

LA PUGNA ENTRE LOS COSECHEROS
Y LOS MERCADERES CANARIOS
POR LA INTRODUCCIÓN DE AGUARDIENTES
Y VINOS TINTOS PENINSULARES
PARA EL TRÁFICO CON EL CARIBE
Y ESTADOS UNIDOS

P O R

MANUEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ

1. LOS ORÍGENES DEL CONFLICTO

La introducción de aguardientes foráneos en el comercio canario-americano fue una realidad coyuntural, dado los precios ventajosos que en algunas ocasiones acaecían con caldos exportados desde la Península o del extranjero. Pero hasta 1730 no fue un hecho particularmente sentido por los cosecheros canarios como para solicitar a la Corona la adopción de medidas radicales taxativas al respecto. Varios factores explican el giro. En primer lugar la crisis prácticamente total del comercio con Inglaterra con la reducción al mínimo de la venta de malvasías por esas fechas, con una balanza de pagos que ya es abiertamente favorable al Reino Unido¹. En segundo la búsqueda de un espacio mercantil alternativo en las Trece

¹ Véase al respecto BÉTHENCOURT MASSIEU, A., *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas, 1991. STECKLEY, G. F., «La eco-

Colonias Norteamericanas. Aunque éste estaba prohibido legalmente desde las Actas de Navegación de 1651, el considerable crecimiento demográfico de esa región y la incapacidad de los archipiélagos atlánticos portugueses para abastecerlo con un precio aceptable favoreció la colocación de un falso Madeira a mitad de precio. Ante la escasez de vinos tintos, su imprescindible teñido se paliaba con la importación de caldos peninsulares, especialmente de Cataluña y Baleares. El crecimiento de tales exportaciones llevaba a la tolerancia de su introducción por parte de los cosecheros, aunque con quejas y resquemores ante el riesgo de que se canalizara hacia los aguardientes². El tercer factor es el aumento de la producción de aguardiente de caña, oficialmente prohibido hasta 1762, posibilitada por el auge del cultivo azucarero. Al ser diez veces más barato, era imposible de contrarrestarlo. Como recoge el memorial «La Catástrofe de Canarias», «desde el año 1730, por la subida de la plata en España, se han engrandecido aquellas colonias y aumentándose en gran manera las cosechas de azúcares y mieles que destilan dicho aguardiente, con lo que fueron perdiendo valor nuestros frutos»³. La cuarta, sobre la que hablaremos detenidamente, la pérdida del control del tráfico de Indias por parte de la elite agraria tradicional, al recaer nítidamente en manos de los comerciantes con intereses desde esa perspectiva contrapuestos.

Las primeras denuncias al respecto aparecen durante la Guerra de Sucesión a raíz de la introducción de aguardientes

nomía vinícola de Tenerife en el siglo XVIII: relación angloespañola en un comercio de lujo», *Aguayro*, núm. 138, Las Palmas, 1981. MORALES LEZCANO, V., *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico*, Las Palmas, 1970. GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1751)*, Tenerife, 1985.

² HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «El comercio canario-norteamericano y la reexportación de harinas a Cuba en el siglo XVIII», *Vegueta*, núm. 2, Las Palmas, 1997.

³ Reproducido en *Almanaque de Hoy 1933*, Santa Cruz de Tenerife, 1934. Véase al respecto HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «La polémica sobre la fabricación de aguardiente de caña entre las elites caribeñas y el comercio canario en el siglo XVIII», *Revista de Historia Canaria*, núm. 182, La Laguna, 2000.

portugueses en barcos corsarios franceses como la Leonora. El regidor Ángel Bautista Bandama la denuncia en 1709 en buques de la Carrera de Indias⁴, queja que es reiterada al año siguiente con un navío francés procedente de Cádiz que hizo escala con el pretexto de hacer viaje a Martinica⁵. Pero es a partir de 1723 cuando se puede hablar de una efectiva penetración de aguardientes de Baleares y de otras partes de la Península por su menor coste y por la necesidad de incrementar las producciones del viaje de vuelta. El Cabildo decide su prohibición en 1724, que es ratificada por el Consejo de Indias por su Real Decreto de 20 de mayo de 1726⁶.

La efectividad de tales prohibiciones comenzaba a ser escasa en la misma medida que aumentaban las conexiones con las Baleares y se incrementaba el comercio con las Trece Colonias, que demandaba la necesaria tintura de los vinos. En 1731 el cabildo lagunero denunció en la Corte tal vulneración tan sólo tres años después de ese Real Decreto por una Compañía llamada de la Agualilla. Contaba con el apoyo del Comandante General, que multó al procurador que trato de embarazar la introducción de aguardientes extranjeros. Le acusan de aplicación de violencia «al abrigo de la distancia del recurso». Demuestran como se estaba vendiendo aguardiente de Francia y otras partes en tiendas y ranchos y como se había introducido un bergantín llamado la Buena voluntad procedente de Mallorca con diferentes géneros para esta isla, y entre ellos 9 pipas de aguardiente. A pesar de la intervención del cabildo pudieron quedarse en la aduana con la anuencia del Capitán General. Por ello solicitan al Consejo de Castilla se multe al introductor con el valor de cada pipa, sin que se entrometa la autoridad militar. Sin embargo esa petición no tiene efecto al remitirse a la Junta formada para el conocimiento de los asuntos de Canarias⁷.

⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE LA LAGUNA (A.M.L.L.), Sign. V-I-9. 5 de septiembre de 1709.

⁵ *Ibidem*, Libro 33, Oficio 1.º, 3 de marzo de 1710.

⁶ *Ibidem*, Signs. V-14-15 y 16 y Reales Cédulas, XX-5 y 13.

⁷ *Ibidem*, R-XX-13, 27 de noviembre de 1731.

2. LOS CONFLICTOS POR LA INTRODUCCIÓN DE AGUARDIENTE MALLORQUÍN

Esa penetración de aguardiente foráneo, especialmente mallorquín, llega a incrementarse de forma considerable a partir de la década de los 50. Varias razones contribuyen a explicarlo. En primer lugar el significativo aumento de las exportaciones de productos coloniales a través de los puertos canarios, especialmente de cacao. Como ha demostrado Arcila Farias, en este último renglón tal crecimiento fue notable en esos años ofreciendo precios competitivos frente a la Guipuzcoana⁸. Al ser Mallorca uno de los mercados que crece notoriamente, había que incrementar los productos locales en el tornaviaje para hacerlo rentable. La entrada de aguardientes es justificada por los comerciantes santacruceros y portuenses que hegemonizan la Carrera de Indias por esa fecha por la necesidad de tintura para los caldos exportados a las Trece Colonias y por su menor coste frente al insular que sufre una fuerte competencia en los mercados caribeños tanto del ron como de la parra introducida por las Compañías de la Habana y Caracas. Debemos de tener en cuenta que de forma paralela se puede apreciar el espectacular incremento del tráfico norteamericano en esa década. En la misma medida decrece la rentabilidad de los embarques de aguardientes a Indias. Los estudios del profesor Manera sobre el comercio mallorquín han demostrado su notable incremento en tales fechas con acuerdo con mercaderes locales y con un criterio complementario. Se envía aceite o vino a Santa Cruz de Tenerife bajo la responsabilidad de un sobrecargo y a la consignación de un factor canario. Los géneros se venden y con el producto resultante una parte de él se queda para la compra de productos coloniales y otra se drena hacia Cádiz para su inversión en productos ultramarinos para su exportación a Indias. Debemos de tener en cuenta que Canarias representaba el 5,66 % de las exportaciones de aceite mallorquín. En el en-

⁸ ARCILA FARIAS, E., *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, 1956.

vío de importantes remesas de cacao a Mallorca destaca el año 1757⁹.

Los negocios entre comerciantes canarios y mallorquines derivaron en inversiones conjuntas como la establecida con el jabeque mallorquín el Santo Cristo de Santa Eulalia del capitán Ramón Ripoll. Guillermo Sebastián Vanderheede Dujardín, vende en 1758 a su paisano Francisco Linares una cuarta parte del buque y la otra mitad al expresado Ripoll, «teniendo presentes los costos de carena y reforma que se le hizo en Mallorca». Reservó a su favor el crédito resultante de los fletes y aprovechamientos que tuvo en su viaje de Mallorca a Santa Cruz de 23 de julio. Como se puede apreciar por la actividad portuaria de Las Palmas, 1757 fue un año clave. En él desembarcaron procedentes de Mallorca los jabeques Purísima Concepción de Pedro José Ripoll, Nuestra Señora del Rosario de Bartolomé Garava, Santa Rita de Casia de Lorenzo Planelles, que también lo hace al año siguiente, y Santo Cristo de Santa Cruz de Juan Santandreu¹⁰ en el de 61 lo vuelve a hacer el de Ripoll. Tal tráfico supuso el establecimiento en Canarias de una colonia mallorquina especializada en el tráfico con América que se integró dentro de la elite local. Podemos señalar al respecto los casos de los Oliver o los Cifra entre otros. Entre los capitanes de la Carrera de Indias, Raymundo Ferrer, que se establece en La Palma, donde arraiga y contrae matrimonio. Tras efectuar varios viajes, lo hace a La Guaira en 1775 como dueño, capitán y administrador de la Soledad, con el que se traslada también a La Habana en 1779, 1784 y 1786. Otorgó testamento en la capital palmera en 1791.

⁹ MANERA, C., *Comerç i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*, Palma de Mallorca, 1988.

¹⁰ ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE TENERIFE (A.H.P.T.), Protocolos notariales, leg. 1417, 19 de agosto de 1758. Mi agradecimiento a Adolfo Arbelo por este dato. SUÁREZ GRIMÓN, V., *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas, 1993, p. 167. En 1760 lo efectuó el Nuestra Señora del Rosario de Gabriel de Guía. En 1761 el Purísima Concepción de Pedro J. Ripoll y el Santo Cristo de Santa Cruz de Pedro A. Guitart. En 1767 ese mismo, bajo las órdenes de Juan Bautista Feliu, por un lado, y de Juan de Santandreu, por otro, y la Unión de Lorenzo Oliver. *Op. cit.*, pp. 170-173.

Otros dos ejemplos son los de José Milans, que lo hace como capitán a La Habana en 1784 y Gabriel Serra, en 1787 para Honduras¹¹. Los protocolos canarios reflejan tales actividades, como las de Antonio Vidal o de Miguel Fons, casado en Tenerife y con descendencia, que trafica con América, las de Juan Bautista Botino, natural de Menorca, dueño de la saeta genovesa San Antonio y las Ánimas o de Jaime Pons, que testa en 1758 en Santa Cruz de Tenerife, donde está casado y con descendencia. Había viajado con mercaderías a Caracas, donde le debían¹².

Por todo ello no es nada casual ese choque de intereses entre los cosecheros y los comerciantes y que reine la «incomprensión» entre ambos. Por ello no es de extrañar que un comerciante como Cólogán no entienda en 1761 el escaso razonamiento de regidores y cosecheros que no les agrada el teñido de nuestro vino «sin reflexionar que si el vino no se embarca al gusto inglés, el comercio declinaría infaliblemente y en consecuencia les afectaría»¹³.

La primera queja se plantea en 1753 cuando se hizo presente en el cabildo tinerfeño un pedimento del comerciante veneciano afincado en Santa Cruz Bartolomé Vela ante el Comandante General. Suplica la entrega de 100 pipas de aguardiente de Mallorca que se hallaban depositadas por su mandato. Al solicitar informe al ayuntamiento insular éste recomienda su absoluta prohibición por entender que abrirle la puerta era un perjuicio grave que sólo traería la ruina a los locales, ya que sería la excusa perfecta para las embarcacio-

¹¹ CIORANESCU, A., *Diccionario biográfico de canario-americanos*, Tenerife, 1992, tomo I, p. 720. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., *La emigración canaria a América (1765-1824). Entre el libre comercio y la emancipación*, Tenerife, 1996, pp. 164 y 268.

¹² Véase respectivamente, A.H.P.T., leg. 1607, 17 de febrero de 1772; leg. 1593, Testamento de Sebastiana Domínguez, mujer de Miguel Fons de nación mallorquina, ausente en América; leg. 3846, venta de saetia genovesa a Francisco Lugo Viña por 3.000 pesos por Juan Bautista Botino, natural de Menorca, 17 de octubre de 1786; leg. 549, Testamento de Jaime Pons, natural de Mallorca y vecino del Valle de San Andrés, 11 de diciembre de 1758.

¹³ Cit. en GUIMERÁ RAVINA, A., *op. cit.*, p. 332.

nes que viniesen de Cádiz o de Madeira. Estima también grave la costumbre de «encabezar» con ellas «las pipas que van a Indias con este género de aguardiente», lo que redundaba en un perjuicio de su valoración ya que no se reputan las que van de estas islas «sino es diciendo ser de Mallorca por el mucho color que ésta trae»¹⁴.

Todo esto demostraba un creciente distanciamiento entre los intereses de los cosecheros y los comerciantes. Corren las denuncias, particularmente en Gran Canaria, donde se introducen aguardientes transportados en barcos ingleses en el navío de la Carrera de Indias el Corazón de Jesús del cargo de Martín Forco en octubre de 1753¹⁵.

La Real Cédula de 6 de marzo de 1758 prohibía la entrada de vino y aguardiente foráneo salvo en caso de escasez y de precio subido, que excediese de 65 pesos la pipa de aguardiente. Llegado ese caso sólo se admitirían los de España, Mallorca e Ibiza¹⁶. Pero esa excepcionalidad era para los cosecheros la puerta abierta para su penetración. Por ello el Marqués de Villanueva del Prado se dirigió al Consejo el 9 de enero de 1759 para que fuera absoluta y «sin que dé motivo para introducir en ningún caso, ni aún con ocasión o pretexto de necesidad». Su informe ahonda en que los vinos «es el único renglón que da esplendor a la nobleza y la facilita emprender el servicio de V.M. y el que mantiene al eclesiástico, al militar, al jornalero y a los demás oficiales, de suerte que la raíz de la parra es la que tiene y mantiene en estas peñas a sus habitantes, que, desterrados del mundo, viven como presidiarios, conservando la lealtad y la obediencia». Frente a ello se violenta la real orden para que se comercie a la América «con los intrusos» y «así su producto va a parar por los conductos de los introductores a los parajes de donde se sacan los efectos con que los traen». Presenta un estado calamitoso, pues sólo aprobada la Real Orden, la isla rebosaba vino «con más de 20.000 pipas de sólo la cosecha próxima pasada». Sin embargo «movieron los dueños de navíos y mercaderes todas las

¹⁴ *Ibidem*, Libro 24, Oficio 2.º, 4 de diciembre de 1753.

¹⁵ *Ibidem*, Sign. V-II-4, octubre de 1753.

¹⁶ *Ibidem*, R-XXII-26, Real Orden de 6 de marzo de 1758.

máquinas que les fueron posibles para aparentar necesidad» para cargar aguardientes extraños. En su apoyo el Comandante General invocó inmediatamente se nombrasen diputados por los cosecheros «para declarar necesidad». Tomás de Nava entiende que la máxima autoridad militar toma abiertamente partido por los comerciantes y con su poderoso influjo determina la voluntad de los diputados. Al abandonar La Laguna, donde «debía residir» y al trasladarse a Santa Cruz, ha originado serios perjuicios pues, «siendo la población de dicho pueblo una colonia de advenedizos comerciantes, dueños de navíos y sus dependientes en el continuo trato y compañía a que les obliga el no haber otra personas en aquel pueblo (...) siempre se inclina la voluntad así a aquella parte». De esa forma «confunde el bien de las islas con el bien de los particulares que interesan». La prohibición debe ser absoluta porque «la carestía de vino ningún daño nos hace, pues nadie se morirá como con otros manjares se alimente bien» y los vinos de fuera «no sacan el dinero que habrá para otros alimentos y abastos necesarios». Si no se tuviera vinos que valiesen «no se nos sigue perjuicio en no embarcarlos» por ser la gracia del permiso sólo para los frutos del país. La experiencia ha demostrado, se reafirma, que los Comandantes favorecen a los comerciantes y dueños de navíos. Al tener éstos «sus caudales muebles para sus medras por fatales y pueden mudar de suelo y de comercio cuando no les fructifiquen ventajas», ocurre lo contrario que «con el común de la tierra y los que poseen sus raíces» que por sólo tener eso «es preciso que miren por ellas»¹⁷.

Contra esa representación los vecinos de Santa Cruz redactaron un extenso manifiesto que fue su apoyatura ante la Audiencia y el Consejo de Hacienda. En él apuntan un hecho capital: «La ciencia experimental ha enseñado las malas results que produce la América por la baja estimación que al contado o plata en mano tienen en ella los caldos, aún comprándolos en estas islas a precios mediocres; de que se puede

¹⁷ Representación reproducida en el Cabildo General de 16 de mayo de 1761. *Ibidem*, Libro 37, Oficio 1.º

inferir las peores consecuencias que produciría el tomarlos a precios supremos o exorbitantes»¹⁸.

Los elevados costos de transporte e impuestos, que originan que se venda en América en 160 pesos una pipa comprada a 60, explican «porque los cosecheros que no son dueños de navíos se abstienen de embarcar por su cuenta, al mismo paso que procuran vender con sublime estimación en esta isla». Esa es la raíz de su desidia en la ocupación de las dos terceras partes del Santiago para Campeche. La tintura deriva de la ausencia de «vinos tintos seguros de avinagrarse con que tinturar los blancos». De otra forma los comerciantes no se expondrían «a comprarlos en España y a pasar los riesgos de moros y de mar». Contestan a su crítica al traslado del Comandante General a Santa Cruz y a su calificación como colonia de advenedizos, con argumentos no menos contundentes. Sobre el primero «la idea que se transparenta es que S.M. mandase salir de aquí a la persona que comanda las islas, para que se quedase el campo libre a su competidor y por eso recargó la total exclusiva que hizo exprimiendo ánimo nada generoso. Sobre lo segundo su mismo padre «fue capitán de una goleta el año de 1725» y con él otros muchos que han sido y son capitanes de la carrera de Indias que no nacieron en Santa Cruz. La voz colonia sólo convendría si se descubriese San Borondón y se poblase de tinerfeños. Pero Santa Cruz con el Valle de San Andrés excede en población a La Laguna por superar las 9.000 personas. Si de éstas ninguna fuera «originaria de los antiguos guanches, sino que todos fuesen advenedizos, nada adelanta a la creencia general de haber llegado primero». La acusación de ser foráneos sus habitantes es falsa. Hay muchos «oriundos de España y nativos de él y derivados de otros lugares de la misma isla y algunos extranjeros de honor. Descubre un espíritu desmedido de presunción opuesto a la moral cristiana». Los extranjeros avecindados son «ornamento de la isla y, aunque desterrados del mundo, viven como presidiarios en estas peñas y padecen más que los que no han salido de ellas, sacrificando sus intereses». Se alega su

¹⁸ BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (B.M.T.), Fondo Manuscrito, Caja 26.

antigüedad desde el día del desembarco en Añazo de las huestes del conquistador, que lo llamó villa. Sobre la acusación de ser medradores, señalan que los más ricos fundan mayorazgos que exceden a otros pueblos y que es «el emporio de las siete islas por la frecuencia del comercio del Norte y el de Indias, Cádiz y el Levante»¹⁹.

El concepto de común que se invoca es falso porque sí sufren los navieros el exorbitante precio que se paga aquí y la baja estimación en Indias: «es visto que recae sobre parte del todo que es el que justamente se debe pretender aliviar». Si la agricultura es digna de ser atendida, no lo es menos el comercio naval, por lo que es no es justo que «una pequeña parte de cosecheros lastime a la mayor parte que vive de la industria y la que se enmarca, porque esto sería plantar un semillero de discordias». Por el contrario «los dueños de navíos ponen la mesa para que todos participen, aun lo que no embarcan pipas dando dinero a riesgo, que se esparcen voces y sátiras contra ellos para hacerlos odiosos al público, calificándolos de tiranos del común con la cantinela de retruécano del interés común». Al pueblo lo invoca «el Marqués como regidor con sus partidarios, como si ese fantasma que llaman común tuviera viñas o no tuviera navíos, y como si entre los dueños de éstos no hubiera cosecheros y de los mayores, que cumplen y llenan la permisión, embarcando más pipas que muchos de los cosecheros y como si estuvieran estancado el arbitrio y la facultad de tener navíos».

Este informe demuestra palpablemente que las críticas de la oligarquía hacia los dueños de los navíos parten realmente de que han sido desplazados del control del comercio en apenas una generación por este grupo social formado por indianos y comerciantes de origen foráneo. De ahí esa profunda brecha de intereses contrapuestos que le lleva a Nava a acusar de fraude y tiranía a este sector cuando semejantes prácticas habían sido una constante en sus antecesores. Mientras que les imputan que sólo buscan el interés propio, ellos les responden de forma contundente. Sin el riesgo que acometen

¹⁹ *Ibidem.*

en la mar «a dónde irían a buscar guanches que las poblasen». Señalan con precisión el cambio real experimentado: «No ha muchos años que el repartimiento del buque lo hacían los mismos capitanes o dueños de navío y con este método aseguraban su cargo y excusaban las dilaciones y gastos, porque repartían el buque a los que efectivamente tenían y querían embarcan, y cuando no hallaban los bastantes se prevenían comprando en tiempo y no exponían la carga sin seguridad de cargar, pero hoy, según el estilo fatal que se observa, pone el dueño su plan y espera el repartimiento de los cosecheros que piden buque por costumbre sin tener frutos. Y lo que es más, ni designio de embarcarlos, estorbando e impidiendo con tal traba que el dueño tome las medidas necesarias, al arruinarlo en los gastos que hace el navío y en la merma de los caldos que tiene embarcados»²⁰. Es este el quid real de la cuestión. La oligarquía, ante la restricción de beneficios de la venta de los caldos y los riesgos a los que aboca, se ha retirado del comercio indiano y sólo piensa únicamente desde sus intereses como cosechera. De ahí tales acusaciones contra prácticas que ellos mismos hacían tan sólo hacía unas décadas. Al igual que sustituyeron el trabajo jornalero en sus haciendas por la medianería, a sabiendas que ello se traduciría en una baja en la calidad del producto y un aumento a la larga de su coste por arriesgar el mínimo en la inversión, otro tanto aconteció en el comercio indiano. Paradójicamente, mientras que las pugnas por hacerse con participaciones en los registros de La Guaira fueron constantes por su alta rentabilidad, derivada de la persistencia del monopolio de la Guipuzcoana, se retiraban de los de Campeche y La Habana por la competencia y saturación existente en ellos, agravada más tarde con los decretos de libre comercio de 1765 y 1770.

El 20 de abril de 1761 El Consejo de Hacienda dictaminó en contra de las propuestas de Tomás de Nava por entender que es «posible y muy posible que falten los vinos propios» y porque «aunque los Comandantes Generales sean en las islas tan absolutos como los pinta no es creíble que su respeto sea

²⁰ *Ibidem.*

tan poderoso para con los diputados por atender le sacrificuen sus propios intereses²¹.

La realidad es que las introducciones se sucedían por esos años, como la del jabeque mallorquín Santa Rita, del capitán Ramón Ripoll. El Comandante General reseña el 11 de diciembre de 1758 que encargó al comerciante irlandés y Teniente Coronel Roberto de la Hanty la inspección de las lonjas y almacenes no encontrándolo. Lógicamente era bien difícil que un comerciante interesado en ello como éste al que con grave escándalo de los capitulares le había retribuido todo tipo de honores, incluido el coronelato y el cargo de alcaide del Castillo principal pudiera encontrar algo²². El 4 de diciembre de ese año los diputados capitulares Juan de Castro y Juan Franco se lamentaron de que las 10 pipas de aguardiente traídas en un jabeque mallorquín por Domingo Perdomo fueron vendidas con beneplácito del Comandante General a los ingleses que había recalado en el puerto, «lo que no podía impedir»²³.

Pero todo parece ser a sus ojos la crónica de una impotencia y de un lamento. Así el 30 de noviembre Fernando de Molina dice que había llegado de Mallorca una embarcación con pipas de aguardiente y que había oído que en otra anterior había conducido otra porción, por lo que reitera que no debe efectuarse por ningún motivo tal entrada²⁴. Al año siguiente las tensiones no dejan de crecer, el Marqués de la Villa de San Andrés, como Síndico Personero de la isla, se queja de la entrada de una tartana con vinos gaditanos llamada la Imperial, la cual contraviene abiertamente «la total prohibición de aguardientes forasteros». Solicita no sólo su paralización, sino el castigo del introductor. Pero evidentemente, una cosa es lo que defiende el organismo municipal y otra lo que ejecuta el Comandante General, cuyas relaciones con los comerciantes son bien estrechas²⁵. Las tensiones eran evidentes entre el cabildo y este último. Los capitulares no se fían

²¹ Respuesta reproducida en el Cabildo General de 16 de mayo de 1761. *Ibidem*, Libro 37, Oficio 1.º

²² *Ibidem*, V-II-4.

²³ *Ibidem*, Libro 24, Oficio 2.º, 4 de diciembre de 1758.

²⁴ *Ibidem*, Libro 37, Oficio 1.º, 30 de noviembre de 1758.

²⁵ *Ibidem*, Libro 24, Oficio 2.º, 6 de abril de 1759.

de él y convocan cabildo general, por lo que supone renuncian al nombramiento de un apoderado que juzgase con él «la verdadera necesidad para la admisión de vinos». Con ese acto sólo pretenden «conmover a la isla pretextando mis cartas para otros fines que los que ellas expresan»²⁶.

Una disociación de intereses y una creciente desconfianza de la oligarquía que se extiende a medida que paradójicamente aumenta el comercio con las Trece Colonias, para el que es necesario dar tintura a los vinos. El 27 de marzo de 1761 denuncia el regidor Fernando de Molina la entrada en el Puerto de la Cruz de 40 pipas o más de vino tinto en la tartana al cargo de un tal Borro. El cabildo general de 16 de mayo de 1761 perseguía como objetivo la total prohibición. El beneficiado, José Fernández, entiende que «no puede llegar el caso de necesidad» y «menos en el presente porque tiene bastante noticia de hacer abundancia de uno y otro género». El párroco Gaspar Gorvalán dice que son falsas las noticias de que faltan caldos para el abasto insular y para llenar las 600 toneladas de la permisión. El Prior del convento dominico señala que en caso de escasez debe permitirse la entrada si crecen sus precios en grado sumo con la condición de venderse al mismo costo que los de fuera. Este es el caso, pues al valer una pipa de aguardiente por menudeo 120 pesos «prueba necesidad», posición a la que se acoge Nicolás Padilla, apoderado de Santa Cruz. No opina lo mismo Jacob Hernández de Sosa, representante del Sauzal. Entiende que sólo es beneficiosa «para siete u ocho».

El 8 de junio de 1761 se vuelve a celebrar un nuevo Cabildo General que denuncia la introducción por la Aduana del Puerto de la Cruz de algunas pipas de vino con aparente licencia del Intendente General de Rentas sin «haber necesidad» y sin la práctica de las diligencias previas. Su pretexto era de servir «como ingrediente para la composición de otros vinos». Se alega que con esta introducción «sólo resulta el no fomentarse el cultivo de esta especie de parra y que los frutos propios de la tierra se conozcan en el mundo como naturales de

²⁶ *Ibidem*, Sign. V-II-10, 11 de diciembre de 1758.

otros países»²⁷. Es nítido el abierto enfrentamiento entre los intereses de los cosecheros y los comerciantes sobre la elaboración del falso Madeira. Sólo a fines del siglo XVIII se fomentará tímidamente por los primeros el cultivo de variedades de uva negra para esa tintura demandada. Los dueños de navíos ya habían acusado a éstos de pretender monopolizar la venta a precios abusivos. Por ello cuando quieren que se les compre por ellos «cuatro pipas de aguardiente a 100 pesos y el mercader inglés tres de vino a 60 pesos se toca a Cabildo General y se conmueven los pueblos con rumores echadizos de aguardiente de Mallorca o de Cádiz, disponiendo mañosamente que los concurrentes o votantes sean personas eclesiásticas ajenas del conocimiento preciso»²⁸.

Del cabildo de 12 de octubre de 1761 parece desprenderse una mayor sintonía entre la política del Comandante General y los cosecheros. Pero el 29 de abril de 1762 el coronel Simón Herrera Leiva como Síndico Personero denuncia la introducción de 75 pipas de aguardiente de Mallorca del jabeque de Pedro Juan Ripoll que entraron en la Aduana con falsedad diciendo que eran de aceite. El 9 de agosto vuelve a reiterar la entrada de otro en Las Palmas «cuya cargazón se conjetura sea cambiar parte de aguardiente»²⁹.

3. EL PLEITO CON DOMINGO PERDOMO Y LA TINTURA DE LOS VINOS

El mayor conflicto de esas fechas aconteció con la introducción de 69 pipas de aguardiente en las naos de la Carrera de Indias por Domingo Perdomo, al que el cabildo en los autos que inicio el 22 de diciembre de 1762 pedía su inhabilitación para tal comercio. Natural de La Orotava, era un maestre de tal tráfico. Había hecho en 1759 viaje a La Habana en La

²⁷ A.M.L.L., Libro 25, Oficio 2, 8 de junio de 1761.

²⁸ Representación de los dueños de navíos al Juez de Indias en 1762. Reproducida en PERAZA DE AYALA, J., *op. cit.*, p. 207.

²⁹ A.M.L.L., Libro 25, Oficio 2.º, 12 de octubre de 1761, 29 de abril de 1762 y 9 de agosto de 1762.

Aurora, en 1763, 1765, 1768-69, en 1772 a La Guaira y en 1766 a Santo Domingo. En 1776 vendió a Fernando Rodríguez de Molina el Nuestra Señora de Candelaria, Santo Domingo de Guzmán y las Ánimas por 12.000 pesos³⁰.

La contrata la había entablado con Cristóbal Barceló a través del jabeque la Purísima Concepción de Pedro Ripoll. Sus argumentos para hacerlo los considera justos por ser los precios por la escasez exorbitantes «en tanto grado que le era preciso perder mucho en su comercio». Argumentaba que en el viaje de 1760 no encontraba aguardientes, porque los cosecheros sólo querían vender sus vinos para el Norte y los que se hallaban eran a precios desmedidos de 90 y 95 pesos, a los que había que agregar los costes de vasos, arcos de hierro y los de la conducción desde donde se encuentran, que no bajarían de 110, sin contar los derechos de salida. Era inviable entrar en negociación con ellos «para evitar la ruina que ya habían experimentado algunos que habían navegado a tan exorbitantes expensas». En ese mismo año habían llegado juntos 6 o 7 navíos ingleses que sacaron más de 3.000 pipas. Entiende que con esa prohibición lo único que se consigue era el cese del comercio de la América, ya que «ha habido navío en aquel Puerto que ha estado cargando cerca de 3 años por falta de caldos y no concurrir los cosecheros a su despacho»³¹.

En el pleito ante el Juez de Indias se entabla una abierta disputa entre los capitulares y Domingo Perdomo. Los primeros aluden a la absoluta facilidad con que introducen tal aguardiente tanto en Las Palmas, donde la vigilancia es menor, como en Tenerife. El maestro alude a las dificultades de aprovisionamiento de los buques de la Carrera, como las fragatas de Domingo Yansen y José García, que estaban cargando para La Habana, y el Santiago que lleva 3 años que no la tiene cerrada para Campeche. El regidor Francisco García de la Guerra manifiesta, sin embargo, que la demora no era por falta de cosechas en la isla. Los que se aplican al comercio de América, o se hacen ricos en muy pocos días o se quedan

³⁰ CIORANESCU, A., *Diccionario biográfico de canario-americanos*, Santa Cruz de Tenerife, 1992, tomo II, p. 619.

³¹ ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, Consejos, leg. 20280.

pobres o se pierden, pero para «las cuentas que vienen a los cosecheros de los frutos que envían rara vez son con ventaja». Simón Herrera Leyva, como Síndico, sostiene que la introducción de tal aguardiente foráneo es muy anterior a 1757. El informe del representante santacrucero, Nicolás Padilla, es bien nítido. Entre 1757 y 1762 las cosechas han sido cortas y la venta de vinos a los británicos y sus colonias altas, por lo que los precios han sido subidos. En los años de abundancia los cosecheros concurren con sus pipas de repartimiento a ocupar los lugares señalados, particularmente en los registros de Caracas por el retorno de cacao y «hacen empeños con sujetos para que les cedan sus buques y ocuparlos por hallarse éstos con más porción de frutos»³².

El lagunero Manuel Nicolás Mongeoti, otro capitán de la Carrera, ratifica que en los dos viajes que había ido a La Habana en el Corazón de Jesús ningún cosechero ha ido por su cuenta y los dueños se han visto obligados a cargarlos enteramente «comprando por no haber otro recurso de 80 hasta 100 pesos la pipa de aguardiente». Sólo los cargadores lo hacen porque se les obliga para justificar su viaje, que es en realidad de emigración, «a comprar lo menos 6 pipas». Estima que sería beneficiosa la entrada de los aguardientes para el abasto público y para el encabezamiento de los vinos del Norte, pudiéndose «aplicar los aguardientes de este país para el disfrute de la permisión de la América». La Viuda de Blanco, una de las principales casas de comercio de Canarias con sede en el Puerto de la Cruz, cifra en 405 las pipas de aguardiente foráneo empleadas en los últimos cuatro años para tal encabezado para el comercio del Norte. Lo considera imprescindible para darles fortaleza y la estimación que han alcanzado «de 4 a 5 años a esta parte, pues siendo antes el precio regular de los vinos 12, 14 y 15 pesos más o menos han experimentado que cada año consecutivo han subido a unos precios exorbitantes, como de 30 y hasta 35 y aun pretenden los cosecheros a 40». Para afianzarlo «se necesita gran porción de ellos».

Otros dos comerciantes portuenses, Guillermo y Jorge Commins, reafirman ese carácter, «pues no solamente sirve de

³² *Ibidem.*

preservativo contra las intemperies de los varios climas por donde para, sí también de madurativo, mitigándole aquel gusto áspero que por su naturaleza tiene y tanto repugnan los ingleses, quienes por la misma razón lo caracterizaban de enfermo y por lo mismo huían siempre de él, hasta que, acertando felizmente en el método de componerlo mediante el aguardiente, vino tinto y otros ingredientes, logramos el acierto de acomodarlo a su paladar, asimilándolo en algún modo a vino de la Madera». Es preciso echar de aguardiente en cada pipa de 15 a 20 cuartillos según la calidad del vino. En términos idénticos se manifiesta Juan Cólogan, que reconoce que lo hace desde 1754. Mientras que no escaseó el aguardiente local puso 20 cuartillos en cada pipa de vino, consumiendo «porción en la composición de guindas pasadas para hacer tintos a fin de tinturarse los vinos», por apetecerlo los ingleses que repugnan «su natural color blanco». Por su escasez y crecido corto se ha visto obligado a traerlo de Mallorca y otras partes de España. Gasta anualmente de 25 a 30 pipas de éste, porque es el que más aprecian»³³.

Como prueba de lo dicho, Perdomo presenta un certificado en el que se demuestra que durante el mandato del Comandante General Urbina desde 30 de septiembre de 1760 hasta 19 de junio del 61 se dio licencia para introducir 154 pipas y 3 barricas de vino tinto catalán, mientras que el actual, de 24 de junio hasta 3 de julio del 62 autorizó 155. Ante tales argumentos sostiene el 31 de agosto de 1762 que «el número de cosecheros no llega a la centésima parte de todos los naturales. Bien se deja ver que el común de la isla y la mayor porción de la patria es quien experimenta el perjuicio de comprar aguardiente para los abastos a 2 reales de plata el cuartillo, siendo una medicina universal para muchísimas enfermedades». El dictamen de Domingo Miguel de la Guerra, auditor de Guerra y asesor del Comandante General, es concluyente: sin tal entrada quedarían los cosecheros arruinados y los vinos sin salida, ya que de esa forma es la única preferida en las colonias británicas, al quedar sin venta los antiguos

³³ A.H.N., *ibídem*.

malvasías dulces en la metrópoli. Por tales circunstancias la sentencia del Juez de Indias, dictada el 11 de julio de 1763, no lo inhabilita, sino que se le recomienda que en adelante no introdujera más aguardiente de fuera para el comercio de Indias³⁴.

Los argumentos de Perdomo fueron tan convincentes que el Marqués de Villanueva del Prado reconoció en el cabildo de 29 de julio de 1763 que «todo esto necesita de refutación y para hacerla con fundamento ha sido indispensable la solicitud de nuevos documentos». Pero lo cierto es que todas las vías judiciales para condenarlo fracasaron, no sólo la Comandancia, sino también el Juzgado de Indias, regido de forma perpetua por la familia Casabuena. Por ello buscan su condena en la Audiencia. Pero todo era inviable. De las actas capitulares se trasluce impotencia³⁵.

4. EL PRINCIPIO DEL FIN DE UN COMERCIO INVIALE

El 4 de mayo de 1764 Fernando Molina denunciaba la introducción en el puerto de Santa Cruz de una partida de 60 y tantas pipas de vino tinto en una embarcación mallorquina. Se estaba vendiendo al por menor en la bodega de la casa del Teniente Coronel Luis Francisco de Miranda, significado comerciante de la Carrera de Indias y personero del lugar por aquel entonces. La distribución se ejecutaba por dichos mallorquines a pesar de las prohibiciones al respecto³⁶. Tras su inspección resultaron ser 70 pipas y medias, de las que 13 eran de Patricio Power y 7 de Diego Meany. Las había traído el mallorquín Sebastián Sala desde Benicarlo, junto con un cargamento de aceite, aceitunas y jabón a la consignación de los dos anteriores, de Tomás Rossell, Enrique Macarik y Francisco de La Hanty. El Comandante le había dado licencia el 24 de abril. Los regidores se quejaban de su venta a quién lo quisiera comprar y no sólo para dar tintura, por lo que debía

³⁴ A.H.N., *ibídem*.

³⁵ A.M.L.L., Libro 37, Oficio 1.º, 29 de julio de 1763.

³⁶ A.M.L.L., Libro 37, Oficio 1.º, 4 de mayo de 1764.

de derramarse en público³⁷. El conflicto con la máxima autoridad era una vez más evidente. Éste se negaba a contestar en tales asuntos, sino con los 3 diputados de los cosecheros de las tres islas, como lo refiere la Real Orden. Les acusa de inmiscuirse en sus atribuciones. Pero el cabildo no lo entiende así. Mandar «no se vendan al público unos licores forasteros prohibidos absolutamente por Su Majestad» es hacer cumplir la ley, ya que la convocatoria de los 3 diputados es para permitir la entrada en caso de extrema carestía, pues sin este caso «no hay para qué nombrar tales diputados y erigir con estos nombramientos unos personajes imaginarios o sin ejercicio»³⁸. El Comandante les ordena retirar las diligencias porque «el conocimiento de este negocio es privativo a mis facultades y que en él no tiene que hacer este ayuntamiento». Si acaso el Cabildo tuvo antiguamente alguna facultad, «todo está absolutamente derogado, negado y abolido por la nueva Real Orden». No deja lugar a duda en su denuncia de intereses manifiestos en el Cabildo. Al legislar de esa manera el Rey «fuente de la jurisdicción», fue una decisión acertada «por las fatales consecuencias que pudiera tener esta comisión en el cabildo, no por respectivo al cuerpo, sí por los particulares que lo componen, como son todos cosecheros, cuyo gremio únicamente mira a su conservación, pendiendo ésta de los altos precios de sus efectos». Por ello «no quiso conferirla sino a los Comandantes Generales, que en efecto miran la causa con el desinterés propio del celo de que regularmente se hallan a favor de los intereses de su Majestad, de dicho gremio y del comercio, en cuanto a aquel no les es perjudicial y al mismo tiempo desarraigados de la pasión que produce el cebo de la codicia del subido precio de efectos de que enteramente carecen»³⁹.

La Real Orden de 6 de noviembre de 1764, en vísperas del decreto de libre comercio caribeño, reafirmó el poder de decisión de los Capitanes Generales, al darles la facultad de consentir la exportación de aguardientes si su precio superase los

³⁷ *Ibidem*, Sign. V-II-16.

³⁸ *Ibidem*, Libro 37, Oficio 1.º, 1 de septiembre de 1764.

³⁹ *Ibidem*, Sigs. V-II- 17 y 18, 31 de agosto y 2 de septiembre de 1764.

65 pesos por pipa, mientras que facilita la de vinos tintos para dar color a las de vidueño blanco como reconoció José Vandenvale en su carta al diputado en la Corte Diego Paniagua de 22 de octubre de 1777: «esta orden puso en libertad a los Comandantes Generales para permitir por sí solos todas las introducciones que se intentaban»⁴⁰.

La crisis del comercio canario en vísperas de la entrada en vigor de la instrucción de libre comercio de 1765 era considerable, agravada por la ocupación de La Habana de 1762. Como reseña Lope de la Guerra, «perdieron allí cuatro navíos, y algunos de ellos ya cargados, y se regula a un millón la pérdida de las islas y 24 todo lo que tomaron allí los ingleses»⁴¹. El representante mallorquín en Canarias, Sebastián Sala, describe la gravedad de la situación: «Este comercio de Indias no puede vacuar los caldos que se cogen. Los que se despechan de fuera no valen «ni para la América ni para el consumo del país, sí sólo para tintura de otros». El panorama era, pues, crítico: «Estas Islas, con la pérdida de La Habana y los navíos que se les han apresado, se hallan en una suma miseria y necesitan mucho tiempo para volver a su primitivo ser»⁴².

Con el decreto del libre comercio, que incorporó al tráfico antillano a nueve puertos peninsulares, la saturación del mercado fue evidente y con ella las dificultades de dar salida a los géneros extranjeros y a las producciones isleñas. Se abrió de esa forma una nueva era en la historia mercantil de las islas. Desde la década de los 30 del siglo XVIII mucho había cambiado en el tráfico canario. El malvasía había dejado de ser ese renglón esencial en las exportaciones. El aguardiente sufría las consecuencias de su poca competitividad con la invasión de parras peninsulares a las que se podía dar salida en los buques de la permisión. La reconversión obligada de las producciones vinícolas hacia los vidueños blancos para su exportación hacia las colonias británicas deparaba la necesaria introducción de tintos peninsulares para encabezarlos y origi-

⁴⁰ A.M.L.L., Libro II de Diputados a Corte, 22 de octubre de 1777.

⁴¹ GUERRA Y PEÑA, L. A., *Memorias. Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas, 1951-59, tomo I, p. 50.

⁴² Cit. en MANERA, C., *op. cit.*, p. 202.

nar un gusto parecido al madeirense, dada la escasez de tales plantíos en Canarias. El desplazamiento de la Comandancia General desde La Laguna a Santa Cruz fue un acto simbólico más de algo que era ya evidente, la hegemonía en el comercio canario-americano de los mercaderes instalados en ese puerto, no ligados directamente con la terratenencia insular y con otros intereses. Las disputas, evidentemente, mostraban que la realidad era muy distinta. El comercio del aguardiente, con la tolerancia hacia la fabricación de ron y con su legalización desde 1762, era bien poco viable dentro de un tráfico saturado y costoso en el que tenía que competir con las producciones de otras regiones españolas y no sólo con Cádiz. Como bien señaló Salas, sólo las exportaciones norteamericanas tenían porvenir con la tintura de los caldos.

5. EL IMPACTO A PARTIR DE LA INSTRUCCIÓN DE LIBRE COMERCIO DE 1765

El decreto de libre comercio de 1765, parcialmente restringido a unos pocos puertos peninsulares y a las islas del Caribe, sólo tendrá efectividad en la isla de Cuba, por la poca importancia de las restantes zonas en este tráfico. Las Canarias sufrirán en La Habana una fuerte competencia que saturará el mercado y hará cada vez menor entable el giro comercial. En 1770 Campeche quedó incorporado a esta área. Aunque las islas se beneficiaron de ella en 1772, derogándose el reglamento de 1718, quedaba más clara que nunca la incapacidad de competir en igualdad de circunstancias. De los puertos con los que tenía comercio, sólo Caracas quedó al margen de la política liberalizadora que culminó en el Reglamento de Libre Comercio de 1778. Por ello sería precisamente el destino más rentable, por el que se competía ávidamente por hacerse con su registro, hasta el punto de obstaculizarse gravemente con los pleitos para acapararlo.

Hasta el libre comercio se gozaba «una especie de monopolio» en vinos y aguardientes, al estar prohibido a la mayor parte de los puertos de la Península. Como refiere Fernando

Rodríguez de Molina en 1779, «antes del comercio libre no teníamos más competidores que los comerciantes de Cádiz. Estos no embarcaban más caldos que aquella porción que era suficiente para llenar el buque restante de los demás efectos del Reino y los extranjeros»⁴³. Su mayor interés estaba en otros permisos. Pero con la introducción de la competencia, los puertos tradicionales «se vieron inundados de una porción de vinos y aguardientes que perjudicaron tanto a nuestro despacho como los inconvenientes de una abundancia excesiva, que siempre hace malbaratar los efectos»⁴⁴. El contraste era nítido, como recoge Molina: «Antes pagábamos derechos mucho más crecidos, pero la mayor estimación que lograban nuestros aguardientes por consecuencia del privilegio exclusivo con que los llevábamos, daban para cubrirlos y para verificar alguna ganancia, aunque muy corta con respecto a nuestra necesidad»⁴⁵.

En tal coyuntura las facilidades para tal introducción estaban servidas. Continúa la de Mallorca, cuyo puerto de Palma no fue admitido a la Carrera de Indias hasta 1778. El 19 de mayo de 1773 Tomás Saviñón denuncia ante el cabildo el anclaje de un jabeque mallorquín admitido para navegar para La Habana con registro de libre comercio de estas islas. Era un precedente peligroso, «pues a su sombra vendrá de todas las provincias de la Península a disfrutar nuestro corto ramo de comercio que con agravio y daño de los naturales no tendrán valor para construir ni comprar bajeles» y a introducir «aguardiente por aceite». Por ello se vio obligado a contradecirlo y defender la fragata de su hermana Luisa en el pleito ante la Comandancia. En él se negó dar ciencia al cabildo⁴⁶. Dos años después, el 14 de agosto de 1775, el orotavense Manuel Pimentia Oropesa, Síndico Personero de la isla, en una repre-

⁴³ ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE TENERIFE (A.R.S.E.A.P.T), Real Consulado Marítimo y Terrestre. Véase sobre el tema HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., *La emigración canaria a América (1765-1824). Entre el libre comercio y la emancipación*, Tenerife, 1996.

⁴⁴ NAVA GRIMÓN, A., *Escritos económicas. Canarias. Economía e Ilustración*. Introd. de A. M. Bernal y A. M. Macías, Tenerife, 1988, p. 14.

⁴⁵ A.R.S.E.A.P.T., *ibidem*.

⁴⁶ A.M.L.L., Libro 27, Oficio 2.º, 19 de mayo de 1773.

sentación denuncia «las repetidas introducciones de aguardientes extranjeros que intentaban hacer algunos comerciantes y dueños de navíos para embarcarlos a la América con el fingido sobrescrito de ser aguardientes de estas islas en perjuicio de los cosecheros de ellas y en descrédito de los mismos aguardientes de esta provincia». Desde los puertos de Santa Cruz y de La Orotava persiste tal arribo, con lo que se vulnera la Real Orden de Libre Comercio canario de 1772. De esa forma con ella y las noticias divulgadas sobre otras porciones de Mallorca «se refunde toda la utilidad de los negocios de la América y del libre comercio en beneficio de los mallorquines y de los que con ellos han entablado y entablan sus públicas y ocultas negociaciones»⁴⁷.

La carestía del aguardiente isleño explica la introducción del mallorquín, especialmente en el destino más rentable, el de La Guaira. El 21 de agosto de 1775 los regidores Juan de Castro y Tomás Eduardo pudieron comprobar la entrada de 200 pipas por parte de Juan Antonio Rambla que «pretextó haber obtenido licencia del Comandante General López de Heredia», sin demostrarla, siendo «maliciosa y frustratoria». Era vecino del Puerto de La Cruz y maestro y administrador en 1776 de la Paloma isleña, que navegaría a La Guaira desde La Palma, viaje que repetiría en 1782. La posibilidad de introducir tal aguardiente en el más rentable de los registros, todavía fuera de la esfera del libre comercio hasta 1789, erizaría lógicamente a la oligarquía. Incluso llega del de caña, traído por Antonio Monjui y Pedro Gutiérrez, que lo «están menudiando en sus bodegas»⁴⁸. Rambla pretende embarcarlo para Indias, «con lo que es conocido el daño por el descrédito que en el paraje de la América a donde se destinan ocasionan a los de estas islas». Además puede venirle el resto de la carga-zón que «con tanta confianza ha encargado a Mallorca y logrando la misma franqueza y libertad» que en la antecedente⁴⁹. El 22 de agosto el Síndico ve en la lentitud de actuación un daño irremediable, del que ningún sujeto de la isla está

⁴⁷ *Ibidem*, 14 de agosto de 1775.

⁴⁸ A.M.L.L., Libro 27, Oficio 2.º, 21 de agosto de 1775.

⁴⁹ *Ibidem*.

exento, «sino 4 o 6 negociantes que, poniendo vendas a los ojos de los naturales, hacen a costa de éstos su propio negocio». Pero el 31 los regidores se quedan de piedra cuando Rambla presenta al Corregidor un despacho del Comandante General. Tras el informe del abogado del cabildo, se ven obligados a obedecerlo el 1 de septiembre. Era una vez más una batalla perdida⁵⁰.

El 2 de octubre se habían desembarcado en Santa Cruz de Tenerife 24 toneles del jabeque mallorquín de Antonio Guía con permiso del Comandante General⁵¹. El 11 de noviembre el Procurador Mayor denuncia la actitud del Comandante que retrasa el fallo de la entrada de los aguardientes de Rambla y permita el desembarque del de Guía con la expresión de «causarse beneficio al común». Para él es claro y patente que los introductores no son los bodegueros al por menor y «sí los que trafican y comercian a la América». La estimación ha crecido porque los remates de los diezmos han pasado de 800 a 3.000 pesos. Islas como El Hierro, La Gomera y Lanzarote que, antes recibían caldos de Tenerife, «han redituado más de 4.000 pipas» con nuevos plantíos. Culpa a los comerciantes que llevan los vinos más baratos al Norte e Indias. Por ello llegan a su destino tan inferiores que «pierden su estimación y crédito». El Síndico Pimienta redonda en que «toda la isla o casi toda es una viña, con cuyos producciones y trabajos que es necesario hacer en ella, viven y se sostienen todos nuestros compatriotas». Sin ella «se caminará a la ociosidad o la despoblación»⁵².

El 30 de noviembre se envió un recurso al Consejo con la adhesión de la Real Sociedad Económica, cuyos componentes eran mayoritariamente del mismo origen social que los capitulares. Pero el 2 de mayo de 1777 remitió el Comandante General el fallo de Hacienda de 8 de marzo, que estima que fue correcta la actuación del Comandante en atención a la Real Orden de 6 de noviembre de 1764 que permitía la entrada llegando el precio a 65 pesos. Deja claro que quién debía decidir era la máxima autoridad «sin concurso de los cabil-

⁵⁰ *Ibidem*, 22 y 31 de agosto y 1 de septiembre de 1775.

⁵¹ *Ibidem*, Libro 39, Oficio 1.º, 31 de septiembre de 1776.

⁵² *Ibidem*, Libro 39, Oficio 1.º, 11 de noviembre de 1776.

dos ni diputados de los cosecheros, quienes sólo deberían de intervenir en la justificación del precio de los aguardientes, cuando la notoriedad y diferencia que se advierta no excuse esta formalidad como inútil»⁵³.

Ante el nuevo fracaso no se rinden. El 7 de julio de 1777 el Marqués de Villanueva del Prado expone en el Cabildo que los costes ha aumentado en los últimos 15 a 20 años por la carestía de los efectos, los mantenimientos y los jornales, por lo que la cuota de 65 pesos es extremadamente baja y convendría subirla a 100. José Llarena y Mesa intermedia en el debate con la plasmación de una realidad evidente. Aunque desde 1764 se habían plantado algunas viñas, la gran mayoría se hallaban muy deterioradas. Imposibilitados sus dueños por la falta de caudales para ponerlas en buen estado, es vidente que «las más de las haciendas tienen de plantadas un siglo, uno y medio y aún dos y necesitaban de desceparse, dejar descansar la tierra algunos años y plantarlas de nuevo». Tal empresa no la pueden hacer los mayores hacendados porque sus mayorazgos sólo le dan para el sustento de su familias en los años que logran vender sus frutos. Esa razón explica que se vean «muchísimos en la precisión de dar sus haciendas a partido de medias, recogiendo el medianero la mitad íntegra de los frutos por haber subido las labores». Otras razones que contribuyen son los mayores costes de las fábricas de las viñas por la aniquilación de los montes, la falta de jornaleros y el aumento de precio de las ropas y comestibles. Todo ello redundaba en que esos mismos mayorazgos, «que mantenían con esplendor a sus poseedores en el siglo pasado, que le suministraban caudales para erigir nuevos mayorazgos, para fundar patronatos, para conceder donativos a la Corona», hoy no dan «para la decente conservación y para poder fabricarlos. En el precio puesto por el Cabildo se aprecia que entre 1751 y 1777 se fijó en 96 y hasta 120 pesos la pipa. Ante tal evidencia, se aconseja la absoluta prohibición, pues «es moralmente imposible que, introducidos, no se embarquen furtivamente a la América, como se han embarcado las porciones

⁵³ *Ibidem*, Libro 27, Oficio 2.º, 26 de mayo de 1777.

traídas hasta aquí, sin embargo de estar prohibido y de que ha dimanado el descrédito de nuestros vinos»⁵⁴. Diego Antonio de Mesa y Ponte incide en los mayores costes de Tenerife frente a Gran Canaria. En esa última se ha fijado el precio el tope en 80 pesos porque «allí son más baratos los jornales de los trabajadores por el menor precio que tienen los víveres, a que se agrega no haber viñas de malvasía como en este isla, que consumen mayor porción de madera y las que por su diferente método de cultivo se reputa una cuarta parte más de gastos que en la de vidueño, de cuya especie se componen todas las haciendas»⁵⁵.

La batalla por la absoluta prohibición continuó ante la Corte. El 7 de marzo de 1779 se instruye a su diputado en ella para que se decrete o al menos se eleve a 100 pesos el precio para justificarla. Los argumentos son los de siempre. El precio no es excesivo porque se consumen 4 y 5 pipas de vino en su elaboración. Si ésta «lo vende su dueño a un precio que no lo arruine, como será el de 25, ya ve V.M. que no es demasiado valor». Es la pescadilla que se come el rabo. Si están caros es porque la cosecha ha sido escasa. Si vienen de fuera se arruinan los cosecheros porque los gastos de las fábricas son los mismos, «basta sólo el saberse que los aguardientes pueden entrar para que los de esta isla pierdan su estimación»⁵⁶. Pero era inviable. El 7 de julio de 1786 una representación de Diego Antonio de Mesa y Ponte denuncia no sólo la entrada del de España, sino del de caña por «muchos sujetos que retornan de La Habana». De él se permite el libre dispendio. A tanto ha llegado la malicia que «lo mezclan con el nuestro y hasta lo restilan para univocararlo». Igualmente denuncia la excesiva de vino tinto que se vende públicamente por menudeo⁵⁷.

Los elevados costes y la poca renovación de los viñedos inciden en la enorme baja en la productividad, que paradójicamente refuerza una medianería que contribuye a agravar el

⁵⁴ *Ibidem*, Libro 27, Oficio 2.º, 7 de julio de 1777.

⁵⁵ *Ibidem*, Libro 27, Oficio 2.º, 2 de julio de 1777.

⁵⁶ *Ibidem*, Libro II de Diputados en la Corte.

⁵⁷ *Ibidem*, Sign. V-II-35, 7 de julio de 1786.

problema. Ante tal carestía es comprensible la actitud de los comerciantes que ven ruinosas ventas con tales caldos y recurren a los foráneos.

6. EL RENACIMIENTO DE LA DISPUTA AL FINAL
DEL ANTIGUO RÉGIMEN, PRESAGIO
DE UN COMERCIO QUE FENECE

El problema parece difuminarse después de 1796. El Bloqueo napoleónico de los puertos europeos origina una última época dorada para los caldos canarios que se exportan sin problemas a través de buques neutrales. Vuelve a plantearse con la irrupción momentánea del liberalismo con las Cortes de Cádiz, que irrumpe con un espíritu marcadamente centralista y en una coyuntura en la que se cuestiona la soberanía española en América. El 17 de julio de 1813 el Síndico Domingo Calzadilla y Soussa denuncia la arribada a Santa Cruz de un barco cargado de vinos para efectuar su despacho en la isla. El Intendente Ángel Soverón se escandaliza de que llamen a los vinos y aguardientes de la Península extranjeros: «Yo prescindo de esta denominación a pesar de que no deja de repugnarme hablando unos españoles que tantas y tan constantes pruebas han dado y están dando de serlo y de que en nada cedan a sus compatriotas y hermanos de la Península». Lo natural antes es perjudicial ahora. Voces como considerar extranjero a lo peninsular o llamar España a ese espacio suena ya como separatismo⁵⁸. Considera ya impropio de sus atribuciones el que no contaran con el Intendente y Jefe Político, que pasa ahora a ser el centro de decisiones. Con el liberalismo el cabildo lagunero se convierte en un simple ayuntamiento sin prácticamente ninguna atribución política⁵⁹. El Estado liberal tiende por su parte hacia el centralismo político y el mercado único y tales proposiciones chocaban abiertamen-

⁵⁸ Véase al respecto HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «Canarias y la emancipación americana en la época de la Junta Suprema», *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 45, Madrid-Las Palmas, 1999.

⁵⁹ A.M.L.L., Sign. V-II-40.

te con el nuevo status quo. Sin embargo los regidores se reafirman que los aguardientes de Cataluña y Baleares son forasteros, «que es la exacta denominación que le corresponde»⁶⁰.

Con la reinstauración del absolutismo la situación vuelve a su antiguo orden, pero los tiempos ya no son propicios para la viticultura. Con la paz continental las exportaciones coyunturales a Europa se desvanecen. La falta de salida es evidente. El comercio se restringe a cantidades cada vez menores de vidueños a los Estados Unidos e ínfimas de aguardientes a Cuba. Ante tal estado de cosas el 16 de julio de 1816, Diego Antonio de Mesa y Ponte, ya con el título de Marqués de Casa Hermosa, por el fallecimiento de su hermano, el primer titular, como Síndico Personero General de la isla, denuncia ante el Comandante General «la considerable y escandalosa introducción de vinos de la Península que se ha verificado en estos últimos días». Entre sus consideraciones destaca un cambio cualitativo en los viñedos canarios y en la elaboración de los caldos: «Desde aquella época el plantío de la guinda, tan propagado en la isla de La Palma, y el de la uva negra en varios distritos de Tenerife hace que sea ya por demás el traer tinto de fuera para dar color a nuestros vinos». Debemos recordar, como ya mencionó Juan Cólogan, que se le añadían guindas para dar tintura a los vinos. La profusión de variedades de uva negra, hoy tan característica de comarcas de Tenerife como Tacoronte-Acentejo y La Orotava es precisamente de fines del siglo XVIII y principios del XIX y de forma paulatina. Otro dato nuevo es que ya no es necesario el falso Madeira. Tras la emancipación norteamericana ya no que hay que fingir una textura. Los caldos isleños se venden como tales y se han revalorizado. En la Inglaterra de la Guerra se vendía de forma habitual, sin falsificaciones. Por ello «de unos años a esta parte los pedidos que de los países extranjeros se hacen a este comercio y los envíos que él ejecuta no son de vinos tinturados como antes, sino del natural color que sacan de la sepa». Por tales argumentos no se puede ya «cubrir este

⁶⁰ *Ibidem.*

ilícito comercio con el pretexto de que son para colorear los de Canarias». No se le ha dado otro destino que la venta al por menor en las tabernas. Critica la descarga del bergantín español Santo Tomás con 17 pipas de vino tinto «cuya propiedad suena Francisco y Juan Irribaralte» y el de San Juan Bautista de Cádiz con otras 56 para los mismos y 5 para Francisco Báez. Ninguno de ellos son exportadores y su único deseo es «su propio personal interés». Hacen bajar de esa forma los precios del vino en el consumo interior y en las compras del extranjero. Pero el riesgo es mayor porque hay noticias de que se esperan nuevos caldos para Santa Cruz y el Puerto de la Cruz. Si la extracción de dinero para Madeira y Gibraltar «ha producido ya un atraso harto sensible en nuestras islas», tal introducción acelera la ruina. Obliga a los hacendados a descepar las viñas porque no podrán sufragar sus costos con el corto precio del fruto. Solicita que los vinos de los citados navíos, al ser de «ilícita admisión» se retengan y reembarquen»⁶¹.

La actitud del Comandante General fue la de devolver el recurso «por no incumbirle dar providencia», incorporándolo al expediente que se hallaba empantanado desde 1813. La reacción del cabildo fue la de retener vinos tintos y aguardientes de Cataluña y de caña cubanos. Domingo Piñero, uno de los vendedores al por menor, solicitó que se le dejase expedir el poco que le quedaba por desconocer la prohibición. Pero se ordenó que los fieles ejecutores prohibiesen absolutamente la venta con la multa de 10 ducados. Pero los procedimientos del cabildo chocaron una vez más con el Comandante General. Los foráneos siguieron acudiendo, como quedó constancia el 8 de agosto de ese año con la llegada a Santa Cruz de un barco desde La Habana con aguardiente de caña⁶². Este último se introdujo desde entonces como una parte insustituible de la cultura y alimentación rural en Gran Canaria⁶³.

⁶¹ A.M.L.L., *ibídem*.

⁶² *Ibídem*, Libro 5.º, Oficio único, 19 y 23 de julio y 8 de agosto de 1816.

⁶³ Véase al respecto HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., «La polémica sobre la fabricación...».

La exportación vinícola era ya un comercio sin porvenir. Una grave crisis se cernió sobre el archipiélago con una nueva etapa de emigración masiva a tierras americanas. Con la irrupción del liberalismo, se puso fin a la disputa sobre la introducción de aguardientes y vinos peninsulares, pero ésta vez no para el mercado exterior, sino para el consumo interno. Una controversia que era ya indefendible con el mercado único nacional del nuevo régimen y con las máximas librecambistas defendidas frente a éste por las elites isleñas.