

La aduana de Londres

explotación extensiva. La pérdida de recursos hispana sobre la riqueza de América estuvo en función de la intercepción de las flotas destinadas a mantener el flujo de comunicación y traspasarse entre la Península e Indias.

Los Archipiélagos Ibéricos, Canarias y Azores en particular, compartieron desde entonces un destino muy análogo. Puntos de apoyo indispensables para las galiflotas ibéricas en sus viajes de ida y vuelta, fueron, por ello, blanco de "piraterías y arribadas maliciosas" a lo largo de los siglos de pugna europea por la hegemonía en el hemisferio.

El hecho de su aislamiento, privilegiador al tiempo que fatal, los hizo notablemente sensibles a los altibajos de la política del poder de los Estados

Canarias, el Imperio español y el sistema de Estados europeos

La lucha europea por la obtención de una hegemonía en el continente y en los mares constituye un capítulo clásico de la historia de las Monarquías Absolutas desde su configuración, en el siglo XVI, hasta, prácticamente, las Guerras de la Revolución y el Imperio (1792-1815).

El protagonismo ibérico en aquel forcejeo es harto conocido, y ha sido objeto de encendidas polémicas entre partisanos de una orientación (leyenda negra) u otra (apología de la causa hispana).

Más allá de esa polémica está, como de costumbre, la realidad de una naturaleza: el incipiente sistema de potencias tuvo que contrarrestar al Imperio español de los Austrias en el Norte de Italia, en Flandes, y más tarde en Centro-Europa, de una parte; y de otra, en las Indias y, por tanto, en aguas del mar-oceano.

Fueron aquellos siglos los de "todos contra todos", en los que las haciendas reales terminaban por quedar exhaustas ante las guerras prolongadas. Y la hispana, antes que cualquiera otra, al tener tantos frentes y tan dispersos, en el hemisferio de su pretendida hegemonía.

Como escribió el Canciller Francis Bacon (circa 1622): "la grandeza de España reside en su tesoro, su tesoro está vinculado a la posesión de las Indias, y éstas, bien considerado, son asequibles para aquellos que sean los señores del océano, por lo que su grandeza puede ser dividida en dos partes por una potencia que la aventaje en los mares".

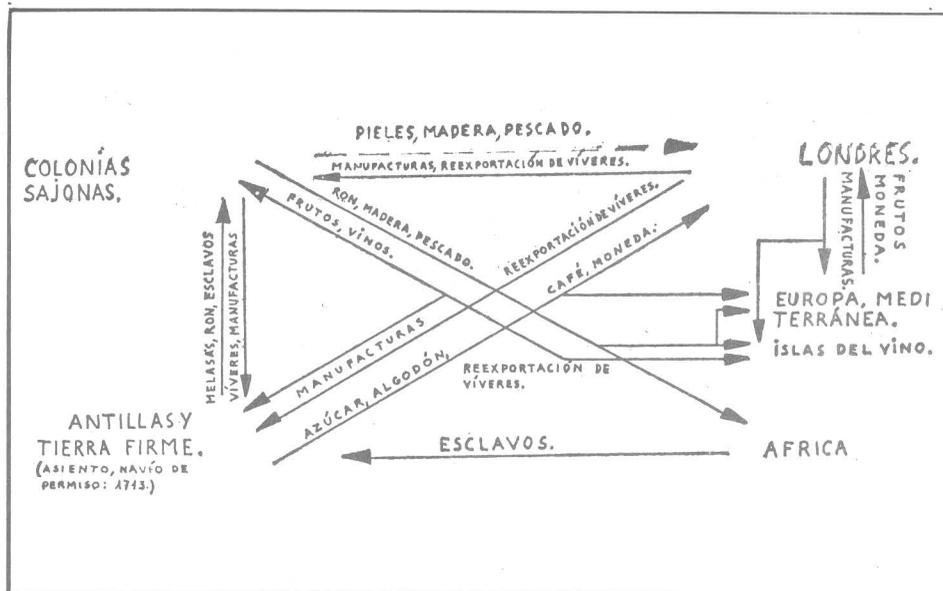
División del Imperio de los Austrias, fractura de su totalidad, rompiendo —en aguas atlánticas— el eslabón de aquella cadena. Así podría esquematizarse una pugna secular que se solventó con tropas de a pie y diplomacia en el continente europeo; con cañones y velas en los galeones y navíos de la carrera de Indias.

El comercio triangular, lentamente configurado, fue arrancando de manos españolas los beneficios hipotéticos de la supremacía ibérica en los mares, y de la exploración y economía de aprovechamiento de las riquezas naturales del Nuevo-Mundo, pródigo en yacimientos y generoso en cosechas de

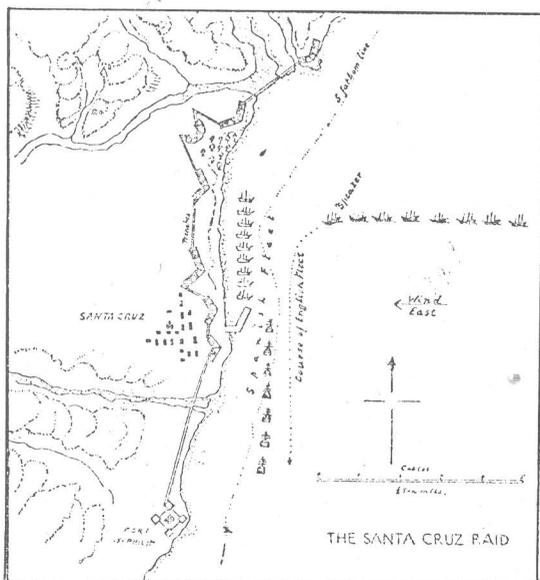
europeos y a la capacidad velera y de fuego para abatir pabellones enemigos.

No faltaron incursiones temibles de piratas holandeses en el interior de algunas islas (como la legendaria —casi parece extraída de una novela de aventuras— de Van der Does de la Gran Canaria en 1599 y la expedición pirática de Raleigh a las Azores en 1586).

Los súbditos ingleses, sin embargo, terminaron por convertirse en los más temibles visitantes de las costas y radas insulares. Ello era lógico, cuenta tenida de la imparable potenciación de la flota de combate inglesa, y del claro designio "nacionalizador" de los fletes de sus navíos desde la promulga-



El comercio triangular entre 1660 y 1783



Ataque inglés a la flota española de Indias en Santacruz

ción de la primera *Navigation Act* (1660).

Los ingleses comprendieron mejor que nadie lo mucho que se jugaban en el Atlántico, europeo y americano. Desde Palacio hasta el Támesis, desde el seno de las Compañías de Comercio hasta la tripulación de los navíos, un propósito se abrió paso sin solución de continuidad; la eliminación de los concurrentes en la mar-océano, y el establecimiento de un equilibrio internacional en Europa ("balanza de poderes", tan cacareada, de la que Gran Bretaña fue albacea testamentario hasta 1914).

Así, a través de una serie de operaciones, no siempre exitosas (Geñing en 1707, Nelson en 1797), los cañones y velas británicas hicieron acto de aparición constante en las costas de los Archipiélagos Ibéricos, replegados en su indefensión, pero abiertos al intercambio.

La Batalla de Santa Cruz de Tenerife (1657), donde estaba surta la flota española de Indias, expectante, antes de iniciar su derrota hasta Cádiz-Sevilla, puertos de embocadura del tesoro americano, fue un episodio importante del asedio inglés a Canarias en aquella época. El testimonio de un tal Thomas Lurting, contraamaestre en la fragata "Bristol", que integraba la flota de Blake, cuenta triunfalmente el suceso:

"Los 19 galeones eran barcos muy grandes, entre 300 y 1.000 toneladas, e incluso más; el primero que hundí, tal como estimaron nuestros hombres a bordo, iba cargado de mucha plata, pues se trataba de un navío de aproximadamente 800 toneladas, y los otros dos también estaban abundantemente cargados, y todos terminaron por arder y hundirse; y el resto de la flota (otros 16 navíos), al no tener tiempo de desembarcar su cargamento, ardió y se hundió junto con su cargamento".

He aquí, pues, un episodio de guerra y asalto marinos que sólo es inteligible dentro de la dinámica europea en tierra firme y en aguas del Mediterráneo y del Atlántico; un episodio que hizo de Canarias teatro de operaciones rápidas por parte de las flotas adversas a la "Monarquía Católica", que fueron muchas en aquellos siglos del pasado y que, en ocasiones, permitieron que circulara la especie de una ocupación y captura del archipiélago, o de una de sus islas, para hacerse fuertes en aquella atalaya marítima.

Todo lo anterior no empece para que los Archipiélagos Ibéricos, y Canarias con más pujanza que Azores y Cabo Verde, acusaran no sólo los perjuicios de su asedio por las escuadras europeas enemigas de España, sino que también se consolidaran en su calidad de plataforma mercantil injerta en la economía-mundo en vías de constitución definitiva.

Los cultivos dominantes en Canarias (caña de azúcar primero; vinos y vidueños después) atrajeron a los puertos de Garachico y Las Palmas a centenares de factores e intermediarios encargados de la exportación de frutos, o de la re-exportación de artículos importados a través de las Reales Aduanas, o fraudulentamente ("varas de felpa de lana", "cascos de loza", "quintales de munición", "barriles de arenque", "resmas de papel", es decir, víveres y manufacturas). Se estableció, por tanto, una relación de intercambio complementaria, en la que, poco a poco, los proveedores europeos fueron ganando espacio y capacidad de gestión a los españoles establecidos en las islas.

La colonia inglesa en Canarias terminó por imponerse como la más numerosa y negociante. La londinense *Compañía de Canarias* (1665-67), por ejemplo, llegó a monopolizar el comercio de los vinos insulares hasta que

perició, víctima de sus contrincantes ingleses y de sus antagonistas canarios. En frase de Viera y Clavijo: "formose la Compañía con privilegio real, y enviaron al punto a Tenerife agentes y factores que, unidos en la fatal idea de comprar el fruto a precio ínfimo y de vender sus efectos al más supremo, no pudieron ocultar a los cosecheros las perniciosas consecuencias de aquel monopolio ni evitar la general ojeriza de los pueblos".

La Aduana de la capital inglesa, al pie del Támesis, contó pronto con un pequeño muelle que concluiría por llamarse "Canary Wharf", desembarcadero de las remesas procedentes del Archipiélago. Esto era un indicio más de la dependencia prematura del agro y las transacciones canarias del mercado europeo, fenómeno de civilización característico de las economías abiertas, pero sensiblemente acusado en las microunidades geopolíticas llamadas islas.

Se ha visto aquí, a través de una secuencia muy escueta, cómo Canarias fue abatida por mar, y estranguladas sus comunicaciones con el mundo exterior durante el largo ciclo bélico de la Europa del Antiguo Régimen; su situación no podía hacer menos que incidir negativamente en unos siglos de acerada pugna continental y de incipiente, por no decir nula, regulación jurídica de la guerra y la paz entre los Estados del sistema europeo. Era un archipiélago indefenso, cuya soberanía española lo expuso a las represalias de los enemigos del Imperio de los Austrias.

También se ha visto, por otro lado, cómo la situación de Canarias favoreció su función coordinadora de escalas intercontinentales y su papel de plaza de vastos intercambios. El fomento de sus cultivos, su comercialización en parte, empezaron a caer muy pronto en manos de factores y súbditos "estantes" de origen europeo; apuntaba ya la dependencia, no tanto de la Casa de Contratación en Sevilla, o el Consejo de Indias en Madrid, cuanto de la red de intereses mercantiles británicos, en particular, correa de transmisión atlántica predominante hasta entrar en la Edad Contemporánea.

Este doble rasgo sobresaliente de la Historia de Canarias —indefensión estratégica y dependencia de su subsistencia del comercio exterior— ¿qué innovaciones experimentó en los siglos XIX y XX?. ¿Qué alteraciones conoció y qué relación guardó con el declinante papel de España dentro del concierto de Europa y en su esfera colonial de América?. He aquí algunas cuestiones que, en su día, servirán de disparador oportuno para algunas consideraciones de actualidad.

VICTOR MORALES LEZCANO