

LAS ISLAS CANARIAS Y YUCATÁN: LA IMPORTANCIA DE UN COMERCIO MARGINAL (1700-1750)

Manuela Cristina García Bernal

No cabe duda de que en el ámbito de las relaciones comerciales entre España y sus dominios americanos el archipiélago canario fue mucho más que una primera escala en la Carrera de Indias, dado que desde fecha muy temprana se puso de manifiesto que también podía contribuir con sus productos al abastecimiento de los incipientes mercados americanos. Sin embargo, las posibilidades de exportación de sus islas pronto entrarían en conflicto con los intereses del comercio sevillano, en particular, y con la propia estructura del rígido sistema que se estableció para el tráfico con América, en general. Las “permisiones” canarias, que durante el siglo XVI disfrutaron de una cierta, aunque controlada, libertad, tuvieron entonces que someterse a una serie de restricciones que limitaron su privilegio a favor del monopolio sevillano.

El siglo XVII marcaría, por tanto, el inicio de una nueva etapa en el comercio canario-americano, ya que a lo largo de dicha centuria el archipiélago vio notablemente reducida su capacidad de exportación a las Indias, al limitarse no sólo la cantidad de frutos que podía embarcar sino también los puertos de destino. Las restricciones se justificaron tanto por la competencia que con sus productos hacía los canarios a los comerciantes andaluces como por los excesos que al amparo de los permisos cometían, dando con ellos amplia cobertura al fraude y al contrabando. En realidad, el abuso que de su privilegio hicieron las Islas fue la principal baza con que contó el comercio sevillano a la hora de reivindicar la supresión de las permisiones canarias, pues siempre podía esgrimir las ilícitas transacciones que éstas encubrían frente a las alegaciones de las Islas que basaban sus demandas comerciales en los servicios prestados a la Corona y en la necesidad del tráfico con Indias para poder dar salida a sus escasos recursos y conseguir sobrevivir.

Las continuas presiones del Consulado de Sevilla y las sucesivas reclamaciones de Canarias motivaron que las licencias de las Islas tuvieran mayor o menor amplitud según las épocas, oscilando entre las 600 toneladas otorgadas en 1611 y las 1.000 autorizadas en 1657, cantidad esta última que no lograron consolidar hasta 1688. El carácter temporal de las licencias y los engorrosos trámites que conllevaba el tener que gestionar las sucesivas prórrogas mantuvieron a las Islas en una constante incertidumbre sobre el futuro de su comercio indiano, por otra parte condicionado desde 1678 al embarque de cinco familias por cada 100 toneladas para el poblamiento de las Islas de Barlovento. A ello se sumaría la otra limitación impuesta sobre los puertos a los que podían dirigirse, dado que durante todo el siglo XVII y primeras décadas del XVIII los barcos canarios tendrían unos puntos de destino muy concretos y además variables. Y es que, al igual que el tonelaje, también los mercados variaron según las épocas, pues si unas veces el ámbito geográfico se vio restringido a Tierra Firme (Cartagena, Santa Marta, La Guaira y Río de el Hacha) e Islas

de Barlovento, en otras ocasiones la autorización se extendió también a México, Yucatán y Honduras.¹

Como consecuencia de ello, el comercio canario comenzó el siglo XVIII al amparo de la última permisión otorgada en 1697, en virtud de la cual se mantenía por ocho años más el cupo de 1.000 toneladas de carga, pero también la obligación de embarcar cinco familias por cada 100 toneladas, que a partir de esa fecha debían dirigirse a Santo Domingo y no a Puerto Rico, como se había estipulado en 1688. Era ésta, sin embargo, una exigencia que se hacía cada vez más gravosa y que las Islas habían intentado, aunque sin éxito, anular.²

Con todo, el siglo XVIII supondría el fin de la provisionalidad del comercio canario y el reconocimiento y consolidación de su privilegio. El Reglamento de 1718, fruto en gran medida de la política reformista de Felipe V para revitalizar el tráfico con las Indias, marcaría el inicio de una nueva etapa en el comercio canario-americano. Aunque no introducía grandes novedades, para los canarios era todo un éxito, dado que por fin habían logrado una base permanente sobre la que sustentar su relación comercial con los territorios indios, al constituir dicho Reglamento una normativa clara y completa que sancionaba, además, usos practicados de antiguo. En realidad, sólo se modificaban algunos aspectos respecto al ejercicio del comercio isleño, ya que en esencia seguían invariables los principios restrictivos que hasta entonces habían condicionado su desarrollo. No se podía por ello esperar que el Reglamento abriera las puertas a una mayor prosperidad, pero por lo menos no las cerraba.³ De hecho, las 1000 toneladas que ya de forma estable se concedían al archipiélago constituían una cantidad significativa, habida cuenta del escaso volumen que por aquella época alcanzaba el tráfico con las Indias, pues concretamente la flota que en 1717 zarpó para Nueva España al mando de don Antonio Serrano había transportado una carga de sólo 2.840 toneladas.⁴ Pero quizá lo más importante para los canarios fue el triunfo que el Reglamento representaba en su tradicional pugna con el comercio peninsular, dado que les reconocía ya de forma oficial un cupo de toneladas fuera del control del Consulado andaluz.

El comercio del archipiélago canario con Yucatán

En este contexto es evidente que los intercambios entre las Islas Canarias y Campeche, el puerto por excelencia de la península yucateca, representaban una parte poco significativa dentro del comercio canario con América. Quizá por ello es posible que sorprenda el que esta ponencia se centre en el análisis de su evolución a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII. Sin embargo, el interés por esta vertiente del comercio isleño se justifica por el hecho reconocido de que el puerto de Campeche era, junto con el de La Habana y Caracas, uno de los principales destinos de los navíos de permisión de las Islas Canarias.⁵ A ello se añade la curiosidad que nos produjo el descubrir, con motivo de un estudio realizando 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.⁶

De ahí que este estudio se haya orientado hacia el comercio de las Islas Canarias y Campeche, con el fin de averiguar qué era lo que Yucatán obtenía de este tráfico y a qué se debía esa regularidad. El propósito en un principio era abarcar los primeros setenta años del siglo XVIII, por ser ese el período que comprendió el anterior trabajo sobre los intercambios yucatecos con Cádiz, ya que así se podría tener un importante punto de referencia y comparación. No obstante, ante la ardua tarea de cuantificación de mercancías que exigía el elevado número de barcos se ha tenido que limitar el análisis a los primeros cincuenta años, un ámbito cronológico, por otra parte, lo suficientemente amplio como para que se pueda establecer la tendencia seguida por este particular tráfico mercantil.

Así pues, el análisis se va a centrar en los barcos que desde Canarias partieron para Campeche durante el período comprendido entre 1700 y 1750, tomando como fuente básica la serie de registros que contiene la Sección de Contratación del Archivo General de Indias.⁷ En un principio, en la idea de evaluar cuál fue la participación de Yucatán en dicho tráfico, se pretendió también recoger y cuantificar los viajes de vuelta que se realizaron durante las dos primeras décadas del siglo XVIII, contando con que hasta 1718, en que se concedió al comercio canario que el retorno se hiciera al archipiélago, los isleños soportaban desde 1678 la obligación expresa de cumplir el tornaviaje en Sevilla.⁸ Por tanto, en el Archivo de Indias debían conservarse los registros de los barcos canarios que retornaron entre 1700 y 1720. Pero inexplicablemente en dicho Archivo no existe constancia de ninguno de los navíos de permisión que durante esos años hicieron el viaje de vuelta a Canarias. Sólo aparecen los registros de los barcos que volvieron entre 1680 y 1687, de los cuales sólo cuatro habían partido de Campeche, todos en 1682.⁹ Ello, sin embargo, no supone que se renuncie a valorar la contribución de Campeche a este comercio, dado que se cuenta, a modo de muestra, con dichos registros de fines del siglo XVII y con la referencia casual de un barco que en el siglo XVIII partió de Campeche con destino a Tenerife, pero que por el mal tiempo no pudo arribar al archipiélago.¹⁰ Con ello se podrá ofrecer un indicio bastante válido de lo que Yucatán aportaba a dicho tráfico, ya que por su tipo de producción poca variación debió de experimentar su oferta al mercado canario en el siglo XVIII, lo que, por otra parte, también se podrá comprobar, al cotejar dichos envíos con lo transportado por el navío de 1739.

No se van a detallar las características de la fuente utilizada, porque es sobradamente conocido que los registros constituyen el soporte fundamental para cualquier estudio que se pretenda hacer sobre el comercio transatlántico por la gran cantidad y variedad de los datos que proporcionan.¹¹ No obstante, su información se puede en parte completar con la que facilita la contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, que es la fuente en la que Pérez-Mallaina y, sobre todo, Ortiz de la Tabla sustentan sus trabajos sobre la navegación canaria a Indias en el siglo XVIII.¹² El problema de esta fuente son las limitaciones que presenta para el estudio del tráfico comercial, a pesar de ser más completa en cuanto al número de salidas, que es la ventaja que Pérez-Mallaina le reconoce.¹³ Y es que la Tabla, una “aproximación a la evolución y conocimiento del tráfico canario-ameri-

cano”, al registrar únicamente los datos de identificación y tonelaje de carga y no incluir el origen de fábrica ni la relación de las mercancías transportadas¹⁴. Es más, adolece de significativas lagunas para amplios períodos de tiempo y notorias imprecisiones o errores en cuanto a la fecha de salida y los puertos de destino. La simple comparación entre los puertos de destino. La simple comparación entre los datos que sobre el tráfico con Campeche incluye la serie de navíos canarios elaborada por Ortiz de la Tabla y los que se recogen en el Apéndice I de este trabajo revela con toda claridad las insuficiencias de las cuentas del Colegio de San Telmo, al tiempo que sirve para valorar la aportación que supone el presente estudio. No obstante, también es justo reconocer que dichas cuentas proporcionan datos sobre el viaje de once navío canarios a Campeche de los que no hay constancia en la relación del Archivo de Indias. Lógicamente, a pesar de las reservas hechas a la fuente, se han incluido en este estudio con el fin de alcanzar una evaluación lo más completa posible del movimiento naval, dado que su información sólo facilita el análisis de la frecuencia, tonelaje y puertos de procedencia de los navíos, al no ofrecer datos sobre los cargamentos. Dichos viajes aparecen recogidos y debidamente señalado en el Apéndice I.

Con todo, es evidente que, pese a su riqueza informativa, los registros oficiales de los navíos no reflejan el verdadero volumen del tráfico comercial que se desarrolló entre el archipiélago canario y Campeche, a pesar de que en este caso se ha podido confirmar parte de sus datos con los extraídos de otro tipo de documentación.¹⁵ De todas formas, su credibilidad varía según los elementos de la actividad comercial que se pretendan analizar, pues si el movimiento de navíos y toneladas desde los diferentes puertos canarios puede ser cuantificado con relativa exactitud a través de este tipo de fuente, no ocurre lo mismo con el volumen de las mercancías exportadas, por cuanto las cifras registradas por los funcionarios no excluyen la posibilidad de que hayan sido distorsionadas con fines crematísticos. Por ejemplo, una vía habitual para el embarque fraudulento de mercancías era el amparar una porción importante de la cargazón dentro del cupo de toneladas dedicado a la alimentación de la marinería, familias transportadas y gajes de los jefes.¹⁶ Es más, en el caso de los registros a Campeche la introducción de mercancías “no permitidas” a los canarios, como hierro, acero, clavazón, harina, aceite y toda clase de textiles, se justificaba por las necesidades “para el gasto y menesteres” del navío en su viaje de ida y vuelta, porque en el puerto yucateco “por poco surtido y frecuentado del comercio se carece de todos los géneros para dicho viaje redondo [ida y vuelta] y carena”.¹⁷

De todas formas, a pesar de sus limitaciones, los registros se han revelado como el único instrumento válido para el control del tráfico legal, al no existir otro modo de obtener una información abundante y continua para la evaluación del volumen del comercio de España con sus provincias indianas.¹⁸ En consecuencia, las deficiencias reseñadas no anulan la validez de los registros para un análisis y valoración, aunque sea aproximada, del movimiento naval y del tráfico de mercancías, dos aspectos del fenómeno comercial que claramente actúan como indicadores de la evolución de mercancías, dos aspectos del fenómeno comercial que claramente actúan como indicadores de la evolución del tráfico entre las Islas Canarias y Campeche. Sobre esta premisa, se ha abordado la tarea de seriar y cuantificar la información obtenida.

En los Apéndices que al final se adjuntan aparece la relación cronológica y nominal de los navíos que viajaron a Campeche entre 1700 y 1750 (Apéndice I). A la misma se han

incorporado (con la correspondiente identificación) los navíos que aportan las series construidas por Pérez-Mallaina y Ortiz de la Tabla a partir de la contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo. En dicha relación se especifican no sólo los nombres de los navíos mercantes y de sus maestros y propietarios, sino también el año de salida, las islas de procedencia (Tenerife, Gran Canaria o La Palma), el tonelaje de arqueo o de carga –o ambos, cuando así aparece consignado–, el origen de fabricación y las familias que algunos transportaron.¹⁹ Se incluye además en el Apéndice una relación cronológica de las mercancías que se han podido cuantificar (Apéndice II), con el fin de poner más claramente de relieve cuáles fueron los productos que predominaron en el tráfico con Campeche y, en consecuencia, cuáles fueron los que se impusieron por su mayor demanda. Dichas relaciones constituyen, por tanto, las bases sobre las que se sustenta el análisis y valoración cuantitativa del comercio con el área yucateca.

El movimiento naval y comercial

De acuerdo con los datos recogidos, fueron 57 las embarcaciones que procedentes de los diferentes puertos de Canarias atravesaron el Atlántico con destino a Campeche entre 1700 y 1750. Comparando esta cifra con los 9 navíos de registro que en el mismo período de tiempo asumieron el contacto comercial de Campeche con la península a través del puerto gaditano, no deja de sorprender la regularidad y la notable frecuencia con que los comerciantes canarios se orientaron hacia el puerto yucateco.

En la Tabla I se han resumido por décadas el número de registros canarios y peninsulares que en el período estudiado llegaron a Campeche, así como las toneladas de carga que transportaron.

TABLA I
FRECUENCIA Y VOLUMEN DE COMERCIO CANARIO Y PENINSULAR

COMERCIO CANARIO					COMERCIO PENINSULAR			
Décadas	Navíos	Total Tons.	P/T Nav.	P/T Año	Navíos	Total Tons.	P/T Nav.	P/T Año
1700-1710	11	1.038,00	94,3	94,3	3	635,10	211	57,7
1711-1720	14	1.035,50	93,2	130,5	1	215,75	215,7	21,5
1721-1730	7	1.210,50	172,9	121,0	3	623,65	207,8	62,3
1731-1740	16	2.495,00	155,9	249,5	2	399,10	199,5	39,9
1741-1750	9	1.974,00	219,3	197,4	-	-	-	-
Totales	57	8.023,00	140,7	157,3	9	1.873,60	208,1	45,6

Tons. = Toneladas

P/T Nav. = Promedio de tonelaje por navío

P/T Año = Promedio de tonelaje por año

En la misma 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. Es más, comparando ambos comercios, el peninsular ni siquiera alcanzaba la cuarta parte (23,3%) del volumen transportado por los canarios. También se puede observar que las transacciones canarias mantuvieron, aunque con oscilaciones, un respetable volumen desde el comienzo de la centuria, a pesar de la competencia que debieron de representar los productos peninsulares transportados por las 13 flotas que en los primeros cuarenta años llegaron a Nueva España, y de los que Yucatán tuvo que surtir a través de sus intercambios con el puerto de Veracruz.²¹ La regularidad y el volumen alcanzado por el comercio canario bien podía deberse al hecho de que ya para 1714 se tenía constancia en las Islas de que, al contrario de lo que ocurría en La Habana, en la provincia de Yucatán los “caldos” canarios, (los aguardientes y vinos) “*tenían alguna estimación y salida*”.²² Fue, sin embargo, durante la década de los treinta cuando los navíos canarios hicieron un mayor acto de presencia y suministraron una mayor cantidad de mercancías (16 barcos y 2.495 tos.). En ello también debió de influir la buena acogida que en Yucatán tenían los productos canarios pues, frente a la “baratura” de los frutos de las Islas en la provincia de Caracas,²³ se sabía por cartas y otras noticias individuales “*la favorable venta que se puede lograr en el puerto de Campeche por la falta de aguardientes y vinos que hay en él y al precio subido en que corren*”.²⁴

Era, pues, la demanda que existía en Campeche la que atraía a los comerciantes canarios y que en gran medida debía estar propiciada por la escasez de suministro desde Cádiz o Veracruz, toda vez que en la década de los treinta sólo llegaron a Campeche dos registros peninsulares y fueron también sólo dos las flotas que arribaron al puerto novohispano.²⁵ Pero una demanda que era también muy aleatoria, ya que durante los años veinte había sido notoriamente más baja, hasta el punto de que no sólo absorbió un 51'5% menos de los productos canarios, sino que incluso hubo años, como el de 1721, en que las 300 toneladas que correspondían a Campeche, dentro del cupo canario establecido por el Reglamento de 1718, quedaron “*enteramente sin disputar*”, al no haber ningún comerciante que solicitase un permiso de registro para el puerto yucateco.²⁶ Sin embargo, a pesar de las notorias fluctuaciones que acusaba el comercio canario-yucateco, no deja de sorprender la apreciable caída del 21% que experimentó de nuevo esa demanda durante la década de los cuarenta, si se tiene en cuenta que en ese tiempo Yucatán no pudo contar para su abastecimiento con las mercancías que llegaban a Veracruz en las flotas, al haberse suspendido éstas en 1739, tras la guerra con Inglaterra. Es más, tampoco le fue posible satisfacer la demanda de caldos con los vinos y aguardientes proporcionados por los registros peninsulares, pues la ausencia de éstos durante esa década pone en evidencia el total olvido que en ese período tuvieron de Campeche los comerciantes gaditanos. Está claro que para éstos el mercado yucateco no ofrecía ningún aliciente, pues ni siquiera aprovecharon la revitalización que por entonces experimentaron los registros sueltos, al convertirse, tras la suspensión de las flotas, en el único sistema de navegación con América.²⁷

Cabría, por tanto, pensar que en función de la demanda estuvo también el tonelaje de los barcos utilizados en los permisos canarios a Campeche. Sin embargo, no hay que

olvidar que en el comercio canario el tonelaje de los navíos se vio en gran medida determinado por las limitaciones comerciales que soportaba el archipiélago en cuanto al cupo de toneladas y su distribución entre los distintos puertos isleños y americanos. A Campeche, en concreto, le correspondieron 300 toneladas de las 1.000 que desde 1688 se concedieron a las Islas, cantidad que se consolidaría de forma definitiva en 1718. A ello se podría añadir lo dispuesto en el siglo XVI acerca de que los barcos isleños debían ser de “menor porte” y no exceder nunca de las 120 toneladas,²⁸ si no fuera porque esa orden perdió viabilidad al establecerse en 1657 que las 1.000 toneladas entonces concedidas podrían despacharse en navíos de 100, 200 y hasta 300 toneladas²⁹. Se entiende así que el tonelaje de los barcos que hicieron la travesía atlántica en el período estudiado nunca llegara a exceder de las 300 toneladas, con la única excepción del navío Jesús, María y José (alias “El Triunfante”) que, según su arqueo, tenía una capacidad de 331 toneladas, aunque no llegó a aprovecharla completamente en ninguna de las tres ocasiones (1737, 1740 y 1743) en que arribó a Yucatán.³⁰

CUADRO II
NAVÍOS QUE REPITIERON LA TRAVESÍA CANARIAS-CAMPECHE³¹

1. Ntra. Sra. del Rosario, S. Pedro de Alcántara y S. Francisco Javier, 1701? (1704)
 2. San Francisco Javier y Sta. Catalina mártir, 1709 (1714)
 3. Ntra. Sra. del Socorro y S. José, 1709 (1712)
 4. Ntra. Sra. del Rosario, S. Francisco Javier y las Ánimas, 1712 (1716)
 5. San Juan Bautista, 1717 (1721)
 6. Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. Marcos (alias “El Clavel”), 1720 (1725)
 7. Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas (Alias “El Palmero”), 1723 (1732 y 1735)
 8. Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José, 1727 (1734)
 9. Ntra. Sra. del Pilar y las Animas, 1735 (1738)
 10. Jesús, María y José (alias “El Triunfante”), 1737 (1740 y 1743)
 11. Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier y las Ánimas (alias “La Venus”), 1738 (1742, 1745 y 1748)
 12. La Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José (alias “El Triunfo”), 1746 (1749)
-

El nivel del tonelaje de los barcos canarios que viajaron a Campeche se pone claramente de relieve en la Tabla II donde se ha procedido a la distribución de los navíos según la capacidad de carga y origen de fábrica, pero sobre la base de las 41 embarcaciones que se utilizaron en las travesías y no de los 57 viajes realizados por las mismas. Indudablemente la valoración de los datos es así mucho más real, pues de utilizar el computo global de viajes se distorsionarían las conclusiones sobre el origen de fábrica y el tonelaje de los barcos, al contabilizar varias veces un mismo navío. Por ello, para una mayor claridad, en el Cuadro II se incluye una relación nominal de los barcos que repitieron viaje a Campeche, con especificación de los años en que llevaron a efecto la segunda, tercera y hasta cuarta travesía atlántica. En la mayoría de los casos los navíos han tenido que ser clasificados por su tonelaje de carga efectiva y no de arqueo o capacidad de carga, ya que los registros de los barcos recogen normalmente la carga transportada, a pesar de que en ocasiones facilitan el tonelaje de arqueo y de carga. Ello explica que en la relación del Apéndice un mismo navío aparezca en cada viaje con diferentes tonelaje. En estos casos, se ha optado por cuantificar el barco según el mayor tonelaje reseñado.

*TABLA II
FRECUENCIA DE LOS NAVÍOS SEGÚN FÁBRICA Y CARGA*

	PENÍNS.	CANARIA	CRIOLLA	EXTRANJ.	NO IDENTIF.	TOTAL
1-50	-	1	-	-	4	5
51-100	4	4	1	3	1	13
101-150	1	3	-	3	1	8
151-200	1	2	1	3	1	8
201-250	-	-	-	2	1	3
251-300	-	-	2	1	-	3
301-350	-	1	-	-	-	1
Totales	6	11	4	12	8	41

De la simple observación de la Tabla II se desprende que fueron los barcos de porte más bien pequeño los que acusaron la mayor frecuencia, ya que la moda se situó entre las 51 y las 100 toneladas de carga, representando los 13 navíos de este tonelaje poco menos de un tercio (31'7%) del total. Y si a ellos se les suman los cinco navíos de 50 o menos toneladas, la proporción de los barcos de "menor porte" alcanzaría prácticamente el 44%.³² Pero también puede apreciarse que si se añaden al cómputo los 16 mercantes que estuvieron entre las 101 y las 200 toneladas, se puede concluir que, en términos generales, las embarcaciones con cargazones inferiores a las 200 toneladas ocuparon una posición predominante en el conjunto de la flota canaria, con un total de 34 navíos y una representación porcentual del 83% del total de navíos mercantes utilizados. No extraña por ello que el tonelaje medio de carga de los permisos canarios que en la primera mitad del siglo XVIII se dirigieron a Campeche fuera de 141 toneladas. En realidad, tanto la moda como la media reflejan la necesidad que tuvieron los canarios de adecuar su tonelaje al volumen del tráfico que se les estableció. Lógicamente como ya se ha expuesto, las restricciones

impuestas al archipiélago en orden a no exceder de las 1.000 toneladas y la distribución de éstas entre los distintos puertos canarios y americanos determinaron la capacidad de los navíos a utilizar. Con todo, fueron 7 los navíos que sobrepasaron las 200 toneladas, y de ellos tres estuvieron entre las 250 y las 300 y uno superó ampliamente las 300, aunque, como ya se ha reseñado, no pudiera nunca aprovechar su máxima capacidad de carga.

De todo ello se puede inferir que el comercio de Canarias con Campeche no era nada despreciable. Es más, su significación aumenta si se considera que el tonelaje medio de las embarcaciones canarias utilizadas en la navegación a Indias entre 1700 y 1708 fue de 72 toneladas (frente al de 94'3 toneladas que acusó con el puerto yucateco entre 1700 y 1711), y que de los 66 mercantes que en esas fechas se dirigieron a Indias sólo dos alcanzaran las 200 toneladas.³³ Pero todavía adquiere más relieve si se tiene en cuenta que el tonelaje medio de carga registrado por Ortiz de la Tabla para todo el comercio canario con América en el período de 1708 a 1776 fue de 120 toneladas,³⁴ y que durante la mayor parte del siglo XVIII fueron los barcos de mediano porte, entre 100 y 300 toneladas, los que en la Carrera de Indias representaron la mayor frecuencia y proporción.³⁵

La verdad es que La Habana y Campeche eran los puertos que monopolizaban el tráfico canario, hecho reconocido por la propia Corona en el Reglamento de 1718, al manifestar que *“la experiencia ha acreditado que generalmente han usado [las islas Canarias] del permiso para La Habana y Campeche”*. De ahí que se reiterara la obligación, que ya existía, de “navegar al año” 300 toneladas para cada uno de ellos, frente a las 200 toneladas de Caracas, y las 200 que se tenían que repartir entre Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo. Ello explica que fueran La Habana y Campeche los que atrajeran los navíos de mayor capacidad de carga y los que ocasiones superaran el cupo atribuido, aunque de hecho La Habana fue el puerto que siempre absorbió la mayor parte del tráfico canario.³⁶

Por otra parte, la distribución de los navíos según su origen de fábrica permite deducir no sólo la relación existente entre el lugar de fabricación y el porte de los navíos, sino también el mayor o menor triunfo de la nueva dinastía en su política de reconstrucción de la marina española. No hay que olvidar que desde el siglo XVI regía también para Canarias la disposición acerca de que la navegación a América se hiciese exclusivamente en navíos de fabricación española. Pero la reconocida incapacidad de la industria naval española y los apuros financieros de la Corona habían hecho ilusoria tal pretensión.³⁷ De ahí que los Borbones, tratando de recuperar el terreno perdido, impusieran de forma tajante la antigua prohibición tanto en el Reglamento de 1718 para Canarias, como en el Real Proyecto para Galeones y Flotas de 1720. Para el caso canario se pretendió que actuara como elemento disuasorio no sólo el 15% añadido de lo que supusiera el impuesto por extranjería -a razón de 33 reales de plata doble antigua por tonelada- por el costo de traslado de caudal a Madrid, sino también al aumento a 100 reales, en vez de 33, en los casos de nuevas licencias para el empleo de barcos extranjeros.³⁸

Es evidente que la posibilidad de nuevas licencias ya suponía una aceptación de las mismas y, por tanto, un reconocimiento oficial de la inviabilidad de la prohibición. Prueba de ello es que, pese al rigor de la nueva normativa, los canarios siguieron recurriendo a embarcaciones extranjeras para su comercio indiano, aunque, eso sí, en mucha menor medida que los comerciantes andaluces, puesto que en la Carrera de Indias el porcentaje

de navíos de procedencia extranjera (73'5%) continuó siendo abrumador.³⁹ Así, en la Tabla II se pone claramente de manifiesto que fueron los barcos de procedencia nacional, es decir, de fábrica peninsular, canaria o criolla, los que predominaron en el comercio con Campeche, en cuanto que entre los navíos con fábrica conocida representaron el 63'6%, frente al 36'4% de los de construcción extranjera. Ahora bien, dentro de los de procedencia nacional se advierte, además, una notable primacía de los de construcción canaria con una proporción del 52'3%, frente a los de origen peninsular que alcanzaron el 28'6% y a los de fabricación criolla cuya representación fue del 19'1%. De ello puede deducirse no sólo una cierta recuperación de la industria naviera nacional, sino también un relativo triunfo de los esfuerzos borbónicos por aprovechar para la reconstrucción naval los excelentes recursos madereros de las Indias, como lo evidencia la presencia de cuatro barcos criollos, dos fabricados en La Habana y dos en Campeche, y el que dos de ellos (uno del puerto cubano y otro del yucateco) fueran de los de mayor tonelaje dentro del comercio canario-americano. Está claro que también el astillero campechano empezaba a imponerse en la travesía atlántica.

Por último, queda por reseñar en qué medida participaron las diferentes islas en el comercio con Campeche. A este respecto conviene destacar que la realidad del comercio canario con América en modo alguno se adecuaba a la normativa, toda vez que en la práctica no se cumplía la distribución.

TABLA III
DISTRIBUCIÓN QUINQUENAL DE TONELADAS PARA CAMPECHE

De las 1.000 toneladas entre las islas, tal como se estableció en 1688 y se confirmó en

	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA PALMA
Año 1º	150	150	-
Año 2º	100	-	200
Año 3º	-	300	-
Año 4º	-	150	150
Año 5º	-	300	-

1718. En virtud de la misma, 600 toneladas correspondían a Tenerife, 250 a La Palma y 150 a Gran Canaria, aunque en el Reglamento de 1718 (art. 4º) se contempló la posibilidad de que Gran Canaria o La Palma pudiesen ceder parte de su permisión anual de toneladas a Tenerife, siempre que no dispusieran de los frutos necesarios para ocuparla. En 1688 se fijó también qué número de toneladas debía destinar cada isla a los diferentes puertos americanos permitidos. Para Campeche, en concreto, Tenerife podía aportar anualmente 180 toneladas, La Palma 75 y Gran Canaria 45, completándose así las 300 toneladas asignadas al puerto yucateco. Pero como este sistema se mostró inviable ante la dificultad de los navíos para acomodarse al mismo, en 1737 se optó porque se funcionase por quinquenios, alternándose las islas en cuanto a los puertos de destino, tras ceder La Palma 50 toneladas a Gran Canaria. Según la nueva distribución (Tabla III), Tenerife absorbía todo el comercio con el área yucateca en dos de los cinco años, lo compartía en otros dos y sólo debía abstenerse un año de traficar con Campeche.⁴⁰

En la Tabla IV, sin embargo, se evidencia que en la primera mitad del siglo XVIII, según los promedios anuales, ninguna de las islas llegó a cubrir el número de toneladas que se les había repartido, pues ni siquiera Tenerife, a pesar de su gran actividad comercial, logró enviar regularmente el tonelaje asignado. Únicamente en la década de los treinta superó con creces su cupo, al conseguir un promedio de 234 toneladas. En realidad, parece que la distribución se hizo a título meramente indicativo, pues se atuvieron al reparto por quinquenios. Gran Canaria, por ejemplo, sólo en una ocasión (1702) envió un cargamento dentro de los límites que le correspondían, pues en los otros casos (1700, 1707, 1709, 1715) siempre superó las toneladas asignadas, llegando incluso en 1745 a despachar hasta 272 toneladas. La Palmas, en cambio, mantuvo un cierto equilibrio, puesto que de los ocho navíos de registro que despachó en cuatro (1706, 1715, 1716 y 1748) estuvo por debajo de su cupo, superándolo en todos los demás, incluso ampliamente, como se puede apreciar en los de 1701 y 1733. Aún así, fue Tenerife la isla que verdaderamente acaparó el comercio con Campeche, tanto en número de navíos como de toneladas. Los numerosos permisos que salieron de su puerto representaron en no pocas ocasiones un número de toneladas anuales visiblemente superior al que se le había repartido. Es más, hubo años (1720, 1735, 1737, 1740 y 1742) en que los cargamentos despachados desde la isla excedieron claramente las 300 toneladas señaladas para el puerto yucateco.

Es evidente que el desigual potencial económico de las islas determinó su mayor o menor contribución al comercio canario con América, en general, y con Campeche, en particular. De hecho la superioridad de Tenerife era manifiesta desde el siglo XVII tanto en movimiento naval como en volumen de mercancías. Sería también en esta centuria cuando el puerto de Santa Cruz acabaría imponiendo su primacía merced al despegue de la producción de aguardiente a partir de 1679.⁴¹ Por tanto, la evolución del comercio canario-americano en el siglo XVIII no hizo sino confirmar su trayectoria ascendente.

TABLA IV
FRECUENCIA Y VOLUMEN DE COMERCIO SEGÚN ORIGEN

DÉCADAS	NAVÍOS	TOTAL TONS.	P/T AÑO	NAVÍOS	TOTAL TONS.	P/T AÑO	NAVÍOS	TOTAL TONS.	P/T AÑO
1700-1710	4	328	29.8	4	335	30.5	3	375	34.0
1711-1720	1	62.5	6.2	10	1.022	102.2	3	221	22.1
1721-1730	-	-	-	7	1.210	121.0	-	-	-
1731-1740	-	-	-	15	2.342	234.2	1	156	15.3
1741-1750	1	272	27.2	7	1.623.5	1623.5	1	76.5	7.6
TOTALES	6	662.5	13.0	43	6.534.5	128.1	8	825.5	16.2

Tons. = Toneladas de carga

P/T Año = Promedio de tonelaje de carga por año

Al afianzarse además el aguardiente como el producto predominante dentro de las exportaciones isleñas. De ahí que fuera la isla de Tenerife la que monopolizara el comercio con América,⁴² y la que acabara controlando el comercio con Campeche, al ser también el aguardiente su exportación más representativa.

Las mercancías

No cabe duda de que la parte más importante de un registro era su carga, es decir, las diferentes mercancías que se albergaban en la bodega para su venta y distribución. En este sentido interesa analizar qué tipo de productos se embarcaban en Canarias con destino al puerto de campeche y, a ser posible, cuáles eran los que se enviaban en los viajes de retorno.

a) Problemas metodológicos y de cuantificación

El análisis de las mercancías ha puesto de relieve que es prácticamente imposible obtener una valoración exacta del volumen total de las exportaciones canarias a Campeche por las dificultades que su cuantificación entraña, dada la heterogeneidad de las medidas en que aparecen consignadas. En realidad, la variedad de las medidas de capacidad en que se registran los diferentes productos es tan grande que obliga a un laborioso esfuerzo de conversión que, por otra parte, no siempre es factible, al no ofrecer la documentación datos sobre la equivalencia de unas medidas que por lo general no coincidían con las utilizadas en la Península y que actualmente están en desuso. Nos encontramos así con que los productos aparecen normalmente asentados en pipas y barriles, pero con la particularidad de que los barriles podían ser de capacidad muy diferente, pues si bien los más corrientes eran de “a 6 ó 12 en pipa” (6 ó 12 barriles tenían la capacidad de una pipa), también se registraban de a 4, 5, 8, 10, 16, 18 y hasta 24 en pipa. Pero es que, además, el aguardiente y el vino, los productos más representativos, podían también ser embarcados en fresqueras, botijas, botijas peruleras, botijuelas, botijones, limetas, limetillas y limetones, medidas para las que es prácticamente imposible encontrar un criterio válido de conversión, bien porque no siempre hay forma de conocer la equivalencia, o bien, porque la propia documentación contribuye a la confusión en los casos en que la facilita. Y es que de las botijas algunas partidas señalaban su equivalencia en pipas, pero de forma variable, pues las consignaban de a 20, 23, 24 ó 25 en pipa, y hasta de a 30 cuando se trataba de botijas peruleras. Para las frasqueras en ocasiones se apuntaba la conversión en pipas, pero según distintas capacidades, pues unas veces 15 frasqueras componían una pipa, mientras que otras se evaluaba la pipa a razón de 17 ó 20 frasqueras. Es más, según algunos registros, parece que también había frasqueras de a 4, 18, 20, 25 y hasta 36 en pipa. Por tanto, cuando sólo se registran botijas o frasqueras, que era lo más corriente, es imposible saber a qué tipo se estaban refiriendo. Y lo mismo ocurría con las limetas, limetillas y limetones, medidas para las que las diversas partidas de un mismo registro señalaban diferentes equivalencias.⁴³

Todo ello ha planteado la necesidad de homogeneizar los datos y tratar de reducir en lo posible las distintas medidas, aunque no siempre con la precisión deseada. Se ha optado por utilizar la pipa como medida para la evaluación del comercio canario con Campeche, dado que la mayor parte de las partidas aparecen registradas en esta unidad de medida.⁴⁴ En el caso del aguardiente y el vino se aportará también su equivalencia en litros, por ser ésta la medida que en la actualidad se usa para los líquidos.⁴⁵

b) Lo que demandaba Campeche

¿Qué era lo que determinaba la elección de las mercancías para una zona como la yucateca?. Ya se ha aludido a cómo los canarios se sentían atraídos a comerciar con Campeche por la demanda que en dicho puerto existía de aguardientes y vinos y los altos precios a que se podían vender estos productos. Se trataba, por tanto, de satisfacer la necesidad de una población que aparentemente sufría carencia de estos artículos, al tener que depender del exiguu suministro gaditano o del encarecido abastecimiento que le ofrecían Veracruz y La Habana, en cuanto que estos puertos actuaban como intermediarios. Aunque también cabría considerar cuál era la oferta de Campeche, que podría haber sido más importante que su demanda, aunque en este caso parece claro que no fue así.

En el Apéndice II se han recogido, tras su conservación en pipas, las mercancías y cantidades transportadas en los diferentes barcos que obtuvieron permiso de registro para Campeche. De la simple observación del mismo se desprende que todo el comercio con Campeche se centró en el aguardiente, el vino, el vinagre y los frutos secos, englobando dentro de éstos últimos la fruta seca, las almendras y las pasas, que casi siempre aparecen con registros separados. De estos productos no cabe duda de que la primacía absoluta la ocupó el aguardiente con 7.613 pipas (3.654.240 litros), equivalentes al 63% del comercio total (12.088.25 pipas), mientras que el vino, el producto tradicional canario, sólo llegó a alcanzar en sus diferentes variedades (malvasía, vidueño o tinto) 3.221.50 pipas (1.546.320 litros) y el 26'6% del total. Se pone, por tanto, en evidencia que en el siglo XVIII ya se había consumado de forma definitiva el desplazamiento de vino que hasta fines de la centuria anterior había sido el producto por excelencia de las exportaciones canarias a América.⁴⁶ De todas formas, ambos géneros constituyeron el grueso de las exportaciones canarias a Campeche, al acaparar 5.417,25 toneladas y representar casi el 90% del total exportado.⁴⁷ Por ello el vinagre, con 641.33 pipas (307.838,40 litros), y los frutos secos, con 612.40 pipas, aun siendo cualitativamente importantes, no llegaron a representar unos porcentajes significativos, ya que tanto uno como otras se mantuvieron en torno al 5% los frutos secos. Con todo, dentro de los frutos secos la partida más importante fue la fruta seca (normalmente higos y ciruelas) con 509,50 pipas y el 4'2% del total exportado, pues la presencia de las almendras con 78 pipas y de las pasas con 25 pipas fue realmente simbólica.

*TABLA V
DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN ORIGEN*

TENERIFE	6,355	2,679,50	550	525,50
LA PALMA	779,50	354	55,75	66
GRAN CANARIA	478,50	188	35,50	21
TOTALES	7.613,00	3.221,50	641,25	612,50

El desglose de las mercancías, según la procedencia (Tabla V), muestra, una vez más,

que la isla que verdaderamente se benefició de todo este comercio fue Tenerife, al acaparar el grueso de las exportaciones de todos los productos. Unas exportaciones que, por otra parte, aparecen claramente infravaloradas, no sólo porque pequeñas partidas de barriles sueltos, cuarterones o cajones de conservas no se han incluido en los totales, sino sobre todo porque no se han podido cuantificar los cargamentos de los navíos de los que sólo tenemos constancia por la Contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, algunos de los cuales superaron ampliamente las 200 toneladas.

De todos modos, es evidente que los canarios se mantuvieron en sus exportaciones dentro de los límites impuestos por el Reglamento de 1718, embarcando sólo las mercancías permitidas, es decir, los frutos de la tierra que no ofrecían mucha competencia al comercio gaditano. De esa forma evitaban las reticencias que el Consulado andaluz siempre había tenido frente a la permisión de un cupo de toneladas a las Islas Canarias fuera de su control, sobre todo, porque los comerciantes peninsulares eran conscientes del comercio fraudulento que se practicaba desde las Islas, tanto de carga no declarada como de mercancías no permitidas. Y en cierto modo, puede que tuvieran razón, pues no deja de sorprender las elevadas cantidades que introducían de hierro, acero, clavazón, aceite y toda clase de textiles (crudos, lonas, medias lonas, coletas, etc.), es decir, de los géneros reservados a los cargadores gaditanos, bajo el pretexto de necesitarlos para el mantenimiento del navío en su viaje de ida y vuelta. No se puede dejar de pensar si muchos de esos productos no los aprovecharían los comerciantes canarios para realizar ventajosas transacciones en un puerto que precisamente, como ellos alegaban, estaba “*poco surtido y frecuentado del comercio*”⁴⁸ y donde la escasez de esos géneros podía propiciar altos precios y, por tanto, pingües beneficios.

Pero es que, además, no está tampoco claro que los canarios no hicieran una importante competencia al comercio peninsular con sus envíos de aguardiente, vino y vinagre al puerto yucateco, toda vez que sobrepasaron con mucho las exportaciones que de estos productos hicieron a Campeche los cargadores andaluces durante los primeros cincuenta años del siglo, a pesar de integrar dichos géneros el “tercio de frutos” que los peninsulares tanto defendieron en el comercio indiano. Y es que, convertidas las pipas en arrobas, que era la medida utilizada por los peninsulares en sus exportaciones, tendríamos que los canarios colocaron en el mercado yucateco nada menos que 209.357,5 arrobas de aguardiente, 88.591,25 de vino y 17.634,5 de vinagre, frente a las 27.758 arrobas de aguardiente, 15.173,5 de vino y 727,5 de vinagre que los gaditanos transportaron a Campeche en el mismo período de tiempo.⁴⁹ Es decir, el comercio que de estos productos hicieron los peninsulares en Campeche apenas llegó a alcanzar el 14% del que practicaron los canarios. La pregunta que cabe entonces plantearse es si el intenso tráfico de las Islas Canarias fue causa del magro comercio existente entre Cádiz y el puerto yucateco a lo largo de este período, o si, por el contrario, fue más bien un efecto de la marginación de Campeche por parte de los cargadores gaditanos. Fuera como fuera, la realidad era que la región yucateca, a pesar de su escaso desarrollo, aparecía a los ojos de los comerciantes canarios como un mercado apetecible y ello le permitió compensar el relativo aislamiento a que se veía sometida por la propia estructura del comercio atlántico.

c) La oferta de la península yucateca.

En nuestro trabajo sobre el comercio de Campeche con la península ya pudimos comprobar que el nivel de la oferta yucateca era bastante limitado. El grueso de las exportaciones campechanas lo componían las materias tintóreas (palo de tinte, grana y añil), aunque era lógicamente el palo de Campeche el que absorbía el mayor volumen de carga con 29.814 quintales o 119,256 arrobas, toda vez que la producción de grana y añil no llegó a tener verdadera significación por las restricciones impuestas. Y aunque en el conjunto de las exportaciones yucatecas los productos tintóreos constituyeron, como se ha dicho, las mercancías claves, también destacaron las partidas de copal (1.247 arrobas), de contrayerba (1.360 arrobas), de zarzaparrilla (1.621 arroba) y de pimienta de Tabasco (1.516 arrobas), aunque individualmente su participación relativa apenas superara el 1%. Mención aparte merecen, sin embargo, los embarques de cuero curtidos o al pelo, tanto porque las 6.023 unidades representaron una partida sustancial en el total transportado a España, como porque su presencia creciente puede interpretarse como un reflejo del desarrollo ganadero de la región ante la progresiva expansión de las estancias.⁵⁰ Pero lo más interesante es que dentro de la estructura de las exportaciones tuvieron especial relevancia las partidas de caudales que llegaron a sumar 419.205 pesos, normalmente en pesos de plata doble de nuevo cuño mexicano, cantidad respetable si se tiene en cuenta el nivel del tráfico con una zona marginal, como era la península yucateca.

Para este estudio no se ha podido contar, como ya se expuso al principio, con los registros de los barcos en los viajes de retorno, ya que sólo se ha localizado, y de casualidad, el de un barco, Ntra. Sra. del Pilar y las Ánimas, que salió de Campeche en 1739 y que, después de hacer escala en La Habana, acabó arribando por el mal tiempo a la isla de Cabo Verde, en cuyas costas fue apresado por un corsario inglés, logrando, sin embargo, salvar parte de la carga. Aunque la verdad es que llevaba poca carga que salvar, porque en Campeche el maestre tan sólo había registrado para su embarque 400 quintales (1.600 arrobas) de palo de tinte con destino a La Habana, no a Canarias, y 8.842,50 pesos, añadiendo en La Habana 2.866 cueros, 1.007 arrobas de azúcar y 7.289,7 pesos.⁵¹ Así, pues, la carga de mayor valor la constituían los caudales, género que muy bien pudo escamotear al corsario inglés. Y si se establece la comparación con los 4 barcos que en 1682 salieron de Campeche con destino a las Islas Canaria, aunque tres de ellos con escala en La Habana, se puede observar que lo más importante de las partidas registradas en Campeche eran los embarques de palo de tinte que llegaron a sumar 7.100 quintales o 28.400 arrobas.⁵²

De todo ello se puede deducir que era bien poco lo que la provincia de Yucatán podía ofrecer, dado que, con la excepción del palo de tinte, su producción tenía poca salida tanto en el mercado europeo como en el canario. Se explica así que la mayoría de los retornos se hicieran con escala en otros puertos, como Veracruz o La Habana, con el fin de completar su carga, al no haberse llenado los navíos con las mercancías yucatecas. También se puede entonces entender la importancia que en los registros de retorno adquirieron las partidas de caudales, ya que parece que los comerciantes canarios, al igual que los gaditanos, se limitaban a volver con los beneficios obtenidos de sus ventas, sin preocuparse en invertirlos en productos yucatecos, al no interesarles éstos. Así pues, el estudio del comercio canario con el área yucateca confirma las conclusiones obtenidas del análisis de sus intercambios con la Península, es decir, que dentro de los circuitos comerciales atlánticos el

potencial de demanda del puerto yucateco era más importante que el de oferta. Es evidente que las autoridades españolas no supieron (o no quisieron) explotar su gran ventaja comparativa, el palo de Campeche, imposibilitando con ello que la región se pudiera integrar plenamente en los circuitos comerciales atlánticos.

NOTAS

- ¹ Peraza de Ayala, José: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. 2ª edición. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1977, pp. 21-27, 58-65 y 88.- Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario-americano*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955, pp. 153-154 y 183-199.
- ² Peraza de Ayala, pp. 65 y 88-89.- Morales Padrón, pp. 197-198.- Real cédula de permisión, Madrid, 22 abril 1697, incluida en el registro del navío Jesús Nazareno, 1706. Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Contratación, 2.852.
- ³ Peraza de Ayala, pp. 101-104.- Morales Padrón, pp. 77-81.- García Bernal, Manuela Cristina: “Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)”, en *V Coloquio de Historia Canario-americana* (1982). Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, tomo I, segunda parte, pp. 749-792. En este artículo se incluye por primera vez la publicación de dicho Reglamento, en una reproducción facsimilar.
- ⁴ Walker, Geoffrey J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona. De. Ariel, 1979, p. 121.
- ⁵ García Bernal, pp. 745-792.
- ⁶ García Bernal, Manuela Cristina: “El comercio de Campeche con España: del aislamiento a la integración (1700-1770)”, en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América* (Zaragoza, julio de 1996)(en prensa).
- ⁷ Los navíos de “permisión” de Canarias con Campeche entre 1700-1750, que serán analizados en este trabajo, se encuentran en el Archivo General de Indias (AGI), Sección de Contratación, legajos 2.852-2.861.
- ⁸ Peraza de Ayala, pp. 71-72.- Morales Padrón, o. 121.
- ⁹ Esta carencia ya la puso de manifiesto Morales Padrón en su clásico libro sobre el comercio canario americano, reproduciendo en el mismo la carga de los navíos que en conserva de las flotas retornaron desde distintos puertos americanos entre 1680 y 1687, al ser sus registros los únicos que, al parecer, existen en dicho Archivo. En realidad, su inexistencia se podría quizá explicar por el hecho de que los canarios no vacilaban en infringir las reglamentaciones establecidas. Morales Padrón, pp. 195 y 247-259.
- ¹⁰ El registro localizado corresponde al barco Ntra. Sra. del Pinar y las Ánimas, que salió de Campeche en 1739 con destino a Tenerife y que se encuentra incluido, con fecha de 1741, dentro de la serie de navíos de registro que retornaron a Cádiz. AGI, Contratación, 2.616.
- ¹¹ Chaunu, Pierre et Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1960. García-Baquero González, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, E.E.H.A., 1976.- García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, E.E.H.A., 1980.
- ¹² Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio: “La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del comercio, 1700-1708”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, vol. I., pp. 373-429. El mismo artículo ha sido reeditado, junto con otro trabajo del mismo autor, en *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*. Las Palmas, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, pp. 81-199. Será esta última edición la que se utilice en este estudio.- Ortiz de la Tabla y Ducasse, Javier: “Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, vol. II, pp. 5-17. El trabajo de este autor cubre el período de 1708 a 1776.
- ¹³ Pérez-Mallaina Bueno, *La metrópoli insular*, pp. 106-107.
- ¹⁴ Este autor presenta como una limitación de la fuente el hecho de que las cuentas sólo proporcionen “el tonelaje de bodega y no de la carga real de barco”. Ortiz de la Tabla y Ducasse, p. 8. Sin embargo, de la

comparación con nuestros datos y los proporcionados por Pérez-Mallaina se deduce que el tonelaje aportado correspondía al de carga efectiva y no al de arqueo.

- ¹⁵ Certificación de toneladas de D. José de Guesala, La Laguna, 9 de noviembre de 1737. AGI, Consulados, 318.
- ¹⁶ Ramos Pérez, Demetrio: “El problema de los embarques de harina e los registro para América”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, vol. II, pp. 39-43.
- ¹⁷ Registro del navío San Judas Tadeo, 2 de mayo de 1732 y Registro del navío Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas (alias “EL Palmero”), 1732. AGI, Contratación, 2.856.- En todos los registros a partir de 1730 aparecen las diferentes partidas de mercancías “no permitidas” que se les concede embarcar para el consumo y gasto del navío y no para comerciar.
- ¹⁸ García-Baquero González, Antonio: “Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida”, en *Hispania*, LVI/1, núm. 192 (Madrid, 1996), pp. 203-266-
- ¹⁹ El número de familias no siempre se puede especificar, al ser bastante frecuente que no hubiera familias dispuestas a emigrar y lo compensaran los dueños de los registros pagando el impuesto estipulado al efecto: 1.000 reales por familia no embarcada. Aunque también se dio el caso de navíos que trasladaron más de las familias que les correspondían, recibiendo entonces los registreros el debido impuesto por las familias de más. Registro del navío El Sacramento, Ntra. Sra. del Rosario y S. Francisco Javier, 1700. AGI, Contratación, 2.852.- Registro del navío San Clemente (alias “La Esperanza”), 1717, y Registro del navío San Juan Bautista (alias “La Camorra”), 1721. En estos dos casos se les compensó por el exceso de familias, rebajándoles del arqueo 50 y 23’5 toneladas, respectivamente, por lo que se necesitaba “para alojamiento, aguada y bastimentos de dichas familias”. AGI, Contratación, 2.853 y 2.854.- Registro del navío Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y San José, 1727. AGI, Contratación, 2.854.
- ²⁰ García Bernal, “El Comercio de Campeche con España”. Cuadro I del Apéndice.
- ²¹ Walker, Geoffrey J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979 (Cuadro 2 del Apéndice I).
- ²² Solicitud del propietario y maestre del navío Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José para que se le cambie a Campeche el permiso que tenía concedido para La Habana, 1714. AGI, Contratación, 2.853.
- ²³ Solicitud del propietario y maestre del navío San Salvador, Ntra. Sra. de la Candelaria y San Antonio para que se le cambie a Campeche el permiso que tenía concedido para La Guaira, 1733. AGI, Contratación, 2.856.
- ²⁴ Solicitud del propietario y maestre del navío San Judas Tadeo para que se le cambie para Campeche el permiso que tenía concedido para Maracaibo, 1732, cit. -En 1735 se vuelve a pedir el cambio del permiso de Maracaibo a Campeche, alegándose “*la lenta salida que allí [Maracaibo] tienen los frutos de Canarias*”. Solicitud del propietario y maestre del navío Ntra. Sra. del Pilar y las Animas, 1735. AGI, Contratación, 2.857.
- ²⁵ Walker, Cuadro 2 del Apéndice I.- García Bernal, “El comercio de Campeche con España” (en prensa).
- ²⁶ Este descenso en el comercio con Campeche durante la década de los veinte contrasta con el incremento que, en términos generales, experimentaron los intercambios de Canarias con América, gracias al impulso que para los mismos supuso el Reglamento de 1718. García Bernal, “Los navíos de permisión”, pág. 759 y 763.
- ²⁷ La importancia que en el tráfico con América adquirieron los registros sueltos a partir de 1739 y hasta 1754 en que se restauraron las flotas se pone de relieve en la obra de García-Baquero González, tomo I, pp. 165-174
- ²⁸ Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XLI, leyes 11 y 1, respectivamente.- Morales Padrón, pp. 197-198.- García Bernal, “Los navíos de permisión”, pág. 765.
- ²⁹ Las 1.000 toneladas debían ser transportadas en cinco navíos, correspondiendo tres de 200 toneladas de carga a Tenerife, uno de 300 a La Palma y otro de 100 a Gran Canaria. Peraza de Ayala, p. 70.
- ³⁰ Consúltese en el Apéndice I la referencia de este navío en las diferentes fechas.

- ³¹ Para facilitar la comprobación, se reseña la fecha del primer viaje. Entre paréntesis y en negritas se especifica el año o años en que repitieron la travesía.
- ³² En este sentido parece que el tonelaje de los navíos utilizados en el tráfico con Campeche se mantenía dentro de los límites tradicionales, pues también en el siglo XVII la moda o navío tipo del comercio con América estuvo entre la 51 y las 100 toneladas, aunque con una mayor representación de los barcos de pequeño porte. López Cantos, Ángel: “El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, vol. I, p. 309.
- ³³ Pérez-Mallaina Buena, *La metrópoli insular*, pp. 107 y 116-118.
- ³⁴ Ortiz de la Tabla y Ducasse, p. 9. Este autor contabiliza un total de 25.301 toneladas de carga transportadas en 211 barcos, aunque con vacíos de información por las deficiencias de su fuente.
- ³⁵ García-Baquero González, tomo I, pp. 255-256.
- ³⁶ Pérez-Mallaina Bueno, *La metrópoli insular*, pp. 111-112.- Ortiz de la Tabla y Ducasse establece como segundo puerto de destino La Guaira, debido quizá a las lagunas de que adolece su fuente, p. 12.- García Bernal, “Los navíos de permisión”, pp. 765-766 y 783.
- ³⁷ Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias, lib. IX, tít. XLI, leyes 18, 19 y 20.- García-Baquero González, tomo I, pp. 231-233.
- ³⁸ García Bernal, “Los navíos de permisión”, pp. 760 y 781.- El aumento a 100 reales para los nuevos permisos se impondría al comercio peninsular a partir de 1725. García-Baquero González, tomo I, p. 234.
- ³⁹ Ramos Gómez, Luis Javier: “Navíos extranjeros habilitados como nacionales para ejecutar el comercio con América a mediados del siglo XVIII”, en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1977, vol. II, p. 26.- García-Baquero González, tomo I, pp. 235-238.
- ⁴⁰ Morales Padrón, pp. 198 y 206-207.- Peraza de Ayala, pp. 115-116.
- ⁴¹ López Cantos, pp. 311 y 316-317.
- ⁴² Pérez.Mallaina Bueno, *La metrópoli insular*, pp. 113.- Ortiz de la Tabla y Ducasse, p. 11.- García Bernal, “Los navíos de permisión”, pp. 764-765.
- ⁴³ Para las limetas los registros dan una equivalencia de 600 por pipa, mientras que a los limetones le atribuyen una capacidad de 56 por pipa. Sin embargo, para las limetas García Fuentes apunta una equivalencia de 23 ó 50 por pipa. García Fuentes, p. 250.
- ⁴⁴ Ante la variedad, y siempre que las fuentes no facilitan la conversión, se ha optado por una capacidad intermedia o por la que se registra con más frecuencia. Aun siendo una conversión arbitraria y, por tanto, imprecisa, por lo menos permite obtener una evaluación lo más aproximada posible de los diferentes cargamentos. Así, se ha hecho la conversión de las frasqueras a razón de 18 frasqueras una pipa; las botijas a 23 por pipa, las peruleras a 30 por pipa y los botijones a 56 por pipa; las limetas y limetillas a 600 por pipa y los limetones a 35 por pipa.
- ⁴⁵ Para la conversión en litros se ha utilizado la equivalencia propuesta por Bethencourt y utilizada también por Torres Santana de 480 litros la pipa. Bethencourt Massieu, A.: “Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos, 1650-1800”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 2 (Madrid-Las Palmas, 1956), p. 203.- Torres Santana, Elisa: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, pp. 227-228.
- ⁴⁶ López Cantos, pp. 315-317.- Este predominio del aguardiente se pone también claramente de relieve en el estudio realizado sobre el comercio canario con América entre 1720 y 1730. García Bernal, “Los navíos de permisión”, p. 768.
- ⁴⁷ Se ha hecho la conversión sobre la base de que una tonelada de vino equivalía a dos pipas. Torres Santana, p. 227.
- ⁴⁸ Registro del navío San Judas Tadeo, 2 de mayo de 1732 y Registro del navío Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas (alias “El Palmero”), 9 de octubre de 1732. AGI, Contratación, 2.856.- Como ya se ha expuesto, en todos los registros a partir de 1730 aparecen consignadas las diferentes partidas de mer

cancías “no permitidas” que se les concedía embarcar para el consumo y gasto del navío y no para comerciar.

⁴⁹ Para la comparación con el comercio efectuado entre Cádiz y Campeche en la misma época véase, García Bernal, “El comercio de Campeche con España”, (en prensa).- La conversión en arrobas se ha hecho a razón de 27’5 arrobas por pipa, según la propuesta de Chaunu y Sanz, y no de 27 arrobas por pipa, como prefiere García Fuentes, dado que las pipas con el uso se henchían. Chaunu, tomo I, p. 133; Lorenzo Sanz, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Diputación Provincial, 1979, tomo I, p. 467; García Fuentes, p. 244.- Torres Santana, p. 227.

⁵⁰ García Bernal, “El comercio de Campeche con España”, (en prensa).

⁵¹ Registro del navío Ntra. Sra. del Pilar y las Ánimas, 1741. AGI, Contratación, 2.616.

⁵² Morales Padrón, pp. 253-257.

APÉNDICE I

RELACIÓN DE REGISTROS QUE VIAJARON DE CANARIAS A CAMPECHE

(1700-1750)

AÑO	ORIGEN	NAVÍO	MAESTRE-PROPIETARIO	TNS.	FABR.	FAMS.
1700 1) 15 may.	Gran Canaria	El Sacramento, Ntra. Sra. del Rosario y S. Fco. Javier	Mtre. Luis Costero	(A)155.00 (C) 130.00	-	15+3p. (SD)
1701(?) *2) (?) ¹	La Palma	Ntra. Sra. del Rosario, S. Pedro de A. y S. Fco. Javier	Mtre. Francisco Martín de Fleitas	200.00	extranj.	—
1702 (?) * 3) (?)	Gran Canaria	Ntra. Sra. de las Mercedes, S. Juan Bautista y Sto. Domingo	Cap.-Mtre. Juan de Zalar	28.00	—	—
1703(?) * 4) (?)	Tenerife	Ntra. Sra. de la Esperanza y S. José	Cap. Manuel José Gil	130.00	—	—
1704 (?) * 5) (?) ²	Tenerife	Ntra. Sra. del Rosario, S. Pedro de A. y S. Fco. Javier	Cap.-Prop. Sebastián de Herrera	130.00	extranj.	—
1706 6) 5 ene. 7) 22 may 8) 22 may	Tenerife La Palma La Palma	Jesús Nazareno, S. Fco. de Paula y las Ánimas. Ntra. Sra. de la Encarnación, S. José y S. Fco. Javier Ntra. Sra. de la Concepción, S. Fco. Javier y S. José	Mtre.-Prop. Juan de Echamendi y Zárate Mtre. Simón Sánchez Carta Mtra.-Prop. José Antonio Nieves	25.00 55.00 120.00	— canar. Canar.	1 (SD) (impto.) (impto.)
1707 9) 24 agos.	Gran Canaria	Stmo. Cristo de S. Román, Ntra. Sra. de la Candelaria y S. José	Mtre.- Propi. Esteban Martín	100.00	criolla	(impto.)
1709 10) 8 feb. 11) 30 sep.	Gran Canaria Tenerife	San Fco. Javier y Sta. Catalina mártir Ntra. Sra. del Socorro y S. José	Mtre.- Prop. Simón Sánchez Carta Mtre. Agustín Barranco	70.00 50.00	extranj. —	(impto.) (impto.)
1712 * 12) 3 abr. 13) 16 abr.	Tenerife Tenerife	Ntra. Sra. del Socorro y S. José Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier y las Ánimas	Cap. José Francisco de Meza Mtre.- Prop. Manuel Llanos Amaral	50.00 30.00	— nacion.	— (impto.)
1713 14) 25 ene. 15) 29 agos.	Tenerife Tenerife	Sta. María Sta. Rita (alias “La Galeta”)	Cap. Alejandro de Melo Mtre. Gaspar de Echevarría	62.00 60.00	— extranj.	— 3(?)
1714 16) 18 feb. 17) sep.	Tenerife Tenerife	S. Fco. Javier y Sta. Catalina mártir Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José (alias “la Aurora”)	Mtre. Simón Sánchez Carta Mtre.- Prop. Cayetano de Espinosa y Torres	84.00 155.00	Extranj Extranj.	4(?) 10+5p (;SD?)
1715 18) 26 feb. 19) 10 abr. 20) 27 dic.	La Palma Tenerife Gran Canaria	Ntra. Sra. de Begoña, Sto. Domingo y las Ánimas Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas Sta. Anna (alias “El Guardiano”)	Mtre.- Prop. Cap. Miguel Francisco de la Paz Mtre.- Prop. Bartolomé Sánchez Carta Mtre. José Gabriel Juárez	60.00 67.00 62.50	Vizcai. Canar. Extranj.	(?) (impto.) (impto.)
1716 21) 9 jul.	La Palma	Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier y las Ánimas (alias “El Neptuno”)	Mtre.- Prop. D. Manuel Llanos Amaral	70.00	Nacion.	(impto.)
1717 22) 30 mar. 23) 4 agos.	La Palma Tenerife	San Juan Bautista San Clemente (alias “La Esperanza”)	Mtre.- Prop. Cap. Sebastián Patricio Leal Mtre.- Prop. Cap. Simón Clemente de Armas	91.00 (A)220.00 ³ (C) 170.00	Extranj. Extranj.	(impto.) 50(trin.)
1720 24) 3 mar. 25) 3 mar.	Tenerife Tenerife	Stma. Trinidad Ntra. Sra. de las Angustias, S. José y San Antonio	Mtre.- Prop. Cap. Cayetano de Espinosa y Torres Mtre. Silvestre de León	213.00 131.00	Extranj. Extranj.	(???) (???)

AÑO	ORIGEN	NAVÍO	MAESTRE-PROPIETARIO	TNS.	FABR.	FAMS.
1721 26) 19 may.	Tenerife	San Juan Bautista (alias " La Camorra")	Mtre.- Prop. Cap. Sebastián Patyricio Leal	(A)162.50 (B) (C) 139.000	Extranj.	20 (SD)
1723 27) 5 jul.	Tenerife	Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas (alias "El Palmero")	Mtre. Bartolomé Sánchez Carta	(C)171.00	Canar.	(impto.)
1725 28) 3 mar.	Tenerife	Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. Marcos (alias "El Clavel")	Mtre. Cayetano de Espinosa y Torres	203.00	Extranj.	(impto.)
1726 29) 7 mar.	Tenerife	San Clemente	Mtre. Leonardo J. Morbeque de Mata	(A)279.00 (C) 263.00	Extranj.	(impto.)
1727 30) 19 dic.	Tenerife	Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José	Mtre. José Jacinto de Mesa	167.00	Vizcai.	30 ^s (PR)
1730 31) 14 mar. 32) 23 sep.	Tenerife Tenerife	Ntra. Sra. de Begoña y S. Antonio de Padua Jesús, María y José	Mtre. Francisco Lourel Mtre. Thomas Carr	125.00 142.50	Vizcai. Extranj.	(impto.) (impto.)
1732 33)2 may. 34) 9 oct.	Tenerife Tenerife	San Judas Tadeo Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas ("El Palmero")	Mtre.- Prop. Bernardo Manuel Fernández Arturo Mtre. Antonio Tomás de Vera y Olivios	68.50 183.00	Vizcai. Canar.	(impto.) (impto.)
1733 35) 19 nov.	La Palma	San Salvador, Ntra. Sra. de la Candelaria y S. Antonio (Alias " El Puerto Espino")	Mtre.-CoProp. Pedro de Toledo	153.00	Canar.	(impto.)
1734 36) jul.	Tenerife	Stma. Trinidad, Ntra. Sra. del Rosario y S. José	Mtre. José Pérez Bello	183.00	Vizcai.	12+2p. (Bacalar)
1735 37) 17 abr. 38) 20 jul. 39) 17 dic.	Tenerife Tenerife Tenerife	Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas (alias "El Palmero") Ntra. Sra. del Carmen y S. José Ntra. Sra. del Pilar y las Ánimas	Mtre. Bartolomé Antonio Montañés Mtre. Isidoro Javier Paroy	(A)196.00 (C) 183.00 (A)120.00 (C) 80.00 91.50	Canar. Extranj. Vizcai.	10(Bac.) (impto.) 6(SD)
1736 40)27 nov. 41) 6 dic.	Tenerife Tenerife	Stmo. Sacramento, Ntra. Sra. de las Nieves y Sta. Catalina de Sena (alias "El Sol Dorado") Ntra. Sra. de la Soledad	Mtre. Gaspar Guillén de Araujo Mtre. Bartolomé Antonio Montañés	104.50 (A)95.50 (C) 74.00	Canar. Canar.	(impto.) (impto.)
1737 42) 12 jun.	Tenerife	Jesús, María y José (alias "El Triunfante")	Mtre.-CoProp. Agustín de Cubas Betancourt	(A)331.00 (C) 316.00	Canar.	(impto.)
1738 *43) 7 may. 44) 10 may. 45)26 may.	La Laguna Tenerife Tenerife	Ntra. Sra. del Rosario y Sto. Domingo Ntra. Sra. del Pilar y las Ánimas Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier y las Ánimas (alias "La Venus")	Mtre. Juan Nuñez (Yáñez) Mtre.-CoProp. Luis Francisco de Miranda Mtre.-Prop. Bernardo de Espinosa	213.00 93.00 282.50	— nacion. Criolla	— 5(SD) 25(Gu)
1739 46) 23 may.	Tenerife	S. Juan Bautista, el Gran Poder de Dios y Ntra. Sra. de los Afligidos (alias "El Invencible")	Mtre.-Prop. José Luzar Ugarte	120.00	Canar.	(?) (SD)
1740 47) 10 sep. 48) 13 oct.	Tenerife Tenerife	Ntra. Sra. de las Angustias y S. Antonio de Padua Jesús, María y José (alias "El Triunfante")	Mtre.-Prop. Antonio de Miranda Mtre.-CoProp. Agustín de Cubas Betancourt	50.00 300.00	Canar. Canar.	(impto.) (impto.)
1742 *49) 6 jun. *50) 14 jun.	La Laguna La Laguna	Ntra. Sra. de las Angustias Ntra. Sra. del Rosario	Mtre. Fernando Rodríguez Molina Cap.-Mtre. Bernardo Espinosa	50.00 276.00	— —	— —
1743 *51) 23 dic.	Tenerife	Jesús, María y José	Mtre. Agustín de Cubas	300.00	—	—
1745 *52) 9 ene.	I. Canaria	Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier	Mtre. José Antonio Cecía	272.00	—	—
1746 53) 17 mar.	Tenerife	La Stma. Trinidad. Ntra. Sra. del Rosario y S. José (alias "El Triunfo")	Mtre.-CoProp. Pedro Rodríguez Muñoz	282.00	Criolla	(impto.)
1748 54) 25 ene. 55)27 oct.	Tenerife La Palma	Ntra. Sra. del Rosario, S. Fco. Javier y las Animas (alias "La Venus") Ntra. Sra. de la Estrella del Mar, S. José y las Benditas Ánimas alias "La Dichosa")	Mtre. José Antonio Cecía Mtre.-Prop. Ambrosio Rodríguez de la Cruz	262.50 (A)82.00 (C) 76.50	Criolla Canar.	(impto.) (impto.)
1749 56) 24 abr.	Tenerife	La Stma. Trinidad. Nuestra. Sra. del Rosario y S. José (alias "El Triunfo")	Mtre. Rafael Ramos Perera	282.00	Criolla	(impto.)
1750 57) 27 jun.	Tenerife	Ntra. Sra. de las Angustias y S. Antonio de Padua (alias "El Canario")	Mtre. José de Tolosa Grimaldi	173.00	Criolla	8+3p.?

CLAVES del destino de las familias:

SD= Santo domingo
Trin= Isla Trinidad
PR = Puerto Rico
Bac.=Bacalar.
Gu = Guayana

FUENTES: AGI, Contratación

2.852 (1701-1709) 2.857 (1734-1735)
2.853 (1712-1717) 2.858 (1736-1738)
2.854 (1720-1727) 2.859 (1739-1746)
2.855 (1728-1730) 2.860 (1748-1749)
2.856 (1732-1733) 2.861 (1750)

- ¹ Los registros que figuran con * corresponden a la Contabilidad del Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla y han sido recogidos del trabajo de Pérez-Mallaina Bueno, *La metrópoli insular*, Apéndice I, núms. 13, 20, 23 y 36, pp. 166-175, y del de Ortiz de la Tabla, tal como los reproduce en su Apéndice. En este caso, como en otros en los que el año aparece con interrogante, Pérez-Mallaina no facilita la fecha de salida. Este viaje, en concreto, lo sitúa, junto con otros muchos, entre el 10 de septiembre de 1700 y el 1 de septiembre de 1703. En consecuencia, el año de 1701 es totalmente arbitrario y se ha atribuido como posible por el hecho de que por real cédula de 6 de junio de 1700 se concedió a su propietario D. Francisco Antonio de Briones que pudiera hacer dos viajes con un buque de fábrica extranjera, de 215 toneladas. Este primero bien pudo llevarse a cabo al año siguiente, aunque también pudo realizarse en 1702 y 1703, pues sólo hay constancia de que el segundo viaje lo efectuó en 1706 Sebastián de Herrera que compró el barco y los derechos de Briones. Lo mismo ocurre con los años de 1702 y 1703, atribuidas en función del orden en que aparecen dentro del grupo establecido por Pérez-Mallaina. Conviene hacer notar que el tonelaje que se especifica en este caso era el de carga, y no el de arqueo o bodega, al ser inferior al reseñado en la concesión de 1700. Pérez-Mallaina, *La metrópoli insular*, pp. 123 y 166.
- ² Este viaje lo incluye Pérez-Mallaina entre los primeros que él sitúa entre el 11 de septiembre de 1703 y el 21 de diciembre de 1705, pp. 169-170. Por tanto, el año establecido como posible es también totalmente arbitrario y se apunta sólo con el fin de mantener la secuencia cronológica. Aquí ya parece Sebastián de Herrera como propietario, aunque debió realizar el viaje con una licencia personal, puesto que los derechos de Briones no los aprovechó hasta 1706 y en un viaje a La Habana. También en este caso el tonelaje era el de carga, y no el de arqueo o bodega, al ser inferior al reseñado en la concesión de 1700. Pérez-Mallaina, *La metrópoli insular*, pp. 123 y 173.
- ³ Para distinguir los diferentes tonelajes se consignará con (A) el tonelaje de arqueo y con (C) el de carga, en los casos en que el registro lo facilita.
- ⁴ Certificación de toneladas de D. José de Guesala, La Laguna, 9 de noviembre de 1737. AGI, Consulados, 318. Parece ser el mismo que en 1720 llegó también a Campeche, por lo que se ha consignado como posible el mismo puerto de salida y el mismo origen de fábrica.- Gracia Bernal, M.C.: "Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)", en *V Coloquio de Historia Canario-Americano* (1982). Las Palmas, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, tomo I (2ª parte), p. 774.
- ⁵ Según se especifica en los documentos del registro, el navío debía hacer escala en Puerto Rico para dejar 32 familias, pero en la Certificación de pago de derechos sólo se alude a 30 familias, registrándose además el pago de derechos (8.350 reales) "por las ocho familias y parte de otra que corresponden a las 167 toneladas", cuando debía estar exento de tal pago, al cumplir con el traslado y, además, en demasía.

APÉNDICE II

PRODUCTOS EXPORTADOS POR LAS ISLAS CANARIAS A CAMPECHE
(EN PIPAS)

Año	Origen	Aguardiente	Vino	Vinagre	Fruta seca	Almendras	Pasas
1) 1700	(Gran Can.)	187.50	65	10	2.40	—	—
2) 1701	(La Palma)	—	—	—	—	—	—
3) 1702	(Gran Can.)	—	—	—	—	—	—
4) 1703	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
5) 1704	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
6) 1706	(Tenerife)	43	5	—	1	—	—
7) 1706	(La Palma)	86	5.50	2	—	—	—
8) 1706	(La Palma)	170.50	34	20.25	4	—	—
9) 1707	(Gran Can.)	143	50	7	—	—	—
10) 1709	(Gran Can.)	45	65	16.50	6.50	—	—
11) 1709	(Tenerife)	7	58	5	—	—	—
12) 1712	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
13) 1712	(Tenerife)	19.50	25	4	4.50	—	—
14) 1713	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
15) 1713	(Tenerife)	43	67.50	2	2	—	48bar
16) 1714	(Tenerife)	125	13	6	—	—	—
17)1714	(Tenerife)	110.50+1/3	155.25	25.25	33.50	—	—
18)1715	(La Palma)	66	37	13	2.50	—	—
19)1715	(Tenerife) ¹	83	27.50	24	0.50	—	—
20)1715	(Gran Can.)	103	8	2	12	—	—
21)1716	(La Palma)	134	24	5.50	4	—	—
22)1717	(La Palma)	73.50	83	1	24.50	—	—
23)1717	(Tenerife)	67	223	6.50	13.25	—	—
24)1720	(Tenerife)	354	62.50	6	12.75	—	—
25)1720	(Tenerife)	181.50	67.25	8	8	—	—
26)1721	(Tenerife)	129.25	72.50	23.75	40.50	0.50	—
27)1723	(Tenerife)	129	112.75	50.50	47	8.50	—
28)1725	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
29)1726	(Tenerife)	403	51	21.50	4.75	—	—
30)1727	(Tenerife)	168.50	70.25	65.50	26.75	—	—
31)1730	(Tenerife)	175+2/3	48.50	15	8 2/3	—	—
32)1730	(Tenerife)	141+2/3	72.75	18.25	58	—	—
33)1732	(Tenerife)	59+1/3	24	16.50	35+1/3	—	—
34)1732	(Tenerife)	123	123	23.50	21.50+1/3	9.25	0.75
35)1733	(La Palma)	198.75	71.25	5	19.50+2/3	8.25+1/3	—
36)1734	(Tenerife)	283.50+1/3	67	12.50	5	3.50	2
37)1735	(Tenerife)	346.50	30.50	9	6+2/3	—	—

Año	Origen	Aguardiente	Vino	Vinagre	Fruta seca	Almendras	Pasas
38)1735	(Tenerife)	136	74	9	1/3	1+1/3	—
39)1735	(Tenerife)	109	76+1/3	4.50	—	—	—
40)1736	(Tenerife)	152+1/3	35.75	1	19	—	—
41)1736	(Tenerife)	133	32.75	18.50+1/3	9.75	—	—
42)1737	(Tenerife)	454	127.75	10.75	23	2+1/3	1
43)1738	(La Laguna)	—	—	—	—	—	—
44)1738	(Tenerife)	110.25	33.75	24.75	3.50	9.50	—
45)1738	(Tenerife)	369.75	139.25	30.25	16.50	7.50	0.50
46)1739	(Tenerife)	171	39	12.25	1+2/3	4	1.50
47)1740	(Tenerife)	72+1/3	23	—	—	5	—
48)1740	(Tenerife)	420+1/3	134+1/3	18	2.75	4.25	5
49)1742	(La Laguna)	—	—	—	—	—	—
50)1742	(La Laguna)	—	—	—	—	—	—
51)1743	(Tenerife)	—	—	—	—	—	—
52)1745	(Gran Can.)	—	—	—	—	—	—
53)1746	(Tenerife)	436.25	11.25	16	—	0.50	—
54)1748	(Tenerife)	299.50	162+1/3	16.50	12	2.75	4.25
55)1748	(La Palma)	50.75	99+1/3	9	1.25	1	—
56)1749	(Tenerife)	274.25	218.75	32	12	1+2/3	1.50
57)1750	(Tenerife)	223+1/3	95	13.50	1+2/3	7.75	0.50
	Totales	7.613.00	3.221.50	641.25	509.50	78	25

¹ El resumen que se hace en el registro al final de las partidas (82 pipas de aguardiente, 26.50 de vino, 25 de vinagre y media de fruta seca, con un total de 134 pipas) no coincide con la suma de las partidas (135 pipas) que realmente se recogen en el mismo. Aunque la diferencia es sólo de una pipa, se quiere dejar constancia de ello. Registro del navío Ntra. Sra. de la Candelaria, S. José y las Ánimas, 1715. AGI, Contratación, 2853.