

EL DERECHO REAL DE TRANSPORTE DE FAMILIAS Y SU DESARROLLO EN EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO (SIGLO XVIII)

Manuel A. Fariña González

A partir de las fuentes documentales disponibles, tanto en los archivos nacionales como en los de tipo provincial y local de Canarias, y de su contraste con la bibliografía especializada hemos tratado de analizar globalmente la implantación y aplicación en los puertos insulares canarios de diversos derechos de salida (Real Seminario de San Telmo, Universidad de Mareantes, 2,5% de Salida). Por lo que se refiere a dichos registros documentales queremos destacar los fondos del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, así como los de obligada consulta en el Archivo General de Indias y Archivo general de Simancas. En cuanto a los de carácter provincial/local, no por ello menos sustanciosos para el historiador, ha tenido especial interés la consulta en ellos de los protocolos notariales de las islas de Gran Canaria, La Palma y Tenerife. La lectura sistemática de un amplio número de legajos conservados en escribanías insulares nos ha permitido confirmar, y en algunos casos conocer de primera mano, la realidad del comercio canario-americano. Esto no supone despreciar otra fuente documental, bastante desconocida hasta el momento sobretodo en el ámbito insular, como es la constituida por los libros de la Aduana y de la Real Hacienda en Canarias. Por otra parte hemos acudido a fuentes privadas entre las que ocupan un lugar relevante algunos diarios/testamentos/memorias¹ de destacados personajes del siglo XVIII, en Canarias, que estuvieron implicados directamente en los citados contactos comerciales, económicos, demográficos, culturales etc., entre ambas orillas atlánticas. Otro recurso informativo utilizado para el presente trabajo ha sido la investigación directa sobre fondos documentales de carácter comercial como los conservados para D. Matías Rodríguez Carta y Compañía (Santa Cruz de Tenerife). La metodología aplicada a este complejo panorama de datos de navíos, viajes, mercancías, tonelaje, tripulaciones, cargadores, etc., ha sido la de tratar de sistematizarlos e ir cruzando las referencias estadísticas de diversa procedencia documental, lo cual nos ha permitido la elaboración de un cuadro general en el que se concretan los datos más significativos del movimiento naviero canario-americano para los años 1688 a 1788.

Con objeto de sintetizar el núcleo básico de nuestra comunicación pasamos al comentario del cuadro (nº 0):² *Datos Comparativos de Viajes/Tonelaje/Contribuciones al Seminario de San Telmo, años 1688-1788*. Desde el punto de vista cronológico hemos abarcado el periodo en el que se mantuvo una estrecha dependencia del comercio canario-americano con el Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes de Sevilla. Para dicha etapa hemos identificado un total de 486 viajes de diferentes tipos de navíos que cruzaron (en una o en sucesivas ocasiones) el Atlántico canario-americano. Esta cifra contrasta con los registros totales del Seminario de San Telmo que alcanza un total de 448 viajes, de ellos sólo se conservan datos de la correspondiente contribución económica originada por un conjunto de 334 salidas.³ La media interanual del tonelaje que fue transportado por esos 486 navíos debemos establecerla en 537 toneladas, contabilizado éste sobre segmentos de siete años.

La Real Cédula de 1686 establecía la obligación para dueños o maestros de los navíos de la navegación canario-americana de pagar al Seminario de San Telmo dos pesos de a ocho reales

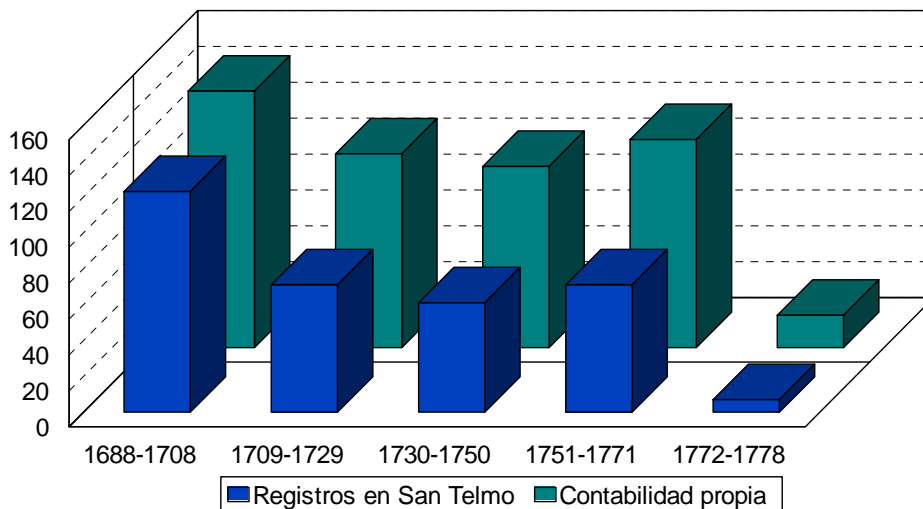
de plata cada uno por cada tonelada de arqueo útil, al mismo tiempo debía abonarse a la Universidad de Mareantes un real y medio por cada tonelada de carga, que se utilizarían en la gestión y administración de dicho impuesto. Aplicando dichas tasas a los navíos localizados, entre 1688 y 1778, nos encontramos con el abono realizado desde Canarias de: 649.025 reales de plata (Seminario de San Telmo) y 59.791 reales de plata (Universidad de Mareantes). Todos estos datos del Seminario de San Telmo han sido comparados con las aportaciones realizadas por otros autores como: Borrego Plá, Jiménez Jiménez, y Ortiz de La Tabla. Se plantean, en general, algunas diferencias en los números totales de viajes, moneda de referencia (rs plt.^a/rs.vn.), tonelaje registrado, etc., pero en gran medida estas disparidades ya vienen incluidas en la propia documentación o, en algún caso, se debe a la diferente técnica de depuración de datos que cada autor aplica.

Antes de la promulgación de la R. C. de 1686 ya se encontraban cursando diversas enseñanzas náuticas, en el Real Colegio Seminario de Sevilla, algunos muchachos canarios que bien habían sido enviados por sus familiares o en el caso de alguno, que fuera huérfano, los regidores isleños se habían hecho cargo de su tutela y formación en la carrera náutica. A partir de dicha fecha y en contraprestación al establecimiento del nuevo impuesto de San Telmo y Universidad de Mareantes se ofrecía a las autoridades canarias la facultad de enviar jóvenes al citado Colegio/Seminario de Sevilla, para cubrir hasta un máximo de diez plazas, que serían ocupadas de manera perpetua y gratuita. Por ello el Juez Superintendente del Juzgado y Comercio de Indias en Canarias organizó, en 1688, la ejecución y puesta en marcha de dicha norma. En este sentido el Cabildo de Tenerife se hacía cargo de los gastos de viaje de estos alumnos canarios hasta Cádiz, correspondiendo al Juez Superintendente el despacho de la documentación necesaria para su ingreso en el Real Colegio Seminario de San Telmo. Las diez plazas reservadas para los naturales de Canarias no siempre fueron ocupadas a lo largo del siglo XVIII, ello explica las ausencias en los años: 1725, 1731, 1735, 1746, 1750, 1759, 1762, 1768, 1773, 1774, 1775 y 1788. A pesar de dichas lagunas en cuanto a los registros de matrícula, hemos localizado, entre 1682 y 1788, a un conjunto de dieciséis alumnos naturales de Canarias en el seno del Real Seminario de San Telmo.⁴ En los datos comparativos (gráficos: I-II), donde se plasma la evolución del tráfico canario-americano, queremos destacar varias cuestiones:

a) Aunque hemos planteado un doble registro podemos observar que en cuanto al número de viajes que sale de Canarias hay un destacado declive desde 1688 en adelante, justo a partir del momento del inicio del pago de contribuciones al Seminario de San Telmo, que alcanzó niveles mínimos, en ambos cómputos, a lo largo del período que va del año 1730 al de 1750; para luego reflejar un destacado repunte en los veinte años siguientes. Posteriormente, en el año 1772, se daría paso al principio del final del desarrollo del modelo económico de intercambio colonial con las Indias Occidentales.⁵ Esto no sólo es detectable en la situación por la que atravesaba el monopolio sevillano-gaditano, sino que también lo podemos aplicar al panorama que presentaba el régimen comercial canario-americano. El tráfico naviero, en Canarias, no volvió a alcanzar las antiguas cotas obtenidas en el periodo anterior, ni el establecimiento del Reglamento de Libre Comercio de 1778 supuso la apertura de nuevos mecanismos para remontar la crítica situación. La nueva reglamentación antes de convertirse en un instrumento que reanimara dicho comercio supuso la constatación de la apertura de un epílogo de situaciones anteriores, en las que se venía arrastrando una profunda crisis económica, que prolongó su declive hasta finales de la decimotercera centuria.

DATOS COMPARATIVOS (I)

Viajes (Registrados/Contabilizados)

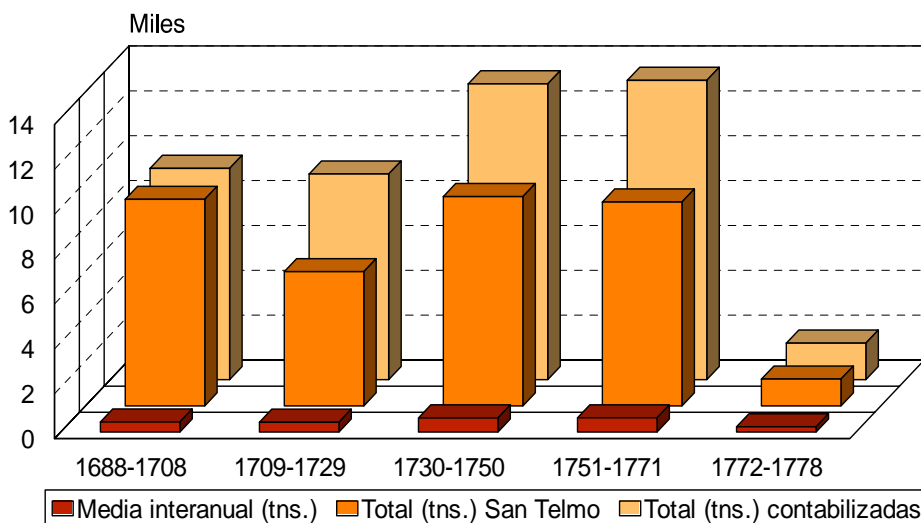


Fuentes: Jiménez Jiménez, E. / Fariña Gonzalez, M.

b) En el gráfico de Tonelaje (II) la diferencia entre lo registrado en San Telmo y lo que hemos identificado en otro tipo de fuentes, viene explicada porque en el primer caso se hace mención expresa al tonelaje de arqueo útil y en el otro registro se alude tanto al tonelaje útil como a la capacidad de carga total de los barcos. Queda bien claro que a partir de la década de 1730, a pesar del descenso en el número de viajes, se recupera un nivel similar de tonelaje exportado en las décadas de 1688 a 1708. Por otra parte vuelve a repetirse lo observado en el apartado precedente: es decir, la decadencia del volumen de toneladas exportado a partir de 1772. Esto que estamos planteando es fácil de constatar en la evolución experimentada por la media interanual; así pasamos de una media interanual de tonelaje más elevada (723,2 toneladas: años 1737-1743) a la mínima alcanzada para todo el periodo (232,8 toneladas: años 1772-1778).

DATOS COMPARATIVOS (II)

Toneladas (1688-1788)

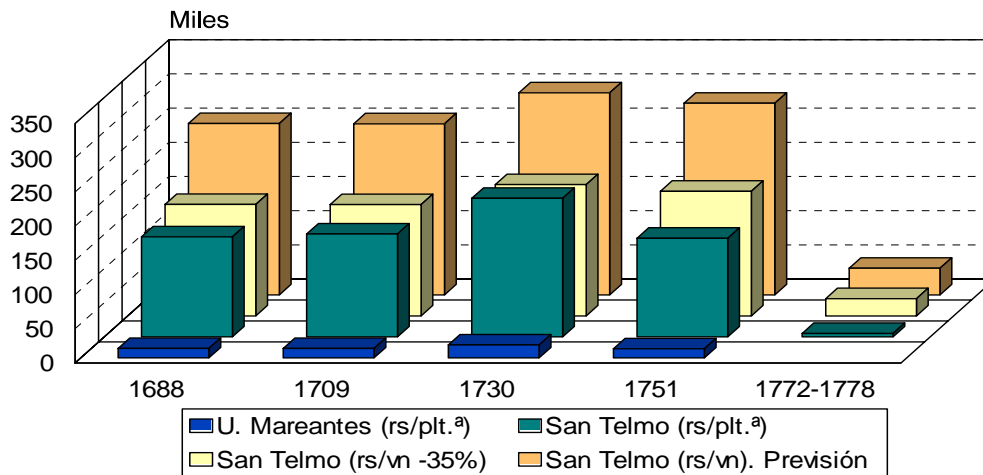


Fuentes: Jiménez Jiménez, E. / Fariña Gonzalez, M.

c) Por lo que se refiere al análisis gráfico de Contribuciones al Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes (III) podemos observar que si a las previsiones de ingreso⁶ del impuesto de San Telmo se le resta el 35,6% que supuso: el “alcance” o impago, gastos de administración, subregistros, etc. (recordemos que estos datos aparecen en reales de vellón) la cantidad final registrada se aproxima notablemente a los ingresos efectivos de San Telmo (en reales de plata); esto ocurre sólo el período de 1678-1778, en el resto de las etapas dichas cantidades se alejan significativamente. Recordemos que en el primer gráfico los ingresos que hemos contabilizado (sobre 333 viajes) para el Seminario de San Telmo, en el período 1688-1778, sumaron la nada despreciable cifra de 649.025 rs de plata y, para la Universidad de Mareantes, el monto o cargo fue de 59.791 rs/plata. Pero si los comparamos con las cifras aportadas, para el mismo período, por Borrego Plá las podemos situar en 822.339 rs de plata y 92.038 rs de plata respectivamente. Con lo cual tenemos que frente a un total de viajes (establecido por la citada autora en unos 448) se experimenta un mayor desembolso para ambas entidades sevillanas por parte de maestros y armadores canarios.

DATOS COMPARATIVOS (III)

Contribuciones al Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes (Sevilla)



Fuentes: Jiménez Jiménez, E. / Fariña Gonzalez, M.

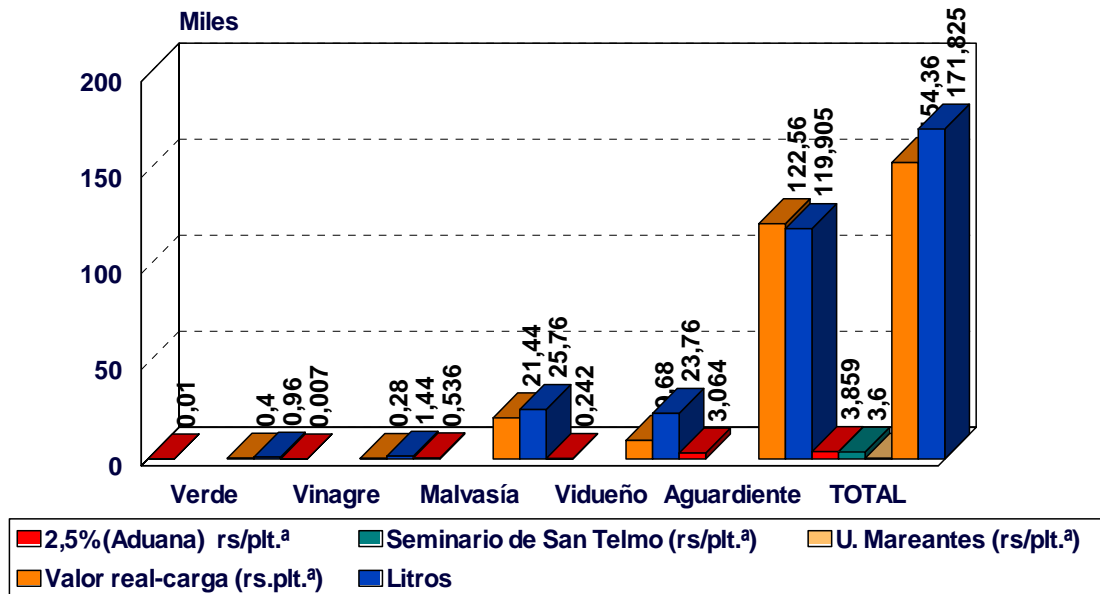
Como ejemplo del proceso económico que se originaba a raíz de la organización de un viaje, dentro del complejo comercial canario-americano, hemos querido traer el ejemplo del navío (vid., gráfico nº 4): *Nuestra Señora de Los Remedios* y *San José* (alias) *La Perla*, su capitán: Francisco Rodríguez Molina; y, maestro: Francisco Antonio Pimentel. *La Perla* zarpaba de Santa Cruz de Tenerife (el día 7 de Enero de 1755) con 225 toneladas de carga procedente de Tenerife y Gran Canaria para los puertos de La Guaira y Campeche. Por derechos de San Telmo y Universidad de Mareantes pagó respectivamente 3.800 rs de plata y 337,5 rs de igual moneda.

En contrapartida y por derechos de salida, o del 2,5% del valor de la carga que se destinaba a cubrir la deuda con la Real Hacienda y con la Aduana del puerto de Santa Cruz de Tenerife, la cifra total abonada se situó en los 3.859 rs de plata. Ello coloca al citado navío en el reducido grupo de barcos de la Carrera canario-americana que contribuyó a la Real Hacienda, en un solo viaje, con más de tres mil reales de plata. La mayor parte de la mercancía exportada se componía de vino isleño (verde, malvasía, vidueño) o derivados de dicho producto vinícola (vinagre, aguardiente). El total de litros izado a bordo presentó un volumen de 171.825 (aparecen citados distintos tipos de envases: pipas, cuarterolas,

tercerolas, barriles, limetas, limetones, frasqueras, etc.) y su valor, aunque variaba en función de las características del líquido de que se tratara, se cifró en 154.360 reales de plata. Si bien este apartado de la carga fue muy importante también debemos incidir en el valor del conjunto de contratos de obligación riesgo que se firmó a propósito de la organización del citado viaje.

Gráfico n.º IV: Valor de mercancías y derechos pagados

Ntra. Señora de Los Remedios @ La Perla



Año: 1754 / Santa Cruz de Tenerife - La Guaira- San Francisco de Campeche

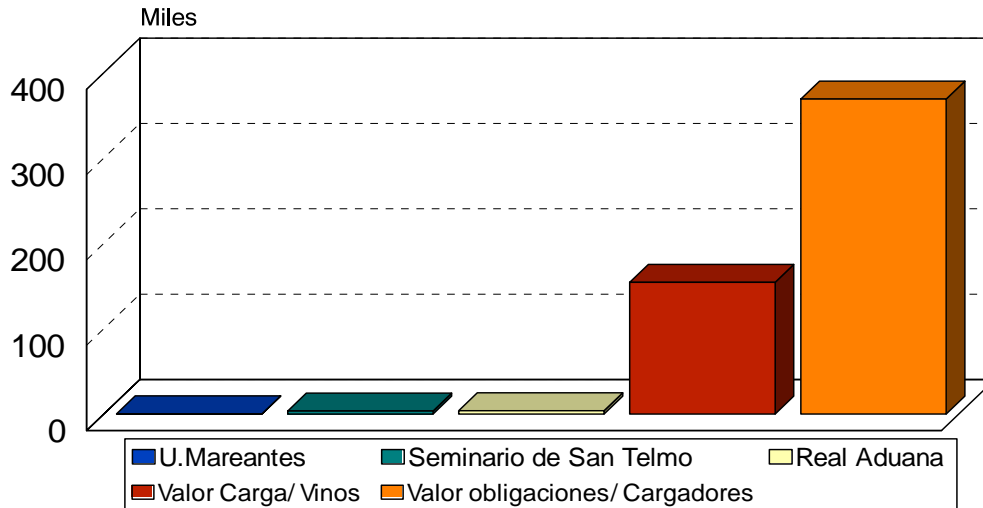
En algunos casos estos préstamos/adelantos servían para el pago de pasajes o *avíos*, pero en esta ocasión la inmensa mayoría de los instrumentos de obligación y riesgo localizados se firmó para luego reinvertir los capitales negociados en la compra de mercancía que se remitiría a Indias. Si unimos el capital principal al “premio” e interés monetario de todos los contratos de obligación/riesgo, firmados⁷ para este viaje, el monto alcanzado fue el de unos 300.000 reales de plata. Aunque las partidas de exportación, conformadas fundamentalmente por productos agrícolas, constituían la base del comercio con los puertos habilitados en Indias la negociación con este tipo de capitales e intereses, así como el previsible beneficio comercial constituyó el verdadero motor económico de la negociación canario-americana. Se puede observar cómo, en el gráfico n.º V, la columna referida a este importante renglón económico duplicó el valor de la carga transportada. La cancelación de la mayoría de estas obligaciones se produjo después del 15 de Mayo de 1756, fecha en que tuvo lugar el tornaviaje de *La Perla* al puerto de Santa Cruz de Tenerife; si bien algunas cancelaciones ya se habían producido, con anterioridad a esta fecha, en La Guaira; o, por el contrario, se finiquitaron en años posteriores a la arribada del barco.

Con el gráfico de la participación insular en el comercio con Indias (en el periodo comprendido entre los años 1650-1793) podemos calibrar la importancia y dependencia que la economía insular tenía del comercio canario-americano. Esto se hace patente en el siglo XVIII, centuria que presentó para Canarias una situación bastante complicada desde el punto de vista económico. Queda reflejada pues, creemos que en términos muy significativos, la supremacía de la isla de Tenerife con un 66,8%, seguida muy de lejos por La Palma (13,8%), Gran

Canaria (10,8%) y Canarias (denominación genérica) con un 8,6%, cifra ésta que en el futuro inmediato trataremos de asignar a las respectivas islas de procedencia.

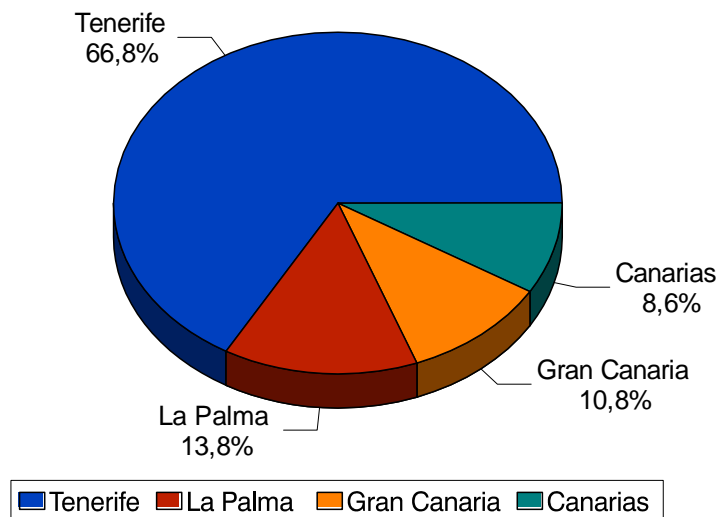
Gráfico n.º V: Valor Contribuciones / Obligaciones

Ntra. Señora de Los Remedios @ La Perla



Santa Cruz de Tenerife - La Guaira - San Francisco de Campeche

Gráfico n.º VI: Participación insular en el Comercio Canario-Americano. (S. XVII-XVIII) (Tenerife / La Palma / Gran Canaria)

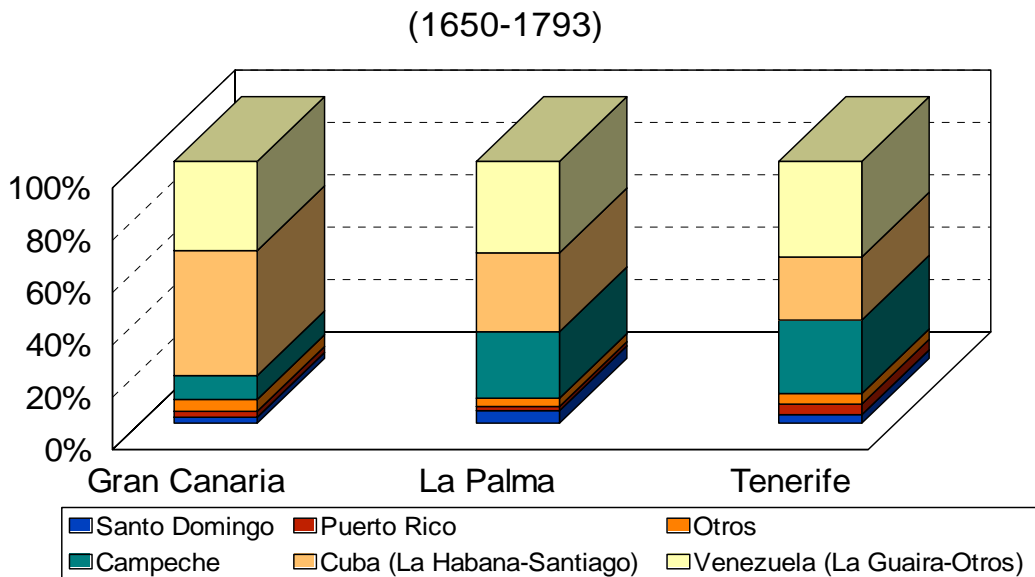


Fuente: Tesis doctoral de Manuel A. Fariña Gonzalez (inédita)

Por último, en cuanto a los puertos de destino (Indias Occidentales) tenemos que hacer dos observaciones. De un lado, es preciso recordar que el número de viajes desde cada una de las islas señaladas es bien distinto, por lo que la comparación de las diversas secciones sólo debemos hacerla en cada columna y de manera independiente. Por otro, hay que recalcar que los puertos insulares canarios se conectaban, bien directamente o a través de escalas

intermedias, con los mismos puertos americanos que hemos visto con anterioridad aunque con ritmo y frecuencia variables.

Gráfico n.º VII: Puertos de Destino en el comercio Canario-Americano



Fuente: Tesis doctoral de Manuel A. Fariña Gonzalez (inédita)

En el análisis general destacan tres puntos de destino: San Francisco de Campeche,⁸ la isla de Cuba (con sus enclaves de San Cristóbal de La Habana y Santiago de Cuba) y, principalmente, la Capitanía General de Venezuela (con la presencia mayoritaria del puerto de La Guaira, seguido por los de Maracaibo o Cumaná). A estos viajes habría que añadir las distintas travesías, no demasiado numerosas, en las que el destino asignado era el genérico de Indias. Si desglosamos estos porcentajes en el número de singladuras por islas tendríamos para el período 1650-1793:

CANARIAS-AMÉRICA	Sto. Domingo	Pto. Rico	Otros	Campeche	Cuba	Venezuela
Gran Canaria	1	1	2	4	21	15
La Palma	3	1	2	16	19	22
Tenerife	9	11	11	77	77	100
TOTAL VIAJES (392)	13	13	15	97	117	137

Tabla 1.

Para la presente ocasión,⁹ centrándonos en el período que se extiende entre 1718-1778, hemos podido contabilizar un total de 33.505 toneladas (esta cifra representa el 55,84% del cupo de toneladas asignado¹⁰ al Archipiélago a partir de 1718, posiblemente habrá que ponderarla al alza cuando se vayan conociendo nuevos datos sobre el volumen alcanzado por el comercio de Canarias con los puertos permitidos de las Indias Occidentales). Como se podrá comprobar en la tabla n.º 2 el puerto habanero, en el período que abarca los años 1681-1717, representó el lugar de recepción de más de la mitad del comercio canario-americano, porcentaje que se reduce al 36% si nos referimos a la mayor parte del siglo XVIII, esto es: años 1681-1778; aunque no debemos olvidarnos del ascenso paulatino y del papel jugado por el puerto de La Guaira,¹¹ éste recibirá (1681-1717) un porcentaje de carga, exportada desde Canarias, del 11,39% que en la segunda etapa estudiada (1717-1778) asciende al 38,22%,

demostrando con ello lo fructífero que era para los cosecheros y comerciantes canarios el negocio con la Provincia de Venezuela. En cuanto a San Francisco de Campeche se ratifica lo planteado con anterioridad, por parte de M^a Cristina García Bernal y por nosotros, que nos sitúa en el destacado despegue del comercio canario-campechano, fundamentalmente a partir de la promulgación del Reglamento de 1718. Las cifras son bien expresivas: 10.672 toneladas exportadas y cuota de participación en el comercio indiano del 22%. Tanto en la primera etapa como en la segunda se repiten los mismos planteamientos, son los viajes a los puertos de San Cristóbal de La Habana, La Guaira y Campeche los que constituyen el bloque central del comercio canario-americano.

Puertos	Años	Tonelaje	% (Ciclo)	% (Parcial)
La Habana	1681/1717	6.759,25	51,84	36%
	1717/1778	10.189,50 (16.940 tns)	30,41	
La Guaira	1681/1717	1.485	11,39	30%
	1717/1778	12.807,77 (14.292 tns)	38,22	
Campeche	1681/1717	3.711,50	28,46	22%
	1717/1778	6.961,01 (10.672 tns)	20,77	
Otros* (Escalas y Puertos Menores)	1681/1717	600,25	4,60	11%
	1717/1778	4.741,50 (5.341 tns)	14,15	
Maracaibo	1681/1717	417	3,19	1%
	1717/1778	295,5 (712 tns)	0,88	
Puerto Rico	1681/1717	90	0,69	0,75%
	1717/1778	262 (352 tns)	0,78	
Santo Domingo	1681/1717	34	0,26	0,45%
	1717/1778	177,5 (211 tns)	0,52	

* En este apartado se incluyen los navíos que, zarpando de Canarias, hicieron varias escalas entre distintos puertos americanos, bien para dejar familias colonizadoras o para descargar parte de la mercancía transportada, de la que desconocemos su cuantía. Además se han incorporado las referencias de los viajes a los llamados puertos menores del comercio canario-americano. Por último, dado que aún existe una cantidad significativa de tonelaje por computar los porcentajes se han redondeado al alza.

Tabla 2. Distribución de tonelaje exportado y cuota de participación de los puertos americanos, 1681-1778. Elaboración propia.

Entre los tres puertos americanos copan el 88% del conjunto de viajes realizados (a excepción del nº de viajes a Venezuela que ocupan el primer puesto en importancia) y, en concreto, del amplio envío de mercancías con origen en Canarias. Ello tenía su correspondencia para cargadores, navieros, cosecheros, comerciantes, etc. en los beneficios obtenidos con el tornaviaje.

Para finalizar, hemos de referirnos a otra carga impositiva y poblacional que se aplicó en el comercio canario-americano a partir de la promulgación de la Real Cédula de 1678 que se ratificaría luego en el Reglamento de 1718. Nos referimos concretamente al denominado “tributo de sangre”, mediante el cual la Corona permitía la permanencia del privilegio comercial canario-americano, pero a cambio del compromiso y obligación (por parte de autoridades insulares y propietarios de navíos canarios) de reclutar y trasladar cinco familias (de cinco miembros, como mínimo) por cada 100 toneladas de arqueo útil, desde los puertos

canarios hasta las tierras americanas donde se precisaba urgentemente su establecimiento como colonos o como soldados/colonos. Los gastos derivados del traslado y del establecimiento de estas familias isleñas al otro lado del Atlántico corrían por cuenta del Rey. Al parecer, contando con la información elaborada por Morales Padrón, Santana Godoy y Macías Hernández, el monto total de dichos gastos alcanzó la cantidad de: 1.078.078 rs. Esta cifra se corresponde con el período inmediatamente anterior al año de 1720 hasta el año de 1764; posteriormente, la normativa alargaría su período de vigencia hasta el año 1786. Todos los autores que se han acercado al tema han planteado que en el nivel de éxito en la aplicación de la norma se detectan diversos problemas,¹² que podríamos resumir en las tres cuestiones siguientes: falló la estimación del número de familias pobladoras que podrían haber salido de Canarias; no se cumplieron los plazos anuales; dificultades presupuestarias de la Hacienda Real para hacer frente a los gastos originados por el traslado de estas familias de colonos.

En relación a la primera observación debemos matizar que si aplicamos estrictamente la cuota de cinco individuos por familia y nos fijamos en los datos ofrecidos por los autores citados anteriormente, para el período que va de 1681 a 1702 nos encontramos con la salida real de 431 familias y un total de 2.610 personas. Si partimos de la media anual de 90 individuos (5 personas por familia), planteada en la propia R.C. de 1678 pero sólo como límite mínimo, que salen en dicho período cronológico y lo extendemos al siglo cuyos límites son los años 1678 y 1778, tendríamos una emigración estimada de 9.000 personas.

Por nuestra parte, hemos comprobado que para la etapa 1681-1702 debemos hablar de la salida real de 465 familias y que el coeficiente de número de individuos por familia (obtenido de la media de aquellos cupos familiares que citan el número de miembros de la expedición) hay que ampliarlo al 5.09. Por otra parte si acudimos a los datos complementarios del cuadro general de viajes n.º 0 (vid. anexo documental), hemos podido identificar la salida real de 1800 familias para el período 1678-1778; (aplicando el coeficiente de 5 individuos por familia volvemos a obtener la cifra de emigración real de 9.000 personas; pero si lo hacemos a partir del coeficiente del 5.09 nos situamos en un cómputo de 9.162 individuos). Llegados a este punto debemos matizar que en varias expediciones se cita el número total de personas que salían acogiéndose a la Cuenta del Rey sobre Derecho de Familias, pero no se nos dice nada sobre el número concreto de familias que formaban la citada expedición. De otro lado, y una vez superado el coeficiente mínimo de cinco individuos por familia, el número de integrantes de la misma podía variar entre cinco y once personas; finalmente, en aquellos casos en que la cantidad fuera menor a cinco, el cupo se completaba con individuos aislados que se asignaban, para cada ocasión, a las familias deficitarias en su composición. Todo ello explica la diferencia (9.162-9.000 personas) en 162. Además debemos considerar otro tipo de salidas que aumenta notablemente el monto total de emigrantes canario-americanos en el siglo XVIII, nos referimos al conjunto de personas que bien por negociaciones directas con los capitanes o maestros de los barcos, o bien porque (a costa de un supremo esfuerzo personal o familiar) conseguían el pequeño capital necesario para el pago de su flete individual que les llevara a tierras americanas, todo ello al margen de la oferta delimitada en la Real Cédula de 1676. En cualquier caso aún no disponemos de las cifras totales para este tipo de embarques, pero tenemos la certeza de que aumentará notablemente el monto final de la emigración, de diverso tipo, que se realizó entre ambas orillas atlánticas.

Una vez hechas las comparaciones pertinentes podemos afirmar que el nivel de cumplimiento en la salida de familias, partiendo de la frecuencia que presentaba entre 1681 y 1702 (465 familias), no fue tan escaso como se ha afirmado hasta ahora. Máxime si tenemos en cuenta que sobre un total estimado de cupos familiares (2.147) que se suponía iba a salir a

lo largo de un siglo, entre 1678 y 1778, realmente hemos identificado a un primer grupo de 1800; por lo que el ritmo de ejecución en la salida debemos situarlo en un 80,6%, pero aún así este porcentaje es relativamente inferior al previsto por la Corona. Relacionado con ello hay otra cuestión que pasamos rápidamente a explicar, se trata de la posibilidad que tenían los dueños de los navíos de la Carrera Canario-Americana de compensar económicamente (1.000 reales por familia) a la Hacienda Real si no llevaban las familias que les correspondían por arqueo útil. Esta situación se planteó en varias ocasiones como la del viaje que hizo el navío: *Nuestra Señora de La Candelaria, San José y Las Ánimas*, alias *El Palmero* (183 t) que salió, en 1733, de Tenerife-La Palma para Campeche y su propietario D. Matías Rodríguez Carta prefirió pagar el coste del traslado de las familias que le correspondían por tonelaje útil o lo que es lo mismo la cantidad de: 10.000 reales.

Frente a ello podemos observar que otros dueños optaron por el traslado, sin más problemas, de las familias asignadas o incluso algún caso intermedio en el que aún llevando familias colonizadoras y al no ser suficiente su número, en relación al cupo asignado por tonelaje, debieron pagar similares cantidades por dicho concepto. Hemos podido comprobar que en la primera mitad del siglo XVIII se llegaron a producir al menos hasta cuatro situaciones. Así tenemos al citado navío: *Ntr^a Sr^a de Candelaria* (1723 y 1735), al *San Salvador* (1733), y al *Santísima Trinidad y Ntr^a Sr^a del Rosario* (1727). No es casualidad que en los cuatro viajes el destino final fuera el puerto de San Francisco de Campeche (Puerto Rico-Campeche, La Habana-Campeche, Campeche), tampoco lo era que un sagaz armador y comerciante como D. Matías Rodríguez Carta prefiriera la carga de aguardientes, vinos y otras mercancías al traslado de colonos, aunque ello le supusiera pagar 1.000 reales por familia no transportada. Los beneficios¹³ obtenidos en el puerto campechano le eran más que suficientes para el pago de dicha cuota; al mismo tiempo que estos mismos beneficios le permitían continuar con sus negocios en la zona yucateca. Desde un punto de vista general sólo hemos podido localizar el pago de los derechos de Familias, entre el 12 de Agosto de 1681 a 20 de Setiembre de 1740, para un conjunto de 30 navíos o viajes. Otra vez vuelve a destacar el papel jugado por Campeche, siendo el reparto entre los puertos de destino como sigue: Campeche-La Habana (2 navíos); Campeche-Puerto Rico: (2 navíos); Campeche: (19 navíos); La Habana: (3 navíos); Maracaibo: (1 navíos); La Guaira (1 navío); Santo Domingo (1 navío).

Retomando lo anteriormente dicho los plazos anuales en la salida de familias pobladoras tampoco se pudieron cumplir. Ello viene explicado por una serie de causas que ahora no podemos desarrollar con la amplitud que se requiere, pero sí nos gustaría mencionar como desencadenantes, entre otros, de este proceso emigratorio: la situación demográfica de las islas, las sucesivas levas y reclutas realizadas en el Archipiélago Canario, así como determinadas cortapisas que el Cabildo de Tenerife,¹⁴ principalmente, puso a la salida indiscriminada de individuos y familias que marchaban a las Indias Occidentales buscando la manera de subsistir en ellas ya que la situación económica y social de las Canarias del siglo XVIII era muy crítica principalmente para las clases populares-agrícolas. Pero en cualquier caso se observa, por parte de Morales Padrón, Santana Godoy y Macías Hernández, que en los años: 1728, 1737, y 1762 no se experimentó ninguna salida de cupos familiares

En cuanto a los gastos de transporte, establecimiento y ayudas iniciales para la construcción de alojamientos, iglesias, etc., ya se ha dicho que entra de lleno en el desarrollo del “derecho de familias” y su financiación por parte de la Hacienda borbónica. La normativa de 1678 puso a punto los mecanismos necesarios para el traslado de estas familias pobladoras, al mismo tiempo que arbitró la mejor manera de trasladarlas hasta tierras americanas. El

precio del flete por persona se estableció en 200 reales por lo que el de cada familia alcanzaba la cantidad de 1.000, dichos gastos corrían a cargo de los navieros que en contrapartida se veían exentos del pago del derecho de “avería”.

Destino	Grupos Familiares	Total de personas
Santo Domingo	574	3.161
La Habana-Nueva Orleans	365	2.550*
La Guaira/Maracaibo/Cumaná	292	1.526
Puerto Rico	131	853
La Florida	116	629
Cuba (La Habana/Santiago)	145	588
Montevideo	43	346
Campeche/Bacalar	62	320
Honduras	60	305
San Antonio de Tejas	12 (16)	56
Indias Occ. (Genérico)	1	9
TOTALES	1.801	10.343

* En esta cantidad se incluyen, al menos, 625 reclutas destinados al Regimiento de Luisiana, año 1778.

Tabla 3. Salida de cupos familiares para Indias Occidentales con cargo a la Hacienda Real (1681-1778).
Elaboración propia.

Junto a ello había que contar con los gastos ocasionados por la entrega de semillas,¹⁵ utillaje y aperos agrícolas, animales de labor, construcción de viviendas, pozos, pequeñas ermitas, etc., con cargo a la Hacienda Real. Esto ocurrió no sólo en Santo Domingo sino también en las expediciones de Luisiana, San Antonio de Tejas, etc.

En general las condiciones en las que se realizó el traslado fueron muy precarias: en determinadas circunstancias se produjeron naufragios (como el del navío denominado *Nuestra Señora del Pilar* que había salido de Tenerife-La Palma con rumbo a La Guaira-Campeche, en el año 1738, llevando cinco familias de colonos para Santo Domingo y que a la altura de Cabo Verde sufrió el fatal naufragio que había provocado un ataque de enemigos); defunciones; algún que otro nacimiento; retenciones o deserciones una vez llegados al puerto redistribuidor de La Habana, etc.; pero en este momento valdría la pena recordar que los canarios al dejar su tierra llevan consigo sus más profundas raíces culturales.¹⁶ Así pues resumiendo los gastos originados por los traslados, avituallamiento y demás desembolsos, con cargo a la Hacienda Real, por el trasvase de este significativo número de familias hacia América tendríamos lo siguiente:

Periodo cronológico	Concepto	Gastos	Moneda
Antes de 1720	Ejecución derecho Familias	431.967, 17	reales
1720-1740	“ “ “	217.224*	reales
1749-1764	“ “ “	428.887*	reales
1678-1778 (Estimación)	“ (1800=9.162 ind.)	1.832.400	reales

* Gastos ocasionados a la Real Hacienda en Canarias.

Tabla 4. Ejecución del derecho de Familias.
Fuentes: Morales Padrón, Santana Godoy, Macías Hernández, Fariña González. Elaboración propia.

CONCLUSIONES

En cuanto a las fuentes documentales utilizadas hemos de señalar el papel destacado que representa la información histórica obtenida en los protocolos notariales de las escribanías insulares. La fiabilidad de este tipo de datos es muy elevada y repetidas veces se convierten en fuente de primera mano, dado que la documentación oficial u original se ha perdido o se desconoce su paradero. No creemos necesario insistir en lo valiosa que es la documentación notarial para el conocimiento de la intrahistoria, mentalidades, comportamientos comerciales, etc.

Para la investigación histórica general, y con más razón para la historia local o regional, se hace necesario y urgente el uso de diversos repertorios documentales. La confrontación de los datos obtenidos, entre ellos y con la bibliografía al uso, nos permitirá aplicar nuevos prismas de lectura para la documentación ya manejada por otros autores; además, de facilitarnos (en el caso de que sea información inédita) una mejor comprensión de problemas aún por resolver: de tipo estadístico; de contenido histórico; de fiabilidad de determinadas series documentales; etc. En parte es lo que hemos tratado de desarrollar en el cuadro nº 0 del apéndice documental.

Dentro del análisis realizado sobre el comercio canario-americano del siglo XVIII, a partir del marco general diseñado por autores clásicos en el tema como: Morales Padrón, Peraza de Ayala, Muñoz Pérez, García-Baquero, etc; creemos que ya estamos en situación de ir concretando determinados aspectos que hasta el presente se mantenían en cierto nivel de indefinición. Existían numerosas dudas sobre número de viajes, navíos, tonelaje útil, aplicación de derechos impositivos, importancia relativa de cada uno de los puertos habilitados para el comercio canario-americano... Con los datos expuestos anteriormente consideramos que disponemos de mejores recursos informativos que nos permitan una aceptable comprensión del funcionamiento del complejo sistema comercial de Canarias con las Indias Occidentales, con unas características propias de excepcionalidad, relaciones portuarias, rutas transoceánicas, papel geoestratégico jugado por el Archipiélago Canario a lo largo del Antiguo Régimen, etc. Sin embargo este complejo escenario no debe ocultarnos la posición jugada por autoridades, cargadores, cosecheros y navieros canarios, en un marco mucho más amplio y general como fue el régimen comercial/colonial que mantuvo la Corona española, en el más sólido monopolio (al menos en el terreno normativo y político-institucional, desde prácticamente el descubrimiento de América hasta la promulgación del Reglamento de Libre Comercio de 1778.

Relacionado con lo anterior y aunque hay mucho de cierto en las quejas de cargadores y comerciantes andaluces, por los niveles que estaba alcanzando no sólo el comercio legal sino el fraudulento que se realizaba desde Canarias con Indias; no es menos cierto que de los beneficios del contrabando, realizado en puertos isleños, también se aprovechaban algunas autoridades políticas, eclesiásticas, burguesía comercial, etc., (principalmente en Canarias, pero también en Indias Occidentales y Sevilla-Cádiz) que si bien debían velar por el exacto cumplimiento de la normativa real eran conscientes de las posibilidades ofertadas desde el comercio fraudulento, así como de las enormes dificultades que existían para cumplir a rajatabla el contenido de la reales cédulas que, una y otra vez, reiteraban la necesidad de acabar con dichas prácticas ilegales. Creemos que ello se hacía más por el fraude cometido con la hacienda real que por los perjuicios ocasionados a los cargadores y comerciantes del monopolio sevillano y gaditano.

Por último no debemos olvidar que si en su conjunto el comercio canario-americano, a lo largo de todo el siglo XVIII, tuvo un valor destacado y supuso un renglón muy importante dentro de la estructura económica de Canarias, la más preciada carga que trasladaron esos cuatro centenares de navíos la constituyó el conjunto de mil ochocientas familias con una cifra aproximada de 9.162 personas, que desde el Sur de los Estados Unidos hasta el Virreinato de La Plata se fueron desparramando por la nueva tierra americana, prontamente abonada con su sangre y su trabajo. Lejos de cualquier tópico por nuestra parte al valorar este desplazamiento humano, queremos plantear que fue ésta y no otra la realidad histórica de la emigración canario-americana que encontró, a raíz de la promulgación de la Real Cédula en el año de 1678, la fórmula legal que actuó como cobertura para las aspiraciones de un amplio número de jornaleros, colonos y soldados isleños, los cuales buscaban una mejora en sus vidas en tierras americanas; otra cuestión a dilucidar es si la mayoría de ellos vieron cumplidas sus expectativas vitales.

ANEXO DOCUMENTAL

CUADRO N° 0: DATOS COMPARATIVOS DE VIAJES / TONELAJE /
CONTRIBUCIONES AL REAL COLEGIO SEMINARIO DE SAN TELMO Y
UNIVERSIDAD DE MAREANTES DE SEVILLA (1688-1778)

A: Viajes registrados (1)

B: Viajes que contribuyeron a San Telmo y U. de Mareantes

C: Total de toneladas contabilizadas (1)

D: Media interanual de tonelaje (1)

E: Total toneladas en San Telmo (Sevilla)

F: San Telmo (16 rs/plt.^a/ t) (1)G: U. de Mareantes (1'5 rs/plt.^a/ t) (1)

H: San Telmo (2) Contribución prevista (rs/vn.- cobre)

I: San Telmo (2) Cargo: previsión -35'6%/rs./ vn./

Periodos Anuales	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1688-1694	41	34	2.791	398,7	2.576	42.016	3.860	55.854	35.970
1695-1701	50	47	3.420	488,5	3.420	54.204	5.116	104.804	67.494
1702-1708	52	42	3.209	458,4	3.209	50.124	4.810	89.950	57.928
1709-1715	41	37	2.346	335,1	2.346	37.536	3.518	69.971	45.061
1716-1722	35	32	3.428	489,7	3.428	58.784	5.140	92.908	59.833
1723-1729	32	2	3.390	484,2	207	/54.176/	/5.084.5/	/87.310/	/56.228/
1730-1736	31	*	3.538	505,4	*	/56.608/	/5.306.5/	/114.237/	/73.569/
1737-1743	35	33	5.063	723,2	4.743	80.992	7.580.5	81918	52.755
1744-1750	35	28	4.588	655,4	4.588	65.152	6.106.5	89.226	63.911
1751-1757	36	18	4.176	596,5	2.388	38.186	3.429	68.678	44.229
1758-1764	45	18	4.740	677,1	2.271	34.953	3.199	82.284	52.991
1765-1771	35	35	4.428	632,5	4.428	71.156	6.641	129.299	83.269
1772-1778	18	7	1.630	232,8	1.192	5.138 (+)	(+)	38.946	25.081
TOTALES	486	333 (448)	46.747	513,7	34.796	649.025	59.791	1.115.399	718.319

Elaboración propia.

Seminario de San Telmo.

S. Tm.º: San Telmo

t : toneladas

rs plt.^a: reales de plata

rs vn: reales de vellón

(+) : Incluye los ingresos de San Telmo y Universidad de Mareantes

1: Manuel A. Fariña González

2: Elisa Jiménez Jiménez

FUENTES DOCUMENTALES

- (Archivo Histórico Nacional. Madrid). *Secciones*: Códices y Consejos
 (Archivo General de Indias. Sevilla). *Secciones*: Contaduría, Contratación, Escribanía de Cámara, Sto. Domingo.
 (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife). *Secciones*: Aduana, Real Hacienda, Protocolos Notariales.
 (Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria). *Sección*: Protocolos Notariales
 (Archivo-Biblioteca José Pérez Vidal. Santa Cruz de La Palma). *Sección*: Protocolos Notariales
 (Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla). *Sección*: Real Colegio Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes de Sevilla.
 (Archivo Histórico Municipal de San Cristóbal de La Laguna). *Secciones*: Libros de Acuerdos del Cabildo de Tenerife, A-XI, Fondo Ossuna, Fondo Montañez-Carta.
 (Biblioteca General Universitaria de la Universidad de La Laguna). *Sección*: Fondo antiguo: “Diario de José de Anchieta y Alarcón (1731-1767)”

BIBLIOGRAFÍA

- ACTAS. *Actas de la Universidad de Mareantes*. (Estudio preliminar de Luis Navarro García y transcripción de María del Carmen Borrego Pla). Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1972.
- BORREGO PLA, M.^a C.^a “Rentas y Alumnos Canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas, La Palmas de Gran Canaria, 1985.
- BORREGUERO GARCÍA, E. “Flujos comerciales y financieros del comercio de las islas Canarias e Indias durante el siglo XVIII en el fondo de pleitos de la 9ª sección (Justicia) del Archivo General Militar de Segovia”, en *Coloquio Internacional de Historia de las Islas del Atlántico*. Fundación Mafre Guanarteme, Las Palmas, La Laguna, 1995.
- CURBELO FUENTES, A. *Fundación de San Antonio de Texas. Canarias, la gran deuda americana*. Ayuntamiento de Teguiise, Lanzarote, 1990.
- DIN, Gilbert C. *The Canary Islanders of Louisiana*. Louisiana State University Press, Baton Rouge, 1988.
- DE SOLANO PÉREZ-LILA, F. “El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americano (1976)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1977.
- ESTEBAN DEIVE, C. *Las emigraciones canarias a Santo Domingo*. Fundación Cultural Dominicana, Inc.; Santo Domingo, 1991.
- FARIÑA GONZÁLEZ, M. A. *Canarias-América, 1678-1718*. Universidad de La Laguna/Caja General de Canarias/Chicharros Mensajeros, Santa Cruz de Tenerife, 1997.
- “La aportación canaria al real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 1985; pp: 219-246.
- “El retorno de los indianos en el marco de la navegación canario-americana (siglo XVIII)”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. *Cádiz y El Atlántico 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1998 (3 tomos).
- “El comercio colonial y la economía metropolitana: una recapitulación y algunas consideraciones sobre éxitos y fracasos”, en *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1998; pp. 7-42.

- GARCÍA BERNAL, M.^a C.^a “Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: Una valoración cuantitativa (1720-1730)”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas/ Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1985 (tomo I).
- “Las Islas Canarias y Yucatán: La importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana-VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA), 1998*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2000.
- JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. “El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo en Sevilla (1686-1778)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana-VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA), 1998*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2000.
- LÓPEZ CANTOS, A. *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1999.
- MORALES PADRÓN, F. *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955.
- *Cedulario de Canarias*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Sevilla, 1970.
- “El desplazamiento de las Indias desde Canarias”, en *El Museo Canario*. Las Palmas de Gran Canaria, n^os: 33-36; pp. 1-24.
- “Las Canarias y la política emigratoria a Indias”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1977; pp. 210-292.
- ORTIZ DE LA TABLA Y DUCHASE, J. “Comercio colonial canario, siglo XVIII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1979 (tomo II).
- PERAZA DE AYALA, J. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XV, XVII, XVIII*. Sevilla, 1977.
- PÉREZ-MALLÁIMA BUENO, P. “La navegación canaria a Indias y la Junta de restablecimiento del comercio, 1700-1708”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1979 (tomo I).
- RAMOS, L. J. “Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1979, (tomo II).
- SANTANA GODOY, J. “Acerca de la emigración canaria a América (1681-1744)”, en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 1987; pp. 134-164. (tomo I, 1^a parte).
- SUÁREZ Grimón, V. *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1993.
- SWANSON, B. *Terre Haute de Barataria*. Harahan, Jefferson Parish Historical Comisión, Louisiana, 1991.
- TORNERO TINAJERO, P. “Emigración canaria a América: La expedición cívico-militar a Luisiana de 1777-1779”, en *I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1977.
- TORRES SANTANA, E. *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1981.

NOTAS

- ¹ Hemos utilizado especialmente el “Diario del regidor José de Anchieta y Alarcón, 1731-1767” que se conserva en la Biblioteca General Universitaria de La Laguna; así como diversa documentación referida a D. Amaro Rodríguez Phelipe, más conocido como Amaro Pargo, y que puede considerarse como prototipo de capitán-armador de navío, comerciante, cargador, hacendado, cosechero etc., con una significativa participación, suya y de su hermano José, en la navegación canario-americana del siglo XVIII. Vid: Manuel A. Fariña González, “La evolución de una fortuna indiana: D. Amaro Rodríguez Felipe (Amaro Pargo)”, en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993; vol. 2, pp. 633-644.
- ² Dicho cuadro nº 0 aparece como anexo documental de esta comunicación.
- ³ Posiblemente bajo esta diferencia de 38 viajes, salvando los registros especiales, las ausencias justificadas, pérdida de datos contables, etc., se esconde parte del tráfico fraudulento entre el Archipiélago Canario y los puertos habilitados para el comercio indiano. Este es un tema que habrá que investigar con mayor profundidad, tratando de establecer las comparaciones y contrastes oportunos entre dichos datos y los referidos a la entrada de navíos canarios en puertos americanos.
- ⁴ Manuel A. Fariña González: “La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas, 1985; pp. 219-246.
- ⁵ Antonio García-Baquero González plantea que: “En definitiva... lo que obtenemos del análisis de la influencia del modelo del tráfico en el conjunto de las relaciones coloniales en el siglo XVIII, es el fracaso del ajuste entre los objetivos y los medios. Para que la política del libre comercio hubiese tenido éxito, resultaban imprescindibles dos supuestos estructurales que para entonces no existían: la reactivación de la capacidad productiva de la industria española y la solidez de una marina de guerra capaz de mantener la integridad del tráfico frente a los acosos exteriores... las esperanzas que la corona española y sus consejeros habían depositado en las cualidades terapéuticas del libre comercio, como remedio no sólo económico sino político, se vieron frustradas...”, en “El comercio colonial y la economía metropolitana: una recapitulación y algunas consideraciones sobre éxitos y fracasos”, en *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998; p. 35.
- ⁶ Datos estudiados por Elisa Jiménez Jiménez: “El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo en Sevilla (1686-1778)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. (1998)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2000; pp. 1958-1965.
- ⁷ Con motivo de la salida del navío, según los protocolos notariales de Tenerife (año 1754), se firmó un total de 155 escrituras de obligación y riesgo; sólo en el mes de Diciembre de dicho año se negociaron 65 escrituras.
- ⁸ En relación al papel jugado por el puerto yucateco de San Francisco de Campeche dentro del comercio con la metrópoli y en especial con las Islas Canarias, la profesora María Cristina García Bernal nos dice lo siguiente:
“... el puerto de Campeche era, junto con el de La Habana y Caracas, uno de los principales destinos de los navíos de las Islas Canarias. A ello se añade la curiosidad que nos produjo el descubrir, con motivo de un estudio realizado sobre el comercio de Campeche con Cádiz entre 1700 y 1770, el gran contraste que había

entre la notable asiduidad con que los registros canarios arribaban a la península yucateca y la evidente marginación comercial que Yucatán sufría de parte de los cargadores andaluces. De hecho, como se verá en este estudio, los barcos canarios pocas veces faltaron a su cita anual con el puerto de Campeche durante la primera mitad del siglo XVIII, y en no pocas ocasiones llegaron a presentarse en un mismo año dos y hasta tres navíos de dicha procedencia. Compensaron así el indudable aislamiento comercial que, respecto a la metrópoli, padeció la región yucateca en las centurias precedentes y también durante la mayor parte del siglo XVIII, al quedar fuera de las dos grandes rutas del tráfico ultramarino”. “Las Islas Canarias y Yucatán: La Importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2000)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria. CD (2001), pp. 1.967 y 1.968.

- ⁹ Una cuestión similar se plantea, referida al ciclo corto: 1681 a 1717, en: Manuel A. Fariña González, *Canarias-América, 1678-1718*. Santa Cruz de Tenerife: CajaCanarias-Universidad de La Laguna-Chicharros Mensajeros, 1997.
- ¹⁰ Recordemos que para los años que van de 1678 a 1688 el cupo asignado había sido de 600 toneladas anuales; luego fue elevado a 1.000 con el Reglamento de 1718 y contó con posteriores ratificaciones hasta llegar al Reglamento de Libre Comercio (1778), que supuso la desaparición de este sistema de organización de volumen exportado dentro del comercio canario-americano.
- ¹¹ El producto principal remitido a dicho puerto era el vino y uno de los más preciados cargamentos del tornaviaje fue el cacao. En relación a las fluctuaciones del mercado para los vinos isleños tenemos la siguiente descripción de D. José de Ugarte (consignatario de tres pipas de vino y dos de aguardiente), plasmada en una carta al Marqués de la Quinta Roja que envió desde La Guaira en el año 1754: “... pongo en noticia de V.^a S.^a ntr.^o felis arrivo a esta provincia de Caracas que fue con toda felicidad aunque con la infortuna de la poca salida de los Caldos, en particular los binos bidueño, que absolutamente no ay forma de poderles dar salida, pues tengo echas las delijenzias posibles para su dispendio y no abido forma, pues a la forma que corrio de la buena benta vinieron tantos que todos nos emos quedado con él empantanado; aviendo, para mas ayuda, entrado una presa de binos de la madera cargada que puso la benta en tal estado que ni a sin pesos ...” /Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Escribanía de: Cayetano Lorenzo Núñez. Legajo: n.º 3168, fols. 190-194/.
- Por lo que se refiere al cacao debemos citar, por lo inusual del dato, la participación isleña no sólo en la comercialización sino también en la producción, a principios del siglo XVII, del solicitado producto, especialmente en los mercados insulares y continentales. Al respecto nos comenta el profesor Antonio Macías Hernández, describiendo el viaje realizado por Juan de Ponte Rebolledo, junto a su yerno Pedro Blanco Gheeraert y familia, al puerto de La Guaira: “llevando consigo a todos sus parientes directos, criados, esclavos, semillas de diversos frutales y mercaderías. Transportaban...fuerza de trabajo desde esclavos hasta aquéllos que debían gobernarlos, los criados blancos nuevas técnicas agrícolas y capital, acumulado en mercancías. El ayuntamiento caraqueño les hizo repartimiento de tierras aptas para las arboledas de cacao a orillas del Guaires y ambas familias Ponte y Blanco, participaron en la formación de la nobleza criolla de los grandes cacaos, al tiempo que mantuvieron lazos mercantiles con sus parientes de esta orilla”. Antonio Macías Hernández. “La emigración española al Caribe”, en *Historia Das Ilhas Atlânticas (1995)*. (*IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*). Las Palmas de Gran Canaria, La Laguna: Fundación Mafre Guanarteme, 1995; 14 pp.
- ¹² “Conviene adelantar, no obstante, que la promulgación de la Real Cédula de 1678 por la cual se ordena que las embarcaciones canarias autorizadas a comerciar con las plazas americanas están obligadas a transportar 5 familias, de 5 individuos cada una de ellas, por cada 100 toneladas útiles de arqueo, no se cumplió ni en

el tiempo ni en la cantidad prevista. Una cláusula sustitutoria en el tributo del derecho de familias, eximía la posibilidad de su ejecución: el capitán o propietario de la embarcación podía pagar 2.400 maravedís por cada tonelada útil de arqueo que no se correspondiese con las familias a que estaba obligado a transportar...”. José R. Santana Godoy, “Acerca de la emigración canaria a América (1681-1744)”, en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1987; (tomo I, primera parte), pp. 137-138.

- ¹³ “... se pone claramente de manifiesto el gran contraste que existía entre las relaciones comerciales mantenidas por Campeche con la Península y con las Islas, tanto en el ritmo como en el volumen. Es evidente, por tanto, que en el total de los cargamentos recibidos de España (9.896,60 tons.), los del comercio insular superaban con creces al peninsular, al representar sus 8.023 toneladas un 81% frente al 19% alcanzado por las 1.873,60 toneladas de los registros gaditanos...” M^a Cristina García-Bernal. “Las Islas Canarias y Yucatán: La importancia de un comercio marginal (1700-1750)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998; p. 1.971.
- ¹⁴ Además, los alegatos de hacendados y políticos locales ante la Corte, hicieron ver el riesgo que suponía para la economía y defensa militar de las Islas el fomento de la emigración. Entre tanto, hacendados y políticos de las zonas caribeñas afectadas también reclaman ante la Corte que les sean remitidos con toda urgencia pobladores y milites que acrecienten y defiendan sus posesiones. En fin, la economía española por estos años está cada vez más en recesión. Y Canarias no está exenta de sus consecuencias...” José R. Santana Godoy. “Acerca de la emigración canaria a América”, art. cit., p. 138.
- ¹⁵ Una vez organizada la expedición fundadora de San Antonio de Tejas, en México, las dieciséis familias (56 personas) recibieron el día 8 de Noviembre de 1730 los siguientes útiles y herramientas: “Dos camisas, dos pares de calzones blancos, dos armadores con mangos, dos corbatas, una capa, una casaqueta de montar, una chupa (chaquetilla), unos calzones, dos pares de medias de estambre, dos pares de zapatos, un sombrero, dos caballos, una silla con estribos y cojinillos, un freno con cabezadas y tiendas, una jaquina con sus cabestros, dos sacas, un par de espuelas con sus correas, un par de botas, una espada ancha de montar con su funda y tapa fundas, una colcha, un cuchillo, una escopeta con su funda, un cinturón con un guasco de pólvora y su correspondido de pólvora y balas de piedras, un colchón, dos sábanas, una almohada con su funda y tapa fundas, una apareje y una olla para guisar, que sirve de sartén... Dos camisas, dos enaguas blancas, dos armadores, dos pañuelos, dos pares de medias de seda china, dos pares de calcetas, unas enaguas de sarga, una mantellina de balleta, un manto sin puntas, una basquina, dos pares de zapatos, dos caballos, una silla con estribos, un freno y cabezadas, una con cabestro, dos sales y un cochinitillo”. Armando Curbelo Fuentes, *Fundación de San Antonio de Texas. Canarias, la gran deuda americana*. Lanzarote: Ayuntamiento de Tegui, 1990; p. 67. Por lo que se refiere a la entrega realizada (1779-1782) a los expedicionarios del Regimiento de Luisiana aquella fue mucho más modesta; como ejemplo tenemos la lista de aperos entregados a la familia de Francisco Sánchez y María Caballero, que se establecieron en Barataria: “... una hacha, quatro azadas, una media hacha, un calabazo, un fusil, un par de calzones, dos mosquiteros...” (AGI. Papeles de Cuba. Leg. 548. Cita de Betsy Swanson. Louisiana: Jefferson Parish Historical Commission, 1991).
- ¹⁶ En la contrata firmada entre el capitán de la polacra: *La Purísima Concepción*, D. Gabriel Orrell, vecino de Mallorca; con D. Andrés Amat de Tortosa, teniente coronel de ingenieros y comisionado para la expedición a Luisiana (Santa Cruz de Tenerife, 1779) se dice expresamente: “3.^a Que será de mi cargo mantener dichos reclutas y familias desde el instante que se me pongan a bordo, los cuales podrán

embarcar sus respectivas camas con su petate, maleta o alforja conteniendo las ropas de su uso y un molino de moler gofio el que lo tenga pero de ninguna manera cajas, frasqueras ni otra cosa alguna sin mi expreso consentimiento”.