

GUERRA INTERNACIONAL Y COMERCIO ATLÁNTICO:
EL CASO DE CANARIAS EN EL SIGLO XVIII

AGUSTIN GUIMERA RAVINA

Durante el siglo XVIII la guerra fue una variable del comercio y de la navegación, aleatoria pero con un carácter estructural, pues era capaz de provocar grandes alteraciones en todos o en algunos de los elementos integrantes del tráfico marítimo. Con la guerra se abren nuevas rutas, caso del comercio directo extranjero a la América española a través de las plazas conquistadas. Durante el conflicto se aplican nuevos sistemas de organización del transporte: registros sueltos, comercio de neutrales, etc. Por otra parte, se experimentan cambios en las partidas integrantes de la balanza comercial, como es la utilización de nuevas mercancías y la búsqueda de nuevos mercados ante el cierre de los mercados tradicionales. Toda la actividad mercantil se mueve en el terreno de la incertidumbre. Por último, se asiste a una desaceleración del ritmo de las transacciones.

Pero las épocas de guerra tenían un doble carácter económico: «En conjunto, dificultaban el comercio —sobre todo, el comercio oceánico, habitualmente remunerador—; pero también permitían hacer considerables beneficios con la especulación, a causa de la escasez de ciertas mercancías, o por la elevación de las tarifas de flete y de seguros; junto a sensacionales quiebras, se ve la edificación de grandes fortunas»¹. Durante la guerra, las posibilidades de negocio dependían de la actitud del comerciante, que debía de estar preparado para los cambios súbitos del mercado.

Para una valoración de la influencia de este factor exógeno en las relaciones mercantiles, el caso canario es un ejemplo bien significativo. Durante el período del Antiguo Régimen y hasta el año 1765, las Islas Canarias disfrutaron de un régimen de excepción en el monopolio comercial español. Por este motivo, el Archipiélago fue un centro de atracción de capitales extranjeros que, utilizándolo como plataforma, se introducían en el tráfico con América. Al mismo tiempo, su proximidad al continente europeo y ciertas características de su medio físico potenciaron un comercio de artícu-

1. Pierre VILAR, *Oro y moneda en la Historia, 1450-1920*, Madrid 1978, p. 397.

los de lujo, de gran demanda en los mercados del Norte. De esta manera, las Islas ocuparon un lugar destacado en el conjunto de las exportaciones realizadas desde la Europa meridional a aquellos lugares, principalmente en el comercio de vinos con Inglaterra y las colonias británicas de Norteamérica. Por último, Canarias construyó una encrucijada de primer orden en las rutas mundiales de la época, representando, sobre todo, el mejor acceso desde Europa a la América tropical. El conocimiento del caso canario tendría probablemente una aplicación más general, pues, a tenor de la bibliografía existente, los fenómenos que se dieron en las Islas durante los períodos de guerra son muy semejantes a los de otros enclaves del comercio atlántico de la centuria.

Esta comunicación forma parte de un proyecto de investigación en el que se enmarca mi tesis doctoral, presentada en Madrid en junio del presente año, bajo el título de *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. En ella realizo un análisis monográfico de dos empresas comerciales de gran envergadura, establecidas en Canarias, y sobre las cuales disponemos de una información completa de sus actividades, con el auxilio de su contabilidad y correspondencia mercantil. Se trata de las fundadas por la familia Valois-Cólogan, oriunda de Irlanda y establecida en el Puerto de la Orotava, hoy Puerto de la Cruz, en la Isla de Tenerife, a fines del siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII. El estudio abarca la etapa del monopolio comercial español, hasta la llegada del Libre Comercio, en 1778. Con el uso de estas fuentes privadas, he podido llevar a cabo una «micro-observación» de numerosos fenómenos de carácter económico y social, relacionados con el comercio atlántico de la época, entre ellos el impacto de la guerra en las relaciones mercantiles².

Lo que nos interesa saber es si, desde el punto de vista metodológico, este microanálisis del comercio canario es válido. En otras palabras, la pregunta que surge inmediatamente es la de hasta qué punto los negocios y actitudes de estos comerciantes irlandeses son el reflejo fidedigno de las estrategias y preocupaciones de los restantes miembros del grupo comercial en las Islas. Bien es verdad que, como explico en mi tesis doctoral, los irlande-

2. Esta investigación está basada en la documentación del archivo de la familia Zárata y Cólogan, sito en La Orotava (Tenerife), a cuyos dueños agradezco mucho la ayuda prestada. Se trata de los libros de contabilidad —Mayor, Diario, Borrador, Particulares, Facturas y Cuentas de Venta, etc.— y correspondencia mercantil —los denominados «Copiadores de Cartas»—, pertenecientes a la compañía de Bernardo Valois y Jorge Geraldín (1704-1718), y a las empresas del propio Bernardo Valois Carew (1703-1727) y de Juan Cólogan Blanco (1743-1771).

ses disfrutaron de enormes ventajas frente a los otros comerciantes canarios, naturales o extranjeros. Factores como su condición de católicos y su antipatía manifiesta a Inglaterra les permitió lograr la doble nacionalidad —británica por nacimiento y española por adopción—, la pronta asimilación en la sociedad isleña y disfrute de un doble juego en el comercio atlántico: disfrute del monopolio comercial inglés y español, del trato con amigos y enemigos durante los conflictos bélicos, etc. Pero los extranjeros, irlandeses o no, estaban situados en la cúspide del grupo comerciante en el Archipiélago. Tanto los comerciantes al por mayor, de origen isleño, como los cosecheros, artesanos y pequeños comerciantes acudían con frecuencia a aquéllos para sus relaciones con el exterior: exportaciones de vinos, operaciones de crédito, letras de cambio, seguros, etc. Por lo tanto, las dos empresas estudiadas son el prototipo del grupo comerciante, de aquella «burguesía naciente» canaria. Al mismo tiempo, muchos de los hechos y actitudes de estos irlandeses han sido confirmados por los de los restantes miembros del grupo social, a partir de noticias sitas en la bibliografía existente³.

Las guerras del siglo XVIII afectaron de una manera desigual al comercio exterior canario. Es sabido que los conflictos bélicos de fines de la centuria y comienzos del siglo XIX tuvieron una mayor trascendencia en el comercio español que los acaecidos en fecha anterior a 1778⁴. Así pues, las guerras de Sucesión Española (1701-1714), la Anglo-española de 1739-1740, la de Sucesión Austríaca (1741-1748), y la de Siete Años (1756-1763), actuaron, evidentemente, como elementos entorpecedores del tráfico y del comercio atlánticos realizados desde Canarias. Pero su importancia siempre fue menor que la de los agentes endógenos en el comercio canario. Me refiero a la pérdida del mercado europeo para los vinos isleños —los famosos «malvasías»—, o el fin del régimen de excepción en el monopolio del comer-

3. Pueden rastrearse noticias en varias fuentes publicadas: Lope A. DE LA GUERRA y PEÑA, *Memorias, 1760-1791*, Las Palmas de Gran Canaria, 1951-1954, 4 vols.; George GLAS, *Descripción de las Islas Canarias, 1764*, traducción del inglés por Constantino Aznar de Acevedo, La Laguna 1976; José DE VIERA Y CLAVIJO, *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, notas e índices de Alejandro Cioranescu, 6ª edición, Santa Cruz de Tenerife 1967. En cuanto a los estudios recientes, véase el de Alejandro CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803*, Santa Cruz de Tenerife 1977, 2 vols.; y el de José PERAZA DE AYALA, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Universidad de Sevilla, 1977, edición revisada.

4. Véase, sobre todo, la introducción de Josep Fontana, al volumen dedicado a «Comercio y Colonias», publicado en la obra *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid 1982, 4 vols., con motivo del bicentenario de la fundación del Banco de San Carlos. En ella puede encontrarse una bibliografía actualizada.

cio colonial. En apoyo de esta afirmación enumeraré, en primer lugar, los perjuicios que ocasionaba la guerra al comercio de las Islas, por aquel entonces. En segundo lugar, me extenderé en la respuesta dada a esta situación: el comercio de neutrales y las transacciones con el propio enemigo. En tercer lugar, del uso de estas válvulas de escape se derivan una serie de beneficios coyunturales para estos comerciantes radicados en Canarias. Ahora bien, una vez compensada aquella visión negativa de la guerra habrá que volver a encontrar el fiel de la balanza de este análisis económico. Esto se podrá conseguir mediante la comparación de los beneficios obtenidos en los negocios realizados durante la guerra y durante la paz.

1. LOS PERJUICIOS DE LA GUERRA

Los isleños no deseaban la guerra, considerándola un estorbo muy grande para sus relaciones con el exterior. Sólo aspiraban a que los dejaran comerciar en paz, sin necesidad de acudir a demasiadas ardidés. Y es que los perjuicios ocasionados por los conflictos bélicos eran múltiples.

En primer lugar, el enfrentamiento podía derivar en una guerra económica. Gran Bretaña, principal rival de la Monarquía hispánica durante aquella centuria, podía prohibir la exportación de alimentos y manufacturas a España, a pesar de que esto perjudicaba a su propia producción nacional. Si esta medida se combinaba con malas cosechas de cereales en Canarias, las crisis de subsistencia podían adquirir tintes dramáticos que obligaban a las autoridades isleñas a solicitar permiso real para el comercio con el enemigo. Por su parte, los frutos isleños no tienen salida, y los precios del vino y textiles de seda descienden bruscamente. Se experimenta una escasez de artículos tan necesarios como la madera para la fabricación de envases de vino. Los pocos géneros que se importan, se compran a precios exorbitados. Con la interrupción del comercio colonial, el cacao o el palo campeche aumentan de valor, y los caudales detenidos en América provocan una ausencia de numerario en las Islas.

En segundo lugar, la competencia que se establece en los mercados indios es superior a la existente en épocas de paz. El enemigo realiza un comercio de contrabando desde algún enclave portuario recién conquistado. El aliado, a su vez, se aprovecha de esta circunstancia para introducirse, de forma legal, en los territorios anteriormente vedados.

En tercer lugar, el grupo comerciante extranjero, radicado en Canarias, sufre incomodidades, pues las autoridades aprovechan el estado de guerra

para socavar su posición privilegiada: confiscación de mercancías, pago de impuestos excepcionales, obligación de fianzas para seguir comerciando, amenazas de expulsión, etc.

Por último, se vive en permanente estado de inseguridad, ante las amenazas de invasión. En el caso de Canarias, la situación es más grave que otras partes. A su pequeña dimensión, a la falta de fortificaciones suficientes, y a la dificultad de defender su amplio perímetro costero, se une la circunstancia de que constituyen el paso obligado de las escuadras enemigas hacia la América tropical, escenario frecuente de estos conflictos bélicos. Las actividades corsarias interrumpen frecuentemente las comunicaciones con la Península y las relaciones entre las islas, llegando al extremo de perseguir a sus presas hasta la misma boca de los puertos, aun bajo el fuego de la artillería de sus castillos. Los corsarios llegan a atropellar la legislación internacional vigente, apresando barcos que portaban bandera neutral, cuyo comercio era un recurso muy asistido por los comerciantes canarios para mantener sus transacciones con Europa. Hasta las naves corsarias de potencias aliadas estorban este tráfico, capturando a embarcaciones del enemigo que transportaban mercancías propiedad de los isleños⁵.

La confirmación estadística del impacto negativo de la guerra puede reunirse en los siguientes aspectos: número de casas comerciales extranjeras; evolución del interés de los préstamos a riesgo, letras de cambio y seguros marítimos; volumen del tráfico y sus fluctuaciones; pérdidas debidas al corso y a los ataques navales. Una muestra de este fenómeno es la disminución que experimenta el comercio de Cádiz con América, en los años 1760 a 1762, coincidiendo con la entrada de España en la guerra de Siete Años: se asiste a un retroceso en el número de navíos y en el tonelaje de arqueo, con una disminución del 85,5% y del 91,5% respectivamente, en comparación al período anterior⁶. El volumen del tráfico canario-americano ofrece idéntico panorama en aquellos años: en 1762 sólo viajan dos barcos a In-

5. Si quisiera consignar todos y cada uno de los datos documentales que apoyan estas afirmaciones en torno a los perjuicios de la guerra en el comercio canario, esta comunicación se haría muy extensa. Me remito, pues, a los propios «Copiadores de Cartas», de Valois y de Cologan, y a las noticias que aportan Glas, Guerra y Viera y Clavijo (nota 3). Sobre la actividad bélica en aguas canarias, véase Antonio RUMEU DE ARMAS, *Ataques Navales y Piraterías contra las Islas Canarias*, Madrid 1945-1950, 5 vols.; y Alejandro CIORANESCU, «Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII)», en *Historia General de las Islas Canarias, de Agustín Millares Torres*, Las Palmas de Gran Canaria, tomo IV, pp. 111-123, donde se recogen todos los trabajos existentes.

6. Antonio GARCIA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla 1976, p. 370.

días, sumando un total de 174 toneladas de arqueo, frente a las 544,7 toneladas de media que se daba en el período 1761-1776⁷. En el caso de las firmas comerciales extranjeras, su número, por ejemplo, desciende espectacularmente en Cádiz, durante la guerra de Sucesión Austríaca y la de Siete Años, mientras aumenta de forma vertiginosa con la llegada de la paz⁸. Hasta en el ritmo de la otorgación de las escrituras de riesgo en los protocolos notariales de Cádiz se ve claramente el impacto de las guerras de Sucesión Española y la Anglo-española de 1739⁹.

A través de los intereses del préstamo a riesgo, o «prête a la grosse aventure», se puede constatar el peso de la guerra en el tráfico comercial. El interés del préstamo a riesgo en un viaje de ida a Indias se situaba en torno al 50%, durante el primer cuarto del siglo XVIII, en momentos de normalidad de los intercambios. Durante la guerra de Sucesión Española, la prima ascendió al 70% y hasta el 90%¹⁰. Durante la de Sucesión Austríaca, el interés pasó de una media del 25% y 30% a una del 35% y 50%. A título de ejemplo, vemos que en el asiento contable de Juan Cologan Blanco, para el año 1748, se aclara que si el barco viajaba en tiempo de guerra, el premio del préstamo era del 45%, pero si viajaba en época de tregua, el interés se situaba en un 35%¹¹. Lo mismo sucedía con el interés de la letra de cambio girada sobre la Península y Europa. En plena Guerra de Sucesión Española,

7. Javier ORTIZ DE LA TABLA, «Comercio colonial canario, siglo XVIII: nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de G. C. 1979, t. II, pp. 9-10.

8. D. OZANAM, «La colonie française de Cadix au XVIIIe siècle, d'après un document inédit (1977)», en *Homenaje a J. Vincke*, Madrid 1962-1963, t. II, p. 270; y Antonio DOMINGUEZ ORTIZ, «La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de la Contratación», en *Burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*, Cádiz, 1976, pp. 6-7.

9. Manuel RAVINA MARTIN, «Riesgos marítimos en la Carrera de Indias», en *Documentación y Archivos de la Colonización española*, La Rábida 1980, t. II.

10. Véase el apartado dedicado a las letras de cambio en mi tesis doctoral, ya citada. En el caso sevillano, la Junta de Restablecimiento del Comercio prestó dinero para el armamento de la flota de 1706, al 90% de interés; Véase Pablo E. Pérez-Mallaina, *La política naval española en el Atlántico durante la Guerra de Sucesión (1700-1715)*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Sevilla 1979. Agradezco al autor el que me haya permitido la consulta de este trabajo.

11. Asientos contables de Juan Cologan, de 31-5-1748 y 19-9-1748:

— «Dn Pedro Juan Sanz, su cuenta de riesgo, *Deve* = Por 13 piezas de tafetán = 4.099,5 r.; Por premio, a 45 pr. % = 1.845,3; Total = 5.945 r.»

— «Dn. Pedro Juan Sanz, su cuenta de riesgo, *Ha de aver* = Por 405 r. que le rebaxé en el premio sobre el principal de 13 piezas de tafetán, por navegar el Navío en tiempo de tregua» (R. = 1 real corriente de vellón).

(Juan Cologan, Libro Diario «A», años 1743-1749, pp. 343 y 383).

la prima subía del 6% y 10% al 16% y 20%. Durante la de Sucesión Austríaca, el premio pasó de un 2% y 5% a un 10% y hasta un 14%¹².

Quizás el caso más significativo lo constituya la evolución de las primas de los seguros marítimos. La Recopilación de 1756 fijaba la tasa en un 5%, «pero las razones políticas —guerras, piratas, etc.—, económicas —alteraciones de la legislación comercial, inflaciones y deflaciones—, y hasta físicas —ruta del buque asegurado, época del año en que se realiza el viaje, duración de éste, puerto de destino, etc.—, hacen fluctuar el importe de la prima sin la menor regularidad y a veces bruscamente»¹³. De esta manera, comprobamos que mientras duraba la paz, la prima de un seguro en el viaje de ida a Indias podía oscilar entre un 6,4% y un 8,8%, durante la Guerra de Sucesión Española, la tasa ascendía al 20%¹⁴. En la ruta Canarias-Europa y Península, si en épocas de normalidad el interés variaba entre un 12,5% y un 4,5% en el viaje de ida, durante la Guerra de Sucesión Austríaca alcanzó el 10%, en la de Siete Años el 10 y el 12%, y hasta el 15,4%¹⁵. Por ejemplo, en el año 1755, ante la amenaza de una guerra entre Francia y Gran Bretaña, la prima del seguro en un viaje de Tenerife a Ingla-

12. Véanse el apartado dedicado a las letras de cambio en mi tesis doctoral.

13. Guillermo CESPEDES DEL CASTILLO, «Seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. XIX, 1948-1949, p. 92.

14. Ejemplos de seguros sobre mercancías de la compañía Valois-Geraldín y de Bernardo Valois:

Fecha	Ruta	Prima
1710	Maracaibo-Tenerife	20,0%
1712	Tenerife-Campeche	6,4%
1716	Tenerife-Maracaibo	6,4%
1717	Tenerife-La Habana	6,4%
1717	Tenerife-La Guaira	8,8%
1717	Tenerife-Campeche	8,0%
1721	Tenerife-Caracas	7,7%
1721	Tenerife-La Habana	8,0%
1725	Tenerife-Campeche	8,0%

Nota: Existen algunos casos cuya prima es inferior —entre un 4,8% y un 6,3%—, pero la mayoría oscilan entre un 6,4% y un 8,8%.

15. Ejemplos de seguros firmados por la compañía Valois-Geraldín, por Bernardo Valois y Juan Cologan:

Fecha	Ruta	Prima
1712	Tenerife-Bayona	3,2%
1716	Tenerife-Bayona	3,8%

terra pasó del 2% al 15,4%, aunque posteriormente se rebajó a la primera tasa, debido a que la guerra no fue declarada¹⁶.

La prima del seguro variaba incluso durante la contienda, según viajase el barco en convoy o en solitario. Por ejemplo, en el año 1727, para el trayecto Jamaica-Londres, si el barco viajaba en convoy la prima representaba el 6% del capital asegurado, pero, si viajaba suelto, el interés era del 7,5%¹⁷. Lo mismo sucedía en la Guerra de Siete Años, cuando una nave que viajaba en solitario desde Tenerife a Londres abonaba una prima del 10%, mientras que si navegaba en reserva el interés disminuía al 8%, 6% y 4%, según las circunstancias:

«To return 2 pr.cent if sails with Channell Convoy; 4 pr.cent if sails with East or West Yndia, Africa, streight Portugal or North America Convoy; 6 pr.cent if sails with Convoy for the voyages»¹⁸.

1717	Tenerife-Hamburgo	3,0%
1717	Tenerife-Londres	2,5%
1718	Tenerife-Londres	2,4%
1721	Tenerife-Cádiz	3,7%
1722	Hamburgo-Tenerife	2,2%
1726	Londres-Hamburgo	1,2%
1727	Cork-Tenerife	1,5%
1745	Cádiz-Tenerife	10,0%
1755	Tenerife-Inglaterra	15,4%
1760	Londres-Tenerife	12,0%
1760	Falmouth-Tenerife	10,0%
1761	Londres-Tenerife	15,0%
1764	Amsterdam-Tenerife	1,5%

16. Seguro de 1.300 libras esterlinas, con prima de 201 libras esterlinas, firmado por Roberto Jones, correspondiente de Cólogan en Londres, con fecha de 29-8-1755. Luego, Jones entrega a Cólogan 175 libras «que me abona de premio que me devuelve de seguro hecho o de L.S. 1.300, no habiéndose declarado la guerra...». *Juan Cólogan*, Libro Diario «C» (1753-1764), pp. 115 y 129.

17. «Cap. Patrick Trehee, *A de aver*: Por 200 L.S. de seguro sobre dicho barco de Jamaica a Londres a 7 pr.%; a devolver 1 1/2 si viaja en convoy.. = 15 L.S.».

«Cap. Patrick Trehee, *Deve* Por devolución del premio de 1 1/2 pr. % por salir de Jamaica en convoy... 3 L.S.» (asientos contables del año 1727).

Bernardo Valois, Libro de Cuentas del Norte, años 1719-1727, plana 43.

18. Factura firmada en Londres, 12-11-1761. (*Juan Cólogan*, Libro de Facturas y Cuentas de Venta «C», años 1761-1770).

19. Carta a Ricardo Hore (Cádiz), 9-5-1710. (*Compañía Valois-Geraldín*, Copiador de Cartas, años 1710-1718).

Por último, la prima del seguro podía evolucionar a lo largo de la travesía. Por ejemplo, en 1710, durante la Guerra de Sucesión Española un barco francés que hacía la ruta de St. Malo-la Mar del Sur pagaba una tasa del 33 % por el seguro. Pero, una vez arribado el buque a Tenerife, el capitán estimó que existía menos peligro en el resto del viaje y negoció la rebaja de la prima a un 12 % y 10 %¹⁹. En resumen, de lo visto respecto de las primas del seguro marítimo, se deduce con claridad el aumento tan importante que experimentaban durante las épocas de guerra.

En lo referente al corso y a los ataques de escuadras combinadas, estas acciones bélicas siempre han dejado testimonios documentales más amplios y elocuentes que los relacionados con las pérdidas debidas a causas naturales —acción del mar, del viento, o del fuego a bordo, etc. Esta circunstancia se explica por la mayor espectacularidad de aquellos sucesos y su mayor impacto psicológico en los contemporáneos. Así, tenemos el ataque de la escuadra de John Jennings a Santa Cruz de Tenerife en 1706; o la toma de la Habana por los ingleses el 12 de agosto de 1762, hecho que conmociona a los habitantes de Canarias, pues cuatro navíos isleños se perdieron durante la batalla, estimándose los daños correspondientes en un millón de pesos. Todo esto tiene su reflejo en la contabilidad y correspondencia de nuestros comerciantes²⁰. Por otra parte, durante la Guerra de Sucesión Austríaca, los apresamientos en el tráfico canario-americano afectaron al 10% del tonelaje: de un total de 9.619 toneladas de flete expedidas desde Canarias, entre los años 1738 y 1754, 1.813 toneladas cayeron en poder del enemigo²¹. Juan Cologan fue más afortunado, pues las pérdidas debidas a la guerra y a los accidentes naturales sólo representaron el 1,3% de sus inversiones en los mercados exteriores a Canarias, entre 1743 y 1771, los años de su carrera comercial²²:

20. GUERRA Y PEÑA, (3), t. I, p. 50. Contribuciones a las armas británicas por cuenta de Cologan, que totalizan 8.907 reales corrientes (*Juan Cologan*, Libro Diario «C», pp. 347 y 363, año 1763). Este acontecimiento trajo consigo las peticiones de los dueños de navíos y comerciantes afectados al Consejo de Indias, para el disfrute de registros extraordinarios, como fórmula de enjugar las pérdidas. Véase Francisco DE SOLANO Y PEREZ-LILA, «El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias», en *I Coloquio de Historia Canario-Americana* (1976). Las Palmas de G.C. 1977.

21. Francisco MORALES PADRON, *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla 1955, pp. 360-366.

22. Las pérdidas por causas bélicas corresponden a la Guerra de Siete Años. (*Juan Cologan*, Libros Mayor «A», planas 2 y 98; Mayor «C», planas 40, 42, 125 y 128; y Mayor «D», planas 21 y 62).

CUADRO I

Pérdidas en el comercio atlántico: exportaciones de Cólogan, años 1743-1771 (total de reales corrientes)

	Total r. c.	%
Causas naturales	22.726,4	58,6
Guerra	16.051,2	41,3
Total de pérdidas	38.778,6	100
Total de exportaciones	2.982.923,0	

Sin embargo, de este mismo cuadro se deduce que, a pesar de su menor espectacularidad, las pérdidas económicas originadas por los accidentes naturales siempre fueron más importantes que las debidas a la guerra. En el caso de Cólogan, aquéllas representaban el 58,6% de las pérdidas, mientras que éstas suponían el 41,3% restante. Este hecho sigue la pauta general del comercio canario. Por ejemplo, en 1766, el hundimiento de una fragata isleña que hacía su viaje desde Venezuela a Canarias, representó una pérdida de más de 200.000 pesos «cuya pérdida fué muy sensible a estas Yslas, por razón de comprehenderse muchísimos pobres, que esperaban socorro en él, según se ha dicho aora con la venida de La Soledad»²³. En Cádiz ocurría otro tanto: entre 1718 y 1762, las pérdidas de barcos por causas bélicas representaban sólo el 32,5% del total de navíos perdidos, mientras que los naufragios y accidentes naturales fueron la causa de la pérdida del 67,5% restante²⁴.

En resumen, la incidencia negativa de la guerra en el comercio canario fue menor de lo que en principio se pensaba, si la comparamos con otros factores que afectaban a estos intercambios: accidentes naturales, oferta y demanda, etc. Esto viene explicado, en gran medida, por el hecho de que los canarios acudieron, como tantos otros, al recurso del comercio de neutrales y hasta las transacciones con el enemigo.

23. Carta de Cólogan a José de España (Caracas), 1-7-1767 (*Juan Cólogan*, Copiador de Cartas «E», años 1763-1771). Cita del naufragio en Guerra y Peña, (3), tº I, p. 92.

24. GARCIA-BAQUERO, (6), p. 373. Vicente Suárez Grimón, tras el análisis de los pleitos citados en los protocolos notariales de Gran Canaria, llega a la misma conclusión de que los riesgos de mar eran mayores que los debidos a la guerra. Véase «Incidencias en el registro de Indias, 1730-1765», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de G.C. 1979, tº II, p. 90.

2. EL COMERCIO DE NEUTRALES Y EL COMERCIO CON EL ENEMIGO

Para el comercio bajo bandera neutral se acudía a diferentes métodos y engaños: fraude en las facturas, en donde mercancías inglesas se hacían pasar por géneros procedentes de países neutrales, o en donde se expresaba que éstos viajaban por cuenta y riesgo de un comerciante de país neutral, cuando en realidad pertenecían a un comerciante canario; uso de certificados falsos de sanidad en latín o en la lengua de un país neutral; etc. Sin embargo, todas las preocupaciones eran pocas. Un ejemplo ilustrativo es la recomendación que hace Juan Cologan a un comerciante de país neutral, durante la Guerra de Siete Años, acerca de la manera de aproximarse a los puertos de Tenerife, sin exponerse al fuego de la artillería:

«Si en algún tiempo tuviere V.M. por conveniente despachar embarcación será servido de prevenir al Capitán que en llegando por fuera del Puerto de la Orotava, ponga seña en el pico de mesana, que inmediatamente embiaré barco fuera; y lo mismo podrá practicar si se ynclinase primero a entrar en Santa Cruz»²⁵.

Para el comercio con el propio enemigo se acudió, en primer lugar, al uso de circuitos mercantiles complejos para asegurar estas transacciones. Por ejemplo, durante la Guerra de Sucesión Austríaca, se envían vinos isleños a las plazas inglesas de Gibraltar, Port-Mahom y Guernsey, para desde allí remitirlos en barcos ingleses a Gran Bretaña. Pero, el recurso más asistido fue la obtención de licencias reales para importar alimentos y manufacturas en barcos enemigos, ante la necesidad urgente de ciertos artículos en Canarias. La única obligación al respecto era la de viajar con bandera neutral, y pagar un impuesto añadido al almojarifazgo, que podía oscilar entre un 6% y un 15%, según las épocas y el tipo de mercancías. Estas licencias se obtuvieron a lo largo de las tres guerras del período estudiado. Esta neutralidad «tácita y secreta» —en palabras de comerciantes de la época— para los barcos mercantes de ambas potencias en conflicto se manifestó en diferentes ocasiones.

25. Carta a Federico Berwout, 25-10-1756, en donde se pueden encontrar más noticias sobre los métodos empleados en el comercio neutral (*Juan Cologan*, Copiador de Cartas «c», años 1753-1758). Otros ejemplos en cartas a Mr. Merry (Londres), 30-5-1711; a Eduardo FitzGerald (Waterford), 5-2-1712; y a Mr. Emerson (Hamburgo), 18-2-1718 (*Cía. Valois-Geraldin*, Copiador de Cartas, años 1710-1718). Idénticas noticias en cartas a Mr. Roberto Fleming (Cádiz), 16-8-1743 y a la Cía. Pels e Hijos (Amsterdam), 17-4-1743; y a Casaubon Behic y Cía. (Cádiz), 1-5-1759 (*Juan Cologan*, Copiadores de Cartas «A», años 1743-1749, y «E», años 1763-1771).

Un caso muy ilustrativo se refiere a la llegada al Puerto de la Orotava de dos barcos ingleses en enero de 1762 que, ignorantes de la declaración de guerra entre Inglaterra y España, anunciada ese mismo mes, pretendían comerciar bajo pabellón británico. Pronto fueron informados de la verdadera situación, y por ruego de los comerciantes de la localidad, las autoridades permitieron la descarga de las mercancías que transportaban, previo cambio de la bandera inglesa por una neutral²⁶.

Como en el caso del comercio de neutrales, estos navíos debían de tomar precauciones en sus viajes. Debían venir armados y bien dotados para evitar sorpresas de los buques corsarios que frecuentaban las aguas del Archipiélago. Igualmente, a la llegada a los puertos isleños, debían de conectar, mediante señales, con sus consignatarios. De esta manera, en el año 1726, ante la amenaza de un conflicto entre España y Gran Bretaña, Valois informa a un capitán inglés que, una vez arribado a las inmediaciones del Puerto de la Orotava, si descubría una señal en el molino de viento que aquél tenía en su finca de la Paz, situada en un altozano, ello significaba que no existían peligro para anclar en el puerto; en caso de que no existiese señal, debería esperar a una razonable distancia del muelle, hasta que consiguiese la licencia correspondiente²⁷. Cologan, por su parte, escribirá a su corresponsal de Londres, durante la Guerra de Siete Años, advirtiéndole que cuando enviase alguna embarcación al Puerto de la Orotava, indicase al capitán que ize previamente la bandera de la «Union Jack» en el palo de mesana; de esta manera, Cologan podría saber que el buque venía consignado a su nombre, y solicitar permiso para su entrada²⁸.

26. Carta de Cologan a Roberto Jones, 16-1-1762 (*Juan Cologan*, Copiador de Cartas «D», años 1758-1763).

27. Carta al Capitán Simón Williams (Londres), 10-8-1726 (*Bernardo Valois*, Copiador de Cartas 1724-1727):

«Si ve una señal en lo alto del molino de la Paz, esto quiere decir que todo va bien y que puede anclar en el puerto; de lo contrario, manténgase a una razonable distancia, hasta que podamos obtener el permiso de su entrada, bajo el pretexto de que navega bajo bandera sueca.»

28. Carta a Roberto Jones, 2-7-1762 (*Juan Cologan*, Copiador de Cartas «D», años 1758-1763). El texto reza lo siguiente:

«Le agradeceré que tenga en cuenta que cuando envíe un barco suyo o de amigos aquí, los maestros deben tener instrucciones de izar la Union Jack como señal en el palo de mesana, cuando aparezcan frente al Puerto de la Orotava, para que yo pueda reconocerles.»

Entre los numerosos ejemplos que se podrían presentar aquí en torno a esta neutralidad «tácita y secreta», está la carta del Conde de Portchartrain al Comandante General de Canarias, D. Agustín Robles, fechada en Marly, 15-5-1709, aceptando el ruego de las Islas de que se impida a los buques corsarios franceses el requisar los barcos ingleses que transportaban vinos canarios. Portchartrain pide en cambio una seguridad recíproca para los barcos mercantes franceses (*Archivo del Marqués de la Cándida*, Puerto de la Cruz, Tenerife, legajo 21).

3. LOS BENEFICIOS DE LA CONYUNTURA BELICA

Junto al comercio de neutrales o con el propio enemigo, existían otras compensaciones a las dificultades originadas durante la guerra: la posibilidad de realizar buenos negocios. Las escuadras que hacían viaje a la India Oriental o a la América realizaban frecuentemente estadías en Canarias, donde se surtían de vituallas, bastimentos y frutos de la tierra. Por ejemplo, durante la Guerra de Siete Años, y antes de la entrada de España en el conflicto, los navíos de guerra ingleses transportaban los vinos canarios para las guarniciones de América, con la consiguiente subida de los precios del vino:

«We have actually here an English Man of War with 5 transport ships, that comes to take off 2.300 pipes of our wine, that severall engaged at London to give the Governement... besides another ship that came under this Convoy, that may load about 350 pipas, and others I expect soon; so that I am of the opinion this branche will be more benefit every day...»²⁹.

Por otro lado, buques cargados de caudales italianos, dejaban este numerario en las Islas, por temor a la actividad corsaria. Así tenemos el gran negocio que realiza Cóloman en los años 1743-1749, cuando se hace cargo de la fabulosa cifra de diez millones y medio de reales corrientes, valor de una gran cantidad de pesos, lingotes y marcos de plata y oro, que fueron transportados desde América a Tenerife y depositados en sus manos, para que los fuese remitiendo a la Península y Europa, cuando la ocasión fuese más opotuna³⁰. Asimismo, las ventas en Canarias de las mercancías proce-

29. Carta a Jacobo y Eduardo Gough, 28-3-1761 (*Juan Cóloman*, Copiador de Cartas «D», 1758-1763). El vino vidueño canario sube, entonces, a 10 libras esterlinas la pipa, debido a esta fuerte demanda; véase carta a Jorge Henderson, 2-10-1759, en el mismo copiador.

30. La actividad de depositario de caudales representó nada menos que el 85,5% del «DEBE» de Cóloman, en los años 1743-1749. El 59,8% de estos caudales fueron transportados a Tenerife por el navío «El Héctor», procedente del Perú, y el 26,5% por el navío «La Paz», de la Real Compañía de Francia, procedente de Buenos Aires. Cóloman cobrará una comisión, que

dentes de barcos apresados por los corsarios, e incluso la venta de las mismas embarcaciones, suponían frecuentemente un alivio al mercado local, falto de numerosos efectos a causa de la guerra. Igualmente, la salida de géneros que se hallaban detenidos en los almacenes de los comerciantes canarios, debido a una excesiva oferta antes del inicio de las hostilidades, representaba una buena oportunidad de negocio. Un ejemplo de esta cara positiva de la moneda la tenemos en el tráfico canario-americano durante la Guerra de Sucesión Española, cuando las Islas superaron a los puertos peninsulares en el comercio colonial, acaparando el 32,6% del tonelaje total de arqueo y el 42,6% del número de navíos que navegaron a Indias, entre 1700 y 1708³¹.

Hay constancia de beneficios excepcionales durante la guerra. Por ejemplo, durante los años 1711-1712, el viaje de un navío francés *La Maria Bel-Etre*, en parte propiedad de la compañía Valois-Geraldín, que con una carga de hierro y vinos viajó a Indias, reportó un beneficio anual del 122,6%, cuando la media de beneficios anuales se situaba entre un 25% y un 50%³². En el mercado isleño, Valois consigue buenos rendimientos cuando hace traer de Europa, por ejemplo, un instrumento musical por cuenta del Juez de Indias, el año 1710, con un 50% de beneficio anual, el doble del que se obtenía en épocas de normalidad³³.

supondrá una gran acumulación de capital, que repercutirá en la futura autonomía de sus negocios. Entre 1742 y 1749 su capital aumentará en un 24,6%, una tasa de crecimiento excepcional, si la comparamos con la media de las empresas comerciales de aquellos años, menos del 11% de crecimiento anual (*Juan Cologan*, Libro Mayor «A»; e inventarios de bienes de 1742 y 1749, en Libro Diario «A» y «B», p. 1).

31. Pablo E. PEREZ-MALLAINA, «La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del Comercio, 1700-1708», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de G.C., 1977, tº I, pp. 388 y 411.

32. *Cía Valois-Geraldín*, Mayor «E», años 1708-1718, plana 107. Cuentas del viaje del navío «La Maria Bel-Etre», Capitán Audibert, 10-1711/6-1712:

Deve		Aver
Vinos-Hierro:	19.623	
Gastos:	16.393	
	30.016	80.196
Beneficios:	44.180	
	80.196	80.196

Repartición: 25% Cía. Verduc Verduc (Cádiz); 25% Ricardo Hore (Cádiz); 50% Cía. Valois-Geraldín.

33. «El Sr. Jues de Indias, Dn. Bartolomé de Casabuena, *Deve:* Por 1.191,2 r. de un clavotimbº de Jorge Geraldín en 7 Dbre. 1710, que costó 17:10:02 L.S. a 45 r.pr. libra; y 50%, y no se avía cargado hasta aora...» (*Cía. Valois-Geraldín*, Libro Mayor «E», años 1708-1718, plana 144, año 1714).

CUADRO II

*Coyuntura del beneficio: importación de mercancías por Cólogan
en la guerra o en la paz (1743-1771)*

Coyuntura del mercado	Origen	Mercancía	% Beneficio anual	% Media de b.a.	% Incremento
Gerra de Suc. Austr. (1740-48)	Dublín	T. y O.M.	49,3	25,8	91,0
	Rotterdam	T. y O.M.	57,5	"	122,8
Guerra de los Siete Años (1761-1763)	Cataluña	V.	56,1	"	130,3
	Dublín	T.	43,8	"	69,7
	*Gand	T.	58,5—97,5	"	126,7-277,9
	Rotterdam	O.M.	89,5	"	246,8
	Wakefield	T.	50,6—62,9	"	96,1-143,7
Comercio durante la paz (1761-70)	Cádiz	P.R.	85,9	"	232,9
	Bilbao	O.M.	54,2	"	110,0
	Amsterdam	T.	41,8	"	62,0
	Londres	T. y O.M.	47,0	"	82,1
	Rotterdam	T. y O.M.	46,1—52,1	"	78,6-101,9
	Gand	T.	46,9	"	81,7
Comercio durante la paz (1748-1751)	Bristol	O.M.	38,4—41,0	"	48,8-58,9
	*Falmouth	P.A.	104,9	"	306,5

Abreviaturas:

O.M. = Otras Manufacturas.
P.A. = Productos Agrícolas-Ganaderos-Pesqueros (Sardinas).
P.R. = Productos de Recolección (Sal).
T. = Tejidos.
V. = Vinos.

* Beneficios excepcionales.

El caso de Cólogan, del que poseemos una mayor información, es aún más claro. En sus libros de *Facturas y Cuentas de Venta* se pueden constatar los beneficios obtenidos en el mercado interno canario, tanto en la guerra como en la paz³⁴.

En el Cuadro II, donde se comparan los casos en donde el beneficio anual medio presentaba valores máximos, comprobamos que, durante las guerras de Sucesión Austríaca y de Siete Años, el beneficio oscilaba entre un 43,8% y un 97,5%; en otras palabras, que representaba un incremento del 69%-277% sobre la media, que se situaba en torno al 25,8%. El máximo beneficio que he podido encontrar se refiere a la importación de unos tejidos de Gand, durante la Guerra de Siete Años, que rindieron un 58,5% y hasta un 97,5% de beneficio anual medio.

Sin embargo, aunque he insistido en los beneficios reportados por los períodos bélicos a ciertos sectores del comercio canario, para desdramatizar los efectos negativos de la guerra, tampoco hay que exagerar en este sentido. Visto con una perspectiva de larga duración, las posibilidades de negocio eran muy semejantes en los períodos de paz. Tal y como se puede ver en el Cuadro II, en épocas de calma existieron grandes oportunidades de negocio, mediante las importaciones de alimentos en años de carestía, o de tejidos muy solicitados en el mercado local. Los beneficios oscilaban entre un 38,4% y un 104,9% lo que suponía un incremento de 58%-306% sobre la media, constituida por aquel 25,8%. El ejemplo más significativo lo encontramos en la venta de sardinas de Falmouth que reportó un beneficio anual del 104,9%. Y es que hubo importaciones realizadas durante la guerra que brindaron unos beneficios normales. En los mismos libros de facturas, tenemos una partida de mercancías de Amsterdam en 1744 que sólo obtuvo un beneficio del 26,5%; o el caso de unas importaciones desde Londres en 1762, que sólo produjeron un beneficio del 27,4% y del 28,6%.

A raíz de lo expuesto en estas páginas, se puede concluir que las guerras que tuvieron lugar en el período estudiado, aunque fueron un elemento entorpecedor del tráfico, tuvieron una menor trascendencia en el comercio canario de lo que se pensaba. Después de 1778, el panorama comercial se complica, al compás de los vaivenes económicos y las guerras revolucionarias de fines de la centuria y comienzos de la siguiente. En el caso canario, el hito más significativo de estos años de intensa actividad bélica lo

34. Juan Cólogan, Libros de Facturas y Cuentas de Venta «A», años 1743-1751, y «C», años 1761-1770. Elaboración personal.

constituye el ataque de la escuadra de Nelson a Santa Cruz de Tenerife en 1797. Sin embargo, las noticias que hasta el presente he podido reunir nos hablan del uso, por parte de los isleños, de los mismos métodos empleados en la etapa anterior para sortear los peligros y dificultades ocasionadas por estas nuevas contiendas. Es curioso observar que entre los años 1778 y 1814, la firma comercial de los Cologan se convierte en una de las más importantes del Archipiélago. Sería interesante comprobar si la relación entre la guerra y los otros agentes del comercio había permanecido igual, o, si hubo cambios en ella, cómo y cuándo se dieron. Pero esto es ya otra historia.