



América Latina en la historia económica

ISSN: 1405-2253

ISSN: 2007-3496

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Solbes Ferri, Sergio

La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico, 1718-1778

América Latina en la historia económica, vol. 25, núm. 1, 2018, Enero-Abril, pp. 36-97

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v25i1.875>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279162403002>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La navegación directa de Canarias a América y su papel en el sistema comercial atlántico, 1718-1778

Direct Navigation from Canary Islands to America and its Role in the Atlantic Commercial System, 1718-1778

Sergio Solbes Ferri

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, España

Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales

email: sergio.solbes@ulpgc.es

Resumen. El sistema comercial atlántico se puede analizar hoy en día desde una renovada perspectiva institucionalista. El interés del caso imperial español del siglo XVIII se concentra en el análisis de las causas que impidieron una más rápida reorientación administrativa hacia el libre comercio. Con todo, el sistema monopólico oficial constituye la esencia de dicho análisis, sin dejar apenas espacio para la mención de otras posibilidades como la navegación directa entre Canarias y las Indias, vigente durante todo el antiguo régimen. Este trabajo reivindica su transcendencia institucional, valora los efectos económicos derivados de ella y destaca la importancia de los retornos como vía legítima para la entrada de coloniales en Europa.

Palabras clave: espacio atlántico; comercio Europa-América; reformas institucionales; siglo XVIII; Islas Canarias.

Abstract. The Atlantic trade system is nowadays analyzed from a renewed institutional perspective. From it, the interest of the Spanish imperial case in the 18th century is focused on the analysis of the causes that prevented a rapid administrative reorientation towards free trade. Nevertheless, the official monopolistic system constitutes its essence, leaving no opportunity to mention the option of direct and legal sale from the Canary Islands to the Indies, valid throughout the Ancient Regime. This work focuses on its institutional significance, values the economic effects derived from it, and highlights the importance of return traffic as a legitimate route for colonials' entrance in Europe.

Key words: Atlantic system; Europe-America trade; institutional reforms; 18th century; Canary Islands.

JEL: N730; N760.

Fecha de recepción: 5 de abril de 2017. Fecha de aceptación: 27 de junio de 2017.

Financiamiento: Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, proyecto HAR2015-64165-C2-1-P: Los Nervios de la Guerra. Movilización de Recursos Militares y Construcción de la Monarquía Imperial Hispánica en los siglos XVII y XVIII.

INTRODUCCIÓN

Hace más de una década, Acemoglu, Johnson y Robinson (2005) publicaron un estudio donde enfatizaban la transcendencia de las oportunidades generadas por el comercio atlántico para la formación de los Estados europeos. En concordancia con la corriente iniciada por North (1989), interpretaban dichas oportunidades como elementos fundamentales que impulsaban un cambio institucional necesario para alentar el desarrollo económico de Europa y, en consecuencia, la formación del Estado moderno. Esta teoría lleva a precisar que dichos cambios resultaron más sencillos y efectivos en aquellos países que previamente habían desarrollado instituciones no absolutistas que en aquellos donde no se produjo dicho fenómeno, tal es caso de España (Acemoglu et al., 2005, p. 572). Más allá de la completa asunción o no de estos argumentos, hemos querido referirnos a esta consolidada tendencia de análisis con el propósito de destacar la oportunidad y el interés que ofrece la posibilidad de estudiar el sistema comercial atlántico desde esta renovada perspectiva.

En este sentido, resultan fundamentales los trabajos que propiciaron el desarrollo inicial de la tendencia a considerar el mundo atlántico como un todo integrado e institucionalmente organizado (Liss, 1983; Pietschmann, 2002; Stein y Stein, 2000). Pero queríamos subrayar en especial la actualidad y vigencia de lo publicado tras la formulación de la teoría de Acemoglu, Johnson y Robinson, tanto en la historiografía anglosajona como en la española (Benjamin, 2009; Elliott, 2007; Irigoin y Gafe, 2008; Kuethe y Andrien, 2014; Paquette, 2016; Summerhill, 2008). Las transformaciones económico-institucionales que trajeron consigo la integración del mundo atlántico por medio del comercio han sido objeto de estudio constante, pero aún son innumerables las posibilidades que proporciona a la historiografía un tema prácticamente inagotable. Si consideramos los estudios específicamente referidos al imperio español, observaremos que también reflejan la influencia de dicha tendencia (Delgado, 2003; Delgado y Fontana, 2007; Kuethe, 1999 y 2013; Kuethe y Blaisdell, 1991; Pérez-Mallaína, 1982; Walker, 1979). Se admite, en consecuencia, la vigencia de un sistema comercial integrado (Martínez y Oliva, 2005) con el propósito de determinar la capacidad para aprovechar o desperdiciar las oportunidades surgidas en ambas orillas del Atlántico. La construcción del sistema en el siglo XVI y su posterior decadencia en el XVII (Oliva, 2005), más los

propósitos reformistas del siglo XVIII o la apertura hacia el libre comercio, han generado una abundante literatura (Delgado, 1986; Fisher, 1985; Fontana y Bernal, 1987; Inglis y Kuethe, 1985; Kuethe, 1999).

Para contextualizar más nuestro periodo de análisis, tendríamos que destacar que el aprovechamiento efectivo de dichas ventajas durante la primera mitad del siglo XVIII es un tema de debate que sigue abierto y en proceso de renovación. De entrada, se plantea el asunto de si existe una verdadera prevalencia de la opción atlántica frente a la persistente orientación de la política dinástica –y del uso de los recursos pecuniarios– hacia el Mediterráneo italiano. Tras la paz de Aquisgrán de 1748, pero sobre todo después de la guerra de los Siete Años, parece claramente definida una reorientación radical de la política española hacia el océano, con sus consiguientes modificaciones institucionales y los inicios de cierta apertura de la actividad económica imperial hacia el libre comercio.

La transformación radical que representa esta última decisión –que gozó de una cierta prioridad historiográfica durante las dos últimas décadas del siglo XX–, se define como límite para el tiempo de unas concepciones políticas marcadamente mercantilistas e imperialistas que pudieron haber restringido tanto las posibilidades comerciales como la construcción de un nuevo espacio de desarrollo institucional. La decisión de impulsar una nueva etapa de expansión económica basada en la generalización de los intercambios, siempre dentro del sistema imperial español, suele estimarse como generadora en tal caso de una activación económica lamentablemente tardía (Bernal, 1987; Delgado, 1986; Delgado y Fontana, 2007; Paquette, 2008). Por tanto, la pervivencia de una ordenación absolutista junto con la ausencia de instituciones representativas –o de mecanismos compensatorios que pudieron haberlas suplido en dicha función– habría impedido una reorientación más temprana de la política comercial española.

La historiografía española –y también la latinoamericana– han focalizado tradicionalmente su atención, al tratar esa etapa previa a la apertura comercial mencionada, en la reorganización llevada a cabo dentro del contexto de las actividades desarrolladas dentro del sistema monopolístico de la carrera de Indias y de la Casa de la Contratación, a partir de su traslado a Cádiz (Acosta, González y Vila, 2003; Bernal, 1993; Bernard, 1955; Chaunu, Chaunu y Arbellot, 1959; Bustos, 2005; Crespo, 1996; García-Baquero, 1976; García, 1980; García-Mauriño, 1999; Heredia, 1989; Iglesias y García, 2017; Navarro, 1975; Ruiz, 1988). Como vemos, el atractivo de la navegación a Indias dentro del marco institucional andaluz resulta tan poderoso para publicaciones con más de medio siglo de vigencia como para publicaciones recientísimas. Los trabajos publicados en las últimas décadas del siglo XX se orientaron fundamentalmente hacia el estudio del

comercio y de los comerciantes integrados en dicho tráfico, mientras los publicados a partir de entonces manifiestan una mayor tendencia hacia el análisis del contexto institucional. Esta última idea se traduce en el estudio de las derivaciones y consecuencias del traslado de la Casa de la Contratación y las posteriores medidas dirigidas hacia la reordenación del tráfico con las Indias dentro del proyecto de 1720. Los cambios administrativos ocurridos en este contexto tienen, por cierto, perfecta capacidad de integración en la gran reforma administrativa ocurrida durante la primera mitad del siglo para la reformulación borbónica de la monarquía hispánica (Dubet, 2015; Dubet y Solbes, 2016; González, 2016; Torres, 2015).

Llegamos así al caso de Canarias, un territorio de tránsito ineludible a través de los siglos para cualquier tráfico llevado a término dentro del mencionado espacio atlántico. Pese a que los estudios mencionados se han detenido en muchos casos en la necesidad de señalar las deficiencias derivadas del funcionamiento del sistema monopólico y las dificultades existentes para sustentar el renovado sistema gaditano con eficiencia, tanto la carrera oficial de Indias como la actuación de la Casa de la Contratación, parece que todavía definen las relaciones comerciales entre España y las Indias. En algunas ocasiones, siempre como complemento a la constatación de las mencionadas dificultades, se pone de relieve la realidad de una creciente actividad situada al margen del monopolio, como es la gestionada a través de los mecanismos ofrecidos por los registros sueltos o las compañías de comercio privilegiadas (Walker, 1979). No parece, en el contexto descrito, gozar del predicamento debido a la mención, teóricamente imprescindible, de la posibilidad vigente a lo largo de todo el Antiguo Régimen de navegar directa y legalmente entre las Islas Canarias y América.

No tratamos un tema de estudio desconocido dentro de este ámbito historiográfico, por el contrario, el régimen de permisión canario recibió, desde muy temprano, una especial atención por parte de la historiografía regional (Rumeu, 1947; Morales, 1955; Peraza, 1977; Bethencourt, 1991). Podría afirmarse incluso que la alta calidad de estas primeras publicaciones influyó en las siguientes generaciones de historiadores para transmitir la idea de que lo fundamental ya estaba hecho y que resultaba difícil de superar. Con todo, el tema del comercio canario y de su relación con América continuó como referente para la investigación durante las siguientes décadas. Ello permitió la aparición de diversos estudios relativos con el comercio y los comerciantes, especialmente con la regular celebración de los coloquios de historia canario-americana muy fortalecidos durante estos años por el trabajo y el carácter de los profesores Morales Padrón, Bethencourt Massieu y Martínez Shaw (García, 1982; Guimerá, 1977 y 1982; Guimerá y Delgado, 1992; Macías, 1987; Minchinton, 1990; Ortiz de la Tabla, 1977; Suárez, 1977 y 1980). También se ha escrito bastante so-

bre la organización institucional del comercio canario, aunque situando en buena medida el foco de interés sobre los efectos derivados de la compleja integración de Canarias dentro del espacio del libre comercio (Bernal, 1987; Kuethe, 1998; Macías, 1987; Martínez, 1991; Valbuena, 1982).

En cuanto a la atención prestada a la actividad puramente comercial, resulta llamativo el hecho de que se haya estudiado con bastante más detalle el tema de las exportaciones canarias a América que el del comercio de retorno. Por nuestra parte, entendemos que las inmensas posibilidades que ofrecía el permiso canario, en su doble trayecto de ida y vuelta para participar en la relación Europa-América dentro del sistema comercial atlántico, resultan bastante más determinantes para la evolución de la economía canaria que la mera influencia directa que dichos tráficos pudieran ejercer sobre su sector productivo en función de las exportaciones. Y, sin embargo, el cambio en la dinámica historiográfica que hemos destacado desde lo comercial hacia lo institucional no se ha aprovechado para una correcta renovación de la historiografía canaria. Tan sólo se ha avanzado algo en el conocimiento de la fiscalidad aplicada sobre dicha actividad comercial como parte de la esencia de los privilegios canarios y de su participación en el desarrollo de los Estados fiscales del siglo XVIII (Solbes, 2009, 2014a, 2014b y 2016).

Por todo ello, las motivaciones del presente trabajo podrían resumirse en tres: la primera trata de reivindicar la trascendencia de la conservación institucional durante la mayor parte del siglo XVIII de un régimen específico que permitía la navegación directa entre Canarias y las Indias; la segunda se refiere a la oportunidad de valorar las posibilidades económicas derivadas de la inserción de Canarias dentro del sistema atlántico, y la tercera hace hincapié en la importancia del tráfico de retorno de productos coloniales a través de Canarias como vía legítima para su entrada en Europa. Se trata, en definitiva, de estudiar las bases institucionales redefinidas por la administración borbónica para ordenar el tráfico canario, tratando de poner en valor tanto su aportación al desarrollo económico del archipiélago como las consecuencias derivadas de su integración en el sistema comercial atlántico.

El estudio del periodo comprendido entre el final de la guerra de sucesión a la corona española y el proceso de introducción del libre comercio, que es el que estrictamente nos ocupa, presenta la ventaja de hallarse claramente delimitado –también para nuestro caso regional– por la publicación de sendos reglamentos para la regulación del tráfico comercial indiano. Partimos de la proclamación del reglamento del comercio de Canarias de 1718, con el que el nuevo Estado borbónico pretendió impulsar una clara reordenación administrativa para la gestión de los antiguos privilegios territoriales canarios. De este modo, los isleños pudieron conservar su

larga tradición mercantil, pero siempre dentro de un marco institucional perfectamente delimitado en sus circunstancias y condiciones. Asimismo, nuestro periodo de análisis concluye con la publicación del reglamento de 1778 para el libre comercio que, tal como mostró la historiografía regional, perjudicó al régimen de permiso. Aunque la aparición del libre comercio se vincula con un crecimiento económico generalizado para toda España, que pudo haber sido indirectamente benéfico para Canarias, de hecho, se ofrecían a otros enclaves portuarios nacionales unas posibilidades de navegación y de integración con los mercados indianos muy similares a aquellas que los habitantes del archipiélago canario disfrutaron hasta entonces en régimen de exclusividad.¹

Nuestra base documental la constituyen los expedientes fiscales y las cuentas generadas por la Tesorería General de las Islas Canarias para su remisión, con vistas a su intervención, al tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas de Madrid. Dicha documentación se encuentra fundamentalmente localizada en el Archivo General de Simancas (sección Tribunal Mayor de Cuentas, legs. 3719-3728). La documentación es muy ilustrativa para nuestro caso, porque la excepcionalidad del régimen de navegación debía ser convenientemente compensada al monarca por los vasallos beneficiarios mediante alguna contrapartida fiscal; no obstante, las cargas abonadas por estos buques debían mantenerse dentro de un terreno moderado que sostuviera la idea del privilegio. El caso es que los navíos de las Indias tendrían que someterse a los registros pertinentes y tributar convenientemente ante la Real Hacienda, lo que genera una documentación que informa –con todo lujo de detalles– sobre el volumen de los tráficos, puertos de destino, mercancías transportadas, patronos y dueños de las embarcaciones o fiadores. Trataremos de extraer de ella el máximo rendimiento posible.

MARCO INSTITUCIONAL

Antecedentes históricos

El régimen de la navegación con las Indias, propio y particularizado de las Islas Canarias, es parte fundamental del sistema fiscal privilegiado otorgado al archipiélago tras su conquista e inserción política en el contexto

¹ Rumeu (1947, pp. 1047-1050), Morales (1955, pp. 219-220) y Bethencourt (1991, pp. 304-305) apuestan por la primera interpretación. Peraza (1977, pp. 154-155), Guimerá (1986, pp. 412-435) y Macías (1987, pp. 249-260) destacan que, dentro del ámbito comercial, la decisión perjudicó a la economía regional.

de la monarquía española (Solbes, 2014a, pp. 152-154; Solbes, 2014b, pp. 145-147; Solbes, 2016, pp. 117-123). El tradicional régimen fiscal canario estuvo basado en la ausencia de contribuciones personales e impuestos sobre el consumo, junto con una reducida imposición aduanera sobre el tráfico comercial de sólo 6% *ad valorem* y en la mencionada autorización para el tráfico directo con América, con una reducción aduanera suplementaria que llega hasta 2.5% (Aznar y Ladero Quesada, 1980, pp. 77-108; Solbes, 2009, pp. 29-33). La esencia del privilegio pudo justificarse perfectamente durante la primera mitad del siglo XVI como estímulo para lograr la repoblación y el desarrollo económico del territorio.² Así, aun con la progresiva consolidación de los tráficos intercontinentales entre España y las Indias, en ningún instante se consideró la opción de impedir la navegación directa desde Canarias. La evolución de los tiempos obligaría, sin embargo, a reglamentar institucionalmente dicha opción a raíz de la consolidación del sistema de flotas como forma de organización de la carrera de las Indias (1564-1567). Con todo, los canarios conservaron sus privilegios y la posibilidad de navegar hacia América sin pasar por Sevilla durante todo el Antiguo Régimen, mientras el juzgado de Indias hispalense enviaba delegados a las islas a intervenir en la concesión de los registros para mantener dicha actividad regulada y situada bajo su control. La crisis de la monarquía española en el siglo XVII y la realidad de unos gobiernos lanzados a la búsqueda desesperada por conseguir recursos, complicaron la defensa de unas prerrogativas fiscales ahora más cuestionadas. Para garantizar la conservación del privilegio hubo que otorgar compensaciones, lo que se tradujo en limitaciones sobre la libertad absoluta de los tráficos y en ligeros pero continuos incrementos de la presión fiscal. Por tanto, la navegación canaria a las Indias pudo alcanzar el siglo XVIII con toda una tradición normativa sobre sus espaldas, la cual fue sometida a un proceso de reordenación destinado a modificar sus características básicas, y establecer las nuevas condiciones de su aplicación. Se intentó al mismo tiempo maximizar la utilidad económica que el rey pudiera extraer del mantenimiento de la concesión (García, 1982, p. 756; Peraza, 1977, p. 101).

La oposición de los cargadores sevillanos había arrancado de Felipe II (1566) la opción de establecer en los puertos canarios “jueces de registro” dependientes de Sevilla, con la capacidad legal para efectuar registros, denunciar contrabandos, embargar mercancías y sancionar a los infractores. Sucesivas instrucciones normalizaron el alcance de sus funciones en re-

² El modelo fiscal canario y sus privilegios comerciales pudieron servir como referencia para incentivar el asentamiento de colonos españoles en Nueva España e incluso en Filipinas. Agradezco al evaluador anónimo su sugerencia para desplegar este argumento como futura vía de investigación.

lación con el despacho de las embarcaciones e introdujeron las primeras limitaciones sobre el tonelaje exportable –vinculadas a la capacidad productiva real de la economía canaria estimada en 600 a 1 000 toneladas por año–, más la habilitación expresa de unos puertos de destino en América siempre alejados de la ruta de las flotas. En los años finales de Felipe IV, las funciones de control y justicia fueron concentradas y transferidas a un juzgado superintendente de Indias (1657), subordinado al juzgado de Indias sevillano (Peraza, 1977, pp. 307-314; Rumeu, 1947, t. I, pp. 276-333 y t. III, pp. 614-679). Un juez único, residente en Santa Cruz de Tenerife, con subdelegados en Gran Canaria y La Palma, concentró las facultades para registrar, dar guía, licencia y despacho de salida a los barcos (Peraza, 1977, pp. 80-81). El maestre de la nave quedaba encargado de solicitar visita y registro ante el escribano del juzgado, con el fin de mostrar su condición de natural para depositar las correspondientes fianzas y declaraciones juradas que garantizasen tanto la nacionalidad de la embarcación como de la marinería y de la carga transportada, trasunto de las Actas de Navegación británicas dictadas por esta misma época; asimismo, tuvo que hacer frente al abono de sus obligaciones fiscales (Morales, 1955, pp. 111-112).

El reglamento de 1718

La coyuntura bélica propia de España a comienzos del siglo XVIII propició, paradójicamente, un tiempo de escasas novedades en las Islas Canarias, muy alejadas del ruido y circunstancias del conflicto sucesorio. Las reformas llegaron más tarde cuando, una vez finalizada la guerra y consolidada la nueva dinastía, Felipe V optó por imponer la nueva planta administrativa diseñada para el conjunto de sus territorios (Dubet, 2015). Fue especialmente entre 1716 y 1721, durante la etapa de Alberoni, cuando Canarias asumió la necesidad de adaptarse al mencionado proceso de reordenación política y administrativa (Kuethe, 2013). En dicho contexto, los canarios conservaban la ventaja de su apoyo a la causa borbónica, lo que anulaba cualquier posibilidad de imposición forzosa de las reformas. Pero tampoco por ello iban a quedar al margen del proceso activado (Solbes, 2014a, pp. 141-145).³

Como dijimos, el nuevo orden no pasaba tanto por alterar los privilegios territoriales vigentes como por organizarlos mediante una adminis-

³ Podría hallarse incluso un cierto paralelismo entre las ventajas comerciales canarias y los privilegios institucionales y fiscales concedidos al Consulado de Comerciantes de México sobre el que resultaría interesante profundizar (véanse Escamilla, 2011; Valle, 2007, pp. 155-187, y Valle, 2016, pp. 77-88).

tración más centralizada, regulada y estable. Dentro del contexto relativo a la gestión de rentas, el gobierno de la monarquía iba a disponer de un mayor margen de actuación sobre la imposición indirecta y los monopolios (González, 2016, pp. 58-64). Por eso, también en este caso, la reforma incide específicamente sobre la renta de aduanas (se crea la figura de un nuevo administrador de rentas generales por real decreto de 19 de febrero de 1716) y del estanco del tabaco –que recupera el monopolio de manos de sus antiguos arrendadores y establece un nuevo administrador del tabaco por real cédula del 11 de abril de 1717–, para proceder a la implantación progresiva de la administración directa en ambos casos. En cuanto a la gestión de caudales, se establecía una Tesorería General de las Islas Canarias (1718), situada bajo el control de un intendente, un tesorero y un contador, directamente dependientes de la vía reservada de la Secretaría de Hacienda. Su objetivo fundamental era separar el control de caudales de manos del capitán general de Canarias, quien lo había ejercido hasta entonces como superintendente de rentas reales (Solbes, 2010).

La posibilidad de seguir navegando a las Indias no se altera en este contexto, incluso podría verse potenciada en función de los conceptos mercantilistas dominantes, pero debía inscribirse en un nuevo marco institucional normativo, riguroso y perdurable. Es el propiciado por la publicación del 6 de diciembre de 1718 de un *Reglamento y Ordenanza sobre el comercio de las Islas de Canaria, Tenerife y La Palma en las Indias* (García, 1982, pp. 757-792; Guimerá, 1986, pp. 353-435; Molina, 1978, pp. 67-83; Ortiz de la Tabla, 1977, pp. 5-18; Suárez, 1977, pp. 45-91). Sus principales contribuciones al nuevo orden fueron confirmar la licencia al cuerpo del comercio canario para viajar a las Indias al margen del Consulado gaditano, potenciar la autoridad del juez de Indias y consolidar la tendencia hacia la concentración del movimiento de buques en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El permiso de navegación se mantuvo condicionado en su orientación hacia unos mercados indianos específicos, relativamente desabastecidos y situados al margen de la ruta oficial de las flotas, con una fuerte demanda de productos nacionales, además del conocido interés de los mercados europeos por sus productos de retorno. Cuatro de estos puertos se ubicaban en las Islas de Barlovento (San Cristóbal de La Habana, Santo Domingo de La Española, San Juan de Puerto Rico y Trinidad de la Guayana), uno más en Tierra Firme (San Francisco de Campeche) y otros tres en la provincia de Venezuela (La Guaira, Cumaná y Maracaibo). Realmente, las opciones para la navegación canaria pueden simplificarse aún más, puesto que La Habana, Campeche y La Guaira concentraron 95% de los tráficos. El resto se reparte entre los cinco puertos que podríamos denominar *menores*.

El tráfico autorizado quedaba definido como el realizado en una nave fabricada en los astilleros nacionales (insulares, peninsulares o criollos), que hubiera solicitado y recibido licencia del juez de Indias para su admisión al tráfico indiano. Podía cargar hasta un máximo de 1 000 toneladas anuales con destino a América compuestas exclusivamente por frutos de la tierra (García-Baquero, 1976, pp. 166-170).⁴ En caso de no hallarse suficientes navíos nacionales, se podían habilitar los navíos extranjeros de naciones no enemigas, pero abonando, en este caso, los correspondientes derechos de extranjería. Además, la real cédula del 18 de noviembre de 1737 autorizó recurrir a tripulantes extranjeros neutrales en el caso de no encontrar suficientes naturales.

Asimismo, el reglamento de 1718 confirmaba la imposición de los tradicionales derechos fiscales sobre la carga transportada, de modo que, aunque se iba a experimentar un fuerte incremento de los trámites burocráticos, aún hablamos de una tributación reducida. El contador de la tesorería insular asistía al registro de los buques de las Indias junto con los empleados del juzgado de Indias: el primero guardaba en su poder el producto de lo recaudado y los últimos otorgaban licencia para la navegación. A la salida de Canarias, se abonaba 2.5% del valor de la carga por derechos de almojarifazgo, más la regalía para las escribanías de registro (25 pesos por 100 ton), la contribución de los maestres al Real Seminario de San Telmo de Sevilla (14 reales plata por ton) y, desde 1737, los derechos correspondientes al recientemente creado real almirantazgo. También debían someterse al pago de compensaciones derivadas del derecho de familias, para el caso de no llevar emigrantes a bordo (1 500 reales de vellón por 100 ton), y las del derecho de extranjería (33 reales plata por tonelada a los buques franceses en uso; 100 reales plata por tonelada a los incorporados a partir de esa fecha) (Fariña, 2002; Jiménez, 1998; Ortiz de la Tabla, 1977; Suárez, 1980). La cuantía media para dicha tributación durante la mayor parte del siglo XVIII se ha estimado en 11% del valor de la carga (Solbes, 2009, pp. 190-208). A la entrada de los puertos habilitados en las Indias, se contribuía por concepto de almojarifazgo a razón de 5% del valor de la carga, más un recargo de 2.5 % para la Armada de Barlovento y, en La Habana, 25 pesos por pipa por concepto de sisas. Tras el tornavía y en la entrada obligada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, debía exigirse a los productos de retorno la exacción por concepto de *tabla mayor* de las Indias, equivalente a otro 5% sobre el valor del dinero o de la carga transportada. Por último, en el caso de proceder a la salida de los géneros indios hacia Europa, se debía obtener un nuevo registro de

⁴ Desde 1725, repartido entre las tres islas de realengo del siguiente modo: 600 toneladas, Tenerife; 200, La Palma y 200, Gran Canaria.

salida y abonar la regalía de las escribanías de registro más los derechos de *frutos* de las Indias, equivalentes en este caso a 2% del valor de la carga, deducible sobre los derechos de entrada en puertos nacionales (Solbes, 2009, pp. 212-217).

El propio reglamento presenta un listado de tarifas concretas aplicables sobre los géneros comúnmente transportados y que debían servir como referencia, el resto se ajustaba a la normativa general. Esta circunstancia nos permite conocer y valorar cuáles son los principales tráficos. Se disponía, por ejemplo, que a su llegada a América se abonasen 22.5 pesos por pipa de vino o aguardiente y 11.25 pesos por pipa de vinagre, lo que manifiesta la clara preponderancia de esos productos en las exportaciones canarias. Para confirmar este aserto, la real orden del 6 de marzo de 1758 autorizó la posibilidad de transportar vinos y aguardientes procedentes de otros puertos nacionales –mallorquines y, en menor medida, catalanes– con el fin de mantener constante el tráfico de salida (Peraza, 1977, p. 112; Suárez, 1977, p. 48). Para el tráfico de retorno, se prohibía expresamente la posibilidad de traer perlas y tintes como la grana y el añil; el tabaco y los metales preciosos, protagonistas iniciales del tornaviaje, estaban sometidos a severas restricciones derivadas, en el primer caso, de su inserción en el marco del estanco general español y, en el segundo, de la posibilidad de introducir sólo moneda amonedada (pesos de plata) en la proporción necesaria para pagar a la tripulación, los derechos reales y 50 pesos de beneficio por tonelada. Los otros coloniales específicamente detallados en esta misma normativa son el azúcar, el cacao (exento de tributos por real orden de 22 de diciembre de 1720; abonaría 23 maravedíes por libra a su entrada en Cádiz), el palo-tinte de Campeche (24 reales por quintal) y los cueros curtidos o al pelo.

El final del régimen de exclusividad

El contenido del reglamento no se modificó en lo esencial durante el resto de la centuria, pero eso no significa que las condiciones para el tráfico canario se mantuvieran incólumes pues, de modo indirecto, el privilegio iba a verse constreñido por modificaciones dispuestas sobre el tráfico indiano dentro de un contexto general. Antes de la aparición de los primeros decretos de libre comercio, hubo dos importantes novedades en relación con los tráficos comerciales entre España y América que magnifican, de algún modo, el alcance de la concesión canaria y la sorprendente modernidad de un sistema de navegación con dos siglos de tradición. Hablamos, por una parte, de la autorización para el tráfico de *registros sueltos* desde Cádiz que, entre 1739 y 1778, llegaron a representar 79.5% del comercio colonial

(García-Baquero, 1976, p. 173). Y, por otra parte, asistimos simultáneamente al progresivo establecimiento de compañías privilegiadas para el comercio con América, como la Guipuzcoana de Caracas (1728), la de Galicia en Campeche (1730), la de La Habana (1740) o la de Barcelona (1755-1756), que recibía la posibilidad de comerciar con Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Cumaná (Gárate, 1994, 1999, pp. 392-414; Morales, 1990, pp. 645-672; Oliva, 1987). Se impulsaba, en definitiva, el método de navegación particular de Canarias y el tráfico con todos los puertos de destino usualmente visitados por los habitantes del archipiélago, incluso aquellos que hemos calificado de menores y que fueron asignados a la compañía de Barcelona. La competencia de los registros sueltos y de las compañías de comercio impidió la realidad del monopolio canario: la Compañía de La Habana llegó a expulsarlos del mercado del tabaco cubano, mientras que la Compañía de Caracas y la de Barcelona representaban una alternativa recurrente dentro del mercado del cacao venezolano.

De todos modos, el final de la etapa gloriosa del régimen de la permisión necesariamente tenía que venir asociada a la extensión generalizada de los principios del libre comercio. La publicación del real decreto e instrucción del 8 de noviembre de 1765, abolía varios derechos gaditanos y autorizaba a diversos puertos de la España peninsular para el comercio directo con las islas de Barlovento, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. Esto significaba que, aun obviando el caso de los mercados menores, uno de los destinos prioritarios de los canarios –La Habana– resultaba afectado por la disposición. Muchos mercaderes peninsulares podrían actuar a partir de entonces en este mercado y sobre la base de un régimen fiscal equivalente –e incluso más favorable– al tradicional canario, y conservar en exclusiva la ventaja de unos fletes más reducidos y el antiguo conocimiento de los mercados.

El decreto del 5 de julio de 1770 extendió la normativa antedicha al puerto de Campeche, de modo que fueron dos de tres los destinos afectados; la exclusividad quedaba reducida a La Guaira y, aun allí, en competencia con las compañías privilegiadas. La inmediata reacción de los organismos de gobierno y de las fuerzas vivas de la sociedad canaria propició la publicación de la real cédula del 24 de julio de 1772, que conseguía, como mal menor, incorporar al puerto de Santa Cruz de Tenerife al ámbito de imposición de las nuevas ventajas fiscales. Teóricamente, el cuerpo del comercio tinerfeño podría escoger entre ambas fórmulas, de tal modo que su opción decidida por la más novedosa, nos confirma el hecho de que sus prerrogativas resultaban por aquel entonces superiores. El proceso descrito culmina con la publicación del real decreto del 2 de febrero de 1778, al que acompaña el reglamento del 12 de octubre de 1778, que extiende el libre comercio a Buenos Aires y, desde 1780, a la provincia venezolana

(aunque el decreto no se firmó hasta 1789). Para dar por concluida la vigencia del permiso canario, podemos escoger el momento en que, por la real orden del 11 de enero de 1779, se traspasan al administrador de rentas generales las facultades para la autorización e inspección de los navíos, en detrimento de un juzgado superintendente de Indias completamente despojado de sus funciones en la práctica.

Las muy escasas posibilidades derivadas del sistema de navegación tradicional quedaban restringidas a los puertos de Gran Canaria y La Palma, desde donde se podría seguir viajando a los tradicionales puertos indianos, en los que ahora confluirían con un buen número de comerciantes peninsulares. La ruta directa desde estas islas fue autorizada tras la publicación de la real orden del 26 de noviembre de 1770 y revocada posteriormente por la real cédula del 9 de mayo de 1779, dentro del contexto de la concesión del libre comercio. La actividad comercial desarrollada durante este pequeño lapso resultó, en todo caso, intrascendente.

EL TRÁFICO COMERCIAL CANARIAS-AMÉRICA-EUROPA

Hemos podido construir una relación bastante compacta de los navíos que participaron del permiso canario a partir de 1720 –con defectos de presentación, que mejoran en los inicios de la década 1730– y hasta que el libre comercio desvirtuó sus funciones (véanse cuadros 1 y 2). Vamos a dividir su análisis en dos grandes apartados, tratando de diferenciar el tráfico de ida y vuelta Canarias-América, englobado dentro de los límites estrictos de la permisión, de la posterior actividad mercantil relacionada con la re-exportación de coloniales hacia Europa, fuera de dicho marco normativo, pero consecuencia evidente de las oportunidades creadas.

La navegación entre Canarias e Indias como origen de los tráficos

Durante los 60 años comprendidos en nuestra serie completa (1720-1779), partieron desde Canarias hacia América exactamente 265 barcos, que transportaron 36 320 toneladas de mercancías al Nuevo Mundo (véase cuadro 1).⁵ El permiso autorizó un máximo de 60 000 toneladas, de modo que nuestra primera observación es que los canarios no explotaron a fondo las posibilidades que el sistema ofrecía. Ello se debió a la presencia de diferentes coyunturas que contrajeron puntualmente los tráficos: el céñit

⁵ García (1982) utiliza Archivo General de Indias, Contratación, legs. 2854-2855 para los años más oscuros de nuestra serie, con resultados estadísticos muy similares a los nuestros.

CUADRO 1. SALIDA DE NAVIOS DE REGISTRO DESDE CANARIAS HACIA INDIAS (1720-1779)

Número navíos Tonelaje	Tráfico de salida Tonelaje	Puerto de destino (número de navíos)				Puertos de destino (tonelaje)			
		<i>La</i> <i>Habana</i>	<i>San Francisco de Canpeche</i>	<i>La</i> <i>Guaira</i>	<i>Otros</i>	<i>La</i> <i>Habana</i>	<i>San Francisco de Campache</i>	<i>La</i> <i>Guaira</i>	<i>Otros</i>
1720-1729	41	5 265	17	7	12	5	2 415	1 311	1 323
1730-1739	58	8 123	22	14	16	6	2 972	2 022	2 817
1740-1749	50	7 046	24	10	9	6	2 574	1 890	2 070
1750-1759	49	6 654	18	12	13	6	2 220	1 682	2 544
1760-1769	50	6 200	23	14	11	2	2 485	1 337	2 320
1770-1779	17	3 033	2	2	13	-	159	286	2 588
<i>Total</i>	265	36 320	106	59	74	25	12 824	8 526	13 662
<i>Porcentaje</i>		<i>41</i>	<i>23</i>	<i>26</i>	<i>10</i>	<i>35</i>	<i>23</i>	<i>38</i>	<i>4</i>

Fuente: elaboración propia con base en Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728.

CUADRO 2. RETORNO DE NAVÍOS DE REGISTRO A CANARIAS DESDE INDIAS (1720-1779)

Número navíos	Tonoelaje	Puerto de salida (número de navíos)				Puertos de salida (tonelaje)				
		La Habana	San Francisco de Campeche	Guaira	Otros	La Habana	La	San Francisco de Campeche	Guaira	Otros
1720-1729	31	—	12	9	8	2	—	—	—	—
1730-1739	40	5 339	16	11	11	2	1 980	1 361	1 911	88
1740-1749	37	5 414	20	9	6	2	2 193	1 859	1 264	99
1750-1759	40	5 817	17	11	9	3	2 283	1 632	1 787	116
1760-1769	44	5 388	19	13	11	1	1 987	1 316	2 051	35
1770-1779	21	3 342	4	6	11	—	492	650	2 201	—
Total	213	25 300	88	59	56	10	8 934	6 817	9 213	338
Porcentaje		42	28	25	5	37	27	34	7	

Fuente: elaboración propia con base en Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728.

de la actividad se sitúa en la década de 1730, y se mantiene en niveles destacables hasta 1770; los años en que las cifras quedaron muy por debajo de lo autorizado se ubican por tanto al principio y al final de nuestra serie.

Los años veinte reflejan las dificultades generadas por la puesta en marcha de la nueva administración, la falta de navíos (se recurrió sistemáticamente a barcos franceses) y el efecto de desastres naturales como el huracán que asoló las islas en 1723. Hasta los inicios de la década de 1730 no se alcanzan, como decimos, los niveles máximos de desarrollo comercial que son consecuencia de la estabilidad política internacional y de la posibilidad de combinar tanto las relaciones tradicionales con el comercio británico como la intermediación en el transporte del tabaco cubano a Cádiz.⁶ Ninguna de estas variables se mantuvo durante la siguiente década pues, a la ruptura derivada de la guerra con Inglaterra, se suma la creación de la Compañía de La Habana y su asunción del monopolio del transporte tabaquero, lo que impuso a los canarios una reorientación de los tráficos hacia otros destinos y géneros. Los años cincuenta ofrecen características similares a la década anterior, hasta que una nueva etapa de conflicto, relacionada con la participación española en la guerra de los Siete Años, la toma de La Habana en 1762 y la pérdida de hasta ocho registros canarios, provocaría una importante contracción del tráfico comercial. No obstante, se lograrían recuperar los valores anteriores con un gran esfuerzo que representa el canto del cisne para el comercio canario. Como puede observarse, los primeros decretos de libre comercio no causaron una inmediata contracción de las actividades, pero la incorporación del puerto de Santa Cruz a la nueva ordenación institucional resultó determinante. El negocio de Gran Canaria y La Palma con La Guaira se mantuvo, pero sin ninguna posibilidad de sustituir el tráfico perdido o aproximarse a los niveles anteriores.

De los puertos de destino habituales, La Guaira fue el principal puerto en el conjunto de la serie en función de la carga transportada (38%), pero La Habana fue el puerto que más barcos recibió (41%); Campeche se sitúa siempre como una tercera alternativa, y experimentó una etapa de cierto esplendor durante el periodo de 1736-1745. Los destinos menores reciben 10% del tráfico, pero sólo 4% del tonelaje porque hacia ellos navegan los barcos de menor tonelaje (menos de 70 toneladas) (véase cuadro 1).

Como ya hemos avanzado, la autorización dada en 1758 para la adquisición y transporte de aguardientes en Mallorca y Cataluña ratifica el

⁶ Sobre la tradicional actividad comercial sostenida con los ingleses en el siglo XVII y especialmente la relacionada con el tráfico de vinos, véase Bethencourt (1991). Sobre la recuperación de dichas relaciones comerciales en el siglo XVIII, véase Guimerá (1986); sobre el comercio del tabaco, véase Melián (1986) y Luxán, Gárate y Rodríguez (2012).

argumento de que el vino, el aguardiente y el vinagre constituyen la quintaesencia del tráfico de exportación canario. Así, la presunta decadencia de los cultivos vitivinícolas como consecuencia del fin de los tráficos con Inglaterra que habían sustentado el sector durante el siglo anterior (Bethencourt, 1991), no tendría efectos visibles sobre el tráfico indiano gracias a la mencionada autorización. De hecho, disponemos de noticias indirectas que permiten sospechar que la tributación por salida de los navíos podía simplificarse en la práctica multiplicando la capacidad de carga del buque por el derecho dispuesto sobre vinos y aguardientes. En la teoría –y en buena medida en la práctica– los registros salen de Canarias cargados de los caldos de la tierra.

Dicho volumen de mercancías transportadas de Canarias a América se ha podido estimar en 6.9% de lo trajinado desde Cádiz, pero si consideráramos la posibilidad de que toda la carga estuviera compuesta por caldos, dicho porcentaje se elevaría hasta 45% del total gaditano, una cifra muy significativa (Solbes, 2009, pp. 167-168). No parece que las quejas de los productores andaluces fueran en vano. La historiografía regional destaca, además, el efecto de atracción que el tráfico legal ejercía sobre mercaderes y capitales extranjeros dedicados a la exportación ilegal de manufacturas hacia América (Guimerá, 1982). Las noticias que proporcionan las fuentes oficiales para confirmar o desmentir dicho aserto son, como puede suponerse, insuficientes.

En el viaje de retorno, las mismas naves registradas debían dirigirse obligatoriamente al puerto de Santa Cruz de Tenerife, para evitar que volvieran más de las que habían partido o más tonelaje de arqueo que el desplazado a la ida. A partir de este punto, debemos considerar la posibilidad de una eventual reducción del tráfico por casos de desastre natural, impedimentos derivados del desgaste de la embarcación, retorno a destinos diferentes –por caprichos de la navegación o la voluntad de los patronos– o cualquier otra circunstancia que impidiera el tornavía. El número de navíos retornados que tenemos registrado es de 213 unidades –42 menos de los que partieron–, es decir, uno de cada cinco o seis navíos no regresaron. Sin embargo, la trascendencia del dato se reduce si consideramos que tan sólo retornó 40% de los barcos pequeños y frágiles que visitaban los puertos menores –algo que, sin duda, estaba previsto–; mientras que, por ejemplo, volvió 100% de los navíos que fueron a Campeche (véase cuadro 2).

Disponemos de información detallada sobre el tonelaje de retorno solamente a partir de 1730, de ahí que tengamos que conformarnos con manejar la cifra de 25 300 toneladas traídas durante el periodo 1730-1779; serían alrededor de 30 000 toneladas para la serie completa. Podemos aceptar el planteamiento de que la entrada de metal precioso en las islas

es el objetivo fundamental de cosecheros y exportadores locales, e incluso que dichos caudales servirían para compensar los saldos desfavorables de la balanza comercial insular en relación con los territorios productores de las manufacturas importadas. Como sabemos, el reglamento de 1718 autorizaba la entrada en Canarias de una cantidad limitada de pesos de plata en función de la carga transportada (García, 1982, p. 784) y, según los cálculos de Macías (1995, pp. 284-288), entraron en Canarias entre 1732 y 1770 remesas de metal precioso valoradas en 66 000 000 reales de vellón: 55.2% proviene de La Habana, 30.9% de Campeche y 13.4% de La Guaira.⁷ Pues bien, dicha cantidad representa como máximo una tercera parte del valor total de la carga declarada en la aduana de Santa Cruz, porque el valor de los coloniales que componen el resto de la carga valor debió de superar la cantidad de 130 000 000 reales de vellón en función de los derechos de tabla mayor abonados (Solbes, 2009, pp. 212-215).

Por lo tanto, el permiso para la navegación canaria propició una salida de la producción local valorada en 36 000 toneladas de caldos de la tierra (junto con los supuestos objetos de contrabando) y el retorno de los metales preciosos (por un tercio del valor de la carga) junto con 30 000 toneladas de coloniales destinados al consumo local o a su posterior reexportación. El tabaco de La Habana fue traído en grandes cantidades hasta 1740, además del azúcar y de algunos cueros; de Campeche llegaban los conocidos tintes, mientras que de La Guaira se traía el cacao y algún cuero. En definitiva, tabaco (mientras duró la autorización), azúcar, cacao, tintes y cueros abastecían los almacenes canarios que aprovechaban las ventajas del permiso. Dentro del apartado de lo anecdotico, encontramos productos exóticos como tabasco, cebadilla, pieles de venado, cascarrilla, achote, jalapa, raíz bastarda, aceites de María, de palo y de Cumaná, vainillas, contrahierba, copar y zarzaparrilla; se trata siempre de pequeñas partidas destinadas a su reexportación hacia los mercados europeos.

La navegación a Europa como destino

El tráfico comercial desde Canarias hacia los principales puertos peninsulares y europeos se sitúa estrictamente fuera de los límites impuestos por el régimen de la permisión. La salida de los productos indios demandados por los mercados continentales debía sujetarse en este caso a la

⁷ Se ha mencionado la sugerente posibilidad de que la Compañía de Inglaterra, presente en Campeche, podría haber estado moviendo la plata desde los centros productores novohispanos a la península de Yucatán; de este modo se articularían ambas regiones y se tornarían atractivas para el tráfico canario como vía de introducción en la economía atlántica. Agradezco al evaluador anónimo la sugerencia de abrir este argumento como vía de investigación futura.

normativa general española sobre aduanas y comercio. Debido a ello, esta relación Canarias-Europa ha recibido una escasa atención por parte de la historiografía regional, pese a su indiscutible interés. Se trata de un tráfico que podía afectar a barcos, maestres, mercaderes y cónsules de todas las naciones, con el único límite de la prohibición de navegar bajo bandera enemiga en caso de guerra declarada. Resulta muy necesario, por tanto, valorar en su justa medida esta opción legítima de convertir el archipiélago en plataforma de entrada para los productos americanos en el restringido sistema comercial español, así como la posibilidad de establecer los convenientes vínculos comerciales entre Canarias y los principales mercados europeos.

Nuestra serie constata la concesión de hasta 468 registros para navegar desde Santa Cruz de Tenerife hacia Europa entre 1720 y 1772. La fuente tiene pequeños o grandes defectos que precisamos matizar: antes de 1729, proporciona el detalle de la tributación, pero no de los navíos, destinos o cargamentos; concluye en el momento de la concesión del comercio libre al puerto de Santa Cruz; convive con el hándicap de la exención de derechos fiscales sobre el cacao, que impide que dicho producto aparezca en los registros,⁸ y tampoco se puede identificar el número de registros con el de buques o viajes, pues cada colonia se reconoce de forma independiente, de modo que un mismo navío podría tomar dos o incluso tres registros. Con todo, hemos podido elaborar la información que presentamos en el cuadro 3.⁹

Efectivamente, la esencia de este tráfico de salida se basa en la reexportación de coloniales a Europa (Peraza, 1977, p. 157). El tráfico desarrollado en la década de 1730 estuvo fundamentado en el tabaco, como bien sabemos, mientras que en la siguiente se alcanzaron los máximos niveles para el azúcar, toda vez que aumentaba con fuerza la exportación de cueros y palo de Campeche. En la década de 1750, este último producto asumió un protagonismo creciente, aunque, en la de 1760, comenzó a observarse una importante contracción del mismo, mientras cueros y azúcar toman de nuevo la alternativa. Sabemos por testimonios indirectos que las exportaciones –“invisibles” para nosotros– de cacao de Venezuela alcanzaban por aquel entonces un gran protagonismo (Morales, 1955, pp. 240-241).

⁸ Germán Santana Pérez trabaja sobre una serie de registros canarios en Cádiz que manifiestan la realidad de la entrada de cacao en dicho puerto. Esperamos conocer pronto sus resultados.

⁹ Morales (1955) presenta unas cifras superiores para el tráfico específicamente desarrollado entre Canarias y Cádiz (p. 262), porque nuestros datos incluyen sólo los buques que transportan coloniales. En todo caso, prácticamente 90% llevaba este tipo de carga en sus bodegas y abonó, por tanto, derechos de Indias a su salida.

CUADRO 3. SALIDA DE NAVIOS DESDE CANARIAS HACIA EUROPA,
DERECHOS ABONADOS Y CARGA TRANSPORTADA (1720-1772)

	<i>Abonado 2%</i> <i>friuos de Indias</i> <i>(reales vellón)</i>	<i>Palo Campeche</i> <i>(quintales)</i>	<i>Cueros</i> <i>(unidades)</i>	<i>Azúcar</i> <i>(arrobas)</i>	<i>Tabaco</i> <i>(libras)</i>
	<i>Número de registros</i>				
1720-1729	73	199 132	—	—	—
1730-1739	86	316 544	23 247	4 234	607
1740-1749	89	193 477	34 755	15 857	7 346
1750-1759	118	315 312	53 951	22 929	2 148
1760-1769	89	176 783	25 013	45 709	4 325
1770-1772	13	14 998	3 731	2 060	215
Total	468	1 216 246	140 697	90 789	14 640
					1 114 635

Fuente: elaboración propia con base en Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728.

El puerto de Santa Cruz fue un centro tradicional de redistribución internacional del tabaco antes de la imposición de la administración directa del estanco en 1717 (Luxán, 2003, pp. 450 y 460-471; Melián, 1986, pp. 101-126). A partir de entonces, el único género que podía llegar legalmente a las islas era el contratado en La Habana por cuenta de la Real Hacienda. Según nuestros datos, el tráfico de redistribución de este producto se intensificó fuertemente en la segunda mitad de la década de 1730. Tan sólo entre 1736 y 1741 salieron más de 1 000 000 de libras de tabaco de las islas, transportadas en 31 registros –de los cuales 20 eran británicos–, con destino fundamental a Cádiz, aunque también se llevaron importantes cargamentos a Holanda y Hamburgo. Solamente un lustro duró este gran esplendor, porque la cesión del monopolio a la Compañía de La Habana provocó la desaparición fulminante del negocio.¹⁰ En el conjunto de nuestra serie, otros productos asumieron un papel superior incluso al que desempeñó el tabaco. Según nuestros cálculos, entre 1730 y 1779 salieron de Canarias más de 450 000 libras de azúcar, 14 000 000 de libras de palo de Campeche y 91 000 piezas de cuero vacuno. Entre todos estos productos, más el cacao, podríamos estar aproximándonos al límite de las 25 000 toneladas que entraron en Canarias por vía legal en los navíos de la permisión.¹¹

La salida de estos géneros hacia Europa proporcionó a la Real Hacienda unos ingresos valorados en 1 200 000 reales de vellón, cantidad que se sumó a lo abonado por derechos de salida y de retorno dentro del tráfico de permiso. Pero en este caso no pretendemos centrar nuestra atención en los ingresos fiscales (véase Solbes, 2009, pp. 172-197), sino en el significado íntimo de estos tráficos para la economía canaria. Y eso es algo que podemos intuir fácilmente aproximándonos a la nacionalidad de los buques que participaron en los tráficos (véase cuadro 4) y los puertos de destino de estos productos (véase cuadro 5).

Tanto en España como en Canarias, la reanudación del tráfico comercial con Europa tras la guerra de sucesión se produjo asumiendo la necesidad de utilizar una serie de barcos de fabricación francesa cuyo número exacto desconocemos. La paz con Inglaterra de finales de la década de 1720 resultó, como sabemos, determinante para la superación de esta fase. Durante la siguiente década, fueron 44 (sobre 75) los barcos ingleses que salieron de Canarias llevando coloniales a diferentes destinos europeos.

¹⁰ Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, legs. 3720-3721.

¹¹ Véase el apéndice de este artículo. Agradecemos la publicación de este extenso cuadro con noticias detalladas sobre el tráfico de reexportación de cueros, palo tinte y azúcar. Pensamos que su contenido –específicamente el relacionado con el nombre de los cargadores, navío, nacionalidad y capitanes– resultará de gran utilidad para la comunidad investigadora en el desarrollo de futuros trabajos.

CUADRO 4. NACIONALIDAD DE LOS BARCOS AUTORIZADOS PARA EL COMERCIO CON EUROPA (1730-1772)

	<i>s. d.</i>	1730-1739	1740-1749	1750-1759	1760-1769	1770-1772	Total
<i>Numero de</i>		75	93	115	83	13	379
<i>Espana</i>		23	9	18	17	4	71
<i>Inglaterra</i>		44	2	38	24	3	111
<i>Francia</i>		3	43	26	7	3	82
<i>Holanda</i>		3	11	9	16	3	42
<i>Hamburgo</i>		7	6	1	1	-	14
<i>Imperial</i>		-	-	4	6	-	10
<i>Genova</i>		-	4	7	2	-	13
<i>Dinamarca</i>		-	1	2	7	-	8
<i>Suecia</i>		-	4	3	1	-	5
<i>Portugal</i>		-	4	1	-	-	4
<i>Venecia</i>		-	4	-	-	-	3
<i>Malta</i>		-	2	-	1	-	2
<i>Toscana</i>		-	1	-	-	-	1
<i>Agusia</i>		-	-	1	1	-	3
		-	-	-	-	-	3

Fuente: elaboración propia sobre Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728

CUADRO 5. DESTINO DE LOS BARCOS AUTORIZADOS PARA EL COMERCIO CON EUROPA (1720-1779)

	<i>Número de barcos</i>	<i>Cádiz</i>	<i>Mallorca</i>	<i>Costa Levante</i>	<i>Costa Norte</i>	<i>Holanda</i>	<i>Hamburgo</i>	<i>Toscana</i>	<i>Londres</i>	<i>Génova</i>	<i>Marsella</i>	<i>Francia</i>	<i>Suecia Dinamarca</i>	<i>Nápoles</i>	<i>Lisboa</i>	<i>Dublin</i>	<i>s. d.</i>
1730-1739	76	33	4	3	1	13	4	—	—	4	1	—	9	1	—	—	3
1740-1749	93	53	2	1	4	11	7	5	—	1	1	6	—	1	—	—	1
1750-1759	118	40	14	4	1	8	15	3	16	5	10	1	—	—	—	1	—
1760-1769	85	39	15	4	—	12	1	8	—	4	—	2	—	—	—	—	—
1770-1772	14	5	3	2	—	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Total	386	170	38	14	6	46	27	16	16	15	13	9	9	1	1	1	4

Fuente: elaboración propia con base en Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728.

Los transportes nacionales representaban entonces poco más de una tercera parte de los utilizados (con destino a Cádiz prácticamente en exclusiva). El uso de buques franceses y holandeses resultaba entonces testimonial. El inicio de la guerra contra Inglaterra a finales de 1739 y el mantenimiento de esta situación hasta la paz de Aquisgrán (1748) provocó de nuevo la expulsión de los británicos; lo que podría haber supuesto un duro golpe para la economía canaria se resolvió sin más sustituyéndolos de nuevo por barcos franceses (43) y holandeses (once), además de abrir el comercio a las naciones neutrales. A finales de la década de 1740, retornaban los ingleses a Canarias y sus barcos volvían a ser mayoría, aunque representando ahora tan sólo la tercera parte del total (38 sobre 115) en competencia con franceses, nacionales y un alto índice del resto de naciones. Los datos agregados de la década de 1760 ocultan la contracción del tráfico en sus primeros años, porque el retorno de la paz en 1763 permitió que los ingleses volvieran a ser mayoría, aunque con menos transportes que la suma de los holandeses, imperiales, franceses y daneses juntos. La decadencia del tráfico en la década de 1770 se traduce, por último, en una presencia casi testimonial de buques de naciones extranjeras. Como valoración global, podemos señalar que la nación británica aportó finalmente 30% de los transportes, seguida por la participación francesa con 21% y los barcos nacionales con menos de 20%; los holandeses asumieron 11% del tráfico mientras las otras naciones se reparten el 18% restante.

Aunque el comercio se efectuaba básicamente en navíos extranjeros, el puerto de Cádiz guarda preferencia absoluta como destino último de las salidas canarias, especialmente en el caso del tabaco estancado –por motivos evidentes–, pero también para el del azúcar e incluso el del cacao. Este rumbo es prioritario durante la primera mitad del siglo, con la alternativa de otros puertos nacionales (especialmente Mallorca) y los del Atlántico norte (Holanda, Hamburgo, Suecia o Dinamarca). Pero el inicio de la guerra de la Oreja de Jenkins también afectó el destino de la navegación, incrementando el número de viajes hacia Valencia y Bilbao, Liorna en el Mediterráneo con Dunkerque, Le Havre y Lisboa en el Atlántico. La llegada de la paz de Aquisgrán reactivó el comercio con dos nuevas premisas: en el tráfico nacional, el puerto de Cádiz comenzó a perder posiciones en favor de Mallorca y de otros puertos del litoral español –potenciados más adelante por la autorización para cargar aguardientes–; el tráfico internacional diversificó sus destinos, pues los puertos de Hamburgo, Londres y Marsella dominaron en la década de 1750, mientras que en la de 1760 aumentaron los transportes hacia Holanda o la Toscana.

CONCLUSIONES

La intención primordial de este estudio fue poner en valor la importancia y la trascendencia del circuito comercial propiciado por el mantenimiento institucional del régimen que autorizó navegar desde Canarias hacia América. Los caldos exportados permitieron, junto con la llegada de la moneda de plata necesaria para financiar futuras importaciones, un importante acopio de coloniales para su reexportación hacia los principales puertos de España y Europa. Todo ello considerando la repercusión de la presencia permanente de buques de diversas naciones europeas en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Una situación que permitió, a su vez, el establecimiento de relaciones mercantiles dentro del sistema comercial atlántico destinadas, en último término, a posibilitar la adquisición de manufacturas y bienes de equipo necesarios para la subsistencia de los isleños.

Asimismo, estas ventajas comerciales pudieron haber beneficiado a las diversas élites mercantiles indias y europeas que mantenían relaciones políticas estables con la monarquía española, dándoles la posibilidad de alcanzar los mercados europeos con coloniales legalmente transportados a través de Canarias. De este modo, resultaba factible generar un contacto indirecto entre los mercados más activos de Europa con sus equivalentes en América, siempre a través de estas islas.

La historiografía regional canaria se ha empeñado en sostener la inexcusable funcionalidad del sistema productivo canario como generador de los excedentes necesarios para la exportación. Siguiendo la nueva perspectiva que acabamos de exponer, más relacionada con la inserción de la economía canaria en el sistema comercial atlántico, podemos valorar en su justa medida la trascendente autorización para adquirir aguardientes mallorquines y catalanes que sirvieran para inyectar el “combustible” que ponía en marcha el circuito comercial Canarias-América-Europa. Defendemos, por tanto, la ventaja económica derivada de la participación de Canarias en este circuito comercial, muy por encima de las expectativas y vaivenes observables dentro de su sector productivo.

Vinos y aguardientes, canarios o no, fueron transportados a La Habana, La Guaira o Campeche para adquirir en estos mercados –además de la plata amonedada– tabaco, azúcar, cacao, tintes o cueros que, tras retornar al puerto de Santa Cruz de Tenerife, podían ser remitidos a Cádiz y a otros muchos puertos europeos. Parece evidente que los beneficios derivados de este tráfico en sí mismo y de las relaciones comerciales establecidas, posibilitaron un acceso libre y garantizado a las necesarias subsistencias obtenidas en esos mismos mercados europeos. No se necesitaba mucho más para mantener perfectamente abastecido el mercado canario.

Estamos convencidos de que, ni en el ámbito regional ni en el nacional o en el atlántico se ha valorado suficientemente la realidad de la actividad y los contactos comerciales desarrollados durante este tiempo entre las Islas Canarias y las dos orillas del Atlántico. El impulso institucional de la navegación a Indias hizo posible aprovechar las ventajas derivadas de su ubicación estratégica como plataforma de intercambio entre Europa y América para estimular su desarrollo económico interno.

APÉNDICE

TRÁFICO DE EXPORTACIÓN CANARIAS-

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Agosto, 1728	Matías Rodríguez Carta	España	–
1729	José Guesala, Julián Guevara, Domingo Mesa; José Mesa, Nicolás Burlado, Celedonio Vildomar, Damián Español, Gabriel Álvarez Pimienta, Juan Dujardin	España	–
1730	Matías Rodríguez Carta, Amaro Rodríguez Felipe, Roberto Rivas, José Guesala, Francisco Amaranto, Diego Sjurdy, Thomas Wading	España	–
Abril, 1731	Celedonio Viladomar; Amaro Rodríguez Felipe; Pedro Harpe	España	–
Julio, 1731	Juan Dujardin, Amaro Rodríguez Felipe, Thomas Savignon, Miguel Arjuick	España	<i>La Princesa</i>
Julio, 1731	Antonio María	Holanda	<i>La Señora Juana</i>
Agosto, 1731	Thomas Savignon	Inglaterra	–
Septiembre, 1731	José Pérez Bello	España	–
Octubre, 1731	Amaro Rodríguez Felipe	Inglaterra	<i>Santa Catalina</i>
Octubre, 1731	Juan Dujardin, Roberto Rivas	España	<i>San Esteban</i>
Noviembre, 1731	Thomas Savignon, Gregorio Geraldin	Inglaterra	<i>La Reina Isabel</i>
Abril, 1732	Francisco Loucel	España	<i>La María</i>
Mayo, 1732	Ignacio Fierro	Francia	<i>Nataniel</i>
Octubre, 1732	Antonio Porro	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Noviembre, 1732	Thomas Car	–	<i>La Ana, La Sara, La Orotava y Estusen</i> <i>La Elena</i>
Noviembre, 1732	Francisco Castellano	España	<i>La Isabela</i>
Enero, 1733	Juan Bonhomme	Inglaterra	–
Mayo, 1733	Thomas Car	Inglaterra	–
Junio, 1733	Matías Rodríguez Carta	España	–
Octubre, 1733	Amaro Rodríguez Felipe	España	–

EUROPA: CUEROS, PALO TINTE Y AZÚCAR (1728-1772)

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Cam- peche (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
-	Cádiz	-	250	34 cajones	332
-	Cádiz (10)	162	1 417	-	2 213
	Mallorca (1)				
-	Cádiz (13)	187	721	-	1 004
Diego Tristin	Cádiz	612	-	20 cajones	1 750
Lambert Jusford	Hamburgo	-	120	-	773
Thomas Jebhard	Cádiz	800	400	-	537
Cristobal Kak	-	-	60	-	302
Miguel Grudmer	Mallorca	-	33	-	23
Milecio Weley	Cádiz	-	350	-	201
Esteban Porter	Cádiz	-	694	-	629
Francisco Brun	Cádiz	-	370	-	213
Pierg	Cádiz	-	50	-	29
-	-	-	150	-	647
Antonio Porro	Génova	36	-	-	103
-	Norte	-	1 720	-	7 417
-	Norte	-	127	-	548
Guillermo Tull	Cádiz	-	-	-	26
Matheo Arre	Norte	-	275	-	1 186
José Nicolás	Hamburgo	-	15	-	64
Miguel Arjuick	Ámsterdam	-	170	-	1 423

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Diciembre, 1733	Juan Cardona	España	<i>La María</i>
Febrero, 1734	Leonardo Morveque, Nicolás Bignoni, Lorenzo Pastor de Castro	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Julio, 1735	Matías Rodríguez Carta	España	–
Septiembre, 1735	Esteban Porlier	España	<i>El Tristán</i>
Febrero, 1736	Amaro Rodríguez Felipe	España	<i>Nuestra Señora de la Soledad</i>
Agosto, 1736	Gaspar Guillén	España	<i>San Pablo</i>
Septiembre, 1736	Francisco de León	España	<i>El Aire</i>
Septiembre, 1736	Pedro Divernet; Diego Sjurdy	Inglaterra	<i>La Concordia</i>
Septiembre, 1736	Pedro Divernet, Francisco de León	Inglaterra	<i>El Feliz Jorge</i>
Septiembre, 1736	Diego Sjurdy, Pedro Divernet, Joaquín Astigarraga	Inglaterra	<i>La Unión</i>
Octubre, 1736	Diego Baustista Sanjurdy	España	<i>El Paquet de Cádiz</i>
Diciembre, 1736	Matías Rodríguez Carta	España	<i>Juan y María</i>
Enero, 1737	Santiago Eduardo, Francisco de Franquiz	Inglaterra	<i>La María</i>
Mayo, 1737	Amaro Rodríguez Felipe	Inglaterra	<i>El Mercader de Canarias</i>
Mayo, 1737	José Correa	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Mayo, 1737	Amaro Rodríguez Felipe	Inglaterra	<i>La Expedición</i>
Mayo, 1737	Pedro Pellicer	Inglaterra	<i>La Unidad</i>
Enero, 1738	Juan Rodríguez Vilano	Inglaterra	<i>Correo de Jamaica</i>
Marzo, 1738	Blas de Campos	Inglaterra	<i>La María</i>
Marzo, 1738	Pedro Dociet	Inglaterra	<i>Correo de Jamaica</i>
Marzo, 1738	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Marzo, 1738	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>La María</i>
Marzo, 1738	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>San Juan Evangelista</i>
Abril, 1738	Sebastián Rivero, Francisco Castellano, Amaro Rodríguez Felipe, Pedro Pellicer	España	<i>El Montoro</i>
Abril, 1738	Bernardo Espinosa	España	<i>Nuestra Señora de Candelaria</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Briscollo	Barcelona	140	–	–	81
Antonio Porro	Génova	–	505	–	2 652
–	–	–	2 200	–	9 487
–	Cádiz	–	–	144	85
–	Cádiz	400	–	100 cajones	1 207
Antonio Ologuer	Mallorca	–	50	16	259
Patrick Huchidianien	Nápoles	–	–	20 cajones	460
Andrés Arbuint	Cádiz	–	–	792	4 297
Diego Geraldin	Cádiz	–	–	240	7 422
Diego Tristin	Cádiz	–	–	1 039	9 560
Guillermo Archer	Cádiz	–	–	480	276
Juan Vos	Norte	–	1 400	–	6 037
Juan Devis	Cádiz	–	–	216	6 272
Miguel Habert	Cádiz	–	896	–	515
Antonio Porro	Génova	–	600	–	2 587
–	Cádiz	–	600	–	345
Diego Tristin	Cádiz	–	–	450	262
Alejandro Hamilton	Norte	–	250	–	1 078
Juan Denift	Holanda	602	–	–	1 728
Alejandro Hamilton	Norte	300	–	–	863
Antonio Porro	Alicante	–	700	–	403
José Stafort	Cádiz	–	200	–	115
Juan Moxan	Norte	200	–	–	1 029
Benito Soler	Génova	–	700	–	2 321
Juan Stadfort	Cádiz	–	18	–	23

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Mayo, 1738	Diego Santiago, Nicolás Bignoni	España	<i>El Jardín de la Paz</i>
Mayo, 1738	Amaro Rodríguez Felipe	España	<i>San Antonio</i>
Agosto, 1738	José Guesala	Francia	<i>La Victoria</i>
Agosto, 1738	Pedro Divernet	Inglaterra	<i>La Buena Intención</i>
Septiembre, 1738	Guillermo Campsi, Pablo Ruiz	Inglaterra	<i>La Buena Intención</i>
Septiembre, 1738	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>San Juan Evangelista</i>
Octubre, 1738	Nicolás Bignoni, Nicolás Burlando	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Octubre, 1738	Pedro Divernet	Holanda	<i>El Correo de Jamaica</i>
Diciembre, 1738	Agustín de Cubas	Inglaterra	<i>San Juan</i>
Enero, 1739	Juan P. Dujardin	Inglaterra	<i>El Mercader de Canarias</i>
Mayo, 1739	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>San Juan Evangelista</i>
Julio, 1739	Patricio Madan	Inglaterra	<i>San Juan y Carlos</i>
Septiembre, 1739	Pedro Castellano, Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>San Juan Evangelista</i>
Septiembre, 1739	Agustín de Cubas	Inglaterra	<i>San Juan</i>
Septiembre, 1739	Pedro Castellano	Inglaterra	<i>San Antonio</i>
Abril, 1740	Bernardo Espinosa	Francia	<i>El Espíritu Santo</i>
Mayo, 1740	Bernardo Espinosa	España	<i>El León</i>
Mayo, 1740	Matías Rodríguez Carta, Diego Astigarraga	Holanda	<i>La Señora Juana</i>
Julio, 1740	Patricio Madan	Francia	<i>San Luis</i>
Julio, 1740	Bernardo Espinosa	Francia	<i>El Diamante</i>
Octubre, 1740	Nicolás Bignoni	Francia	<i>El Sólido</i>
Octubre, 1740	Nicolás Bignoni	Portugal	<i>San Juan, San Antonio y las Ánimas</i>
Octubre, 1740	Bernardo Espinosa	Venecia	<i>Jesús, María y José</i>
Julio, 1741	Nicolás Bignoni	Inglaterra	<i>La Prosperidad</i>
Julio, 1741	Nicolás Bignoni	Venecia	<i>Jesús, María y José</i>
Julio, 1741	Bernardo Espinosa	Francia	<i>El Espíritu Santo</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
José Maxey	Cádiz	—	1 500	13	871
Gaspar Saviñi	San Sebastián	—	225	—	129
De la Balerre	Cádiz	—	—	—	587
Roberto D'Cerdinert	Holanda	50	150	—	863
Roberto D'Cerdinert	Holanda	81	—	—	511
Juan Moxan	Alicante- Mallorca	700	—	—	483
Antonio Porro	Cádiz	—	500	—	786
Anneas Makaq	Holanda	—	297	—	1 280
Juan Fertat	Norte	—	3 944	—	17 008
Miguel Habert	Cádiz	—	173	—	170
Juan Moxan	Mallorca	—	300	—	173
Esteban Hammond	Cádiz	—	870	—	501
Juan Moxan	Holanda	—	932	—	12 904
Juan Forstal	Norte	—	982	—	4 234
Ricardo Baret	Holanda	—	—	—	7 807
Jorge Lopeña	Bilbao	—	236	—	78
Patricio Fruetman	Cádiz	—	150	—	75
Thomas Jebhard	Cádiz	—	1 757	—	1 240
Francisco Romey	Cádiz	50	—	—	43
Luis David Maine	Ámsterdam	600	2 565	—	12 211
Jacob Duguín	Holanda	500	—	—	960
Vicente Arecefe	Mallorca	800	—	—	368
José Tomasín	Marsella	—	300	—	1 293
Antonio Porro	Cádiz	1 500	800	—	920
Roque Gresi	Cádiz	—	50	—	417
Diego Argous	Dunkerque	—	332	—	1 431

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Julio, 1741	Bernardo Espinosa	Francia	<i>Nuestra Señora de Guardia</i>
Julio, 1741	Nicolás Bignoni	Portugal	<i>San Antonio</i>
Julio, 1741	Domingo Marqueta	Venecia	<i>Jesús, María y José</i>
Agosto, 1741	Pedro Sainz y Sagaidia, Santiago Eduardo	Holanda	<i>La Ana</i>
Diciembre, 1741	Domingo Marqueta	Francia	<i>La Teresa y José</i>
Abril, 1742	Nicolás Bignoni	Francia	<i>San José</i>
Julio, 1742	Nicolás Bignoni, Pedro Real, Cosme Claverdu	Francia	<i>La Teresa y José</i>
Septiembre, 1742	Nicolás Bignoni, Amaro Rodríguez Felipe	Hamburgo	<i>Francisco</i>
Noviembre, 1742	Juan Bonhomme	Francia	<i>San José</i>
Diciembre, 1742	Juan Bonhomme	Francia	<i>Espíritu Santo</i>
Abril, 1743	Desiderio Calcaño	España	<i>Archangel</i>
Noviembre, 1743	Juan Bonhomme	Francia	<i>El Espíritu Santo</i>
Febrero, 1744	Juan Savignon, Nicolás Bignoni	Francia	<i>San Juan y San José</i>
Mayo, 1744	Amaro Rodríguez Felipe	Holanda	<i>Postillón de San Petersburgo</i>
Junio, 1744	Bernardo de Espinosa	Francia	<i>Nuestra Señora de la Misericordia</i>
Junio, 1744	Juan Bonhomme	Francia	<i>San Juan</i>
Junio, 1744	Juan Bonhomme	Hamburgo	<i>La Anna</i>
Julio, 1744	Juan Dujardin, Amaro Rodríguez Felipe	Holanda	<i>La María</i>
Agosto, 1744	Bernardo de Espinosa	Francia	<i>San Juan</i>
Septiembre, 1744	Jacome Saffaries, Juan Pavía	Venecia	<i>César</i>
Octubre, 1744	Pedro Real	Génova	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>
			<i>Misericordia</i>
Noviembre, 1744	Baltasar Peraza	Francia	<i> </i>
Junio, 1745	José Combernalle	España	<i>Correo de Canarias</i>
Julio, 1745	Domingo Márquez	Francia	<i>Nuestra Señora de Misericordia</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Pedro Sartrekesque	Holanda	600	815	—	4 664
Bernardo Acosta	Cádiz	—	80	—	127
Roque Grass	Cádiz	—	50	—	42
Nicolás Hartogle	Havre de Gracia- Ostende- Holanda	2 727	—	—	20 089
Antonio Lydons	Cádiz	—	919	—	1 056
José Martel	Cádiz	200	600	—	438
Antonio Lydons	Cádiz	300	1 600	—	1 058
Juan Has	Holanda- Hamburgo	—	582	—	3 148
José Martel	Valencia	—	500	—	144
Diego Argous	Santoña- Bilbao-San Sebastián	—	1 600	—	978
Desiderio Calcaño	Cádiz	—	580	—	334
Diego Argous	Dunkerque	—	633	—	3 161
Miguel Foucard	Cádiz	—	350	—	236
Nicolás Sebranz	Holanda	—	1 500	—	6 469
Miguel Rugón	Cádiz	—	30	—	173
Juan Ferrán	Dunkerque	600	—	—	1 150
Matías Harnold	Dunkerque	500	—	—	1 056
Knagh	Cádiz	1 000	230	—	592
Juan Ferrán	Dunkerque	—	150	—	647
Jacomo Saffaries	Cádiz	950	1 000	—	1 874
Nicolás Maggio	Sevilla	—	550	800	776
Rugon	Cádiz	180	—	—	83
Pedro Casanova	Cádiz	—	100	—	58
Miguel Rugón	Cádiz	—	72	—	42

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Octubre, 1745	Juan Savignon	Génova	<i>Nuestra Señora de Loreto</i>
Octubre, 1746	Roberto de la Hanty	Holanda	<i>Concordia</i>
Octubre, 1745	Juan Savignon	Holanda	<i>Postillón de Petersburg</i>
Enero, 1746	Juan Savignon	Génova	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
Enero, 1746	Francisco Herrera	Malta	<i>San José y María</i>
Febrero, 1746	José Camacho	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Marzo, 1746	José Camacho	Francia	<i>San Pedro</i>
Abril, 1746	Pedro Doscher	Holanda	<i>Buena Esperanza</i>
Abril, 1746	José Moreno Camacho	España	<i>Señor de los Afligidos</i>
Junio, 1746	Amaro Rodríguez Felipe	Hamburgo	–
Junio, 1746	Francisco Herrera	Francia	<i>San Juan y San José</i>
Junio, 1746	José Moreno Camacho	Francia	<i>San Juan y San José</i>
Julio, 1746	José Moreno Camacho, Francisco Herrera, José Combernal	Francia	<i>Nuestra Señora de la Misericordia</i>
Septiembre, 1746	Patricio Madam	Holanda	<i>Joven Enrique</i>
Septiembre, 1746	José Moreno Camacho, Jaun Savignon, Antonio Miranda, José Combernal, Andrés Jaime	Génova	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
Octubre, 1746	Roberto de la Hanty	Suecia	<i>El Comercio</i>
Noviembre, 1746	Juan Savignon	Francia	<i>San Juan y San José</i>
Noviembre, 1746	José Uque	España	–
Noviembre, 1746	José Uque	España	–
Noviembre, 1746	Francisco Linares	Francia	<i>San Juan y San José</i>
26 de enero, 1747	Juan Savignon, José Uque	Francia	<i>Nuestra Señora de Misericordia</i>
Enero, 1747	José Combernal, Juan Gilou, José Uque	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Febrero, 1747	Guillermo Dujardin	Hamburgo	<i>La Fortuna</i>
Febrero, 1747	José Combernal, José Uque, Matías Boza de Lima	Francia	<i>San Pedro</i>
Abril, 1747	Francisco Casalón	Holanda	<i>La Fidelidad</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
Nicolás Borro	Cádiz	—	—	160	92
Juan Banzy	Francia	90	65	—	496
Schrin	Cádiz	—	—	180	104
Nicolás Bregant	Cádiz	—	—	395	227
Salvador Micheliche	Cádiz	—	—	112	65
Juan Ferrán	Cádiz	—	—	116	67
Mateo Audier	Cádiz	—	—	18	10
Pedro Booysen	Holanda	500	—		960
Miguel del Clavo	Cádiz	—	—	80	46
Hernando Cook	Hamburgo	—	260	—	1 121
Miguel Foucard	Cádiz	—	—	140	81
Miguel Foucard	Cádiz	—	—	70	40
Miguel Rugón	Cádiz	—	—	292	225
Juan Lorone	Holanda	—	100	—	431
Nicolás Bregant	Cádiz	—	800	367	671
Hanus Jhonson	Liorna	—	700	—	3 018
Miguel Foucard	Cádiz	—	—	513	295
Luis J. Ramos	Cádiz	—	—	177	102
José Botino	Cádiz	—	—	198	114
Miguel Foucard	Cádiz	—	—	40	23
Miguel Reugon	Cádiz	—	—	509	293
Juan Reugon	Cádiz	—	200	172	214
German Kolk	Hamburgo	—	609	—	2 626
Mateo Audier	Cádiz	—	200	136	193
Tunes Lint	Ámsterdam	60	300	—	1 408

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Abril, 1747	Pedro Doscher	Holanda	<i>La Buena Esperanza</i>
Junio, 1747	Juan Savignon	España	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
Agosto, 1747	José Combemale	Francia	<i>El Corazón de Jesús</i>
Octubre, 1747	Antonio Barceló, Domingo de San Andrés, Amaro González de Mena, José Jaime	España	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
Octubre, 1747	Francisco Montañez, Andrés González Mesa; José Román	Malta	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>
Diciembre, 1747	Pedro Forstall	Dinamarca	<i>La Santa Catalina</i>
Diciembre, 1747	Roberto de la Hanty	Suecia	<i>La Galera</i>
Diciembre, 1747	Guillermo Dujardin	Hamburgo	<i>La Fortuna</i>
Diciembre, 1747	Roberto de la Hanty	Toscana	<i>San Antonio</i>
Febrero, 1748	Andrés Jaime	Francia	<i>Nuestra Señora de Misericordia</i>
Abril, 1748	Cosme Claverini	Francia	<i>El Corazón de Jesús</i>
Mayo, 1748	Juan Bonhomme	Francia	<i>Nuestra Señora de Misericordia</i>
Mayo, 1748	Juan Collogan	¿Portugal?	<i>San Lorenzo</i>
Junio, 1748	José Combemale	Francia	<i>Las Ánimas</i>
Junio, 1748	Roberto de la Hanty	Suecia	<i>El conde de Holemdem</i>
Julio, 1748	Juan Savignon	Suecia	<i>La Galera</i>
Septiembre, 1748	Pedro de Cañas	Francia	<i>La Galera</i>
Mayo, 1749	Juan de Aldama	Francia	<i>Las Ánimas</i>
Junio, 1749	José Combernal, Bartolomé Montañez	Francia	<i>La María</i>
Junio, 1749	Roberto de la Hanty, Andrés Jaime	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Junio, 1749	Alejandro Savignon	Francia	<i>El Postillón de Canarias</i>
Agosto, 1749	Pablo Ripoll	España	<i>Nuestra Señora de Merced</i>
Septiembre, 1749	José Combernal, Bartolomé Montañez	Francia	<i>San Luis</i>
Octubre, 1749	Guillermo Dujardin	Hamburgo	<i>La Paz</i>
Noviembre, 1749	Bartolomé Bella, Alejandro Savignon	Francia	<i>El Postillón de Canarias</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Pedro Bayes	Holanda	140	400	—	1 993.3
Domingo de San Andrés	Cádiz	—	—	241	139
Thomas Gramori	Cádiz	98	—	—	33
Domingo de San Andrés	Cádiz	2 000	—	278	7 148
José Román	Cádiz	—	400	180	334
Enrique Bosch	Hamburgo	—	1 800	—	7 762
Nicolás Sager	Liorna	300	1 400	—	6 613
German Kolk	Hamburgo	—	700	—	3 018
Pablo Estrachichi	Liorna	—	300	—	1 293
Miguel Reugon	Cádiz	40	—	159	145
Thomas Gramori	Cádiz	174	—	160	332
Miguel Reugon	Cádiz	—	375	—	216
Manuel Hernández	Lisboa	—	1 000	—	4 312
Juan B. Reugon	Cádiz	270	—	—	155
Olivero	Liorna	500	375	—	1 992
Sirven Kilman	Liorna	—	1 100	—	4 743
Pedro Dalhoy	Cádiz	—	—	4	5
Juan Reugon	Cádiz	—	40	—	23
Juan Ferrandi	Cádiz	—	—	232	131
Gaspar Savini	Bilbao	500	—	45	371
Carlos Jauber	Bilbao	130	—	215	213
Pablo Ripoll	Mallorca	98	—	—	56
Luis Benel	Cádiz	—	—	127	140
German Kolk	Hamburgo	—	400	—	2 587
Carlos Jauber	Cádiz	—	—	1140	656

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Diciembre, 1749	Roberto de la Hanty	Inglaterra	—
Enero, 1750	Agustín Hanty	Francia	<i>La María</i>
Febrero, 1750	Thomas Russell	¿Holanda?	<i>La señora Alida</i>
Febrero, 1750	José Combernalle, Bartolomé Hernández Niebla	Francia	<i>La María</i>
Febrero, 1750	Andrés Orange	Francia	—
Febrero, 1750	Pedro Doscher	Suecia	<i>Dios de los Vientos</i>
Febrero, 1750	Pedro Doscher	Holanda	<i>Caballo Marino</i>
Febrero, 1750	Thomas Russell	¿Holanda?	<i>La Señora Alida</i>
Marzo, 1750	Guillermo Dujardin	Hamburgo	<i>La Paz</i>
Abril, 1750	Thomas Lynch	Holanda	<i>La Margarita</i>
Abril, 1750	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>Don Carlos</i>
Abril, 1750	Andrés Orange	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Abril, 1750	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>El Prospecto</i>
Julio, 1750	José Moreno Camacho	Francia	<i>El Corazón de Jesús</i>
Julio, 1750	José Moreno Camacho	Inglaterra	<i>San Francisco de Paula</i>
Julio, 1750	Roberto de la Hanty	Francia	<i>El Corazón de Jesús</i>
Julio, 1750	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>San Antonio</i>
Diciembre, 1750	Domingo Clerise	Francia	<i>San Juan Evangelista</i>
Marzo, 1751	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>Numparela</i>
Marzo, 1751	Francisco Juri	Inglaterra	<i>El Prospecto</i>
Marzo, 1751	Francisco Juri	Inglaterra	<i>El Popi</i>
Marzo, 1751	Andrés Orange	Francia	<i>San José</i>
Mayo, 1751	Nicolás Padilla	Francia	<i>La María</i>
Mayo, 1751	Pablo Ripoll	España	<i>Nuestra Señora de la Merced</i>
Mayo, 1751	Antonio Dujardin	Hamburgo	<i>La Paz</i>
Mayo, 1751	Juan Lecuona	Inglaterra	<i>Endeavor</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
Patricio Suithman	Cádiz	–	–	96	55
Juan B ^a Ferrandi	Cádiz	–	–	14	8
Alberto de Droyter	Ámsterdam	29	80	–	478
Juan Ferrandi	Cádiz	–	500	14	296
Pedro Dallot	Marsella	–	800	–	3 450
Pedro Kramer	Suecia	–	12	–	52
Pedro Booysen	Ámsterdam	600	–	–	1 725
Alberto de Droyter	Ámsterdam	37	16	–	221
Herman Kook	Hamburgo	–	1 320	–	5 692
Martín Luthen	Holanda	200	–	–	575
Juan Friend	Roan	–	1 000	–	4 312
Pedro Busan	–	–	304	–	1 311
Jorge Stockflech	Londres	300	304	–	2 570
Thomas Gramori	Cádiz	–	–	450	259
Antonio de Cabrizas	Cádiz	–	–	250	147
Thomas Gramori	Cádiz	–	600	–	345
Antonio de Cabrizas	Cádiz	1 800	608	–	1 592
Juan Bompard	Cádiz	58	–	–	8
Ricardo Pearce	Londres	802	–	–	2 305
Jorge Stockflech	Cádiz	–	600	–	345
Juan Roslis	Marsella	–	1 261	–	5 425
Pedro Dalliot	Cádiz	–	5	–	6
Miguel Burck	Hamburgo	200	1 000	–	4 887
Pablo Ripoll	Marsella	20	16	–	16
Herman Kook	Hamburgo	–	2 200	–	9 487
Juan Torres	Londres	–	500	–	2 156

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Junio, 1751	Domingo Clerise	Francia	<i>San Juan Evangelista</i>
Agosto, 1751	Pedro Forstall	Dinamarca	<i>La Anna</i>
Octubre, 1751	Pedro A. Guitart	Inglaterra	<i>San Antonio</i>
Noviembre, 1751	Thomas Russell	Inglaterra	<i>Isaac y Elizabeth</i>
Diciembre, 1751	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>El Prospecto</i>
Diciembre, 1751	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>San Antonio</i>
Diciembre, 1751	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>Isaac y Elizabeth</i>
Diciembre, 1751	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>El Suceso</i>
Febrero, 1752	Bernardino Carbonell	Francia	<i>San Juan Evangelista</i>
Abril, 1752	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>El Olivo</i>
Abril, 1752	José Bignoni	Francia	<i>El Corazón de Jesús</i>
Mayo, 1752	Simón Servo	Francia	<i>Santísima Trinidad</i>
Agosto, 1752	Roberto de la Hanty	Inglaterra	<i>El Suceso</i>
2 de septiembre, 1752	José M ^a Bignoni	Francia	<i>Nuestra Señora de Guardia</i>
Mayo, 1753	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>San José</i>
Mayo, 1753	Mariano Alambro	Inglaterra	<i>Nuestra Señora de Toro</i>
Mayo, 1753	Jorge Commins Hijos & Cía, Enrique Casalón (cónsul FRA)	Inglaterra	<i>El Neptuno</i>
Mayo, 1753	Alejandro Savignon	Inglaterra	<i>Las Ánimas</i>
Mayo, 1753	Pedro Forstall	Dinamarca	<i>La Anna</i>
Junio, 1753	Bartolomé Bela	Inglaterra	<i>El Jorge</i>
Junio, 1753	Nicolás M ^a Bignoni	Inglaterra	<i>San Antonio de Padua</i>
Julio, 1753	Guillermo Dujardin	Holanda	<i>El Diego</i>
Septiembre, 1753	Cornelio Vanpersin, Martín Reyes Forco	Francia	<i>La Amable Honore</i>
Octubre, 1753	Guillermo Wandehedem Dujardin	Hamburgo	<i>La Paz</i>
Noviembre, 1753	Baltasar Martínez Valdés	Francia	<i>Las Ánimas</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Juan Bompard	Marsella	—	1 300	—	5 606
Juan Jacob Arns	Hamburgo	—	2 000	—	8 625
Antonio Cabrizas	Mallorca	842	—	—	484
Estechet	Londres	121	—	—	348
Jorge Stockflech	Londres	—	700	—	3 018.75
Nualterio Brown	Londres	—	500	—	2 156.25
Eduardo Fuchet	Londres	—	400	—	1 725
Patricio Suithman	Londres	—	225	—	970
Pedro Bompard	Marsella	—	2 285	—	9 855
Juan Bluter	Londres	—	200	—	863
Thomas Gramori	Cádiz	—	220	—	278
Simón Servo	Marsella	—	2 200	—	9 487
Patricio Suithmann	Londres	—	1 550	—	7 834
Vicente Saborino	Génova	—	80	—	575
Bartolomé Macnamara	Hamburgo	—	700	—	3 018
—	Liorna	—	1 500	—	6 468
Armus Pruge	Hamburgo	60	2 000	—	8 826
Jaime Oliver	Mallorca	—	900	—	518
Juan Jacobo Hazens	Hamburgo	—	1 000	—	4 312
Archangel Viale	Cádiz-Alicante	—	2 177	—	1 272
Antonio de Cabrizas	Mallorca-Géno- va-Liorna	1 174	—	—	3 803
Rin Kesibes	Ámsterdam	450	—	—	1 291
Nicolás Bachelier	Cádiz	—	2 300	—	1 323
Christian Baruch	Hamburgo	—	248	—	1 047
Juan Diego Audivert	Cádiz	—	—	16	9

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Diciembre, 1753	Andrés Jaime	Inglaterra	<i>San José</i>
Marzo, 1754	Juan Macari	Inglaterra	<i>Juan e Isabel</i>
Marzo, 1754	Juan Macari	Inglaterra	<i>El Nazao</i>
Abril, 1754	Francisco Campos	Inglaterra	<i>El Suceso</i>
Mayo, 1754	Fernando Rodríguez Molina	Francia	<i>Las Ánimas</i>
Julio, 1754	Carlos Buroni	Inglaterra	<i>Tenerife</i>
Julio, 1754	Manuel Ramos, Juan Bustamante, Francisco Campos	¿Francia?	<i>San Ginés</i>
Agosto, 1754	Amaro González Mesa	Inglaterra	<i>San José</i>
Agosto, 1754	Bartolomé Bela	Inglaterra	<i>La María</i>
Agosto, 1754	Bartolomé Montañez, Amaro González Mesa, Andrés Jaime, Ramón Ripoll	Francia	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>
Agosto, 1754	José de Herrera	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Septiembre, 1754	Pedro Forstall, Bernardo Blanco Hijos y Cia	Holanda	<i>Aguila Negra</i>
Octubre, 1754	Enrique Casalón (cónsul FRA), Esteban Dufeuau, Luis de Herrera	Francia	<i>Las Ánimas</i>
Abril, 1755	Cristian Yhlenfeld	Holanda	<i>Las Dos Hermanas</i>
Abril, 1755	Thomas Russell	Inglaterra	<i>El Juan e Isabel</i>
Mayo, 1755	Carlos Bedard	España(Mallorca)	<i>La Reina Esther</i>
Junio, 1755	Juan Cologan	Inglaterra	<i>La Isabel</i>
Junio, 1755	Andrés Jaime, Pedro Guitart	Francia	<i>Nuestra Señora de Carmen</i>
Septiembre, 1755	Pedro Forstall	Inglaterra	<i>El Delfín</i>
Noviembre, 1755	Enrique Macario, Juan Bustamante	Inglaterra	<i>La Catalina</i>
Diciembre, 1755	Felipe Piar	Inglaterra	<i>El Espíritu Santo</i>
Abril, 1756	Jorge Commins hijos, Power	Inglaterra	<i>El Paquete de Figueira</i>
Mayo, 1756	Juan Bautista Nozolini	Suecia	<i>Gran Almirante</i>
Agosto, 1756	Jorge Commins hijos, Power	Hamburgo	<i>La Ana Catalina</i>
Noviembre, 1756	Mateo Salom, José Uque, Bartolomé Bella; José Albero	Ragusa	<i>San Nicolás</i>
Febrero, 1757	Antonio Dujardin	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
Bartolomé Macnamara	Cádiz	—	160	—	203
David Brown	Londres	—	560	—	2 415.25
Raymundo Sprey	Dublín	—	200	—	575
Patricio Suithmann	Londres	—	—	—	306
Juan Diego Audivert	Cádiz	—	275	—	79
Felipe Macardel	Génova	—	223	—	2 600
Miguel Foucard	Cádiz-Marsella	—	—	13	681
Bartolomé Macnamara	Bilbao	—	200	—	115
Pedro Winter	Mallorca	70	870	—	779
Pedro Dalliot	Mallorca- Marsella	870	500	16	2 765
José Paillet	Cádiz	—	90	—	52
Joanes Echftroom	Francia	1 000	424	—	4 703
Juan Diego Audivert	Cádiz-Marsella	—	407	—	1 613
Francisco de Aro	Ámsterdam	1 380	—	—	3 967
David Brown	Londres	—	25	—	108
Carlos Bedard	Mallorca	300	—	—	207
Jorge Henderson	Falmud (Ing.)	—	115	—	496
Pedro Dallier	Cádiz-Marsella	—	520	—	1 047
Jorge Richard	Londres	—	490	—	2 112
Guillermo Johnston	Londres	—	700	—	3 156
Pedro Margot	Cádiz	—	1 000	—	575
Thomas Pulling	Londres	—	1 180	—	5 088
Carlos Dhall	Liorna	—	1 850	—	7 978
Federico Beck	Hamburgo	—	1 000	—	4 312
Vicente Bonfiol	Cádiz-Mallorca- Barcelona	2 647	900	56	2 377
Juan Rambaldo	Cádiz	—	—	96	55

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Febrero, 1757	Miguel Fernández	Portugal	<i>Nuestra Señora de la Piedad</i>
Abril, 1757	Juan de Santander	España	<i>Santo Cristo de la Veracruz</i>
Julio, 1757	José de Córdoba, Domingo Pérez, Bartolomé Montáñez, Francisco Linares	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Julio, 1757	Roberto de la Hanty, Leonardo Spagnoli	España	<i>La María Clementina</i>
Agosto, 1757	Mateo Salom	España	<i>El Hazard</i>
Agosto, 1757	Diego Serrano	Holanda	<i>La María Teresa</i>
Agosto, 1757	Cayetano Barcelón	España	<i>La Purísima Concepción</i>
Septiembre, 1757	Amaro Mesa, Francisco Rodríguez Linares, Diego Serrano, Luis Ramos	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Septiembre, 1757	Guillermo Dujardin; Juan Nozolini	Francia	<i>San José</i>
Octubre, 1757	Martín Forco	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Noviembre, 1757	Bernabé Gongá; Bartolomé Montáñez	España	<i>San Antonio</i>
Noviembre, 1757	Juan Lartiga	España	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
Enero, 1758	Sebastián de Sala	España	<i>Santa Rita de Cacia</i>
Enero, 1758	Pedro Margot	Génova	<i>Santo Cristo de la Misericordia</i>
Febrero, 1758	Pedro Forstall	Suecia	<i>La Magdalena</i>
Febrero, 1758	Jorge Commins hijos, Power, Juan Lartiga	Hamburgo	<i>La Ana Catalina</i>
Marzo, 1758	Domingo Perdomo, Juan Lartiga	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Abril, 1758	Enrique Macaric	España	<i>Nuestra Señora de Candelaria</i>
Mayo, 1758	Juan Mead	España	<i>La María Clementina</i>
Junio, 1758	Jorge Commins hijos, Power	Holanda	<i>La Señora Juana</i>
Junio, 1758	Jaime Martín	España	<i>La Purísima Concepción</i>
Agosto, 1758	Leopoldo Spagnoli	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Agosto, 1758	Domingo Final	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Septiembre, 1758	Juan Lartiga	Hamburgo	<i>La Paz</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Juan Rambaldo	Azores	—	380	—	1 638
Juan Rambaldo	Mallorca	7	—	—	5
Francisco Borro	Cádiz	208	—	160	236
Pablo Morales	Cádiz	300	—	15	216
Luis Naud	Mallorca	3 308	—	—	2 282.4
Rienks	Cádiz	—	—	149	86
Pedro Ripoll	Mallorca	16	—	—	11
Miguel de Goy	Cádiz	—	150	311	264
Pablo Costa	Liorna	—	525	—	2 263
Francisco Borro	Cádiz	—	—	54	31
Juan Seguí	Cádiz	20	300	—	227
Bartolomé de Guevara	Génova-Liorna	—	900	—	3 881
Lorenzo Planells	Cádiz-Mallorca	50	500	—	359
Juan Rambaldo	Málaga-Costa de España	—	600	—	345
Martin Miestznor	Hamburgo	—	100	—	431
Federico Beck	Holanda	30	1 650	—	5 521
Miguel de Goy	Cádiz-Costa de España	200	350	—	339
Antonio Cahy	Hamburgo	—	16	—	69
Pablo Morales	Róterdam	200	—	—	575
Thomas Jebhard	Hamburgo	0	80	—	345
Pedro Ripoll	Mallorca	1 010	—	—	697
Miguel de Goy	Cádiz	20	—	—	15
Francisco Borro	Barcelona	—	750	—	431
Christian Barruth	Hamburgo	—	250	—	1 078

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Octubre, 1758	José Barrio	España	<i>La Española</i> (navío guerra)
Enero, 1759	Mateo Salom, Baltasar Acosta	España	<i>Santa Rita</i>
Febrero, 1759	Manuel Mongeoti, Lázaro Borro	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Febrero, 1759	Pedro Oliver, Domingo Perdomo	España	<i>Santa María Reina del Mar</i>
Marzo, 1759	Nicolás Padilla	Inglaterra	<i>El Neptuno</i>
Marzo, 1759	Esteban Mathiur	España	<i>Santa María Reina del Mar</i>
Abril, 1759	Pedro Lindo, Juan Cabrera, Pedro Duin	España	<i>Nuestra Señora de Candelaria</i>
Abril, 1759	Antonio M. Granado	Inglaterra	<i>El Neptuno</i>
Mayo, 1759	Bignony, Mateo Salom, Sebastián de Sala, Francisco Linares	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Noviembre, 1759	Andrés Jaime	España	<i>Purísima Concepción</i>
Marzo, 1760	Guillermo Wanderhenden	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Junio, 1760	Cristóbal Barceló	España	<i>Santo Cristo de la Santa Cruz</i>
Agosto, 1760	Pedro Trujillo	Dinamarca	<i>La Gertrudis</i>
Septiembre, 1760	Andrés Jaime	España	<i>Nuestra Señora de Candelaria</i>
Octubre, 1760	Jacome Brusce	Imperial	<i>Patriarca Abraham</i>
Diciembre, 1760	Pedro Alcober	Dinamarca	<i>La Catalina</i>
Diciembre, 1760	Juan Pasley	Holanda	<i>La Señora Juana</i>
Enero, 1761	Francisco Bignoni	Dinamarca	–
Marzo, 1761	Antonio Eduardo	España	<i>Santiago</i>
Marzo, 1761	Jacome Buseé	Dinamarca	–
Marzo, 1761	Cristobal Barceló	España	<i>La Concepción</i>
Abril, 1761	Luis Pellicer, Mateo Salón	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Mayo, 1761	Isidro Álvarez, Antonio Campo	Imperial	<i>Tartana imperial</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Francisco M ^a Spínola	Cádiz	—	—	13	7
Lorenzo Planells	Barcelona- Costa de España	140	950	40	685
Francisco Borro	Cádiz	175	130	—	196
Pedro Oliver	Cádiz	552	—	—	381
Adrianson	Holanda	432	—	—	1 242
Pedro Oliver	Cádiz	—	—	48	28
Pedro Cabrera	Hamburgo	—	618	—	2 415
Pedro Adrianson	Hamburgo	—	103	—	444
Francisco Giusty y Miguel de Goy	Cádiz-Mallorca	3 250	—	516	2 539
Pedro Ripoll	Mallorca	30	—	—	1
Francisco Borro	Cádiz	—	—	160	91
José Barceló	Cádiz-Mallorca	2 360	—	—	1 870
Federico Beker	Cádiz	65	—	—	142
Pedro Cabrera	Róterdam	—	80	—	575
José Vagani	Liorna	—	700	—	3 019
Rung	Mallorca-Costa de España	350	—	—	151
Thomas Gebhard	Cádiz	—	—	86	50
Mateo Boysen	Alicante-Costa de España	300	—	—	172
Antonio Eduardo	Cádiz	—	200	—	115
Jacome Park	Liorna	—	10	—	44
Pedro Ripoll	Mallorca	1 800	—	282	1 701
Miguel de Goy	Cádiz-Mallorca	1 473	—	—	1 334
Francisco Justi	Cádiz	—	—	23	14

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Junio, 1761	Andrés Jaime, Domingo Yancen, Comis y Cía.	Hamburgo	<i>La Paz</i>
Agosto, 1761	Anastasio de Grandi	Liorna	<i>Santo Cristo de la Misericordia</i>
Agosto, 1761	Juan Legonella, Andrés Sierra, Mateo Salón, Andrés Jaime	Dinamarca	<i>La Amistad</i>
Septiembre, 1761	Miguel Rubí	España	<i>Nuestra Señora de Rosario</i>
Septiembre, 1761	José Ros	Francia	<i>Nuestra Señora de Carmen</i>
Diciembre, 1761	Israel Hedman, Juan Cavada	Suecia	<i>La Wassa</i>
Abril, 1762	Miguel de Goy	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Abril, 1762	Juan Bassa	España	<i>Purísima Concepción</i>
Mayo, 1762	José Herrera, Juan Rambalo, Bernardo San Miguel	España	<i>Santísima Trinidad</i>
Junio, 1762	Bini y Dugi, Bignoni	Dinamarca	<i>Los Dos Hermanos</i>
Julio, 1762	Juan Bassa, Manuel Dapelo, Miguel Rubí	España	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Julio, 1762	Miguel de Goy	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Noviembre, 1763	Juan Suárez	Holanda	<i>Anna Catalina</i>
Marzo, 1764	José Puig	España	<i>San José</i>
Abril, 1764	Juan Feliu	España	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Mayo, 1764	Francisco y Bernardo de la Hanty	Holanda	<i>Los Tres Hermanos</i>
Julio, 1764	Bini y Dugi	Imperial	<i>Nuestra Señora de Montenegro</i>
Abril, 1765	Carlos Testona, Juan Basa	Dinamarca	<i>El Joven Paule</i>
Mayo, 1765	Andrés Jaime	Inglaterra	<i>La Venganza</i>
Junio, 1765	José Herrera	Holanda	<i>El Fénix</i>
Julio, 1765	José Mesa, Bernabé Abreu, Andrés Jaime, Dujardin	Inglaterra	<i>La Gran Bretaña</i>
Agosto, 1765	Juan Cayrnares	Inglaterra	<i>La Nueva Esperanza</i>
Agosto, 1765	Patricio Power	Holanda	<i>Anna Catalina</i>

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Christian Barut	Hamburgo	147	1 700	—	7 755
Francisco Justi	Cádiz	—	—	25	18
Diego Park	Mallorca- Liorna	3 700	700	91	6 620
Gabriel Guía	Mallorca	—	—	372	267
José Ros	Cádiz-Costa	329	200	210	578
Israel Hedman	Cádiz	—	100	2	73
Miguel de Goy	Cádiz	—	—	8	6
Pedro Ripoll	Mallorca	1 092	—	—	942
Nicolás Marteri	Cádiz	—	470	—	338
Thomas Athorn	Génova-Liorna	2 510	57	—	7 514
José Barceló	Mallorca	1 270	—	45	1 259
Miguel de Goy	Cádiz	—	—	120	185
Federico Becker	Cádiz	—	—	3	2
José Puig	Cádiz-Costa de España	—	900	—	647
Juan Feliu	Mallorca-Costa de España	26	150	—	127
Bernardo Jorise	Róterdam	—	250	—	1 078
Raimundo Catharini	Liorna	—	1 250	—	5 390
Daniel Echorck	Cádiz-Mallorca	4 300	700	—	4 212
Juan Martín	Cádiz	—	500	—	360
Lorenzo Roos	Ámsterdam	900	125	—	3 054
Pascual Scarrich	Cádiz	—	480	902	993
Juan Cayrnares	Costa de España	600	—	—	431
Federico Becker	Róterdam	—	1 515	—	6 533

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Agosto, 1765	Juan Suárez	Inglaterra	<i>La Nueva Esperanza</i>
5 de diciembre, 1765	Mariano Dally	Inglaterra	<i>El Pegi</i>
Diciembre, 1765	Felipe Piar	Inglaterra	<i>La Virgen del Buen Camino</i>
Diciembre, 1765	Enrique Macharri	Inglaterra	<i>La Isabela</i>
Enero, 1766	Francisco Casalón	Holanda	<i>El Fénix</i>
Febrero, 1766	Fernando Montero	España (Mallorca)	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Febrero, 1766	Francisco M ^a Bignoni	Inglaterra	<i>Pegoy</i>
Febrero, 1766	Ramón Ripoll	España (Mallorca)	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Abril, 1766	Bini y Dugi	Holanda	<i>La Joven Anna</i>
Abril, 1766	José Puig y Dori	España (Cataluña)	<i>San José</i>
Mayo, 1766	Manuel de Acosta	Holanda	<i>La Anna Catalina</i>
Mayo, 1766	Bini y Dugi	Holanda	<i>La Joven Anna</i>
Julio, 1766	Mateo Salón	España (Mallorca)	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Abril, 1767	Bartolomé Bela, Bartolomé Montañez, Bignoni	Inglaterra	<i>El Pegi</i>
Abril, 1767	Bini y Dugi	Holanda	<i>La Expedición</i>
Mayo, 1767	Mateo Salón	Inglaterra	<i>La Unión</i>
Julio, 1767	Arnaldo Vries	Inglaterra	<i>El Grichel</i>
Julio, 1767	Juan G. Vanderheede	Francia	<i>San Juan Bautista</i>
Agosto, 1767	Manuel Gutierres	Inglaterra	<i>La Isabel</i>
Agosto, 1767	Juan G. Vanderheede	Francia	<i>La Virgen de la Misericordia</i>
Agosto, 1767	Matías Carta	Holanda	<i>La Ildegarde</i>
Agosto, 1767	Francisco Bignoni	Inglaterra	<i>La Minerva</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
Juan Cayrnares	Valencia	—	—	26	15
Juan Pelin	Génova	—	200	—	863
Pedro Segui	Cádiz	—	300	—	216
Silvestre Macarty	Cádiz	—	500	—	359
Lorenzo Roos	Ámsterdam	150	—	—	431
Rafael Portell	Cádiz-Costa de España	—	87	—	63
Juan Pelin	Cádiz	—	600	—	431
Rafael Portell	Mallorca	260	—	—	224
Guillermo Valcencen	Génova-Liorna	—	500	—	2 156
Rafael Portell	Cádiz- Barcelona	2 590	450	—	2 351
Federico Beck	Ámsterdam	2 000	—	—	5 750
Guillermo Valcencen	Ibiza	—	300	—	216
Juan Santandreu	Mallorca	120	—	—	26
Juan Pelin	Alicante-Barce- lona-Génova	1 400	800	—	2 975
Lamberto Beengen	Ibiza-Liorna	—	910	—	1 374
Lorenzo Oliver	Cádiz-Mallorca	1 750	—	—	1 005
Juan Foggo	Róterdam	—	—	224	257
Juan Leverque	Cádiz	—	600	—	431
Silvestre Macarty	Cádiz	—	—	18	12
Ginés Celi	Cádiz	—	700	—	503
Boy Andries	Cádiz	—	—	24	17
Juan Roberto	Alicante-Costa de España	1 700	—	—	1 898

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Septiembre, 1767	Francisco Casalón y Cía.	Holanda	<i>La Anna Catalina</i>
Noviembre, 1767	Bartolomé Montañez	Inglaterra	<i>El Sapro</i>
Diciembre, 1767	Francisco de la Hanty	Inglaterra	<i>Ciudad de Sevilla</i>
Diciembre, 1767	Manuel Gutierrez, Juan Vanderheede	Inglaterra	<i>La Margarita</i>
Enero, 1768	Juan Santandreu	España (Mallorca)	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Febrero, 1768	Antonio Margot	España	<i>Nra. Sra. de Carrascosa</i>
Febrero, 1768	Francisco Bignoni; Bini y Dugi	Holanda	<i>La Ildegarde</i>
Marzo, 1768	Juan Franco y Francisco de la Hanty	Inglaterra	<i>Despacho de Pabellón</i>
Abril, 1768	Francisco Bandama, Pat. Power, Casalón y cía.	Inglaterra	<i>El Neptuno</i>
Abril, 1768	José Rodríguez Carta	Inglaterra	<i>La Marquesa de Adeje</i>
Junio, 1768	José Cayetano Mendez y J. Mongeoti	Holanda	<i>La María Anna</i>
Julio, 1768	José García, José Madan y Patricio Power	Holanda	<i>La Anna Catalina</i>
Agosto, 1768	Juan Franco	Génova	<i>El Espíritu Santo</i>
Octubre, 1768	Juan Bestard y Cía	España (Mallorca)	<i>Santo Cristo de Santa Cruz</i>
Noviembre, 1768	Manuel Gutierrez, J. Milans y Mateo Salón	Inglaterra	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>
Enero, 1769	Casalón y Cía.	Francia	<i>Lantignane</i>
Febrero, 1769	Arnaldo Vries	Francia	<i>La María Francisca</i>
Junio, 1769	Jacome Buse	Inglaterra	<i>Sancuthbert</i>
Junio, 1769	Arnaldo Vries	Francia	<i>La María Francisca</i>
Agosto, 1769	Cayetano de Silva	Inglaterra	<i>La Minerva</i>

Maestre-capitán	Destino	Cueros al pelo (unidad)	Palo tinte Campe- che (quintal)	Azúcar (libras)	Derechos abonados (reales de Canarias)
Federico Beek	Ave de Gracia	2 610	–	–	7 504
Samuel Kirkman	Cádiz	2 000	–	–	1 725
Juan Lonergan	Cádiz	–	600	–	323
Thomas Brown	Cádiz	–	1 400	9	1 013
Thomas Brown	Costa de la España peninsular	200	–	–	173
–	Mogador	–	100	–	431
Boy Andries	Costa de la España peninsular	841	–	63	447
Silvestre Macarty	Cádiz	–	300	844	769
Thomas Thompson	Ámsterdam	2 300	–	–	6 613
Diego Ogilvie	Cádiz	–	–	24	17
Lorenzo Roos	Ámsterdam	1 850	–	–	2 444
Federico Beek	Róterdam	520	600	–	4 083.5
Esteban Ansardo	Cádiz	–	250	–	135
Juan Santandreu	Mallorca	3 294	–	–	2 672
Rafael Mur	Cádiz-Costa de la España peninsular	320	–	36	267
Antonio Brunet	Cádiz	–	–	479	343
Pedro Brillard	Cádiz	–	1 500	–	1 078
José Foster	Costa de la España peninsular	–	1 920	–	1 380
Pedro Brillard	Dunkerque	–	100	–	431
Pascual Calvo	Zafi	–	–	256	1 470

<i>Fecha registro</i>	<i>Cargadores</i>	<i>Nación</i>	<i>Nombre del navío</i>
Septiembre, 1769	José Puig	Francia	<i>Santa Luisa</i>
Septiembre, 1769	Bartolomé Bela y Jacome Buse	Inglaterra	<i>La Favorita</i>
Diciembre, 1769	J. Herrera, Arnaldo Vries y Patrick Power	Holanda	<i>La Anna Catalina</i>
Febrero, 1770	Arnaldo Vries	Holanda	<i>La Vigilancia</i>
Abril, 1770	Arnaldo Vries	Holanda	<i>Juan Gerard</i>
Abril, 1770	Juan Pagno-Gabriel Salon	Francia	<i>Santa Luisa</i>
Agosto, 1770	Francisco Ripoll	España	<i>La Purísima Concepción</i>
Septiembre, 1770	Jorge Madan	Holanda	<i>La Anna Catalina</i>
Septiembre, 1770	Jacome Buse	Inglaterra	<i>San Antonio</i>
Octubre, 1770	J. Puig, Fco. Tomás y Bartolomé Baque	España	<i>La Concepción</i>
Abril, 1771	José Puig y Dori	España(Cataluña)	<i>Santa Teresa de Jesús</i>
Abril, 1771	Cristobal López Camacho	España(Cataluña)	<i>Santo Cristo del Calvario</i>
Mayo, 1771	Felipe Garreli	Francia	<i>El Espíritu Santo</i>
Agosto, 1771	Marcelo Ganado	Inglaterra	<i>San Jorge</i>
Febrero, 1772	Bernardo J. Suárez	Inglaterra	<i>La Esmeralda</i>
Septiembre, 1772	Mateo Picheric	Francia	<i>La Estrella de la Mañana</i>

Equivalecia: dos reales corrientes de canarias = tres reales de vellón

Fuente: Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3720-3728.

<i>Maestre-capitán</i>	<i>Destino</i>	<i>Cueros al pelo (unidad)</i>	<i>Palo tinte Campe- che (quintal)</i>	<i>Azúcar (libras)</i>	<i>Derechos abonados (reales de Canarias)</i>
Juan B. Gasqui	Cádiz	—	450	—	323
Jorge Butler	Alicante	27	1 100	—	816
Federico Beek	Róterdam- Ámsterdam	160	1 100	—	3 911
-	Ámsterdam	—	1 000	—	4 312
Adrián de Sew	Róterdam	—	400	—	1 725
Juan B. Gasqui	Cádiz-Mallorca	31	—	—	0
Cristóbal Barceló	Mallorca	22	—	—	21
Federico Beek	Mallorca	800	—	—	690
Martin French	Alicante	450	—	—	388
Pedro Padrine	Barcelona	698	698	—	930
Pablo Carreras	Cádiz-Costa de la España peninsular	—	800	—	575
Tomás Tajonera	Cádiz-Costa de la España peninsular	—	30	—	28
Tomás Tajonera	Marsella	59	—	—	170
Ricardo Book	Génova	—	—	512	46
Jorge Adiz	Cádiz	—	900	—	647
Mateo Picheric	Cádiz	—	650	—	467

LISTA DE REFERENCIAS

- ACEMOGLU, D., JOHNSON, S. y ROBINSON, J. (2005). The rise of Europe, Atlantic trade, institutional change and economic growth. *American Economic Review*, 95(3), 546-579. DOI: 10.1257/0002828054201305
- ACOSTA, A., GONZÁLEZ, A. y VILA, E. (eds.) (2003). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- AZNAR, E. y LADERO, M. A. (1980). La Hacienda Real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI. *IV Coloquio de Historia Canario-Americanana* (tomo I, pp. 77-108). Recuperado de <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/7263>
- BENJAMIN, T. (2009). *The Atlantic world, Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BERNAL, A. M. (1993). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824), dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- BERNAL, A. M. (coord.) (1987). *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior.
- BERNARD, G. (1955). La Casa de la Contratación de Sevilla, luego en Cádiz, en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 12, 253-286.
- BETHENCOURT, A. (1991). *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular.
- BUSTOS, M. (2005). *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Silex.
- CHAUNU, H., CHAUNU, P. y ARBELLOT, G. (1959). *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*. París: Colin.
- CRESPO, A. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- DELGADO, J. M. (1986). Libre comercio: mito y realidad. En T. MARTÍNEZ (ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea* (pp. 69-84). Madrid: Siglo XXI.
- DELGADO, J. M. (2003). La paz de los siete años (1750-1757) y el inicio de la reforma del comercio colonial español. En A. MORALES (ed.), *1802. España entre dos siglos* (pp. 321-344). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales.
- DELGADO, J. M. y FONTANA, J. (2007). *Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*. Barcelona: Bellaterra.
- DUBET, A. (2015). *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- DUBET, A. y SOLBES, S. (eds.) (2016). La construcción de la Hacienda hispánica en el largo siglo XVIII: una investigación en curso. *Melánges de la Casa de Velázquez*, 46(1), pp. 9-136.
- ELLIOTT, J. H. (2007). *Empires of the Atlantic world: Britain and Spain in America, 1492-1830*. New Haven: Yale University Press.

- ESCAMILLA, F. I. (2011). *Los intereses malentendidos: el Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- FARIÑA, M. A. (2002). El derecho real de transporte de familias y su desarrollo en el comercio canario-americano (siglo XVIII). *XV Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. I, pp. 862-881). Recuperado de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/coloquios/id/1768>
- FISHER, J. R. (1985). *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*. Liverpool: Liverpool University Press.
- FONTANA, J. y BERNAL, A.M. (eds.) (1987). *El comercio libre entre España y América Latina (1765-1824)*. Madrid: Fundación Banco Exterior.
- GÁRATE, M. (1994). *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
- GÁRATE, M. (1999). El tráfico del tabaco en las compañías mercantiles privilegiadas en la España del siglo XVIII. En A. GONZÁLEZ y R. TORRES (eds.), *Tabaco y economía en el siglo XVIII* (pp. 392-414). Pamplona: Universidad de Navarra.
- GARCÍA, M. C. (1982). Los navíos de permisión tras el reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730). *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. IV, pp. 747-792). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/334/rec/1>
- GARCÍA, L. (1980). *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.
- GARCÍA-BAQUERO, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- GARCÍA-MAURIÑO, M. (1999). *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízanos por las exportaciones a Indias (1720-1765)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- GONZÁLEZ, A. (2016). *War, power and the economy: Mercantilism and state formation in 18th century Europe*. Londres: Routledge.
- GUIMERÁ, A. (1977). Canarias en la “Carrera de Indias” (1564-1778). En A. MILLARES TORRES, *Historia general de las Islas Canarias* (pp. 169-184). Las Palmas: Edirca.
- GUIMERÁ, A. (1982). Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII. *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. IV, pp. 455-473). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/199/rec/1>
- GUIMERÁ, A. (1986). *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias, 1703-1771*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- GUIMERÁ, A. y DELGADO, J. M. (1992). El comercio con América en los escritos del siglo XVIII canario. *X Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. I, pp. 307-334). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/1275/rec/1>
- HEREDIA, A. (1989). *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800)*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas.

- IGLESIAS, J. J. y GARCÍA, J. J. (eds.) (2017). *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*. Madrid: Silex.
- INGLIS, G. D. y KUETHE, A. J. (1985). El consulado de Cádiz y el reglamento de comercio libre de 1765. *Andalucía y América en el siglo XVIII* (pp. 79-97). Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- IRIGOIN, A. y GRAFE, R. (2008). Bargaining for absolutism. A Spanish path to nation-state and empire building. *Hispanic American Historical Review*, 88(2), 173-209. DOI: 10.1215/00182168-2007-117
- JIMÉNEZ, E. M. (1998). El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1686-1778). *XIII Coloquio de Historia Canario-American* (t. I, pp. 1958-1965). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/coloquios/id/874>
- KUETHE, A. J. (1998). Las Canarias y la política de comercio libre de Carlos III. *XIII Coloquio de Historia Canario-American* (t. I, pp. 2021-2029). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/1352/rec/138>
- KUETHE, A. J. (1999). Traslado del Consulado de Sevilla a Cádiz: nuevas perspectivas. En E. VILA y A. J. KUETHE (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas* (pp. 67-82). Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- KUETHE, A. J. (2013). Cardinal Alberoni and reform in the American empire. En F. A. EISSA-BARROSO y A. VÁZQUEZ (coords.), *Early Bourbon Spanish America. Politics and society in a forgotten era (1700-1759)* (pp. 23-38). Leiden: Brill.
- KUETHE, A. J. y ANDRIEN, K. J. (2014). *The Spanish Atlantic world in the eighteenth century: war and the Bourbon reforms, 1713-1796*. Londres: Cambridge University Press.
- KUETHE, A. J. y BLAISDELL, L. (1991). French influence and the origins of the Bourbon colonial reorganization. *The Hispanic American Historical Review*, 71(3), 579-607. DOI: 10.2307/2515883
- LISS, P. K. (1983). *Atlantic empires: the network of trade and revolution, 1713-1826*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- LUXÁN, S. DE (2003). La renta del tabaco en Canarias. Del arrendamiento a la administración directa, 1717-1720. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 49, 447-473.
- LUXÁN, S. DE, GÁRATE, M. y RODRÍGUEZ, J. M. (2012). *Cuba-Canarias-Sevilla. El estanco español del tabaco y Las Antillas (1717-1817)*. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria.
- MACÍAS, A. M. (1995). El dinero de América. Remesas indias y economía canaria (siglos XVI, XVII y XVIII). *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu* (vol. II, pp. 253-320). Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria.
- MACÍAS, A. M. (1987). Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824). En J. FONTANA *et al.* (ed.), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824* (pp. 249-260). Madrid: Banco Exterior.
- MARTÍNEZ, C. (1991). Canarias y el libre comercio. Contribución a un debate. En AA. VV., *Canarias y Carlos III* (pp. 89-111). Las Palmas: Cabildo Insular.

- MARTÍNEZ, C. y OLIVA, J. M. (2005). *Sistema atlántico español: siglos XVII-XIX*. Madrid: Marcial Pons.
- MELIÁN, F. (1986). *Aproximación a la renta del tabaco en Canarias, 1636-1730*. Santa Cruz de Tenerife: Tabacanarias.
- MINCHINTON, W. (1990). The Canaries in the British trading world of the eighteenth century. *IX Coloquio de Historia Canario-American* (t. II, pp. 673-695). Recuperado de <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/7696>
- MOLINA, M. (1978). En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4º del Reglamento del 6 de diciembre de 1718. *III Coloquio de Historia Canario-American* (t. II, pp. 67-83). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/369/rec/6>
- MORALES, C. (1990). Abastecimiento de los estancos de tabaco canarios por la Real Compañía de La Habana. *IX Coloquio de Historia Canario-American* (t. II, pp. 645-672). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/1276/rec/24>
- MORALES, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- MORALES, F. (1977). Las relaciones comerciales canario-americanas. En A. MILLARES TORRES, *Historia General de las Islas Canarias* (t. III, pp. 317-330). Las Palmas: Edirca.
- NAVARRO, L. (1975). *La Casa de la Contratación en Cádiz*. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos.
- NORTH, D. C. (1989). Institutions and economic growth: An historical introduction. *World Development*, 17(9), 1319-1332. DOI: 10.1016/0305-750X(89)90075-2
- OLIVA, J. M. (1987). *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona: Edicions Universitat.
- OLIVA, J. M. (2005). La metrópoli sin territorio: ¿crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio? En C. MARTÍNEZ y J. M. OLIVA (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)* (pp. 19-74). Madrid: Marcial Pons.
- ORTIZ DE LA TABLA, J. (1977). Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776. *II Coloquio de Historia Canario-American* (t. I, pp. 5-18). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/255/rec/2>
- PAQUETTE, G. (2008). *Enlightenment, Governance and Reform in Spain and its Empire, 1759-1808*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- PAQUETTE, G. (ed.) (2016). *Enlightened reform in Southern Europe and its Atlantic colonies, c. 1750-1830*. Surry: Ashgate.
- PERAZA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P. E. (1982). *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

- PIETSCHMANN, H. (2002). *Atlantic history: History of the Atlantic system 1580-1830*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- RUIZ, J. B. (1988). *El Consulado de Cádiz: matrícula de comerciantes, 1730-1823*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Madrid: Cabildo Insular de Gran Canaria y Tenerife.
- SOLBES, S. (2009). *Rentas reales y navíos de la permisión a Indias. Las reformas borbónicas en Canarias durante el siglo XVIII*. Las Palmas: Universidad de las Palmas de Gran Canaria.
- SOLBES, S. (2010). La organización del régimen impositivo de las Islas Canarias en el siglo XVIII. *Hacienda Canaria*, 32, 5-37. Recuperado de: https://repositorio.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/5172/5/RevistaHC-32_01.pdf
- SOLBES, S. (2014a). Algunas reflexiones sobre la aplicación de las reformas fiscales del siglo XVIII en Canarias. En S. LUXÁN (dir.), *Economía y marco institucional (siglos XVI-XX)* (pp. 139-158). Las Palmas: Fundación Mapfre/Guanarteme.
- SOLBES, S. (2014b). Uniformidad fiscal versus territorios privilegiados en la España del siglo XVIII: los casos de Navarra y Canarias. *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Moderna*, 27, 135-160. DOI: 10.5944/etfiv.27.2014.13704
- SOLBES, S. (2016). Privilegios territoriales en la España borbónica del siglo XVIII: reforma o consolidación. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 46(1), 117-126.
- STEIN, S. J. y STEIN, B. H. (2000). *Silver, trade, and war. Spain and America in the making of early modern Europe*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- SUÁREZ, V. (1977). Incidencias en el Registro de Indias, 1730-1765. *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. I, pp. 45-91). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/132/rec/6>
- SUÁREZ, V. (1980). Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII. *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (t. II, pp. 783-881). Recuperado de: <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/409/rec/26>
- SUMMERHILL, W. R. (2008). Fiscal bargains, political institutions, and economic performance. *Hispanic American Historical Review*, 88(2), 219-233. DOI: 10.1215/00182168-2007-119
- TORRES, R. (2015). *Constructing a fiscal military State in eighteenth century Spain*. Londres: Palgrave Macmillan.
- VALBUENA, M. A. (1982). El libre comercio hispano-americano en el archipiélago canario, 1778-1785. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7(28), 417-475.
- VALLE, G. DEL (2007). El régimen de privilegios del Consulado de Mercaderes de la ciudad de México. En B. ROJAS (coord.), *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones novohispanas* (pp. 155-187). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

- VALLE, G. DEL (2016). Servicios financieros del consulado de México para la guerra de Sucesión dinástica. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 46(1), 77-88. Recuperado de <https://mcv.revues.org/6793>
- WALKER, G. J. (1979). *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Seix Barral.

OTRAS FUENTES

Archivo

Archivo General de Simancas, Valladolid, España.