO

La situación de Canarias en la ruta tricontinental convierte a sus puertos en puntos de arribada obligada por razones de vería o forzosas y por razones de comercio (operaciones de carga y descarga). El puerto de La Luz¹²³ no constituye una excepción y durante la segunda mitad del siglo XVIII llegan hasta él numerosas embarcaciones de distinta nacionalidad. No obstante, las cotas de frecuencias registradas son inferiores, según muestreo hecho en los protocolos de Santa Cruz, a los del puerto de Santa Cruz durante el mismo período¹²⁴. La salida de un mayor número de registros a Indias y la obligatoriedad de cumplimentarlos en Santa Cruz, la presencia de un mayor número de comerciantes de origen extranjero en la isla (por lo general dueños de barcos) favorecedores de las transacciones mercantiles, la presencia de cónsules extranjeros ante los que se hacían las gestiones de dar por buenas las presas capturadas por navíos corsarios de su nacionalidad, y la mayor importancia que adquiere el mer-

123. Bajo este nombre consideramos todos aquellos puntos que posibilitan el atraque en las inmediaciones de la Ciudad, desde los arrecifes de las Isletas hasta San Cristóbal.

124. Sobre el particular véase la obra de Alejandro CIORANESCU: *Historia de Santa Cruz*, Santa Cruz de Tenerife, 1978.

cado de las compraventas de barcos contribuyen a explicar el predominio de arribadas del puerto de Santa Cruz sobre el de La Luz.

La documentación de protocolos y de la Real Aduana nos ha proporcionado un total de 160 navíos que arriban o salen de La Luz en la segunda mitad del XVIII, no incluyéndose los del tráfico de pesquería, insular o de Registro de Indias. Esta cifra, aunque significativa, no representan el total de naves que debieron arribar a dicho puerto ya que desconocemos las que lo hicieron sin motivo para quedar registradas en los protocolos. Ello se comprueba a través del Diario de Romero y Ceballos que a partir de 1780 nos detalla la presencia en La Luz de casi un centenar de naves no mencionadas en los documentos notariales ¹²⁵.

El reparto por años o por nacionalidades aparece recogido en el Cuadro VII y del mismo se desprenden las siguientes conclusiones:

1. La posición estratégica de las islas se ve refrendada con la presencia de 14 banderas distintas, incluida la española: 62 españolas, 44 ingleses, 11 franceses, 7 imperiales, 7 venecianos, 6 genoveses, 6 portugueses, 5 holandeses, 4 raguseo, 2 americanos, 2 napolitanos, 2 suecos, 1 maltés y 1 marroquí.

2. El predominio de navíos españoles (62) e ingleses (44) es simple consecuencia del predominio ejercido por las flotas de ambas Coronas en el mar.

3. En los períodos de guerra de la Corona española con Francia o Inglaterra (1761-63 con Inglaterra, 1779-83 con Inglaterra, 1793-95 con Francia, y a partir de 1796 con Inglaterra), se advierte una ausencia de navíos de estas nacionalidades, lo que no significa ausencia total ya que si nos atenemos a los datos de Romero y Ceballos su presencia es manifiesta a través de los navíos corsarios, bien por necesidades concretas o por intentos de invasión.

4. Aunque las naves de Malta son pocas, la actividad de los comerciantes de origen maltés no decae en la isla por actuar como fletadores de naves de otra nacionalidad o como compradores de naves capturadas por corsarios.

Las causas o motivos del arribo son varias. Las más numerosas se deben a razones de comercio, si bien no nos referimos a ellas por no ocuparnos ahora de la actividad mercantil; le siguen los riesgos del mar y el corso; y más ocasionalmente por la necesidad de reponer agua, leña y víveres, para la toma de práctico con destino a pes-

125. La entrada y salida de navíos en La Luz para el período de 1785 a 1789, según Romero y Ceballos, oscila entre los 12 y 15 anuales.

quería, por mala maniobra, ignorancia o desvío de la ruta¹²⁶. Estas razones pueden verse en la relación de navíos del Cuadro VII, destacando ahora las debidas a los riesgos del mar y a la actividad del corso.

1. *Los Riesgos del Mar*

El 25 % de las arribadas registradas en La Luz se deben a los riesgos del mar: tormentas de mar y viento, encallar contra la arena y rocas, etc. Este porcentaje no incluye los riesgos sufridos por los barcos del tráfico de pesquería o insular. Los daños sufridos pueden afectar a la estructura de la nave, a las mercancías, o a los propios intereses de los dueños. Cuando afectan a la estructura exigen una reparación en la propia isla, siendo una ocupación más de los carpinteros de ribera. En otros casos es necesario darlos al través o bien se pierden totalmente en el momento del naufragio. Ejemplos sobre el particular pueden verse en la relación de arribadas.

A los daños causados en el casco de las embarcaciones se unen los de las mercancías. En unos casos se deterioran y en otros son arrojadas por la borda para aligerar el peso y evitar la entrada de agua¹²⁷. Esta circunstancia lleva a los capitanes a otorgar la correspondiente escritura de protesta una vez que llegan a puerto con el fin de eludir cualquier responsabilidad en los daños experimentados por la carga. De aquí es que este tipo de instrumentos públicos sea bastante frecuente en los protocolos notariales de los archivos canarios.

Otros daños no afectan directamente a las mercancías sino a los intereses de los propios dueños de los barcos, dado que los temporales podían cambiar el rumbo y destino originario. Por esta circuns-

125 bis. Es el caso del Jitón —19 agosto 1785— que en su viaje desde Santa Cruz a La Luz con destino a Cádiz y un práctico a bordo varó entre el castillo grande del puerto y el reducto de San Fernando por impericia de aquél. Perdió el timón y debido a la ayuda prestada por tres barcos de la costa logró salir a flote y sin agua.

126. Por este motivo no resultaba extraño que muchos navíos con destino a Tenerife fuesen a parar a G. Canaria o a la inversa.

127. Es el caso del Santísimo Cristo y Nuestra Señora de la Concepción, del tráfico y carrera de España, que hacía viaje de Lanzarote a Tenerife con carga de granos y aguardientes. Atacado por el viento comenzó a llenarse de agua y para evitar la pérdida de la nave se arrojaron al mar unas 200 fanegas de pan, 3 cables del barco con un trinquete viejo, el fogón, unos pedazos de cabos y otras menudencias. Ante la imposibilidad de entrar en Santa Cruz, regresaron a G. Canaria después de arrojar pan al agua, 3 pipas de aguardiente, 2 fanegas de gofio, algunos pedazos de "orunque" y boyas del barco, e, incluso, el mar les arrebató los barriles de la aguada y las falquias. Habían salido de Lanzarote el 17 de enero y llegaron a G. Canaria el 21, permaneciendo en dicho puerto hasta que terminó el temporal.

Otro ejemplo lo tenemos en el Tratante de Tenerife que, en su viaje de Europa a Tenerife, conoció un fuerte temporal, obligándole a "echar al mar algunos caballos y otros que con los fuertes golpes de ella se fueron al agua, quedándole solamente uno".

tancia llegan a la isla numerosas naves que, quizás, habría que tener en cuenta como factor importante de abastecimiento en los años de escasez de subsistencias o como medio de transporte impensado para los productos de la tierra en años de excedentes ¹²⁸.

2. *La Guerra y la Actividad del Corso*

La discontinuidad física de las islas hace del mar una vía fundamental de comunicación y, a su vez, la más arriesgada y peligrosa, ya que a los factores naturales se añaden los derivados de la guerra y el corso. La guerra supone un hándicap importante por las pérdidas financieras que ocasiona y por la interrupción del comercio. Con ella no se logra sino una mayor actuación de los corsarios y piratas que, unido a los desastres naturales, frenan el tráfico marítimo.

La actividad de la guerra y el corso, y en consecuencia sus efectos, presentan desde el punto de vista canario dos niveles o planos de actuación. El primero se desarrolla y afecta al espacio marítimo interinsular; el segundo se desarrolla en un espacio marítimo más distante y afecta a las naves que van y vienen de los continentes europeo, africano o americano en dirección a las islas, o que la circunstancia del corso les obliga a recalar en ellas.

2.1. *La actividad del corso en el espacio marítimo interinsular.*

La actividad del corso se deja sentir en este espacio a pesar de la vigilancia desarrollada por las guardacostas y baterías ubicadas en el litoral isleño ¹²⁹. A esta tarea contribuye la habilitación de algunos navíos canarios para el corso. En 1780 sale a corso desde Gran Canaria la balandra de don José Armiaga ¹³⁰; en 1781 los armadores Felipe Piar, Fernando Rodríguez Morena y otros vecinos de Santa Cruz,

128. Un ejemplo nos lo proporciona la polacra ragúsea La Fortuna arribada a La Luz en 1789, ya que los vientos la desviaron de su ruta (Mogador-Cádiz). Se descargaron 4.259 fanegas de trigo y el capitán quedó en libertad para hacer viaje a cualquier parte.

Otro caso diferente lo tenemos en el "diate" portugués el Rosario que hacía viaje desde Alfaro (Portugal) al puerto del Saff (costa de África) para cargar trigo, debido a un temporal no pudo alcanzarlo y debió arribar al puerto de La Luz. Su capitán y dueño, José Ignacio Ungria, para resarcir el daño sufrido contrata con don Francisco Vierra, vecino de Fuerteventura, el cargar la nave de barrilla en Puerto Cabras con destino a Madeira. El flete ascendió a 850 pesos de 15 reales vellón.

129. Sobre los ataques piráticos a las islas véase la obra de Antonio RUMEU DE ARMAS: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid, 1951. En G. Canaria la entrada de un barco se anunciaba con el disparo de cañones, lo que se interpretaba como una solicitud de la visita del Capitán de mar. Este llevaba en la popa de su "esquife" una bandera como insignia de su oficio.

130. La guardacosta de las islas del capitán Armiaga quedó desmantelada a mediados de 1780 como consecuencia de un temporal que le derribó su palo mayor. Ante la imposibilidad de seguir su destino se armó de bergantín para el tráfico de pesquería.

habilitaron para el corso la galeota Nuestra Señora de la Concepción, alias el Peregrino, solicitando prestada de los arsenales reales la artillería, pólvora y municiones necesarias, todo ello conforme al artículo 50 de la Real Ordenanza del Corso expedida el 1 de julio de 1779 ¹³¹.

Esta actitud de defensa no impide la actividad de los corsarios enemigos sobre los navíos del tráfico de pesquería e insular (flota canaria). Esta actuación coincide con los períodos de guerra, fundamentalmente con Inglaterra, siendo más intensa en la campaña de fines del siglo XVIII. Durante la guerra de 1761-63 tan sólo se ha registrado un caso de apresamiento por los ingleses sobre el bergantín de pesquería Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo, alias Colorado ¹³². En el período de guerra de 1779 a 1783 contra Inglaterra, la documentación de protocolos no nos suministra ningún caso de apresamiento. Sin embargo, Romero y Ceballos nos habla en 1780 de la captura por los ingleses de un barco palmero en su travesía desde La Luz a Santa Cruz ¹³³. En 1781 otro corsario inglés atacó frente al Confital una goleta que iba de Santa Cruz a Lanzarote, le quitó la carga y la abandonó dejando dos prisioneros; en 1783 se registra la presencia de una balandra inglesa frente a los castillos de Santa Ana y Santa Isabel en solicitud de agua para continuar viaje al Senegal. Esto ocurría en febrero, antes de tenerse noticias de la firma de la paz, y sorprendió a las autoridades de los castillos que la cañonearon y huyó al igual que una polacra espía ¹³⁴.

Durante la guerra con Francia —1793-95— no se registra ningún caso de apresamiento en ambas fuentes documentales. En cambio, a partir de la declaración de guerra con Inglaterra, en 1796, aumentan las noticias entorno al apresamiento de barcos de las islas. En septiembre de 1797 una nave inglesa logró sacar del Confital otra de bandera francesa procedente de América, acogida a esta bahía como consecuencia del acoso de una fragata y un bergantín de guerra inglés. En ese año y por espacio de más de tres meses, dos corsarios ingleses capturaron cinco barcos de pesca, dejando en tierra a su tri-

131. Se le entregaron 24 fusiles, 300 cartuchos, 100 balas de hierro, 25 libras de mecha, 250 libras de pólvora, 150 libras de filástica para tacos, y 50 piedras de chispa. A.H.P.S.C.T. Francisco J. Fernández Vilchez, leg. 746, fecha 18 de agosto de 1781.

132. Era propiedad de Juan Rodríguez, vecino de Santa Cruz, y de Esteban Suárez, vecino de Las Palmas. Después de apresado por los ingleses fue conducido a Santa Cruz.

133. Cargado de trigo y 20 soldados, fue capturado frente a Santa Cruz. Los ingleses se quedaron con el barco y su carga, dando una laucha a los tripulantes y soldados para regresar a tierra.

134. A.M.C. Diario de Romero y Ceballos, I-E-21, tomo I.

pulación¹³⁵, y quemaron el paquebote San Cayetano perteneciente a los hermanos Greck, comerciantes malteses avecindados en la Ciudad. Según Romero y Ceballos, no capturaron más barcos de la costa porque en el ministerio británico no fue bien recibida la noticia de estas capturas por ser «presas infelices». Sin embargo, a fines de 1797 la presencia de los corsarios ingleses se vuelve a dejar sentir en las islas: al barco de Antonio Miguel que iba de La Luz a Santa Cruz le quitaron 5 reses vacunas, dejándole el resto de la carga; dos barcos de pesca (uno llamado San Judas) vararon en las playas de Gáldar como consecuencia de la huida; otro barco de primera tierra de Gáldar se hundió por el mismo motivo, logrando salvarse su tripulación¹³⁶. En 1800 y frente al puerto de La Aldea, fue apresado por un corsario inglés otro barco de pesquería, el Nuestra Señora de Las Angustias, alias la Paloma, propiedad del Teniente Castellano José Suárez Alvarado, cuando regresaba de Berbería a Tenerife. Después de retenerlo durante cinco días, le soltaron junto con tres hombres de su «compañía» y parte de la tripulación de un barco de primera tierra¹³⁷.

Durante esta última guerra la actividad de los corsarios ingleses fue más intensa que en las anteriores, llegando a practicar el saqueo en tierra. Romero y Ceballos señala que en 1797 la tripulación de dos corsarios ingleses, unos 50 hombres, desembarcaron en las playas de Arguineguín y saquearon las habitaciones del Conde de la Vega Grande, quemando algunas mieses y granos encerrados en ellas. Esta operación concluye con la llegada al lugar de cuatro compañías del Regimiento de Telde, continuando sus operaciones de saqueo en el mar¹³⁸.

2.2. La actividad del corso en el espacio marítimo distante del archipiélago canario. Por tener su ámbito de acción lejos de las islas sus efectos se dejan sentir más sobre los navíos extranjeros que sobre

135. Entre los barcos capturados figura el Nuestra Señora de la Soledad, propiedad de Pedro Navarro, platero, y José Candelaria, zapatero, que tan sólo había realizado un viaje a Berbería. En su segundo viaje y cuando iba a buscar sal “fue apresado por los ingleses y, sin embargo, de que éstos le dieron fuego en las mares a la vista de Juan Grande, la gente de su tripulación pasó a su bordo y pudieron evitar el que se prendiese en el todo de dicho barco”. Con la mayor parte de sus velas, jarcias, y demás pertrechos asentaron la quilla de otro barco, el Nuestra Señora de la Soledad, alias el Angel, para el tráfico de pesquería. Andrés Cabrera de León, leg. 1.893, fecha 17 de octubre de 1800.

136. A.M.C. “Diario de...”, tomo II, año 1797.

137. A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Escribano: Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.967, año 1800, folio 493.

138. Romero y Ceballos no aclara si el episodio tiene lugar en 1797 o en 1798, ya que en las anotaciones de ambos años se registra el mismo relato.

los pertenecientes a vecinos de Gran Canaria. No obstante, tenemos algunos casos de apresamientos de navíos canarios fuera del ámbito marítimo interinsular. Es el caso del Dichoso de Canarias perdido en 1760 como consecuencia de la toma de la ciudad de La Habana por las armas inglesas; o de la fragata San Luis Gonzaga, perteneciente a don Luis Vernetta, a presada en Londres en 1796 después de su regreso de América.

Las noticias entorno al apresamiento de navíos extranjeros se deben al papel jugado por los puertos canarios como mercado de compraventas, o a la situación de las Canarias como punto de escala en la ruta tricontinental y en el que los afectados elevan su protesta por el apresamiento de sus barcos. Tal y como señalamos anteriormente, las cotas de frecuencia son mayores en Santa Cruz que en el puerto de La Luz¹³⁹. Sin embargo, aquí se registran algunos casos que guardan cierta relación con los períodos de guerra antes citados. En 1753 se registra la venta del bergantín inglés La María «presa que hizo don Antonio Miguel en esta última guerra»¹⁴⁰. En 1795 registramos la del bergantín inglés Fortitude apresado por una escuadra francesa¹⁴¹. En 1796 se registra la de una balandrina inglesa capturada por la escuadra holandesa como consecuencia de la presente guerra¹⁴², y del bergantín el Fénix, de fábrica mahonesa y bandera inglesa, capturado por los holandeses¹⁴³. En 1797 encontramos la venta de una fragata portuguesa apresada por una goleta corsaria francesa¹⁴⁴, y en 1798 la del buque imperial El Segundo apresado por otro corsario francés¹⁴⁵.

Independientemente de estas ventas y capturas, tenemos noticias sobre otros apresamientos protagonizados por corsarios del norte de Africa, ingleses, franceses y holandeses. En 1758 la embarcación de bandera holandesa El Sloot Bos fue asaltada por dos corsarios de

139. En Tenerife los datos sobre la actividad del corso son más numerosos debido a la presencia de distintos corsarios: Corsario francés la Espiegle; el Místico o La Esperanza; La Invencible; El Escamoteur; La Mosca; La Vigilancia, etc., etc. Su presencia se ve acompañada con la de las naves capturadas.

140. El 10 de septiembre de 1753 la vende el capitán Diego Sanahan a don Patricio Hays. Toneladas 45, precio 2.200 pesos.

141. El 25 de mayo de 1795 fue vendida por Jaime Fourrat, del comercio de Cádiz, a Luis Vernetta. Toneladas 125, precio 2.000 pesos.

142. El 12 de mayo de 1796 fue vendida por el Comandante de la escuadra holandesa a Andrés Russell y, posteriormente a Joaquín Rodríguez, portugués. Precio 350 pesos fuertes y 700 pesos de 8 reales de plata.

143. El 12 de mayo de 1796 fue vendida por el mismo Comandante a Antonio Ducret, del comercio de Las Palmas. Precio 1.065 pesos, 1 tostón.

144. El 10 de julio de 1797 Pedro Elerget, cónsul de Francia, la vende a Baltasar Portomier, maltés, y, posteriormente vendida a Nicolás Cadamarchy. Toneladas 500, precio 6.500 pesos corrientes y 7.000 pesos.

145. El 20 de junio de 1798 lo vende el capitán del corsario francés Barnet a Salvador Magrí, maltés. Precio 38.000 pesos corrientes, incluida su carga.

Douber en su ruta de Hamburgo a La Luz con pérdida de sus efectos; en 1779 lo fue El Goode Roos, holandés, en su viaje de Amberes a la Orotava, por un corsario inglés y represada por otro americano que la condujo a Filadelfia. En 1781 fue apresado por los ingleses un navío neutral en el que viajaba a Cádiz don Narciso de Laguna, comerciante de Las Palmas, al que respetaron su vida y entregaron a un barco holandés; el 8 de junio de dicho año arriba a La Luz un paquebote vizcaíno de 12 cañones, fletado por el Rey para llevar unos pliegos a La Habana, después de tener un encuentro con dos corsarios ingleses en el que resultaron heridos algunos de sus tripulantes. En 1789 se produce el apresamiento del bergantín veneciano Angel María por corsarios de la Regencia de Túnez. En 1798 un corsario francés captura varias naves portuguesas procedentes de Lisboa, siendo interesados en su carga ocho marroquíes; con posterioridad el corsario francés fue apresado por una fragata inglesa de guerra. Un año antes, un buque francés había capturado el navío danés La Juliana cuando se dirigía desde Londres a La Orotava, siendo conducido a Burdeos. Y, finalmente, a fines de 1799 fue capturada por los ingleses una tartana sevillana en su ruta de Santa Cruz a la Península, habiendo venido a las islas con otra que transportaba trigo y aceite para la tropa de Santa Cruz.

Los efectos de la guerra y el corso van a tener una incidencia directa tanto sobre los navíos integrantes de la flota canaria como sobre los destinados al Registro de Indias o extranjeros. Estos efectos, iguales a los de épocas anteriores, no constituyen un freno a la inversión en la fábrica o compra de barcos. El interés de la navegación marítima y de los intercambios comerciales, unido al carácter de los propietarios de barcos, comerciantes y mareantes, contribuyen al mantenimiento de esta inversión. Esta tendencia contrasta con la seguida por aquellos propietarios agrícolas de Gran Canaria (Matos, Martínez de Escobar, Conde de la Vega Grande, etc.) que desisten de la inversión en barcos, sobre todo del Registro de Indias, para dar salida a sus productos, en especial vinos y aguardientes. Esta actitud aparece justificada, en cierta medida, tras el litigio sostenido con el Capitán del Vencedor entorno a la facultad que tenía para disponer de la tercera parte del plan del buque. Solventado éste, obtenían el mismo beneficio que siendo propietarios y arriesgaban menos¹⁴⁶.

Esta inversión, en el caso canario, se mantiene porque aunque algunos comerciantes propietarios de barcos adquieren tierras, sobre todo de realengo, ésta resultaba difícil de adquirir en el mercado ya

146. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Incidencias...*, p. 91.

que por razones físicas, vinculares o espirituales, era escasa. De aquí el que el beneficio obtenido en empresas comerciales o de la misma tierra, se destine a financiar empresas de navegación, pesquerías, etc., haciendo difícil distinguir entre comerciante-hacendados o hacendados-comerciantes ¹⁴⁷.

A los daños directos de los navíos se añaden los de las mercancías. Tanto a los barcos de las islas como extranjeros se quitaba su carga. Por ello, muchas noticias sobre el corso derivan de las protestas formuladas por comerciantes que habían perdido su mercancía con la captura del barco. La Compañía titulada Hermanos Russell, del comercio de Las Palmas, reclama en 1780 la embarcación Goode Roos que traía efectos de países neutrales pertenecientes a la Casa Cologan, de la Orotava. Igual sucede en 1797 con las piezas de bayeta que a su consignación traía el navío danés La Juliana.

En ocasiones, el daño no consistía en la pérdida de las mercancías sino en el obstáculo puesto por las autoridades a la salida de las naves bajo la amenaza de los corsarios, lo que a juicio de los capitanes entrañaba un daño para la mercancía ¹⁴⁸. El cierre de los puertos suscitaba la protesta de capitanes y dueños de embarcaciones, sobre todo extranjeras ¹⁴⁹. En otros casos se exponían las naves al peligro del apresamiento por no contravenir las disposiciones legales. Así ocurrió con la fragata Ciudad de Gran Canaria, obligada por el Comandante General a cumplimentar el Registro en Santa Cruz en contra de los deseos de sus cargadores de hacerlo en La Luz. Finalmente, no están ausentes los casos en que los propios interesados de los barcos se oponen a que éstos corran cualquier tipo de riesgo ¹⁵⁰.

147. GUIMERÁ RAVINA, A.: *Canarias en la Carrera de Indias, 1564-1778*, "I Jornadas de Estudios Canarias-América". Santa Cruz de Tenerife, 1980.

148. Así sucedió con el bergantín español Santa Rita que había salido de Canaria para Cabo Verde y no pudo arribar a él por la presencia de corsarios ingleses. Regresó a La Luz el 3 de agosto de 1800 para abastecerse de agua y pan, no pudiendo reanudar el viaje por impedimento del Gobernador de la isla por "el motivo de los diversos corsarios ingleses que andan sobre estas islas cogiéndose quantos barcos encuentran y aun sacandose los de noche del mismo puerto". Andrés Cabrera de León, leg. 1.893, fecha 3 agosto 1800.

149. Así sucede con el capitán del bergantín americano El Sevan que pretendía hacer viaje en 1798 a La Habana, alegando que la prohibición de salida era contraria a lo establecido en los artículos 7 y 8 de los Tratados de Paz entre EE.UU. y España de 27 de octubre de 1795.

150. Las fragatas Reina María Luisa y La Clive, pertenecientes a la Real Compañía de Filipinas, no abandonan Santa Cruz en 1798 por hallarse bloqueado el puerto de Cádiz. Su carga es llevada a La Laguna.

CUADRO VII

RELACION DE ENTRADAS Y SALIDAS DE NAVIOS NACIONALES Y EXTRANJEROS EN EL
PUERTO DE LA LUZ. 1750 - 1800

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1750	Balandra San Antonio y Nuestra Señora del Rosario	Español	Joaquín Alvarez Hidalgo	Surta en La Luz para ir a la costa de Berbería a cargar pescado salado con destino a la Martinica.
1751	Polacra La Sacra Familia	Español	Ignacio Fernández	De Cádiz para Veracruz.
1752	Balandra M. ^a de Londres	Inglés	Juan Clynn	Operaciones de carga y descarga en la isla.
	Corbeta ————	Inglés	Patricio Shall	Llegó el 20 de abril procedente de Londres desde donde había salido el 18 de marzo. Un temporal le obligó a refugiarse en La Luz.
1753	Balandra S. Antonio de Padua	Inglés	Caleb Davis	De Corth para Jamaica y arribó el 14 de enero por falta de agua y leña. Cargó y descargó varios efectos y vinos, saliendo el 10 de abril para Tenerife.
	Jabeque San Antonio	Inglés	Antonio Cabresis	Llegó el 2 de mayo de Mallorca, descarga aceite y sale el 9 con el resto de la carga para Tenerife.
	Bergantín Buen Intento	Inglés	Tomás Courtin	Llegó el 28 de agosto procedente de Sevilla, Madera y Fuerteventura con losa sevillana, aceite, sogas, esparto, etc.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Navío Reina Isabel	Inglés	Raimundo Watson	Llegó el 30 de agosto procedente de Londres con calabrotos para barcos, lino, arcos de hierro, etc. Salió el 16 de octubre para Tenerife.
	Bergantín Hermosa Elena	Inglés	Samuel Templeman	Llegó el 28 de diciembre procedente de Corth con velas, mantecas, etc. Salió para Tenerife el 14 de enero de 1754.
	Tartana La María	Francés	José Gourel	Llegó el 23 de diciembre procedente de Marsella con carga para malteses. Sale para Tenerife el 19 de enero de 1754.
	Bergantín Corazón de Jesús	Español	Martín Reyes Forco	De Santa Cruz.
1754	Bergantín La Carolina	Inglés	Roberto Boy	Llegó el 5 de febrero procedente de Hamburgo con carga para los Russell. Sale el 14 de febrero para Tenerife.
	Polacra Corazón de Jesús	Inglés	Cristóbal Barcelo	Llegó el 25 de febrero de Mallorca. Descarga aceite y sigue a Tenerife el 5 de marzo.
	Navío Cristina Sofía	Inglés	Conra Oudal	Llegó el 28 de septiembre de Marsella y Cádiz con carga para malteses. Sale para Tenerife el 3 de octubre.
	Polacra Santa Bárbara	Inglés	Juan Seguir	Llegó el 28 de septiembre de Tenerife cargado de sal y otros efectos.
	Polacra Santa Ana	Inglés	Juan Magrino	Llegó el 8 de octubre de Mallorca y Cartagena con esparto y cascos de aceite y vinos. Sale para Tenerife el 25 de octubre.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1755	Bergantín Guillermo María	Inglés	Juan Brorune	Llegó el 8 de febrero de Marsella con carga para B. Barbonell. Sale para Tenerife el 4 de marzo.
	Pingue San Antonio	Inglés	Antonio Cabresis	Llegó el 25 de abril de Mallorca con losa y cascós de aceite. Sale para Tenerife el 4 de marzo.
	Corbeta La Sarita	Inglés	Guillermo Hill	Llegó el 2 de julio de Londres con carga para Russell. Sale para Tenerife el 8 de julio.
	Tartana Las Animas del Purgatorio	Francés	Juan Ruiz	Llegó el 2 de julio de Cádiz con losa sevillana, sal y lebrillos.
	Tartana Espfritu Santo	Francés	Pedro Margoto	Llegó el 2 de junio de Marsella y Málaga con lebrillos y papel para B. Carbonell. Sale el 8 de junio para Tenerife.
	Corbeta Príncipe Gustavo	Sueco	Pedro Tengbet	Llegó el 16 de agosto de Hamburgo con duelas, lino, frasqueras, etc., para los Russell. Sale para Tenerife el 30 de agosto.
	Bergantín Santa Bárbara	Inglés	Patricio Sanahan	De Londres. El capitán y tripulación estaban presos por introducción de tabaco en la isla.
1756	Goleta El Socorro	Inglés	Henrique Horimon	Llegó el 2 de febrero desde el Sur de La Carolina a su consignación.
	Pingue San Antonio de Padua	Inglés	Antonio Cabresis	Llegó el 12 de marzo de Mallorca con carga para D. Ramón Ripoll.
	Navío El Vencedor	Español	Fernando Calimano	Llegó el 18 de abril desde Cádiz.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Paquebot San Julián	Español	Juan Mauro	Llegó el 14 de mayo desde Cádiz para Buenos Aires. Arribó por falta de lastre.
	Bergantín S. Francisco de Paula, Santa Ana y las Animas	Portugués	Sebastián Rguez, Acosta	Operaciones de descarga y carga de productos de la isla con destino a Tenerife y Cádiz.
1757	Corbeta la Amable María	Inglés	Luis Nash	Arribó el 19 de enero por falta de comestibles e iba con destino a Madeira.
	Navío Gran Duque de Toscana	Imperial	Fortunato Biagni	Llegó el 29 de abril de Liorna y Gibraltar para la isla de San Estacio.
	Navío Señora Magdalena	Imperial	Martín Mietzner	Llegó el 29 de diciembre de Hamburgo con carga para los Russell.
	Jabeque Purísima Concepción	Español	Pedro J. Ripoll	Llegó el 10 de julio de Mallorca con cascos de aceite.
	Jabeque Ntra. Sra. del Rosario	Español	Bartolomé Garava	Llegó el 15 de septiembre de Mallorca con carga para la isla.
	Jabeque Santa Rita de Casia	Español	Lorenzo Planelles	Llegó el 12 de noviembre de Mallorca y Cádiz con carga para la isla.
	Pingue Sto. Cristo de Sta. Cruz	Español	Juan Santandreu	Llegó el 18 de febrero de Mallorca con carga para la isla.
	Navío Ourder Kerck	Holandés	Pedro Wan de Paisl	Llegó el 23 de octubre de Ansterdam para Ríos de Guinea. Arribó por "falta de tiempo".
	Goleta La Dichosa	Holandés	Guillermo Perty	Llegó el 29 de octubre de la Isla de San Estacio con azúcar para D. Diego Sahanahan. Un temporal le produjo grandes deterioros.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1758	Navío el Alcón	Inglés	Alejandro Telor	Llegó el 4 de abril, siendo su destino la Orotava.
	Bergantín Depsey	Inglés	Jorge Glass	Llegó el 12 de septiembre, siendo su destino Londres.
	Goleta Isabel y Antonia	Inglés	David Maglin	El 15 de marzo el Maglin cede su derecho a sus hijas, vecinas de la Palma.
	Bergantín Gran Duque de Toscana	Imperial	Fortunato Biagni	Llegó el 17 de septiembre de Santa Estacia con destino a Liorna.
	Tartana Virgen Montenegro	Imperial	Juan Garelli	Llegó el 5 de octubre de Génova con carga para malteses.
	Jabeque Santa Rita de Casia	Español	Lorenzo Planelles	Llegó el 16 de octubre con carga para la isla.
	Jabeque Sloot Bos	Holandés	Cornelio Kramer	Llegó el 12 de septiembre procedente de Hamburgo de donde salió el 2 de agosto. El 12 de agosto le atacaron dos corsarios de Douwer y le quitaron diversos efectos.
	Goleta Juan Dichoso	Holandés	Dionisio Beagnini	De la isla de Santa Estacia. D. Diego Sahanan la vende a Martín Reyes Forco en 1.650 pesos de 8 reales plata para viajar a dicha isla. Porte 40 toneladas. Cambia su nombre por el de Nuestra Señora de la Luz.
1759	Navío Ntra. Sra. Buen Socorro	Genovés	Baltasar Brusco	Arribó a Gando el 13 de septiembre, encalló y se perdió. Venía de Cabo Francés para Cádiz con carga de azúcar, café y añil.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Fragata La Isabela	Inglés	Capolos Morris	Llegó el 9 de marzo por ignorancia siendo su destino Tenerife y, allí, llevó su carga.
	Tartana Santo Cristo de la Misericordia	Imperial	Francisco Guistis	Llegó el 15 de septiembre de Cádiz con carga para D. Sebastián Barrera.
	Bergantín San Andrés	Español	Francisco Fuentes	Llegó el 22 de mayo de Cádiz a comercio.
	Jabeque Ntra. Sra. del Rosario	Español	Gabriel de Guía	Llegó el 9 de julio de Mallorca y Madera con carga para D. Ramón Ripoll.
1761	Jabeque Purísima Concepción	Español	Pedro J. Ripoll	Llegó el 1 de enero de Mallorca y Cádiz con sardinas, velas, etc. Sale para Tenerife el 29 de enero.
	Tartana Santo Cristo de la Misericordia	Español	Francisco Guisti	Llegó el 11 de mayo de Cádiz con destino Tenerife.
	Pingue Virgen Desamparados	Español	Vicente Zubirat	Llegó el 19 de mayo de Cádiz con carga para Tenerife.
	Jabeque Sto. Cristo de Sta. Cruz	Español	Pedro A. Guitart	Llegó el 3 de septiembre de Mallorca, Cartagena, Algeciras y Madera con ropa, jabón, aceite, etc. Sale para Tenerife el 18 de septiembre.
	Pingue La Sacra Familia	Español	José Santos Feliu	De Luz para Cádiz con efectos del navío El Socorro hundido en Gando.
	Balandra El Atlante	Inglés	Juan Fons	Llegó el 25 de octubre de Irlanda para las Barbadas con carga de caballos. Dejó algunos efectos en la isla y siguió el 29 de octubre.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Pingue San José de Marsella	Francés	Luis Donde	Arribó el 23 de diciembre de 1760 arruinado por las tormentas en su viaje desde Martinica para Marsella o Cádiz con carga de azúcar.
1763	Goleta Pura y Limpia Concepción	Español	Manuel de Santos	Operaciones de carga y descarga.
	Navío Señora Ana Apolonia	Holandés	Guillermo Buoremayer	Llegó el 24 de noviembre procedente de Hamburgo de donde salió el 29 de octubre con carga para la isla. Deteriorado por un temporal.
1764	Saetía San José	Español	José Puchec Dory	Llegó de Marruecos con trigo, habas y garbanzos.
1766	Balandra Ntra. Sra. Soledad	Español	Juan García	Llegó a la Luz por malos tiempos siendo su destino la Madera y Tenerife. Después de viajar a Tenerife hizo viaje a Lanzarote y Fuerteventura para llevar granos a las Salvajes, pero por causa de los temporales no pudo tomar este puerto y regresó de nuevo a La Luz.
	Balandra Ntra. Sra. Soledad	Español	Juan García	Llegó al 15 de diciembre de 1766 con destino Tenerife. Regresó a La Luz el 11 de abril de 1767 procedente de dicha isla.
	Bergantín ———	Inglés	Jorge Nelson	En él extrajeron moneda ilegalmente don Bernardino Carbonell y don Baltasar Sanahan.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Bergantín El Antonio	Inglés	Tomás Graydon	Llegó el 20 de diciembre procedente de Senegal con destino a la Orotava para cargar vinos por consignación de don Juan Antonio Franquis.
	Bergantín General López Rabelo	Inglés	Patricio Sanahan	Sale a Marruecos para traer efectos comerciales a la isla, fletado por los comerciantes Pedro Mackintosh y Antonio Pérez.
1767	Bergantín General Gómez	Inglés	Patricio Sanahan	De Luz para Gibraltar.
	Fragata El Juno	Inglés	Diego Nelson	Llegó el 2 de marzo procedente de Londres.
	Fragata La Minerva	Inglés	Juan Roberto	Llegó en julio procedente de Marsella.
	Bergantín Venus	Inglés	Tomás Fosters	Llegó en septiembre de Londres con destino a la costa de Africa.
	Bergantín El Diamante	Inglés	Patricio Grau	Llegó el 4 de octubre a comercio.
	Bergantín Gómez Rabelo	Inglés	Juan Preston	Llegó en noviembre de Gibraltar haciendo escala en La Palma.
	Paquebot El Actije	Inglés	Diego Stuart	Llegó en enero procedente de Hamburgo.
	Balandra Ntra. Sra. Soledad	Español	Juan García	Llegó en abril de Tenerife a comercio.
	Jabeque Sto. Cristo de Sta. Cruz	Español	Juan Bautista Feliu	Llegó en abril de Marsella y Mallorca a comercio.
	Paquebot La Unión	Español	Lorenzo Oliver	Llegó el 2 de marzo de Mahón y Mallorca a comercio.
	Balandra Ntra. Sra. Soledad	Español	José del Río	Llegó el 6 de abril de Cádiz a comercio.
	Balandra Ntra. Sra. Soledad	Español	José del Río	Llegó en diciembre de tránsito para la costa de pesquería.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Jabeque Sto. Cristo de Sta. Cruz	Español	Juan Santandreu	Llegó en noviembre de tránsito para Cádiz y Mallorca.
	Jabeque Sto. Cristo de Sta. Cruz	Español	Juan Santandreu	Llegó el 23 de febrero de Mallorca.
	Balandra Ntra. Sra Soledad	Español	Juan García Español	Salió el 26 de enero para Tenerife con sardinas. En agosto arribó a Gando desde Lanzarote y Fuerteventura con granos debido a temporales.
	Balandra —————	Portugués	Manuel Cairo	Llegó en noviembre en solicitud de práctico para la costa de pesquería y se le negó.
1769	Saetía San José	Español	José Puig Dori	Nafragó en Mogador.
	Bergantín Mahonés	Español	—————	De Luz para Cádiz. Nafragó.
	Bergantín El Cosatbath	Inglés	José Fostar	Llegó el 7 de mayo procedente de Génova (salió el 23 de marzo) con destino a Canaria y Tenerife con géneros y fardería perteneciente a ocho malteses. Daños por temporal de mar y viento.
	Goleta La Minerva	Inglés	Pascual Calvo	Llegó el 20 de junio procedente de Safí con carga de trigo para Tenerife. Fondeó en Gando por exceso de carga y entrada de agua.
	Navío la Henrrieta	Inglés	Juan Smith	Vino de la Orotava para cargar pipas de aguardiente de Juan Boulfe.
1770	Bergantín López Fernández	Inglés	Patricio Sanahan	De Luz para Cádiz.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1771	Balandra La Elena Ramsgate	Inglés	Tomás Curling	Llegó el 24 de mayo procedente de Irlanda con carga para La Palma consignada a los Cullen. Daños por temporal y agua.
1772	Fragata La Real Charlata	Inglés	Tomás Bussell	Llegó el 12 de febrero procedente de Irlanda con destino a islas de barlovento inglesas. Arribó a buscar agua y por rotura del casco debido a un temporal.
	Paquebot San Miguel	Español	Marcos Ramos Figueroa	De Luz para Cádiz.
1773	Balandra La Ana	Inglés	Guillermo Guendi	Llegó el 13 de abril procedente de Ilefod cargado de sardinas para Canarias. Daños por temporal.
	Bergantín Pedro-Juan	Inglés	Juan Simón	Llegó el 20 de marzo procedente de Inglaterra. Arribó a buscar agua y por mal estado debido a temporal.
	Goleta La Aurora	Inglés	Juan de Moore	Sufrió robo de velas en La Luz.
	Bergantín San Juan Bautista	Francés	Juan Martín Achard	Salió de Santa Cruz con destino a Cádiz y carga de cacao, regresando a La Luz por mal tiempo y entrada de agua.
1774	Navío El Pinguin	Inglés	Esteban Haris	Llegó el 29 de octubre procedente de Irlanda de donde salió el 16 de septiembre con carga para Tenerife. Por mal tiempo y aflojarse las tablas tiraron al mar 22 barriles de arenques.
1777	Bombarda Santa Ana	Francés	Horatio Luquet	Salió el 12 de julio para Cádiz y regresó el 2 de diciembre. Vuelve de nuevo a Cádiz.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Bergantín Dichosa María Ana	Francés	Luis Antonio Eries	Llegó el 16 de noviembre después de haber salido de Cádiz el 5 de noviembre con destino a Canaria y Tenerife con cargamento de sal, farderia y otros efectos pertenecientes a la Compañía de malteses "Salvador Magri". Sufrió daños por temporal.
1778	Paquebot El Mutin	Francés	Luis Dalmas	Arribó al puerto de las Salinas por daños de temporal. Su carga se trasladó a la Real Aduana.
	Bergantín La Candelaria	Español	Salvador Rodríguez	De Luz a Madera con carga.
1779	Pingue Inmaculada Concepción	Genovés	Domingo Zinniago	De Luz a Cádiz con judías y retorno con aceite.
	Jabeque Ntra. Sra. del Rosario	Español	Gregorio Barnet	Salió de Santa Cruz el 18 de octubre para Cádiz con cacao y brea, arribando a La Luz el 28 por malos tiempos y entrada de agua.
	Bergantín Buen Suceso	Español	Juan Moore	Embargado en La Luz.
1780	Paquebot Sofia Magdalena	Español	_____	De Luz a Cádiz con judías.
	Polacra Ntra. Sra. de la Capilla	Napolitana	Francisco Russo	De Luz para Cádiz.
	Bergantín Los Amigos	Americana	Tomás Tracy	Llegó el 8 de febrero procedente de Guadalupe y con destino a Nueva Berri cargado de azúcar y aguardiente. Arriban por falta de víveres, daños de temporal y entrada de agua con arrojó de cañones por la borda.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1781	Tartana Ntra. Sra. del Carmen	Genovesa	Michele Gianotto	De Luz a Cádiz fletado por don Esteban Laguna, comerciante de la isla.
	Pingue Ntra. Sra. Concepción	Genovesa	Domingo Zinniago	De Luz a Cádiz con judías.
	Polacra Santa Ana	Ragúsea	Francisco Cavovich	De Luz a Cádiz con judías.
	Goleta San Antonio - Animas	Portugués	Tomás de Aquino	De Luz a Cádiz con judías.
	Polacra ———	Veneciana	Marcos Bohodu	De Luz a Cádiz con judías.
1782	Paquebot La Paz	Veneciana	Juan Constantini	De Luz a Cádiz con platería, aguardiente y pesos.
	Paquebot San Pedro Alcántara	Veneciana	Francisco Vive Agua	De Luz a Cádiz con judías.
	Paquebot La Paz	Ragúsea	Pedro Jeuchet	De Luz a Cádiz con judías.
	Pingue Virgen de la Capilla	Napolitano	Francisco Russo	De Luz a Cádiz con judías.
1783	Fragata José II	Imperial	Nicolás Braganti	Sale el 26 de agosto con destino a Tenerife y a Cádiz.
1784	Paquebot Los Dos Amigos	Español	Anastasio Paleólogo	Sale el 27 de junio para Cádiz y regresa, por temporal, el 1 de julio. Se da por inútil.
	Bergantín Ntra. Sra. del Carmen	Español	Francisco Ramires	Llegó el 25 de enero procedente de Cádiz de donde salió con comestibles para La Habana. Afectado por temporal.
	Polacra La Bella Paulina	Español	Juan Bautista Arrobat	De Génova con carga para D. José Avilés.
	Bergantín Ntra. Sra. de Loreto	Portugués	Rodrigo A. Leal	Llegó en mayo procedente de Lisboa de donde salió el 2 de abril con destino a Madera. Arriba por daños de temporal y entrada de agua.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1785	Bergantín Neptuno	Sueco	—————	Llegó el 15 de marzo procedente de Cádiz de donde salió el 26 de febrero cargado de municiones de cuenta de S.M. para Tenerife. Afectado por temporales tuvo que arribar a La Luz.
	Navío El Bretaña	Francés	Todos Los Santos	Llegó el 3 de abril procedente de Cádiz de donde había salido el 18 de marzo con municiones de cuenta de S.M. para Tenerife. Arribó por daños debidos a los temporales.
	Jabeque Ntra. Sra. del Rosario	Español	José Fraile	Llegó el 21 de abril procedente de Cádiz de donde salió el 10 de abril con municiones y pertrechos de guerra de cuenta de S.M. Un temporal de viento le obligó a arribar a La Luz.
	Bergantín El Jitón	Español	Andrés Norsolini	Llegó de Tenerife con destino a Cádiz. Varó por mala maniobra del práctico, aunque pudo volver a navegar.
	Fragata San Francisco de Asís	Español	Juan A. Aguayo	Llegó el 25 de abril procedente de Cádiz de donde salió el 6 de abril con registro para La Habana. Arriban por entrada de agua y para tomar agua y carnes por haberse podrido algunos barriles.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1786	Fragata San Luciano	Español	Nicolás Rea	Llegó el 20 de noviembre procedente de La Habana de donde salió el 29 de agosto con registro para Montevideo. Un temporal les trajo a La Luz después de perder algunas piezas del buque y mercancías.
	Fragata Stma. Trinidad	Español	Juan J. Lemos	Llegó el 4 de mayo procedente de Cádiz de donde había salido el 24 de abril con destino a Canaria y carga de aceite, sal y losa. Daños por temporal.
1787	Bergantín El Nomade	Francés	Pedro Letorze	Nafragó el 1 de febrero en La Luz en su viaje de Rochefort para la isla de Francia.
	Bergantín El tritón	Veneciano	Lorenzo Zanqui	De Luz a Rochefort.
1788	Bergantín San Cayetano	Español	Anastasio Paleólogo	De Luz a Cádiz con 13 tripulantes.
	Paquebot San José	Español	Manuel de Garay	Llegó el 27 de julio procedente de Santander de donde salió el 1 de julio con destino para Montevideo. Arribó por daños de temporal.
	Balandra Ntra. Sra de la Luz	Español	-----	Surta en Luz a comercio.
	Fragata José II	Imperial	Wolkert Prins	Llegó el 24 de diciembre procedente de Hamburgo de donde había salido el 21 de octubre con carga de lienzos, jarcias, tablas, limetones, frasqueras, etc. Daños por temporal y entrada de agua.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1789	Bergantín El Tritón	Veneciano	Lorenzo Zanqui	Llegó el 6 de enero a comercio. Daños por temporal y entrada de agua.
	Polacra La Fortuna	Ragúsea	Miguel Cosavek	Arribó a Luz en su viaje de Mogador a Cádiz con carga de trigo. Se descarga en Canaria.
	Bergantín San Cayetano	Español	—————	De Luz a Cádiz con judías.
1790	Bergantín San Cayetano	Español	Anastasio Paleólogo	Surtó en Luz procedente de Cádiz.
	Bergantín El Tritón	Veneciano	Lorenzo Zanqui	A Génova con lana perteneciente a la Económica de Las Palmas.
1791	Bergantín El Tritón	Veneciano	Lorenzo Zanqui	Llegó a Luz el 22 de julio procedente de Cádiz de donde salió el 13 de julio. Daños por temporal. Sale en octubre para Cádiz.
1792	Fragata La Imprevista	Francés	Esteban del Pozo	Llegó el 13 d emarzo procedente de Burdeos de donde salió el 16 de febrero con carga para la Martinica. Arribó por temporal.
	Barco Stmo. Cristo-Concepción	Español	Tomás Romero	Llegó el 21 de enero procedente de Lanzarote de donde salió el 17 de enero con destino a Tenerife. Sufre daños por un temporal.
1793	Bergantín Apóstol Santiago	Español	Nicolás Palisa	Llegó de Santa Cruz para cargar judías.
1794	Fragata Santa Bárbara	Español	Antonio Betancourt	Sale el 16 de febrero para Cádiz con carga de judías.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
1795	Bergantín San Cayetano	Español	Juan González	Sale en enero para Cádiz con judías.
	Bergantín San Cayetano	Español	Raimundo Farrugia	Sale en octubre para Tenerife y Barcelona para conducir los prisioneros franceses detenidos en Tenerife.
1796	Balandra S. Antonio y Carmen	Español	Santiago Araújo	A Cádiz.
	Fragata Gran Canaria	Español	Sebastián Ortega	A Cádiz.
	Fragata Santa Bárbara	Español	Antonio M. Ramires	A La Coruña.
	Bergantín El Fénix	Español	Antonio Ducret	A Cádiz fletado por Raimundo Farrugia, Agustín Pérez y el Ducret.
	Barco Ntra. Sra. de los Dolores	Español	Sebastián González	A Cádiz.
1797	Bergantín Verdaderos Amigos	Ragúseo	Antonio Lucas Flores	A Cádiz fletado por el comerciante Salvador Magrín.
	Polacra Ntra. Sra. de la Merced	Genovés	Nicolás Cadamarchi	Sale para el puerto de Masagán con judías, orchilla y otros efectos de Salvador Magrín.
1798	Barco La Purísima Concepción	Genovés	Antonio Marquery	De Luz para Buenos Aires fletado por Magrín y carga de trigo.
	Bergantín Stmo. Sacramento	Español	Miguel Hernández	A la Madera.
1799	Fragata Gran Canaria	Español	Salvador Herrera	Llegó el 5 de marzo procedente de La Habana de donde salió el 17 de enero. Atacada por corsarios y temporal.
	Barco Ntra. Sra. del Rosario	Portugués	José Ungría	Llegó a Luz procedente de Alfaro de donde salió para el puerto del Safi a cargar trigo. Un temporal le desvió de su ruta.

AÑOS	NOMBRE	NACION	CAPITAN	MOTIVO DE LA ARRIBADA
	Goleta Sewel	Americana	Thomas Bourn	Llegó el 14 de agosto procedente de Norfolk de donde salió el 8 de julio con carga para Gran Canaria y Tenerife. Daños por temporal.
1800	Barco San Salvador	Maltés	Nicolás Cadamarchi	A carenarse en el arrecife de la Ciudad de Las Palmas.
	Bergantín Santa Rita	Español	Antonio M. Ramires	De Luz para Cabo Verde. Daños por temporal y corsarios.
	Goleta Sayda Mashuda	Marroquí	Arras Abdala	De Luz para Guinea y Madera.
	Goleta El Cardal	Portugués	Sebastián José	Llegó el 19 de febrero procedente del puerto de Para de donde salió el 27 de diciembre de 1799 con destino a Lisboa. Sufre daños de temporal y de corsarios.

FUENTES: Protocolos Notariales. Elaboración propia.