

EL COMERCIO ENTRE CANARIAS Y LOS PUERTOS DE LAS ANTILLAS MAYORES (1688-1708)

M^a Isabel Paredes Vera

El presente trabajo es, en parte al menos, una continuación de otro con el que en su día participamos en el XV Coloquio de Historia Canario-Americana, celebrado en 2002. En aquella ocasión nos ocupábamos del tráfico comercial entre las Canarias y el puerto de Santo Domingo en La Española. El período abarcado (1665-1700) coincidía con el reinado del último monarca de la Casa de Austria, Carlos II.¹ Al finalizar nuestro estudio, pudimos comprobar que la idea que habíamos concebido sobre el puerto de La Palma, no se ajustaba al papel que debió desempeñar en realidad en el desarrollo del comercio entre la isla antillana, la Primada de las Indias, y el archipiélago canario. Concretamente, en los años que van de 1678 a 1700, a diferencia de lo ocurrido con la generalidad de los puertos de la América hispana, el número de barcos que habían arribado al dominicano con fines comerciales desde Canarias creció inusualmente, sobre todo si lo comparamos con el casi nulo movimiento de otros destinos del Caribe. Así sucedió con el de Puerto Rico, y sin olvidar que la excepción la constituía el de La Habana, que recibió el mayor número de embarcaciones procedentes de Canarias, tanto a fines del XVII como a lo largo del XVIII.

La Palma, tras unos años de escasa actividad comercial con el Caribe, muestra en la última década del siglo un cierto aumento de esta. Su volumen de tráfico era reducido pero significativo si consideramos que se trata de una isla a la que casi podemos calificar de esquina o frontera atlántica, que se proyecta desde el sur del Imperio hispánico de los Austrias hacia el Nuevo Mundo y, en especial, hacia la zona de las Antillas españolas y las costas caribeñas. En esta zona se hallaban los puertos de La Habana, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, La Guaira, Caracas, Campeche, Maracaibo, Cumaná y Trinidad, los únicos en las Indias con los cuales la Corona española permitía comerciar a los canarios en las dos décadas que tratamos, ya que la normativa de la Corona en lo relativo a dicho comercio experimentó cambios de consideración a lo largo de los dos siglos aludidos, el XVII y el XVIII. Lo hasta aquí expuesto nos indujo a ahondar en la investigación de algunos aspectos del tema, pero en esta ocasión referido exclusivamente, como receptores de productos canarios, a los puertos de las Antillas mayores (excepto Jamaica); San Cristóbal de La Habana, el que sin duda reflejó, como ya hemos apuntado, mayor movimiento comercial en detrimento de los de las islas vecinas (las flotas organizadas desde la metrópoli y que se dirigían a Nueva España o Tierra Firme tenían en él parada obligatoria), el de Santiago de Cuba, con mayor movimiento en la centuria anterior, y los de Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico. Pretendimos analizar sus relaciones comerciales con los de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, ciñéndonos exclusivamente, en razón de las fuentes documentales utilizadas, al comercio de exportación de productos canarios.

En los años que tratamos, 1688 a 1708, las exportaciones palmeras, al igual que las demás islas del archipiélago, realizadas bajo registro, tuvieron como principal objeto de su comercio el vino. La razón de que las relaciones palmero-americanas se limitaran de la forma que arriba exponemos al Caribe fue la normativa impuesta al comercio canario con la América española por la Casa de Contratación y el Consejo de Indias El Reglamento de 1718, como señala

Morales Padrón, confirma a las Islas Canarias la limitación de exportar solo “productos de la tierra”, tal como se reglamentaba ya en 1611.²

Si nos ocupamos con algo más de intensidad del movimiento comercial entre La Palma y las islas antillanas, es debido, entre otros motivos, a la escasez de bibliografía sobre aquella en el período referido. A poco de iniciada la investigación, nuestro interés se extendió hacia toda la isla. Su vida e historia aparecen estrechamente ligadas a su principal puerto. Desde este salieron sus naves a comerciar con los de la Europa atlántica, con África occidental y con América durante el Antiguo Régimen. El Puerto de Santa Cruz de La Palma (en algunos documentos de la época, en el AGI, aparece como Puerto de San Miguel de La Palma; podría recibir esa denominación por el patrón de la isla o por el baluarte del mismo nombre, junto a su entrada) llegó a ser según Rumeu de Armas, junto con el de Amberes y Sevilla, el más importante de Europa, y el preferido para el comercio con las Indias. Para lograr un mayor conocimiento de lo que significó el tráfico mercantil en La Palma, es de obligada consulta la obra de Torres Santana sobre el comercio entre esta isla y el Caribe en la primera mitad del siglo XVII.³

AÑOS DE ESPLENDOR DEL COMERCIO PALMERO. AUJE DEL PUERTO DE LA PALMA

El despegue económico insular tras la conquista, ya en el siglo XVI, se debió fundamentalmente a las exportaciones, casi exclusivamente a las de azúcar y, posteriormente, a las de vino y aguardiente. En cantidades significativamente menores, otros productos cultivados o elaborados en la isla como el vinagre, los frutos secos, ciertos tejidos bastos o la brea, imprescindible entre otros usos para el mantenimiento de los barcos, se exportaron igualmente desde La Palma al Caribe.⁴

Prueba de la importancia alcanzada por La Palma es la fundación en 1564 del primer Juzgado de Indias erigido en el archipiélago canario, nombrando Felipe II como primer juez de Indias a Francisco de Vera, que años después desempeñaría un alto cargo en la Audiencia de Santo Domingo de La Española. Poco duró esta situación de hegemonía palmera; en 1566 se establecieron también en Tenerife y Gran Canaria sendos Juzgados.⁵

En torno al comercio y al mar que lo facilitaba giraba la vida de la isla. Son muestra de ello los cultivos de caña o vid destinados como hemos dicho a la exportación, y hasta la dedicación de sus hombres a oficios relacionados directamente con el mar, desde grumetes y marineros hasta pilotos, maestros o capitanes que encontramos en la Carrera de Indias hasta otros igualmente implicados en el tráfico naval, como la compra-venta y construcción de barcos, aprovechando la apreciada madera de pino canario.⁶ A poco de iniciada la conquista de las Indias, comienza el ciclo comercial del azúcar de caña, producto más destacado entre los exportados por La Palma desde principios de siglo. El rápido auge que alcanzaron las plantaciones antillanas provocó el descenso de exportaciones del azúcar canario, lo que a su vez condujo a que algunos cultivadores palmeros trasladaran su actividad al otro lado del Atlántico⁷ convirtiéndose en determinados casos en destacados propietarios de ingenios. La decadencia del azúcar se había iniciado en la década de 1570 a 1580. Ya en la siguiente centuria, cedería su lugar de privilegio este producto, en lo que respecta a producción y exportación, al vino, que se convirtió de este modo (y en mucha menor proporción sus derivados, el vinagre y más tarde el aguardiente) en el producto más exportado del puerto palmero. Vivió su época dorada en el siglo XVII, comenzando a disminuir su exportación en los últimos años del mismo siglo. La malvasía fue el más apreciado en las Cortes europeas y en especial en Inglaterra, hasta que, entre otras razones, por ser la esposa de Carlos II una

princesa portuguesa y estar enfrentada la monarquía hispánica con la del país vecino, cedió la malvasía en parte en Inglaterra su lugar privilegiado a los vinos lusitanos y en particular a los de Madeira.⁸ El nombre de La Palma se conoció desde el Mar del Norte hasta el África negra y desde las Trece Colonias y el Caribe hasta el Brasil y Río de la Plata. De ello da fe esta descripción de la isla en verso, escrita probablemente en Ámsterdam por el humanista judeo-sefardí Miguel Barrios del Valle y publicada en Colonia en 1682:

Arráygase la Palma en el profundo
 raudal, con altas hojas de opulencia:
 dátiles da de miel al Nuevo Mundo,
 y tácteo troncho en náutea diligencia.⁹

Sobre esta época no nos extenderemos, ya que se han publicado algunos trabajos de investigación de distinta extensión, pero necesarios para ahondar en el tema que tratamos, y que constituyen una destacada aportación al conocimiento de La Palma y en especial al movimiento comercial de la isla en los siglos referidos. Además, existen otras publicaciones sobre distintos aspectos y épocas de la historia palmera en forma de artículos o monografías, o que incluyen los estudios sobre la isla que nos ocupa en otros de carácter más general.¹⁰

EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO Y SU CONTRIBUCIÓN AL REAL COLEGIO SEMINARIO DE SAN TELMO DE SEVILLA

En 1681 se crea, a instancias de los miembros de la Universidad de Mareantes, por Real Cédula del monarca Carlos II, el Real Colegio Seminario de San Telmo. Su finalidad era acoger a los niños huérfanos o a otros necesitados y enseñarles los oficios relacionados con la navegación. Entre otros medios, se contará para su financiación con un impuesto o contribución que habrían de pagar todas las embarcaciones que con fines comerciales se dirigiesen a las Indias. Consistía en dos pesos de plata (16 reales de plata corriente o 14 de “plata antigua”) por tonelada útil registrada en el arqueo. Se solía abonar previamente a su partida del puerto sevillano. Anteriormente ya se cobraba real y medio de plata por cada tonelada, tributo este del que era beneficiaria la citada Universidad. También estaban obligados a pagar seis pesos por tonelada cada uno de los navíos que componían las flotas de Nueva España y Tierra Firme.¹¹

En 1686, por Real Cédula de 13 de febrero, se incluyó a las embarcaciones canarias que desde las Islas se dirigían a Indias a vender sus productos en la obligación de contribuir, de la misma forma y con la misma cantidad que los navíos sueltos de la Península, al mantenimiento del Colegio de San Telmo. En principio, el monto de la limosna se estipuló en seis pesos de plata por tonelada arqueada, pero en ese mismo documento, tras escuchar el informe sobre la situación de las Islas de Veitia Linaje, por entonces secretario de Indias, se redujo la tasa a dos pesos. No se harían efectivos los pagos del impuesto desde Canarias hasta 1688.¹² De los documentos emanados del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla y de la administradora de sus bienes, la Universidad de Mareantes, hemos obtenido información sobre distintos aspectos de las relaciones comerciales entre Canarias y el Caribe, analizando algunos de ellos referidos exclusivamente a los viajes de ida. La razón de obviar en el presente estudio los retornos y, en consecuencia, la importación de productos desde las provincias americanas, no era otra que el hecho de que la Contribución o Limosna de San Telmo se pagaba solamente a la salida hacia las Indias.

En la última década del siglo XVII y primera del XVIII, las continuas quejas llegadas al Consejo de Indias por parte de los comerciantes sevillanos y gaditanos, apoyados por la Casa de Contratación y representados por sus Consulados iban dirigidas contra los comerciantes canarios a los que culpaban de la supuesta ruina del comercio peninsular, monopolizado por Sevilla y más tarde Cádiz. La exportación de productos isleños constituía el principal propósito del tráfico comercial canario, al menos confesado o de forma oficial, pero no se puede ignorar la existencia del comercio ilegal y del contrabando practicado por los comerciantes canarios en sus viajes a Indias a lo largo del Antiguo Régimen. Alegaban los peninsulares que cuando las flotas llegaban a las costas americanas encontraban los puertos saturados de mercancías, incluso de procedencia extranjera, introducidas por las embarcaciones canarias. En el último tercio del XVII y primeras décadas del XVIII, el vidueño suponía una dura competencia para los caldos del Aljarafe sevillano. El volumen del tráfico ilegal canario resulta imposible de cuantificar aunque llegaron, sin base segura, guiados tal vez por la rivalidad comercial, a adjudicársele un porcentaje del 50% del total (porcentaje este que recoge García-Baquero pero referido al contrabando en el conjunto del tráfico comercial castellano) y era frecuente la complicidad de las autoridades insulares encargadas de vigilar la rectitud de las operaciones mercantiles. Parecía que la creación de la Junta de Restablecimiento del Comercio en 1679 por orden de Carlos II podría resolver esta situación, pero hubo poquísimos cambios entre 1688 y 1708. En principio su labor no alcanzó relevancia y hasta 1686 no consiguió jurisdicción privativa en materias comerciales. Fue reactivada por Felipe V en 1705.¹³

El cobro de la Limosna de San Telmo generó una extensa documentación de la que es factible obtener valiosa y variada información. En esta ocasión nos ha servido para ampliar la que, procedente del Archivo General de Indias, ya teníamos sobre el tráfico comercial y los navíos que lo llevaban a cabo entre Canarias y las Antillas. Datos extraídos de uno de los libros de contabilidad del Colegio Seminario en los que consta el derecho de tonelaje pagado por cada embarcación salida para Indias, nos permite apreciar el largo y lento proceso que tenía lugar desde que la contribución para el Colegio de San Telmo y la de la Universidad de Mareantes se pagaba en Canarias, generalmente en Tenerife, sede de uno de los tres Juzgados de Indias y desde 1657 de la Superintendencia, hasta que entraba en la llamada “arca de tres llaves”. Se hacía cargo de lo recaudado el diputado administrador de la correspondiente institución en Sevilla. El primero en ocupar tal cargo fue el sargento mayor Juan Pérez Caro, de conocida familia sevillana dedicada al comercio y a la navegación, el mismo que en 1681, durante varios meses, permaneció en la Corte negociando la fundación del susodicho Colegio Seminario. Su hermano, Ignacio Pérez Caro, que aparece en 1679 como diputado también de la Universidad de Mareantes, atravesó varias veces el Atlántico con fines comerciales, llegó a ser nombrado almirante y ostentaba, con bastantes incidencias, presidente-gobernador y capitán general de La Española (residenciado, condenado y destituido a fines del siglo XVII, fue posteriormente absuelto y repuesto en su cargo desde 1704 hasta su muerte en Santo Domingo casi dos años más tarde).

Los encargados de cobrar este derecho de salida en las Islas eran los apoderados en ellas del citado Colegio, y en el período que tratamos recayó sobre el marqués de Villafuerte, vecino de La Orotava (1686-1706) y el citado don Juan de Cobo, juez de Indias que residía en Tenerife (1706-1707). Por llevar a cabo esta tarea les correspondía el 6% de lo recaudado. Entre este y otros gastos que se producían, tales como el transporte, la suma que llegaba en efectivo a San Telmo resultaba considerablemente mermada, hasta el punto de que Fariña la calcula en un 35% de la recaudación bruta.¹⁴

Al llegar por fin a Sevilla el menguado importe de la Limosna de San Telmo, se ocupaba de su cobro, como apuntábamos arriba, la Universidad de Mareantes, administradora de San Telmo, en la persona del diputado-receptor. A fines de 1701 recaía esta tarea sobre don Juan de Castro que informa haber recibido, por el concepto arriba expuesto, lo cobrado y enviado por el apoderado de San Telmo en las Islas Canarias, el marqués de Villafuerte. El alcance de la gestión de este último fue de 2.683 reales de vellón y 22 maravedíes "... que lo valen 10.785 y $\frac{3}{4}$ reales de plata corriente que pagaron los dueños de 17 navíos que salieron de las Islas Canarias para diferentes puertos de las Indias, desde 6 de septiembre del año pasado de 1695 hasta el 10 de Mayo del de 1698...". Consta también, en el mismo legajo y por el mismo concepto, el pago de 4.008 reales de vellón y 26 maravedíes ("... que los valen 2.672 reales y medio de plata corriente...") de la contribución de 21 navíos que salieron desde Canarias a distintos puertos americanos entre el 7 de agosto de 1698 y el 6 de junio de 1700 y de los que antes de llegar a su destino en Sevilla resultan "... vaxados en 170 reales y medio de plata" que importó la conducción y encomienda del diputado marqués de Villafuerte de 2.843 reales de dicha moneda. No se solían hacer en una sola vez los envíos de lo recaudado en Tenerife del Derecho de tonelaje para San Telmo. Se utilizaban también letras de cambio, especialmente a partir de 1705, que se dirigían a apoderados de Cádiz, conducidas allí, tanto estas como cuando se trataba de moneda, desde Canarias por navíos neutrales, con frecuencia tartanas genovesas o francesas. De la capital gaditana se reenviaban a Sevilla. Los riesgos corridos en el viaje, como ataques piráticos, naufragios u otros, quedaban a cargo de la administración del Colegio de San Telmo.¹⁵

ALUMNOS CANARIOS EN EL REAL COLEGIO SEMINARIO DE SAN TELMO DE SEVILLA

En compensación por el pago de este nuevo tributo para Canarias, se ofrecía, de forma continuada y gratuita y tras leer el informe presentado por Veitia y Linaje, la reserva de diez plazas de las 150 que debía contar el Colegio "... para que sean recibidos en él (Colegio Seminario de San Telmo) los muchachos de esas islas, de los que andan perdidos para que gocen del mismo privilegio que los demás". Desde 1681 hasta 1847, año en que se cerró y fueron trasladados los pocos alumnos que quedaban en Sevilla al Colegio de San Telmo de Málaga, en ningún momento se llegaron a cubrir esas diez plazas con alumnos de las Islas, en parte por la dificultad y carestía del viaje a Sevilla, que debía ser pagado por el Cabildo de Tenerife. Borrego Plá señala que solo constan 11 colegiales canarios en todos los años que funcionó el Colegio y el primero que cita lo hace referido a 1721, mientras que Fariña González en total da la cifra de 16 alumnos canarios y menciona dos alumnos de origen insular con anterioridad a la promulgación de la Real Cédula de 1686: Hilario Juan de Aguilar, natural de La Gomera, que entró en San Telmo el 15 de junio de 1682 con 14 años, sirvió como paje en el navío *Nuestra Señora del Carmen*, en conserva de la flota que salió hacia Tierra Firme al mando del general Chacón en setiembre de 1684; y el tinerfeño Francisco Carreño, que entra en el citado colegio sevillano en 1686 con 13 años y va también como paje en el *San Antonio de Padua* con la flota de Nueva España a cargo del general Santillán, en julio de 1687. Regresó en el mismo navío y continuó sus estudios en San Telmo, volviendo a embarcar de mozo con los galeones del marqués del Vao. El primero, Hilario J. de Aguilar, se quedó en Cartagena.¹⁶

METODOLOGÍA Y FUENTES: EL FONDO DOCUMENTAL DE LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES Y DEL REAL COLEGIO SEMANARIO DE SAN TELMO DE SEVILLA

La motivación que nos guió en la elección del marco cronológico va unida al uso que pretendemos hacer de las fuentes en que basamos nuestra investigación. Son estos algunos de

los documentos del Fondo Antiguo del Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (en adelante, AHUS) relativos a la Universidad de Mareantes y al Real Colegio Seminario de San Telmo. A lo largo de las últimas décadas han aparecido varios estudios sobre estas dos instituciones tan emblemáticas para la capital hispalense.¹⁷ En nuestro caso hemos centrado la atención en los datos sobre las embarcaciones que desde 1688 abonaron en Canarias el citado tributo y hemos podido comprobar que la tarea emprendida supera la extensión del trabajo que estamos desarrollando, por lo que hemos acertado, con respecto a nuestra intención inicial, el período abarcado. Por otra parte, 1688 es también el año en que se volvió a ampliar a 1.000 el número de toneladas anuales que se permitía a las Canarias exportar a Indias sus productos, cifra que se mantuvo invariable a lo largo de las dos décadas tratadas en el presente estudio. Ha quedado así establecida su fecha límite en 1708, año en el que Ortiz de la Tabla inicia su análisis del comercio canario-americano en el siglo XVIII. En ese mismo año termina el trabajo realizado por Pérez-Mallaína sobre la Junta de Restablecimiento y la rivalidad comercial entre Canarias y los comerciantes sevillanos y gaditanos, cuya lectura nos incitó a conocer, y utilizar posteriormente, los legajos y manuscritos del Fondo Antiguo del Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (en adelante, AHUS), concretamente los relacionados con Canarias.¹⁸

Entre la documentación custodiada en la sección del Fondo Antiguo del AHUS, se encuentra una serie de manuscritos referentes al Real Colegio Seminario de San Telmo y a la Universidad de Mareantes, algunos de los cuales han resultado fundamentales en la elaboración de este trabajo a lo largo de una investigación que en modo alguno estimamos cerrada. Realmente debería ser considerada como un inicio y sería deseable, ya sea por nuestra parte o por otros investigadores interesados en el tema, ampliarla en un futuro próximo explorando las posibilidades que ofrece la documentación a que nos venimos refiriendo, así como la del Archivo General de Indias (en adelante AGI) que también hemos visto en buena parte (legajos de Contratación, Consulado, la Sección V, Audiencia de Santo Domingo, Escribanía de Cámara e Indiferente General). Y, por supuesto, habría que comparar estas fuentes con algunas canarias, entre ellas los protocolos notariales insulares que sin duda permitirían dibujar una panorámica más amplia de lo que constituyó el imaginario del comercio canario con las Antillas mayores en los últimos años del siglo XVII y en los albores del XVIII.

La subida al trono español de Felipe V introdujo en España una nueva dinastía, la de los Borbones, ligada por fuertes lazos de sangre al monarca francés. Este hecho supuso para muchos, entre ellos los canarios que tenían en el comercio su máxima fuente de ingresos, la esperanza de una mejora en la situación de crisis en que las Islas se hallaban inmersas estos años. Durante la Guerra de Sucesión, el archipiélago canario gozó de una privilegiada situación de avanzadilla en el Atlántico a la que aparece añadida la ventaja de estar alejado del escenario bélico, y con mayor facilidad por tanto para comunicarse con el Nuevo Mundo. Los puertos pertenecientes a la Corona española se encontraban casi aislados y mal suministrados por Sevilla y Cádiz, y recibían aliviados los barcos procedentes de Canarias, ya fuesen bajo registro, con permiso de la Corona para comerciar, o de forma ilegal, incluso llevando mercancías de contrabando. Se inició nada más terminar la Guerra de Sucesión e incluso antes, una etapa de reformas con el primer Borbón que ocupó el trono de España, reformas que imprimieron carácter al recién estrenado siglo. Hay ya intentos de normalizar el comercio canario-americano en estos primeros años del XVIII. Cabe citar la prórroga de la licencia otorgada al archipiélago en 1704 que insiste en la obligatoriedad del pago de la Limosna de San Telmo para todas las embarcaciones que saliesen de Canarias hacia las Indias. Otro hito importante sería el Reglamento de 1718. Se crea en ese año la

Superintendencia General de Canarias, culminando estas reformas, ya con Carlos III y en lo que al tráfico naval-comercial se refiere, incluido el canario, con el Tratado de Libre Comercio de 1778.¹⁹

Volviendo a los documentos consultados en el AHUS, proporcionan información directa sobre el tema que nos interesa los *Libros de Cuentas y Razón de lo que contribuyen los navíos que salen de Canarias para Indias a favor del Real Colegio Seminario de San Telmo y Universidad de Mareantes (1688-1778)* (el libro 186, básico en nuestra investigación, abarca de 1688 a 1741; el 187, de 1741 a 1775; y el 188, de 1776 a 1778). Señalan el nombre de la embarcación generalmente, aunque con excepciones en determinados períodos, su procedencia y destino, el arqueo (toneladas útiles) y el monto de lo que tuvieron que abonar como derecho de tonelaje; no siempre aportan el nombre de su capitán, dueño, administrador o maestre; a veces da el de más de uno de ellos, además de indicar de qué tipo de embarcación se trata y qué armamento y tripulación llevan. No concretan la fecha de salida en casi ningún caso de los que hemos visto. En resumen, los datos de los registros entre 1688 y 1708 no ofrecen un patrón regular, pero pese a ello su valor como fuente es apreciable. Veamos dos ejemplos tomados de la lista de barcos salidos entre el 11 de septiembre de 1703 y el 21 de octubre de 1705:

- Navío *Nuestra Señora de los Remedios, Santo Domingo y Santa Águeda*, procedente de Santa Cruz de Tenerife con destino a La Habana; capitán Vicente Antonio Duarte. Pagó por sus 60 toneladas de arqueo, a razón de dos pesos de a ocho reales para el Colegio de San Telmo, 960 reales y a real y medio de plata corriente, para la Universidad de Mareantes, 90 reales.

- Pingüe *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y San Pedro de Alcántara*, capitán y dueño Sebastián Herrera (en otros documentos aparece como Ferrera). Salió de Santa Cruz de Tenerife con destino a Campeche. Pagó por 130 toneladas que resultaron de su arqueo 2.080 reales de plata corriente para el Colegio de San Telmo y 195 para la Universidad de Mareantes.

Referido su contenido con exclusividad al archipiélago, encontramos en el mismo Fondo Antiguo del AHUS el legajo 373, *Cartas diversas desde Canarias al Colegio Seminario de San Telmo (1709-1733)*. El período que refleja su título se inicia un año más tarde que el que nos ocupa en el presente trabajo, pero contiene numerosas referencias de interés a años precedentes. Otros dos volúmenes, igualmente manuscritos y como todos los que presentamos en este epígrafe pertenecientes al mismo fondo, llevan por título *Libro de Cuentas Generales de la Universidad de Mareantes*, contabilizan los ingresos recibidos por la Universidad tanto de las flotas que viajaban con fines comerciales a Indias como los procedentes de los navíos sueltos, dedicando apartados especiales que aparecen como contribución de Islas o contribución de los navíos que han salido de las Islas Canarias. Hemos utilizado el 190 que cubre de 1682 a 1726. Ofrecen también datos sobre lo contribuido por las embarcaciones canarias que salían para las Antillas españolas, los *Libros de Entrada y Salida de Caudales (1681-1844)*, legajo 302 a sobre *Certificación del pago del Derecho de Tonelaje dado por la Contaduría de la Audiencia de la Contratación de Indias a la salida de navíos para América que han contribuido al Derecho de Tonelaje y de la Limosna a favor de la Universidad de Mareantes y Real Colegio Seminario de San Telmo (1679-1733)* y el 301 (1691-1753), y las *Cartas Originales de los Apoderados en Cádiz del Real Colegio Seminario de San Telmo (1682-1781)*, legajos 328a y 328j.

No podemos olvidar en este apartado dedicado a las fuentes del AHUS los Libros que se refieren específicamente a los colegiales y que al presentar anotaciones sobre los que se enrolan a Indias al inicio casi de sus estudios, generalmente como pajes, indican nombres y características de las naves, fecha de salida, origen, destino, regreso del colegial (si lo hace) a Sevilla y otros datos. Los títulos de estos son: *Libros de Recepción y Salida de Colegiales* (271 y 272), la *Lista de Colegiales; 1683-17539* (L 282), *Libro de Entrada de Clases de los Colegiales de San Telmo y Razón Individual de los viajes que han hecho; 1682-1780* (L 284) y *Libro de Listas de los Colegiales que salieron para embarcarse; 1682-1839* (L 285).

EL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE CANARIAS Y LAS ANTILLAS ESPAÑOLAS A TRAVÉS DE LOS LIBROS DE CUENTAS DEL REAL COLEGIO SEMINARIO DE SAN TELMO DE SEVILLA (1688-1708)

Hemos ido mostrando en párrafos anteriores cómo lo recaudado por la Limosna o Contribución de San Telmo queda registrado en los Libros de Cuentas del Colegio Seminario y permite conocer datos relevantes sobre las embarcaciones que abonaban este tributo al salir de Canarias. Entre esos datos, el que no falta nunca por ser imprescindible para determinar la cantidad a pagar es el del arqueo de la embarcación, referido al tonelaje útil. Salvo excepciones, el nombre del barco también consta. En algunos registros no aparecen los puertos de origen o destino, y alguna vez ninguno de los dos. Lo mismo sucede con los propietarios, maestros, administradores o capitanes (el piloto, en las fuentes documentales que hemos utilizado para elaborar las tablas, no se cita en ningún caso, y de unas cuantas embarcaciones se enumera su armamento y el número de tripulantes). Recordamos, como exponíamos más ampliamente al hablar de los posibles fraudes que cometía y los privilegios que gozaba el comercio insular según los comerciantes sevillanos y gaditanos, que las toneladas declaradas resultan del arqueo realizado en Canarias y al que en la Península se consideraba poco fiable por considerar que se alteraba el número de toneladas útiles para poder transportar más carga de las 1.000 toneladas que le estaban permitidas llevar a Indias en “frutos de la tierra”.

CÓMPUTO DE EMBARCACIONES

En total, hemos contabilizado 62 embarcaciones que salieron del archipiélago canario a Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico entre 1688 y 1708 y pagaron la contribución de dos pesos de plata por cada tonelada útil resultante del arqueo. El número de viajes realizados en ese mismo período desde Canarias a todo el Caribe fue de 131, de lo que deducimos que los barcos que tuvieron como destino las Antillas españolas supusieron un 47% del total. Entre los viajes reseñados se incluyen dos de un navío del Asiento de Negros, entre agosto de 1698 y junio de 1700, el *Santa María la Mayor*, de 150 toneladas, su administrador, Gaspar de Andrade, y del que no se cita puerto de origen ni de destino pero que abonaron su correspondiente derecho de salida para el Real Colegio Seminario de San Telmo.²⁰ El área del Caribe era la única permitida a la exportación de productos “de la tierra” canarios, a lo que se suma en estos años la llamada “contribución de sangre” o transporte de familias canarias a Indias, iniciado en 1684, tras ser reglamentada en 1778.²¹

TRIPULACIÓN

Los barcos salidos de las Islas Canarias hacia el Caribe llevaban una tripulación que en buena parte procedía de las mismas islas, seguida en proporción mucho menor por la originaria de la Península (mayoría de andaluces y, dentro de estos, predominaban los provenientes de puertos gaditanos). Solía ser reclutada por el maestro. Si este era de la misma

isla de donde partía el barco, en ella contrataba, hasta donde la oferta lo permitiese, a sus hombres.²² A los canarios les seguían en número los andaluces, especialmente encontramos gaditanos entre ellos. Si tomamos como referencia uno de los navíos que en este período hicieron el viaje de ida y vuelta, en más de una ocasión, al Caribe desde Canarias, en este caso concreto el llamado *Nuestra Señora de los Remedios*, *Santo Domingo* y *Santa Águeda*, alias *El Gavilán*, podremos analizar algunas características de su tripulación, con seguridad comunes a las de otras muchas embarcaciones similares que participaron en el comercio canario-americano. El destino de este era La Habana y partió de Tenerife el 31 de julio de 1706 con la siguiente tripulación:

Maestre: Silvestre de León (23 años, natural de Santa Cruz de Tenerife).
 Capitán y piloto: Marcos Jorge (33 años, natural de Garachico).
 Contra maestre: Pedro Enrique (23 años, natural de Cádiz).
 Capellán: Francisco Fernández (Orden de Predicadores).
 Escribano: Antonio de Salas Olivo (20 años, natural de Santa Cruz de Tenerife).
 Guardián: Cristóbal Rodríguez (27 años, natural de Santa Cruz de Tenerife).
 Condestable y despensero: Bernardo Maseda (30 años, natural del Puerto de Santa María).
 Calafate: Francisco Manuel (38 años, natural del Puerto de Santa María).
 Marineros: Juan Alfonso (30 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Julián Martín (26 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Pedro Vello (27 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Francisco Maseda (46 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Pablo Núñez (22 años, de Santa Cruz de Tenerife), José González (39 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Marcos González (40 años, natural de Garachico).
 Barbero: Bernardo de Medina (21 años, natural del Puerto de Santa María).
 Mozos: Francisco Rodríguez (48 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Gabriel Rodríguez (20 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Juan Alfonso (24 años, natural de Santa Cruz de Tenerife), Félix González (22 años, natural de Santa Cruz de Tenerife) y Juan de Mena (19 años, natural de Garachico).²³

La edad media de los integrantes de la tripulación, compuesta en total por 21 hombres, es de 28,8 años (doce mayores de veinte y menores de treinta años; cinco de treinta a cuarenta; tres de cuarenta o más; y un tripulante de 19 años). Respecto al origen, exceptuando al capellán de quien no se indica, dieciséis procedían de la isla de Tenerife (tres de Garachico y el resto del Puerto de Santa Cruz) y cuatro eran andaluces, en concreto uno de Cádiz y tres del Puerto de Santa María (los marinos de esta localidad gaditana aparecen enrolados con mucha frecuencia en las embarcaciones canarias que hemos tenido ocasión de analizar). Este mismo navío partió para La Habana desde Tenerife el 19 de agosto de 1707, días después de cumplirse un año del inicio de su anterior singladura, pero de su tripulación, formada igualmente por 21 hombres, solo repiten el piloto, Marcos Jorge, que en el viaje anterior aparecía como capitán y piloto; el contra maestre y guardián, Cristóbal Rodríguez, que en la anterior aparecía sólo como guardián; y Pablo Núñez, que repite como marinero.

El navío *Nuestra Señora de la Encarnación* y *San Francisco Javier*, alias *El Palmero* que salió de La Palma para Campeche el 22 de mayo de 1706, llevaba una tripulación de 29 hombres. Sus edades oscilaban entre los 15, 16 y 18 años de los pajes que iban a bordo y los 50 de Simón de la Cruz, calafate. La edad media del resto resulta ser de 27 años (quince tripulantes tenían más de veinte años y menos de treinta; entre treinta y cuarenta, siete; y

cuarenta o más, otros siete). No indica el origen de ninguno de ellos, solo edad y cargo o trabajo que desempeñaban en el barco.

El 22 de enero de 1707 salió también de La Palma, en esta ocasión con registro para La Habana, el navío *Nuestra Señora del Sagrario, San José y San Nicolás de Bari*. Reproducimos el listado de su tripulación pues, aunque ni indica el origen de los hombres que la forman, sus apellidos resultan bastante significativos o relevantes:

Capellán: Fray Félix Zacarías (30 años).
 Capitán y maestre: Juan Fernández Estrella (42 años).
 Piloto: Matías Rodríguez Carta (33 años).
 Escribano y ayudante de piloto: Bartolomé Sánchez Carta (25 años).
 Contramaestre: Agustín Mumparle (42 años).
 Guardián: Francisco Castellano (26 años).
 Condestable: Pedro Aguilar (29 años).
 Despensero: Francisco Machado (39 años).
 Calafate: Tomás Barroso (35 años).
 Cirujano: Antonio Bautista (28 años).
 Carpintero: Francisco de Abreo (30 años).
 Marineros: Antonio García (32 años), Juan Guerra (30 años), Lorenzo José (31 años), Domingo Cubilla (36 años), Francisco Xaner ¿? (29 años), Gabriel García (27 años), Tomás Pérez (33 años), José Sánchez (40 años) y Juan Pérez (28 años).
 Mozos: Bartolomé Sánchez (29 años), Francisco Yánez (25 años), Blas Pileta (26 años), José Barroso (22 años), Matías Rodríguez (36 años), Antonio de Par (38 años), José de la Orotava (21 años), Vicente González (31 años), Juan Dacosta (37 años), Francisco Domínguez (22 años), Domingo Ferrándiz (28 años), Salvador Montero (28 años), Bautista Pérez (21 años) y Mateo González (17 años).
 Cocineros: Bartolomé González (33 años) y Pedro Francisco (43 años).²⁴

En esta última tripulación compuesta por 36 hombres, se pueden ver bastantes apellidos que ya han aparecido en el período que estudiamos y en la documentación y bibliografía consultada, algunos de ellos de origen palmero sin duda. Estos y otros datos se pueden complementar con la información que se conserva en los archivos de protocolos notariales canarios.

TIPOS DE EMBARCACIONES

Los tipos de embarcaciones que aparecen en la documentación como más utilizados son los navíos. Es esta una denominación muy ambigua, que suelen emplear en los libros de cuentas de San Telmo como genérica, quizás cuando no se le ha comunicado el tipo de barco que pagó en Canarias la contribución, ya que en otros documentos, como pueden ser registros de la sección Contratación del AGI, algunos de ellos aparecen con su nombre específico (fragata, balandra, etc.). El navío propiamente dicho tiene carácter marcadamente atlántico, muy empleado en los viajes comerciales a Indias, ágil, rápido y muy capaz de efectuar operaciones de carga y descarga en puertos donde otras grandes embarcaciones no podían hacerlo. Según F. Braudel, era un buque de velas pequeñas con uno, dos o tres mástiles y velas cuadradas perfectas con el viento en contra. El segundo tipo de embarcación más utilizado, siempre siguiendo la documentación consultada, es la fragata, seguida a bastante distancia por la urca, muy usada por los mercaderes flamencos, y que no poseía quilla.²⁵ Participan igualmente en el tráfico naval entre Canarias e Indias, y en concreto en los viajes

desde el archipiélago canario a los puertos de Caribe objeto de nuestro estudio, en un número aún menor, bergantines, balandras, barcos luengos, fragatillas, pingües y navichuelos. De estos últimos solo hemos hallado dos referencias, al igual que de pingües, y una sola fragatilla.

TONELAJE

El tonelaje que resulta del arqueo para deducir la cantidad a pagar como derecho de salida destinado a ayudar al mantenimiento del Colegio Seminario de San Telmo se refiere al tonelaje útil y varía notablemente. Queda registrado en el Libro de Cuentas lo pagado por un bergantín de 10 toneladas, el *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y las Animas* que viajó de Tenerife a La Habana en julio de 1696. Resulta haber ya realizado el pago de la contribución a San Telmo por un viaje anterior, en 1693, en aquella ocasión por 60 toneladas útiles. No se trataba por tanto de una embarcación de tan escaso tamaño como se deduciría del segundo arqueo, sino que la carga se debería ajustar al tonelaje que se le permitía exportar a las Islas Canarias. El mayor pago entre los que hemos analizado y del que queda constancia fue efectuado por un navío con 200 toneladas útiles, el *Nuestra Señora del Rosario, San Pedro de Alcántara y San Francisco Javier*,²⁶ que salió de La Palma hacia Campeche y pagó 3.200 pesos de plata de a ocho reales tras su arqueo al Colegio de San Telmo. Los falsos arqueos de los navíos canarios de los que se quejaba el comercio sevillano no cesaron entre 1688 y 1708. El que fue arqueador de la Casa de Contratación (además de piloto mayor y catedrático de Matemáticas de esta institución), don Francisco Antonio de Orbe, elaboró un informe para la Junta de Restablecimiento del Comercio a fin de evitar, a instancias del comercio sevillano, dichos fraudes. Tras una larga exposición, insistía en que los únicos datos que la Casa de Contratación poseía para determinar el tonelaje de las embarcaciones canarias eran las listas que los funcionarios canarios enviaban al Seminario de San Telmo, cuya exactitud ponía en duda. Según estas listas, la mayor de las embarcaciones que viajaron a Indias y pagaron la contribución aludida en las dos décadas que estudiamos, no pasaba de las 180 toneladas, las medianas de 60, y la mayoría rondaba las 30. Orbe aseguraba que por la larga práctica que tenía en el arqueo, sabía que el menor de los bajeles que habían viajado a Indias no bajaba de 50 toneladas.²⁷ Pérez-Mallaína comenta que esta afirmación podía ser cierta en 1707, año del informe, pero que la escasez de navíos hizo que en 1708 la flota estuviese compuesta por embarcaciones de menor tonelaje. En la tabla que va incluida al final, elaborada, insistimos, con los libros de cuentas de la contribución de San Telmo, se puede observar que en realidad fueron muy frecuentes los barcos que saliendo de Canarias para el Caribe presentaban un arqueo de menos de 30 toneladas. Orbe consideraba esto inaceptable y pedía que se mandase persona de competencia para revisar el arqueo *in situ* en la Casa de Contratación.

La Junta de Restauración, apoyada en el informe de Contador, pidió que se tomasen medidas respecto al comercio naval canario con Indias; entre ellas, la única novedosa consistía en que, además de rebajarse el número de toneladas de la permisión (en esas fechas, 1707, era de 1.000 toneladas al año), se redujese también el número de embarcaciones. Esto último no se llevó a la práctica. Resulta evidente, siguiendo a Pérez-Mallaína, que los arqueos de los navíos canarios se falseaban y posiblemente el límite de las toneladas permitidas se superaba con creces. Al mismo tiempo que desacataban la normativa, evadían los impuestos que se pagaban de forma proporcional al tonelaje. En contadas ocasiones, barcos arqueados en Canarias se volvieron a arquear en América, y con resultados de tonelaje distintos. En realidad estuvo reglamentado que se hiciese así, pero no se cumplió y el puerto donde se realizó un mayor número de veces fue en el de La Habana.

Resulta paradójico después de todo lo que se ha hablado de la situación casi extrema del archipiélago, pero la navegación comercial canario-americana goza de un período de relativa bonanza, justo en los difíciles comienzos del siglo XVIII, cuando la Península es el escenario de la Guerra de Sucesión en la que pretendientes de varios países europeos con vínculos de sangre con los Austrias se enfrentan por conseguir la Corona de España tras la muerte sin descendencia de Carlos II, así como en los años de recuperación que siguieron a la contienda. Subraya este autor la importancia de los contactos navales y comerciales que desde Canarias se tenían en esta primera década del siglo con América y cómo en ellos vio un peligro para la prosperidad del comercio peninsular. La Junta de Restablecimiento del Comercio, presionada por los comerciantes de los puertos privilegiados, Sevilla y Cádiz. Los mercaderes andaluces tenían razón al temer la competencia de los del archipiélago. Según las cuentas de la Universidad de Mareantes, continúa Pérez-Mallaína, el volumen de embarcaciones y tonelaje que presenta la navegación canaria es de por sí importante, pero además hay que considerar que las cifras obtenidas hasta ahora deben ser inferiores a las reales. Los 66 barcos que hicieron viaje a América (siempre según las fuentes del autor que citamos) entre 1700 y 1708 sumarían 9.240 toneladas, frente a las 16.225 de los navíos salidos de Sevilla y Cádiz. Opina que este cálculo debido a Orbe quizás resulte exagerado. Para tal afirmación, tiene en cuenta que la media de los navíos andaluces era de 180 toneladas de promedio para el mismo período, mientras que la de los canarios era de solo 40 toneladas menos. En realidad, estos últimos debían rondar las 100 toneladas de media por navío. Insiste en que durante la Guerra de Sucesión, las flotas enviadas desde España encontraron los mercados indios saturados por las mercancías que introducían los buques franceses amparados por la alianza entre las dos Coronas y concluye exponiendo que el tráfico realizado desde Canarias debió contribuir en gran medida a dicha saturación.²⁸ Al analizar el libro de cuentas de la contribución reiteradamente citada de San Telmo y de la Universidad de Mareantes de Sevilla, correspondiente a los años que van de 1688 a 1708, hemos encontrado que entre junio de 1700 y fin de diciembre de 1708 pagan el impuesto correspondiente de dos pesos por tonelada arqueada para el Colegio Seminario y real y medio de plata para la Universidad 79 embarcaciones salidas desde Canarias para los puertos del Caribe con los que la Corona les tenía permitido comerciar. Hay que añadir a esto el volumen, casi imposible de cuantificar por ahora, que debió de alcanzar sin duda el tráfico ilegal y el contrabando muchas veces ignorado e incluso consentido por las máximas autoridades locales, aduciendo el bien de la economía isleña, dependiente básicamente del comercio y presionada por las limitaciones impuestas desde la Península. El contrabando y el fraude, como apuntábamos anteriormente, se dio tanto desde La Palma como de las restantes islas de realengo que son las que protagonizaban el tráfico comercial con las Indias. El fraude se cometía con frecuencia en el arqueo que se realizaba no en la Casa de Contratación, sino en Canarias, generalmente en Tenerife donde solía residir el superintendente de Indias. Los encargados del arqueo adjudicaban menos toneladas útiles de las que realmente cargaba el barco para ajustarse a las 1.000 anuales prescritas por la Casa de Contratación para el archipiélago. En otras ocasiones, al ser los funcionarios insulares dueños y maestros de los navíos que comerciaban con las Indias, o ser cargadores, eludían el registro de la Universidad de Mareantes y por tanto no aparecen contabilizados en los libros de cuentas de esta institución donde se anotaba lo recaudado de las embarcaciones canarias para el Colegio de San Telmo. Así pareció suceder con el *Ave María*, alias *La Águila Negra*, que se dirigió a La Habana en 1702 y cuyo capitán, dueño y maestro era Pascual Ferrera, destacado personaje en el ámbito del comercio y la navegación. También en las mismas circunstancias, sin estar registrada en la Universidad de Mareantes su salida de Tenerife con destino a La Habana, encontramos la urca propiedad de Bartolomé de Ponte y Hoyo, sargento mayor y copropietario del barco con su hermano Nicolás Eugenio, gobernador de Venezuela.²⁹

CONCLUSIONES

Las tablas incluidas al final sobre los barcos que cruzaron el Atlántico desde Canarias, teniendo como destino los puertos de las Antillas mayores y que abonaron por su salida la Limosna o Contribución de San Telmo entre 1688 y 1708, ofrecen variada información al investigador que a ellas se acerque. Hemos utilizado como fuente básica los Libros de Cuentas del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla a fin de poder comparar en un futuro trabajo los datos hallados con los que se encuentren en otros archivos, tanto peninsulares como canarios, sobre todo los protocolos notariales, así como con otros estudios publicados por otros historiadores que se ocupen del comercio canario con las Indias.

Deseamos aumentar el grado de atención que actualmente despierta La Palma entre los investigadores tanto canarios como foráneos, en especial en el aspecto que tratamos, el comercio con América. Recordemos que, siguiendo a Peraza de Ayala, fue esta isla la primera del archipiélago en obtener licencia para cargar sus productos con destino a las Indias, antes de 1504. Creemos estar en condiciones de afirmar que el tráfico naval desde Canarias, y en particular desde La Palma entre 1688 y 1708, fue más intenso de lo que se trasluce en los escasos trabajos de investigación que hasta ahora se han publicado, aunque Santa Cruz de Tenerife será el puerto con mayor volumen de tráfico entre los de las tres islas de realengo y continuará siéndolo a lo largo del XVIII. Se refuerza la relevancia de La Palma no solo en su papel articulador del tráfico naval y de plataforma hacia las Indias y en particular hacia el Caribe español, sino también en todos los ámbitos del comercio, incluida su faceta ilegal. Para ello nos apoyaremos en las listas de navíos salidos de Canarias hacia el Nuevo Mundo y que pagaron la Limosna de San Telmo. El número de embarcaciones que cruzó en ese mismo período de 1688 a 1708 fue sin duda mayor, aunque imposible por ahora de cuantificar, en virtud del fraude que se practicaba, a veces con anuencia de las autoridades insulares encargadas de vigilar el cumplimiento de las normativas reguladoras del tráfico comercial impuestas por la Corona y la Casa de Contratación.

El volumen de documentación encontrada, las limitaciones de extensión impuestas por el propio carácter de la presente ponencia, así como la necesidad de completarla para establecer comparaciones con la depositada en otros archivos, nos inclinan a declarar el trabajo de investigación en ella iniciado como una herramienta útil, aunque abierta sin duda a posteriores investigaciones e interpretaciones de la información que aquí se ofrece y que por nuestra parte seguimos trabajando en ella, ahondando en lo expuesto y pretendiendo ampliarla a todo el Caribe español y estableciendo como límite cronológico 1718, ya que comienza una nueva etapa dentro del comercio canario-americano con la promulgación del Reglamento que lo regularía desde dicho año.

Deseamos que lo expuesto en el presente estudio constituya un instrumento cuya utilidad se traduzca en un mayor conocimiento del tráfico comercial canario con la América colonial en los años tratados y que, aunando esfuerzos, se logre una visión global de lo que aquel fue y significó, no considerado aisladamente sino como parte fundamental del sistema económico hispánico. Habrá que destacar el papel que desempeñó el archipiélago canario no solo como punto estratégico de enlace entre el Viejo y el Nuevo Mundo, tanto para los navíos españoles como para los extranjeros, sino también como protagonista imprescindible y notorio del tráfico comercial entre las dos orillas del Atlántico.

NOTAS

- ¹ PAREDES VERA, María Isabel: “Notas sobre el comercio entre Canarias y Santo Domingo durante el reinado de Carlos II (1665-1700)”, *Actas del XV Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2002, pp. 815-834.
- ² PERAZA DE AYALA, José: *El Régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, La Laguna, 1952, pp. 66-69 y MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario-americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955, P.15i.
- ³ TORRES SANTANA, Elisa: *Historia del Atlántico; El comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de Interdependencia y de intercambio)*, Cabildo de La Palma, 2003.
- ⁴ LOBO CABRERA, M., SANTANA PÉREZ, G. y TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, L.: “Explotación y Exportación de brea en La Palma (1600-1650)”, *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, Las Palmas, Cabildo de Gran Canaria, 1998, t. II, pp. 77-99.
- ⁵ Felipe II, para evitar ciertas situaciones anómalas que se observaban en el tráfico mercantil entre Canarias y las Indias, ordenó el establecimiento en La Palma de un juez que velara por estos asuntos y nombró para tal cargo, por un plazo de tres años, al licenciado Francisco de Vera, que hasta ese momento era servidor personal del rey. Ante las reiteradas quejas de las otras islas de realengo, Gran Canaria y Tenerife, en 1566 fueron designados jueces de Indias: para la sede de Tenerife, el Ldo. Maldonado de Olivares en octubre; Palomeque de Estrada en noviembre para Gran Canaria; y en diciembre para La Palma a Gaspar Daza Maldonado. MORALES PADRÓN, Francisco: op. cit., *El comercio...*, pp. 37-38. FARIÑA GONZÁLEZ, M.: “El juzgado de Indias en la Isla de La Palma”, *I Encuentro de Geografía, Historia y Arte*, Ayuntamiento, La Palma, 1993; SOLANO PÉREZ-LILA, F.: “El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias”, *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1976, Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 106-143.
- ⁶ LOBO CABRERA, M.: “La Palma y el mar. Siglo XVI”, *I Encuentro de Geografía, Historia y Arte*, Ayuntamiento, La Palma, 1993, pp. 139-142.
- ⁷ TORRES SANTANA, Elisa: op. cit., *Historia del...*, p. 170.
- ⁸ BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991, pp. 87-94; MARTÍN ACOSTA, E.: “Los envíos de vinos canarios a América (siglos XVI-XVII)”. *El vino de Jerez y otras bebidas espirituosas en la historia de España y América, Simposio de la Asociación Española de Americanistas*, Jerez, 2001, pp. 177-188.
- ⁹ MORALES PADRÓN, Francisco: op. cit., *El comercio...* p. 29; recoge de Oexmelin (o también Esquemeling) en el prólogo de *Piratas de América*, un fragmento referido a las Canarias, de la *Descripción de las Islas del Atlántico (Ámsterdam, 1682)*, de Miguel Barrios del Valle. De este hemos tomado la de La Palma.
- ¹⁰ BETHENCOURT MASSIEU, A.: “La Historia de la isla de La Palma; una valoración de su estudio”, *I Encuentro de Geografía, Historia y Arte*, Ayuntamiento, La Palma, 1993 (ofrece amplísima bibliografía comentada sobre La Palma); DÍAZ LORENZO, V.: La Construcción naval en La Palma, *I Encuentro de Historia, Geografía y Arte*, Ayuntamiento, La Palma, pp. 209-222; GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América, (1650-1700)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980; TORRES SANTANA, E. y ALEMÁN RUIZ, E.: “Datos para el estudio de la burguesía mercantil palmera en el siglo XVII”, *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1998, Cabildo de Gran Canaria, pp. 55-75; TORRES SANTANA, E.: *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos, 1981; PÉREZ CANTÓ, P.: “El comercio trasatlántico; solución y problemas (siglos XVII y XVIII)”, *VII Coloquio Internacional de Historia de América (1996)*, Zaragoza, 1996.

- ¹¹ BORREGO PLÁ, M. C.: *Actas de la Universidad de Mareantes*, prólogo de Luis Navarro García, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1972, (Real Cédula, Madrid 17 de junio de 1681. AGI, Indiferente General, 1635).
— “Rentas y alumnos canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, pp. 248-249; FARIÑA GONZÁLEZ, M.: “La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, t. II, pp. 223-224; en HERRERA GARCÍA, A.: “Estudio histórico sobre el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla”, *Archivo Hispalense*, núm. 89, Sevilla, 1958, véase pp. 254-255; PAREDES VERA, M. I.: “El almirante Pérez Caro y la fundación de San Carlos de Tenerife en La Española”, *V Congreso Internacional de Historia de América. El Reino de Granada y el Nuevo Mundo (1992)*, Diputación Provincial de Granada, 1994, vol. 3, pp. 323-342.
- ¹² Real Cédula sobre la contribución que debían pagar los navíos canarios al Colegio de San Telmo, Madrid, 13 de febrero de 1686, AGI, Indiferente General, 1635, recibida y publicada por el superintendente del Comercio de Indias en Canarias, José Mestres y Borrás. Hasta 1688 no se recauda por primera vez este tributo.
- ¹³ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *La Metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1700)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 1993, pp. 135 y ss.
- ¹⁴ FARIÑA GONZÁLEZ, M.: op. cit. “La aportación...”, p. 228. La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo entre 1698 y 1707, según recoge Fariña, fue la siguiente en totales netos:

Fecha Apoderado de San Telmo en Seminario de San Telmo
Canarias

7-VIII-1698 Marqués de Villafuerte 26.065 reales.
a 6-VI-1700.
10-VIII-1700 a Marqués de Villafuerte 21.772 reales.
1-IX-1703
11-IX-1703 a
21-XII-1705. Marqués de Villafuerte 16.094 reales.
22-XII-1705 a
21-IV-1706 Herederos ,, ,,
22-IV-1706 y don José de Cobo. 24.590 reales.
31-XII-1707
TOTAL 88.521 reales.

Para JIMÉNEZ JIMÉNEZ (op. cit, p. 1961), los ingresos procedentes de los navíos canarios en el Seminario de San Telmo entre 1689 y fines de 1706, en reales de vellón, fueron los siguientes:

1689.....	10.000	1695-1696.....	
1690	8.000	1697.....	16.772
1691-1692.....	15.664	1698-1701.....	88.532
1693.....	11.824	1702-1706.....	71.880
1694.....	10.366		

La autora da las cantidades recaudadas entre 1689 y 1778 en que dejó de cobrarse esta contribución a los navíos canarios, calculando para ese período la suma de 1.058.152 reales de vellón. Calcula que estas aportaciones del archipiélago supusieron el 3% de todos los ingresos recibidos por el Colegio de San Telmo de Sevilla entre 1681 y 1808 (p. 1962). Para el período que presentamos arriba resultaría un total de 233,038 reales de vellón.

- ¹⁵ Envío de lo recaudado de la Limosna de San Telmo por mediación de compañías flamencas en Cádiz, como la de Jacobo Vermolen, según declaraciones de la viuda de don Juan de Cobo (Cobos en otros documentos), juez de Indias en Canarias desde 22 de abril de 1706 hasta su muerte, en diciembre de 1707. Fue superintendente y estuvo encargado, como apoderado en las Islas, del cobro y remisión a Sevilla de lo contribuido por los navíos canarios de la permisión de las mil toneladas salidos hacia las Indias. Expone

detalladamente el modo en que se hacían los pagos, medios de que se valían para su transporte, deducciones o “baxas” que experimentan las cantidades cobradas en concepto de Limosna de San Telmo, etc. (AHUS, Fondo Antiguo, Libro 377 a y L 186).

- ¹⁶ PERAZA DE AYALA, op. cit., pp. 89-90; BORREGO PLÁ, op. cit.: Rentas y alumnos... FARIÑA GONZÁLEZ... “La aportación canaria...”, pp. 230-231; KOBLSISCHEK, Ignacio: *Expedientes de limpieza de sangre de los colegiales del Real Colegio Seminario de San Telmo y relación de los viajes que han hecho a las Indias, 1682-1708*, Sevilla, 2006.
- ¹⁷ Además de las obras ya citadas de BORREGO PLÁ, FARIÑA GONZÁLEZ, HERRERA y otros, se ocupan del tema de la fundación, funcionamiento, normativa por la que se regían, aspectos del alumnado, etc., véase JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. M.: “El derecho de toneladas pagados por los navíos canarios al Colegio de San Telmo en Sevilla (1686-1778)”, *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana, VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA)*, 1998, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 1958-1965. Ha publicado recientemente, GARCÍA GARRALÓN, M.: *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Accésit a la sección de monografías (Historia) de *Archivo Hispalense*, de 2006 (Diputación de Sevilla), Sevilla, 2008.
- ¹⁸ BETHENCOURT MASSIEU, A.: “Fiscalidad y franquicias en Canarias durante el Antiguo Régimen”, *XV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 1724-1725.
- ¹⁹ Idem: op. cit., “Fiscalidad...”, p. 1725; ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, J.: “El comercio colonial canario en el siglo XVIII. Nuevos índices para su cuantificación. (1708-1776)”, *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, Cabildo Insular de Gran Canaria, t. II, pp. 5-19.
- ²⁰ AHUS, L186, fols. 12 vta y 14.
- ²¹ Sobre los inicios de la “Contribución de sangre”, en las Antillas especialmente, ver FARIÑA, GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, GUTIÉRREZ ESCUDERO, MORALES PADRÓN, PAREDES VERA Y PERAZA DE AYALA, entre otros.
- ²² MORALES PADRÓN, F.: op. cit, El comercio..., p. 205.
- ²³ PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E.: op. cit. *La metrópoli insular...*, pp. 187-188.
- ²⁴ Idem, pp. 188-189.
- ²⁵ LOBO CABRERA, M.: op. cit. La Palma y... pp. 142-143.
- ²⁶ AHUS, Fondo Antiguo, L 186, fº 17.
- ²⁷ PÉREZ- MALLAÍNA, P. E.: op. cit. *La metrópoli...* pp. 141-143.
- ²⁸ Idem, pp. 157-159.
- ²⁹ TORRES RAMÍREZ, B.: “El fraude en los navíos de registro de Canarias a las Indias”, *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, pp. 336-348. En *Coloquios de Historia Canario-Americana 1976-2006*, Casa de Colón, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas, 2008, pp. 311-323. Aunque la fecha del proceso relatado es un poco posterior al período que tratamos, expone un caso que ilustra inmejorablemente la situación del comercio canario respecto al fraude y la intervención de las autoridades insulares en los primeros años del siglo XVIII. En 1714, el navío *Nº Sª de Begoña*, tras viajar de Canarias a La Habana bajo registro, fue vendido en el puerto cubano a la Compañía Francesa del Asiento de Negros. Tras ser cargada con mercancías francesas, se dirigió a un puerto galo en lugar de hacerlo a Canarias. La Casa de Contratación intervino, se procesó al administrador y a los propietarios del navío y se embargaron sus bienes, en principio, porque finalmente se levantó el embargo. Hay referencia a este y otros procesos relativos a Canarias en SOLANO-LILA, F.: “El Juzgado de Indias en Canarias, a través de las apelaciones al Consejo de Indias”, *I Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas, 1976, Cabildo Insular de Gran Canaria*, pp. 106-143.