

**LAS VISITAS DE NAVÍO EN EL TRIBUNAL  
DE LA INQUISICIÓN DE CANARIAS. SIGLO XVIII**

**JESÚS GONZÁLEZ DE CHÁVEZ MENÉNDEZ**

Las «visitas de navío» del Tribunal de la Inquisición se establecieron en el siglo XVI para impedir la introducción en los territorios de la Corona de libros e imágenes contrarios a la religión católica, fundamentalmente los protestantes. Esto vino a significar que desde entonces (1557-1558) el Tribunal de la Inquisición ejerció su control sobre todo el comercio de importación<sup>1</sup>. En el siglo XVIII las visitas se habían convertido en pura rutina y para nada servían al objeto para el que fueron instituidas. Los ministros del tribunal encargados de realizar las visitas, estaban más interesados por la percepción de los derechos que cobraban a los capitanes de los barcos que visitaban que por ejercer un control eficaz sobre mercancías y tripulaciones<sup>2</sup>. Las actas de las visitas son, sin embargo, una fuente de cierto interés para conocer el comercio exterior de la época. Por desgracia son pocas las actas de las visitas de navío del siglo XVIII que se conservan en el archivo del tribunal de Canarias. En el presente trabajo trataremos de ordenar la información que contienen<sup>3</sup>.

---

1. Sobre las visitas de navío vid. Lea, H. C.: *A History of the Inquisition of Spain*, Nueva York, Ams Press, 1966, vol. II, pp. 510 y siguientes, y Contreras, Jaime: *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia*. Madrid, Akal, 1982, pp. 151 y siguientes.

2. Vid. Defourneaux, Marcelin: *Inquisición y censura de libros en la España del siglo XVIII*. Madrid, Taurus, 1973, pp. 70 y 118.

3. Por falta de espacio no abordaremos otros aspectos de la problemática en torno a las visitas, ni entraremos a valorar la información de las actas. La misma razón nos impide ocuparnos del tonelaje, tripulación y tipos de barcos, así como de los pasajeros y otras incidencias.

*La visita de navío*

La visita de navío se hacía en todos los puertos del archipiélago, y a lo largo de todo el siglo, poco más o menos de la misma manera. En 1755 en Santa Cruz de Tenerife la costumbre era que después de la visita a bordo del capitán de mar acudiese el capitán de la embarcación a cumplimentar al capitán general; luego «es lo más común venir de casa del general con el mismo cónsul a hacer la visita de la Inquisición, la que se hace en casa del comisario, con la asistencia del alguacil mayor, el comisario y notario». Allí se recibía la declaración del capitán del barco, y después, cuando este se descargaba, se registraban los bultos en la aduana<sup>4</sup>.

En 1787, en Las Palmas, el procedimiento era el siguiente: tras la visita a bordo de Sanidad venía a tierra el capitán de la embarcación con el capitán de mar y el cónsul de su nación, luego iban a la casa del gobernador de armas, y finalmente, si era hora de despacho a la del Tribunal de la Inquisición, y si no a la morada del inquisidor más antiguo donde se recibía «juramento» del capitán de la embarcación respecto a su nacionalidad, religión, puerto de donde venía, carga y pasajeros<sup>5</sup>. Lo mismo se hacía en el Puerto de la Cruz de la Orotava. En todo el archipiélago, en 1802, el sistema seguía siendo el mismo, sólo cambia, en función de las condiciones locales, la autoridad que se va a cumplimentar tras la visita de Sanidad, el ministro del tribunal que toma declaración al capitán del barco — inquisidor en Las Palmas y comisario en las restantes islas— y el que hace el registro en la aduana —el secretario en Las Palmas y el propio comisario en los demás puertos<sup>6</sup>.

*Derechos*

Más variedad había en los derechos que cobraban por hacer las visitas: 3 ducados antiguos de las islas —49,5 reales de vellón corrientes— en Las Palmas y Santa Cruz de La Palma, 4 en Santa

4. Archivo del El Museo Canario. Inquisición. (Todos los documentos proceden de este archivo. En adelante sólo se dará el número del legajo.) Leg. XLVI-5.

5. Leg. I-D-29, fol. 215 v.

6. Leg. I-D-28, fol. 133 v.

Cruz de Tenerife y Lanzarote —66 rs.von.— y 6 pesos —90 rs.von.— en el Puerto de la Orotava. Cantidades que se repartían, de forma desigual, el comisario, notario y alguaciles (y el intérprete —cuando era necesario)<sup>7</sup>.

En 1802 los inquisidores se referían a estos derechos (carta al Consejo de 22 de marzo) de esta manera:

la exención de estos derechos es la piedra de escándalo para los comerciantes y sería muy util el que se quitase si por otra parte se pudiera dotar a los Ministros, pero sin este adminiculo no podrian subsistir los comisarios, ni se descubrirían muchos contrabandos y cosas perjudiciales a la Religión<sup>8</sup>

Fueron, en efecto, motivo de numerosos incidentes, no sólo con los comerciantes, sino entre los propios ministros del tribunal, ya que eran sus únicos ingresos y por lo tanto uno de los principales incentivos para ocupar la plaza<sup>9</sup>. Se puede decir incluso, que se hacían las visitas sólo para justificar el cobro de estos derechos.

### *Visita a bordo*

En 1755 se trató de poner fin a esta situación. Al arribo de un bergantín inglés el inquisidor Juan Guerrero Berrio ordenó, que

sin embargo de que hasta aquí solo se ha visitado por este Santo Oficio las cargas de las embarcaciones en la Aduana, y no se ha ido, como está mandado por los S.S. del Consejo en diferentes cartas acordadas a visitar las embarcaciones, y particularmente por una de 26 de noviembre del año pasado de 1746,

7. *Ibid.*, fols. 133 v-135 v.

8. Leg. I-D-28, fol. 134 r.

9. Ejemplo de entre los numerosos enfrentamientos con los comerciantes: leg. CXXXIV-16 (de 1765), y entre los propios ministros del tribunal, la queja del comisario de La Orotava, porque él tenía que ir a la aduana y examinar los bultos, mientras que los comisarios de otros puertos, por el simple hecho de que allí aportaron antes los barcos que iban a descargar al Puerto de la Cruz, cobraban los derechos sin hacer ningún trabajo: leg. I-2 y CXXVIII-12 (de 1743). En 1759 escribían los del tribunal al Consejo que no se podía pedir por la vara de alguacil de Santa Cruz de La Palma tanto como en el siglo XVII, porque entonces había allí un importante comercio, que ahora está todo en Santa Cruz de Tenerife: leg. I-D-30, fol. 200 r.

el secretario, acompañado del alguacil, notario e intérprete, pasasen al Puerto de la Luz

y sin llevar otros derechos que los acostumbrados visiten dicha embarcación en la forma que está mandado, y reconoscan las cajas de todos los marineros para descubrir si traen algunos libros prohibidos, pinturas o ymagenes, y despues hagan la visita de los fardos y cajones que conduzcan a la Aduana. Todo lo cual se practique por los comisarios en los puertos de las siete islas, para lo qual se despachen las ordenes combenientes con apersibimiento que de no executar lo como se manda, valiendose para ello de la corructela que han practicado hasta aqui por huir del trabajo, se procederá contra los omisos conforme a derecho<sup>10</sup>

Unos meses después, en carta al Consejo, explicaría las razones que tuvo para ordenar que se hiciesen las visitas de las embarcaciones a bordo: que eran los de las islas puertos «abiertos» y no habían ministros reales (guardacostas, de aduanas, etc.) que controlasen la entrada y salida de los extranjeros y las mercancías, sino en las aduanas, que la mayor parte del comercio se hacía con protestantes, ingleses y holandeses, de los que «debemos temernos insulten contra la religión», y

que en el poco tiempo de año y medio hemos recogido algunos libros, pinturas en bidrio basto y diferentes papeles de botones de metal impresas las efigies de Christo y sus santos; y el que entrase Joseph Jacinto González, denunciado en la Inquisición de Cartagena de Indias, en estas islas sin nuestra noticia, como el que sin embargo de las visitas de los géneros en la Aduana entren contrabando contra las rentas reales<sup>11</sup>.

10. Se envió la orden a los comisarios de Santa Cruz, Puerto de la Cruz y Garachico en Tenerife, y a los de Fuerteventura, Lanzarote, Palma, Gomera y Hierro: leg. CLXXVIII-77.

11. Carta de 25 de octubre de 1755: leg. I-D-30-fol. 140, y también carta de 16 de diciembre de 1756: *Ibid.*, fol. 160 r. Este último argumento lo volvemos a encontrar en una carta al Consejo de 23 de agosto de 1787, cuando los comerciantes del Puerto de la Cruz se oponen a las visitas alegando que había una real orden que lo prohibía: «A nadie perjudica tanto como a Su Magd. el que no hagan sus visitas los comisarios, porque por este medio los comerciantes no introducen mucho contra-

Las dificultades empezaron con la primera visita. Los ministros del Tribunal no encontraban lancha que los llevara al barco. El guarda de la Renta del Tabaco amenazaba a los marineros y patrones de las lanchas con imponerles una multa de 100 ducados si lo hacían. Cuando se enteraron los de la Inquisición les amenazaron con una multa superior, de 200 ducados, y así consiguieron llegar hasta el barco. El guarda cuando fue llamado a declarar, dijo que tenía orden de sus superiores de prohibir a todos los vecinos de la ciudad pasar a bordo de los navíos extranjeros, y no pensó que los del tribunal fuesen a hacer la visita «sino para dibertirse, respecto de que en el tiempo que tiene de guarda (más de diez años) no ha visto hacer semejantes visitas a bordo». El administrador general de la Renta del Tabaco confirmó la declaración de su subordinado y añadió que la prohibición se debía a «los fraudes que de continuo suelen acontecer en la introducción de tabacos de ajenos Reynos y aun de las mismas provincias de España»<sup>12</sup>.

El 14 de marzo se vuelve a escribir a los comisarios dando instrucciones más detalladas acerca del modo en que habían de hacerse las visitas a bordo<sup>13</sup>. Entonces el comisario de Santa Cruz de Tenerife contesta que no las cree practicables, por lo peligroso del puerto,

---

bando; las visitas de Aduana se hacen mui por alto, y los comerciantes saben componerse con los guardas y assi hacen su negocio, como la experiencia lo enseña cada día; y como no pueden manejar del mismo modo a los Mros. de Inqqon., por esto aborrecen su visita y buscan los medios de evitarla»: leg. I-D-29, fol. 215 v.; y también en otra de 22 de marzo de 1802; leg. I-D-28, fol. 134 r. y v.

12. Leg. XLVI-5.

13. Se les pide que registren, no sólo «los fardos y demas cargas (...) sino tambien con particular cuidado las mismas embarcaciones, y en ellas las cajas y camas de los Capitanes, tripulacion y pasajeros, donde suelen ocultar algunos libros, pinturas, estatuas o otras cosas prohibidas (...) desde el recibo de esta, nuestro Comisario, acompañado de Notario, Alguacil e Interprete, si fuese necesario, con la condicion de que ninguno sea mercader, hecha la visita de la Salud por la Justicia Real (a quien toca según ordenes del Rey avisar al Santo Oficio estar evacuada, para que antes de saltar en tierra ninguna de las personas que trae, pueda executar la suya) pasara a borde de ellas (...) No cosentira de ninguna manera que con el motivo de hacer estas visitas se hagan salbas por los Navios al Santo Oficio, ni que en ellos se suministren meriendas, ni mientras durasen se puedan comprar ni vender cosa alguna, ni recibir mas que los derechos que han sido costumbre; y se adbierte es de la obligación de los capitanes llevar a sus Nabios la visita en su vote, u en otro, y executado esto en la Aduana se reconocera la carga que hubiere conducido»: leg. XLVI-5.

ni necesarias<sup>14</sup> y traería problemas con el cónsul y el capitán general<sup>15</sup>. En términos similares responde el comisario del Puerto de La Orotava<sup>16</sup>, y los ministros encargados de hacer la visita en Las Palmas<sup>17</sup>. El cónsul de Inglaterra, Juan Crosse, considera que va contra los tratados de paz y comercio firmados entre las dos coronas, y los principales comerciantes de la Orotava (Nicolás Blanco, Juan Cologan y Jorge Commins) expusieron los inconvenientes que se podrían seguir al comercio. ante tantas dificultades, el tribunal decidió suspender la orden hasta dar cuenta al Consejo<sup>18</sup>.

---

14. Estas son las razones que da: «lo primero el ser estas mares de ningun sociego, en una continua alteracion de sus movimientos, y muy mas peligroso haverse de embarcar en los votes de extranjeros, con ninguna practica de estas mares, sucediendo cada día desgracias de ahogarse en sus venidas en tierra o salidas para bolverse a sus embarcaciones (...) aun en los Praticos de estar mar y criados en esse ejercicio se miran muchas desgracias, por que, solo cirve cuando la mar esta en sociego la facilidad de embarcarse sin que sea necesario ir sobre los hombros de ningun hombre, en medio de peligro de caer en los escalones que de continuo estan mojados y resvalosos, y mas peligroso a quien no tiene curso de embarcarse». Se refiere luego a su edad, 78 años «asistidos de havituales accidentes, siendo el maior el de un continuo flato a la cavesa», y por último a que «en ninguna ocasion como la presente se pueden introducir libros o pinturas «segun lo arreglado que oy subciste este comercio», pues noche y día están en el muelle los guardas de la aduana, que registran a los que van y vienen de las embarcaciones, a los que ha dicho que si encontrasen libros o pinturas, los recojan y le den cuenta: Carta de 17 de marzo de 1755, leg. XLVI-5.

15 Leg. *Ibid.*, Carta de 11 de abril de 1755.

16. Leg. *Ibid.*, Carta de 25 de abril de 1755: «...y no escuso decir que de dicho puerto al limpio donde dan fondo las embarcaciones tengo entendido havia de distancia serca de dos leguas de Mar, y esto de tumbo por los muchos Riscos que tiene la entrada y salida, y no haber Puerto seguro, por lo que susede muchas ocasiones quebrarse las lanchas y pereser la gente del mar, y por este motivo y otros ha llegado a mi noticia que el Comandante General de estas Islas ha dado orden al referido consul y comerciantes, para que al punto que lleguen las Embarcaciones, visitadas por la Justicia Real, las descarguen luego, para asegurar las mercancías y derechos reales, dándole luego el aviso de sus llegadas».

17. *Ibid.*: «de embarcarnos resulta no solo grabe daño a nuestra salud, sino el riesgo de perder la vida, assi por la incapacidad de los Botes, como por la impericia de los que los gobiernan, pues como extranjeros no estan practicos en su direccion en estos puertos»: representación del secretario y contador del Real Fisco de la Inquisición.

18. Leg. I-D-30, fol. 160 r-v.

### *Las actas de las visitas*

Las actas de las visitas de navío que se conservan en el archivo de la Inquisición (en el Museo Canario) suman, para el siglo XVIII, un total de 390. No son —desde luego—, todas las que se hicieron. La pérdida de documentación parece haber sido mayor en este que en otros sectores del archivo inquisitorial. Gran parte de las actas se encuentran en hojas, desgajadas de los cuadernos de los que formaban parte. Hay muchos años de los que no se conserva ninguna visita, y, por otro lado, la mayoría de las que hay pertenecen a unos pocos años (v. CUADROS 1 y 2). 344 de las 390 visitas corresponden a la primera mitad del siglo y sólo 46 a la segunda. 219 se hicieron en el Puerto de la Cruz —sólo 3 en la segunda mitad de la centuria—, 39 en Santa Cruz de Tenerife —30 en 1722, 8 en 1723 y una en 1755—, y 132 en Las Palmas —90 en la primera mitad del siglo y 42 en la segunda—. Sabemos que en Santa Cruz de La Palma y en Lanzarote también se hicieron algunas visitas, pero no tenemos las actas<sup>19</sup>.

### *La nacionalidad*

Rara vez se especifica en las actas la nacionalidad del barco o la de la tripulación. La que figura en el CUADRO 3 casi siempre la del capitán. Hemos formado un grupo aparte con los canarios para poder evaluar su participación en este sector del comercio. Si rela-

---

19. Para La Palma; leg. CLXII-30 y CLXXI-10. En 1755, cuando se ordena a los comisarios hacer las visitas a bordo, el comisario de Garachico contesta que por aquel puerto no hay comercio; el de Fuerteventura que «aunque en esta ysla no es tan frecuente el arribo de las embarcaciones extranjeras para comerciar en ella, siempre que se ofrezca dare exacto cumplimiento a la citada orden»; el de Hierro que «aunque no es esta Isla en donde aportan embarcaciones forasteras, sino ordinariamente los barcos que trafican desta a la de Tenerife»...: leg. XLVI-5. En la carta de los inquisidores al Consejo de 22 de marzo de 1802 se dice que «en las tres islas menores de Hierro, Gomera y Fuerteventura que no hay comisario ni comercio por su cortedad y falta de puertos seguros, no hay tales visitas ni derechos»: leg. I-D-28, fol. 133 v. El comisario de Lanzarote escribía en 1819 que «en esta isla no está en práctica que el Santo Oficio visite los Buques extranjeros o que no siéndolo vengan de allí»: leg. LXXV-9.



cionamos la nacionalidad con el puerto de donde procede<sup>20</sup>, observamos que el 81,5% de los barcos que vienen de Londres y el 84,3% de todo Gran Bretaña, son ingleses —o por lo menos lo son sus capitanes—; también son ingleses el 99,9% de los barcos que vienen de América del Norte. El 87,8% de los que vienen de Estocolmo son suecos, y el 72,7% de los que vienen de Francia, franceses. En los demás casos los porcentajes son sensiblemente inferiores: 53% para Irlanda, 32% para España (Península), 28,5% para Holanda y sólo el 25% para Portugal. La participación de barcos ingleses e irlandeses en el comercio de otras naciones con el archipiélago, es igualmente significativa, llegando a alcanzar los ingleses, el 62,5% de los que vienen de Portugal. También es importante la participación francesa en el comercio canario-peninsular (28%).

### *Rutas*

Son pocas las veces que se recoge en las actas información sobre las escalas que hace el barco antes de arribar a los puertos de las islas, y menos aún sobre la duración del viaje. La información al respecto que hay en las actas se recoge en el CUADRO 5. Hay que tener presente que las medias ocultan oscilaciones tan grandes como de 3 a 15 días en la duración del viaje de Cádiz a Las Palmas, o de 15 a 39 desde Londres al Puerto de la Cruz.

---

20. Vid. CUADRO 4. En este Cuadro figura a veces en lugar del puerto, la provincia, la isla, el archipiélago, e incluso la zona, cuando en las actas no se especifica el puerto. Otras veces, para no complicar el cuadro multiplicando las entradas, se han agrupado; por ejemplo: Pontevedra (1: 1712) figura en Galicia, Sanlúcar de Barrameda (1: 1751) en Cádiz. Boston, que aparece en las actas siete veces lo hemos agregado a Nueva Inglaterra, al igual que Rhode Island, que aparece una vez. La diferencia entre los totales de este Cuadro y los Cuadros 1 y 2 (373 y 390 respectivamente) se debe a que no siempre se recoge en las actas este dato.

### *Cargamento*

En lo referente a la carga la información que contienen las actas es solamente cualitativa: sabemos lo que traía el barco, pero no cuanto. Las cifras que se dan a continuación entre paréntesis se refieren al porcentaje de barcos que traen el producto.

Todos los barcos que vienen de los puertos ingleses traen alimentos. Los más frecuentes son: pescado (35) —todos los barcos que vienen de Falmouth, excepto dos, traen sardinas— y trigo o cebada (33,3). Completan la carga con madera (31,5) —en algunos casos se especifica: «para pipas»—, arcos de hierro (11,4) y ropa (11,4). No faltan, en ocasiones, productos de consumo más limitado como escritorios, sillas de moscovia, etc. El destino del 80% de los barcos que vienen de Inglaterra es el Puerto de la Cruz.

De Irlanda se importa carne de cerdo y vaca (90,6), manteca (71,8), velas de sebo (56,2), arenques (40,6) y suelas (34,3). La carga de los barcos que vienen de Holanda está muy diversificada, con ligero predominio de madera y ropa, seguida de jarcias y ladrillos, incluyendo también acero, hierro y especias. Todos los barcos que vienen de Hamburgo traen madera para pipas, y algunos «fraseras» (41,6) y arcos de hierro. De Francia viene ropa y alimentos variados, igual que de Portugal, destacando sólo el trigo en los que vienen de Azores.

Todos los barcos que vienen de Escandinavia, menos uno, se dirigen al Puerto de la Cruz. Su carga se compone de madera (55,5) pescado (52,7) —sardinas y arenques—, y trigo o cebada (22,2). También la mayoría de los barcos (74%) que vienen de América del Norte van al Puerto de la Cruz. Su carga es bacalao (55,5), madera (48), harina (37), millo (22,2), carne (18,5), y, con porcentajes inferiores, arroz, duelas y otros. De Campeche se trae palo y corambre, de Maracaibo cacao y cueros y de La Habana azúcar y cueros.

Desde la Península el 69,2% de los barcos se dirigen al puerto de Las Palmas. Traen aceite (60) —sobre todo los que vienen de Cádiz (75) y Mallorca (91)—, trigo (19,2), loza (18), aceitunas (16,6), y en menor proporción, jabón, yeso, esparto, velas, garbanzos, sal, etc. El 25% de los barcos que vienen de Cádiz traen sal. De los puertos del norte peninsular se importa fundamentalmente pescado (77,7) —arenques y sardinas—, y también acero, hierro y duelas.

De Berbería se trae también pescado, y cera, dátiles, almendras, y alguna vez, anís, cobre o esparto. Todos los barcos que vienen de Berbería descargan en Las Palmas, al igual que los que vienen de Génova y Nápoles, fletados por los malteses con ropa (lienzos, sedas, hilo de coser) y algunas láminas y pinturas de santo.

## CUADRO 1

	Pto. de la Cruz	Las Palmas	S. C. de Tenerife	TOTAL
1700	19	4	—	23
1701	4	1	—	5
1702	—	2	—	2
1703	—	—	—	—
1704	1	—	—	1
1705	6	3	—	9
1706	—	—	—	—
1707	—	—	—	—
1708	2	3	—	5
1709	1	1	—	2
1710	9	—	—	9
1711	7	1	—	8
1712	14	2	—	16
1713	3	2	—	5
1714	—	5	—	5
1715	—	3	—	3
1716	—	4	—	4
1717	10	2	—	12
1718	6	1	—	7
1719	21	—	—	21
1720	14	3	—	17
1721	10	2	—	12
1722	28	2	30	60
1723	2	8	8	18
1724	15	4	—	19
1725	7	7	—	14
1726	9	5	—	14
1727	—	1	—	1
1728	—	—	—	—
1729	—	1	—	1
1730	—	1	—	1
1731	—	—	—	—
1732	—	2	—	2
1733	4	—	—	4
1734	—	—	—	—
1735	—	1	—	1
1736	1	3	—	4
1737	2	2	—	4
1738	5	4	—	9
1739	—	7	—	7
1740	4	—	—	4
1741	—	—	—	—
1742	—	—	—	—
1743	—	—	—	—
1744	—	—	—	—
1745	—	—	—	—
1746	—	—	—	—
1747	—	—	—	—
1748	—	1	—	1
1749	4	2	—	6
1750	8	—	—	8
Total	216	90	38	344

## CUADRO 2

	Pto. de la Cruz	Las Palmas	S. C. de Tenerife	TOTAL
1751	1	—	—	1
1752	—	—	—	—
1753	—	—	—	—
1754	—	1	1	5
1756	—	—	—	—
1757	—	1	—	1
1758	—	—	—	—
1759	—	1	—	1
1760	—	—	—	—
1761	—	—	—	—
1762	—	1	—	1
1763	—	8	—	8
1764	—	6	—	6
1765	—	6	—	6
1766	—	1	—	1
1767	—	—	—	—
1768	—	—	—	—
1769	—	—	—	—
1770	—	—	—	—
1771	—	—	—	—
1772	—	1	—	1
1773	—	—	—	—
1774	—	2	—	2
1775	—	1	—	1
1776	—	—	—	—
1777	—	—	—	—
1778	—	—	—	—
1779	—	—	—	—
1780	—	—	—	—
1781	—	—	—	—
1782	—	—	—	—
1783	—	—	—	—
1784	—	1	—	1
1785	—	—	—	—
1786	—	—	—	—
1787	—	—	—	—
1788	—	—	—	—
1789	—	—	—	—
1790	—	—	—	—
1791	—	4	—	4
1792	—	—	—	—
1793	—	—	—	—
1794	—	—	—	—
1795	—	—	—	—
1796	—	6	—	6
1797	—	—	—	—
1798	—	—	—	—
1799	—	—	—	—
1800	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>46</b>

CUADRO 3 (NACIONALIDAD)

	G.B.	IR.	FR.	ES.	SU.	HO.	PO.	DI.	CA.
1700	18	1	2	--	--	--	--	--	--
1701	2	--	--	--	--	--	--	--	--
1702	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1704	--	1	--	--	--	--	--	--	--
1705	--	2	3	--	3	--	--	1	--
1708	--	--	2	--	2	--	--	--	--
1709	--	--	--	--	1	--	--	--	--
1710	2	1	1	--	3	--	--	2	--
1711	--	--	--	1	6	--	--	--	--
1712	--	1	3	--	8	--	--	1	--
1713	2	--	1	--	--	--	--	--	--
1714	2	--	2	--	--	--	1	--	--
1715	1	--	2	--	--	--	--	--	--
1716	--	1	2	1	--	--	--	--	--
1717	7	4	--	--	--	--	--	--	--
1718	5	--	--	--	--	--	1	--	--
1719	3	2	2	--	9	--	2	1	1
1720	9	3	2	--	--	--	--	--	1
1721	4	4	--	--	--	2	--	--	--
1722	35	8	6	3	--	1	--	--	1
1723	8	3	1	1	--	1	--	--	--
1724	10	6	--	--	--	--	1	--	--
1725	7	5	1	--	--	--	--	--	--
1726	11	2	1	--	--	--	--	--	1
1727	--	--	1	--	--	--	--	--	--
1729	--	--	1	--	--	--	--	--	--
1730	--	1	--	--	--	--	--	--	--
1732	1	--	1	--	--	--	--	--	--
1733	3	1	--	--	--	--	--	--	--
1735	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1736	2	1	--	--	--	--	1	--	--
1737	1	3	--	--	--	--	--	--	--
1738	6	3	--	--	--	--	--	--	--
1739	5	3	--	--	--	--	--	--	--
1740	--	--	--	2	1	--	1	--	--
1748	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1749	--	1	--	1	--	--	--	--	--
1750	5	--	--	--	--	--	--	--	1
1751	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1754	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1755	1	1	1	1	--	--	--	--	--
1757	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1759	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1762	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1763	1	1	--	2	--	2	--	--	--
1764	2	--	--	3	--	1	--	--	--
1765	2	2	--	2	--	--	--	--	--
1766	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1772	--	--	--	1	--	--	--	--	--
1774	--	--	1	1	--	--	--	--	--
1775	--	--	1	--	--	--	--	--	1
1784	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1791	--	--	1	2	--	--	--	--	--
1796	1	--	--	1	--	--	--	--	2
Total	156	61	38	30	33	7	7	5	8

G.B.: Gran Bretaña; IR.: Irlanda; FR.:Francia; ES.: España; SU.: Suecia; HO.: Holanda; PO.: Portugal; DI.: Dinamarca; CA.: Canarias.  
Ademas: Genova: 2 (1723 y 1762); Roma: 1 (1713); Ragusso: 1 (1763); Venecia: 1 (1791) y Hamburgo: 1 (1701).

**CUADRO 4**  
(Puerto de origen)

	1700-25	26-50	51-75	76-00	TOTAL	%
Londres	66	8	4	—	78	20,9
Falmouth	17	7	—	—	24	6,4
Bristol	4	—	—	—	4	—
Portsmouth	2	—	—	1	3	—
Plymouth	2	—	—	—	2	—
Glasgow	—	1	—	—	1	—
Dover	1	—	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>113</b>	<b>30,2</b>
Irlanda <sup>1</sup>	10	2	—	—	12	3,2
Dublín	5	4	—	—	9	—
Cork	5	1	—	—	6	—
Waterford	5	1	—	—	6	—
Galway	2	—	—	—	2	—
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>35</b>	<b>9,3</b>
Hamburgo	7	5	1	—	13	3,4
Amsterdam	5	1	1	—	7	—
Róterdam	2	1	—	—	3	—
Ostende	—	1	—	—	1	—
Zelanda	—	1	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>—</b>	<b>25</b>	<b>6,7</b>
Marsella	1	—	2	1	4	—
La Rochela	2	1	—	—	3	—
Las Dunas	2	—	—	—	2	—
Saint Malo	—	1	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>2,6</b>

1. No se especifica de que puerto.

**CUADRO 4 - continuación**

Génova	1	—	2	1	4	—
Nápoles	—	—	—	1	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1,3</b>
Madera	11	1	—	1	13	3,4
Azores	5	2	—	—	7	—
Lisboa	1	—	1	1	3	—
<b>TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>6,1</b>
Estocolmo	36	—	—	—	36	9,6
Goteborg	—	1	—	—	1	—
Copenhage	6	—	—	—	6	—
Bergen	1	—	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>44</b>	<b>11,7</b>
Cádiz	26	7	6	4	43	11,5
Mallorca	2	1	7	1	11	—
Galicia	4	1	1	—	6	—
Huelva	5	—	—	—	5	—
Sevilla	5	—	—	—	5	—
Alicante	—	2	—	—	2	—
Mahón	—	—	3	—	3	—
Málaga	1	—	1	—	2	—
Barcelona	—	—	1	—	1	—
Bilbao	1	—	—	—	1	—
Cartagena	—	—	1	—	1	—
San Sebastián	1	—	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>45</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>81</b>	<b>21,7</b>





**CUADRO 4 - continuación**

Berbería	4	1	—	—	5	—
Gibraltar	—	—	1	—	1	—
Nueva Inglaterra	11	5	—	—	16	—
Filadelfia	—	3	1	—	4	—
Terranova	2	1	—	—	3	—
Nueva York	1	1	—	—	2	—
Charleston	1	—	—	—	1	—
Virginia	—	1	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>27</b>	<b>7,2</b>
Campeche	2	—	—	—	2	—
La Habana	—	1	—	—	1	—
Maracaibo	1	—	—	—	1	—
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>4</b>	<b>—</b>
<b>TOTAL</b>	<b>266</b>	<b>63</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>373</b>	<b>100,0</b>

**CUADRO 5**  
*(Duración del viaje y rutas)*

- Londres (7): 26 días  
—Falmouth—(2)
- Gran Bretaña (15): 30 días  
—Madera—(2)  
—Bilbao—(1)
- Irlanda (17): 24 días  
—Madera—(1)
- Hamburgo (5): 26,5 días  
—Weymouth—(1): 30 días  
—Irlanda—(1): 2 meses  
—Portsmouth—(1)
- Holanda (5): 28 días  
—Dover—Lisboa—(1): 7 meses  
—San Miguel (Isla Tercera)—(1): 27 días
- Marsella—Cádiz—S.C. de Berberia—(1): 50 días  
—Málaga—(1): 54 días  
—Cádiz—(1)
- Saint Malo (1): 28 días  
Port-Louis (1): 17 días  
La Rochela (1): 13 días
- Génova (1): 50 días  
—Gibraltar—La Roqueta—(1): 50 días  
—Marsella—(1)
- Nápoles—Gibraltar—(1): 49 días
- Madera (4): 7 días  
Azores (2): 13 días  
Lisboa (2): 9,5 días

**CUADRO 5 - continuación**

Estocolmo—Glasgow—(1): 4 meses

Goteborg (1): 46 días

Cádiz (27): 9,3 días

—S. C. de Berbería—(1): 39 días

—S. C. de Berbería—(1)

—Gibraltar—(1)

Mallorca—Alicante—Gibraltar—(1): 21 días

—Alicante—Almería—(1): 60 días

—Málaga—(1): 22 días

—Cartagena—Málaga—Madera—(1)

—Cartagena—Cádiz—Madera—(1)

—Cartagena—Almería—Algeciras—(1)

—Cartagena—Gibraltar—(1)

Pontevedra (2): 9 días

Vigo (3): 16 días

Alicante (1): 11 días

—Cádiz—(1): 37 días

Málaga—Cádiz—(1)

Menorca—Mallorca—Cartagena—(1)

—Mallorca—Almería—(1)

S. C. de Berbería (3): 4 días

América del Norte (12): 45,5 días

—Azores—(1)

Campeche—La Habana (20 días)\*—(1): 69 días

—La Habana (25 días)\*—(1): 74 días

Maracaibo—Puerto Rico (16 días)—(1): 72 días

La Habana (1): 78 días.

La cifra entre paréntesis indica el número de datos de los que se ha obtenido la duración media del viaje, o el número de veces que se repite una escala.

\* Duración del primer tramo del viaje.