

LA GUERRA DE SUCESIÓN ESPAÑOLA Y LA COMUNIDAD BRITÁNICA EN CANARIAS: EL FINAL DE UNA ÉPOCA

Francisco Fajardo Spínola

Por *Royal warrant* de 10 de abril de 1703, la reina Ana concedía al *Poet Laureat* de ese año una pensión vitalicia de 30 libras anuales, en lugar de una pipa de *Canary* como hasta entonces se hacía.¹ Así moría una de las tradiciones inglesas; y, simbólicamente, terminaba un período de las relaciones entre las Islas Canarias e Inglaterra. La guerra con España que había comenzado un año antes no era la primera que interrumpía el comercio entre el Archipiélago canario y las Islas Británicas, provocando la expulsión o la huida de los naturales de éstas y dando lugar a acciones de *represalia* sobre sus bienes. Había sucedido en 1625, y otra vez en 1655, por no remontarnos al siglo XVI. Pero, aunque no sea bien conocido el alcance que entonces tuvieron las expulsiones y las represalias, es bien cierto que una vez firmada la paz, después de cada uno de esos conflictos, la comunidad británica se reconstituyó, y el comercio se reanudó con más efectivos y con más vigor que antes. Esta comunicación intenta mostrar que una cosa diferente iba a suceder con la Guerra de Sucesión; pero también que ésta vino a acelerar y culminar procesos que se habían iniciado antes.

Las dificultades en el tradicional comercio con Inglaterra eran, en efecto, anteriores a la Guerra, como es sabido; y habían afectado a la convivencia de los isleños con los británicos asentados en su suelo o que tocaban en sus puertos. Cierto es que la animosidad, las suspicacias, incluso los choques, nunca habían estado ausentes a lo largo de toda la historia de las relaciones con Inglaterra; que nunca dejó de haber una cierta anglofobia, apoyada y expresada en y a través de las diferencias religiosas;² y que la tensión derivó ocasionalmente en conflictos abiertos, el más importante y conocido de los cuales es el que se produjo con motivo de la creación de la Compañía de Canarias. Pero estimo que el balance de esa convivencia a lo largo del siglo XVII es más de armonía que de conflicto. En la última década del siglo, en cambio, dominan la desconfianza y la hostilidad. A su vez, el deterioro de las relaciones entre los isleños y los miembros de la colonia británica seguramente aceleró los procesos de integración/naturalización, lo que dio lugar, por otra parte, a disensiones en el seno de la factoría.

Los crecientes precios del vino en origen y la también creciente presión fiscal británica estaban recortando los beneficios de los comerciantes y afectando negativamente a la demanda. En 1695 John Whitton, uno de los más importantes exportadores de vino, solicitaba un empleo en Jamaica que no le impidiese seguir dedicándose a su actividad, porque decía que, después de haber pasado muchos años en Canarias, encontraba que el comercio con ellas estaba cada vez peor.³ Como las estadísticas publicadas por Steckley han mostrado, la exportación se había mantenido, mal que bien, hasta avanzada la década de 1690, pero los últimos años del siglo manifestaban un claro desfallecimiento; a lo que seguramente no fue ajena la reanudación de la importación de vinos franceses después de Ryswick. La recuperación de 1701 fue una especie de canto del cisne, puesto que obedeció a una típica prevención de acaparamiento pre-bélica. Cabe preguntarse si el comercio de

los caldos canarios estaba, o no, irremisiblemente condenado. Sabido es que fue larga su agonía. Pero creo que hay que convenir, en todo caso, en que en su muerte fueron determinantes los factores de orden político, no menos que los estrictamente económicos.

Como ha sucedido y sucede cada vez que existe una situación de dependencia económica como la que las Islas conocían, todo jugaba en contra del más débil, y resultaba muy difícil encontrar una salida. Si los ingresos descendían cuando la cosecha de vinos era corta, pues no por ello subían los precios, los excedentes se acumulaban cuando era grande. O al menos era eso lo que se temía. Según escribía el cónsul británico Edmund Smith en marzo de 1696, había habido el verano anterior una gran vendimia, y los isleños, viendo que venían pocos barcos a cargar los vinos, habían pensado que era algo planeado por la factoría para bajar los precios, “junto con otros infundios que los caballeros han propalado entre las masas, que están encabezadas por curas y frailes”.⁴ La colonia británica, en efecto, recibió, a través del cónsul, varias cartas de amenaza, contra sus miembros y contra sus propiedades, en nombre de la isla de Tenerife. Smith pidió protección al Capitán General, en cuanto recibió la primera; y de nuevo, más acuciosamente, a la vista de la segunda, pues, según decía, la factoría estaba cada vez más asustada, porque los isleños habían dicho que les cortarían las gargantas de noche, si no cedían a las exigencias que las cartas contenían. El Capitán General habría ordenado a cada pueblo (él escribe “town”) nombrar a tres personas para que comparecieran ante él y expusieran su posición; lo que en efecto habrían hecho, dándole “en nombre de todos los habitantes de la Isla” un escrito con quince artículos.

Lamentablemente, desconocemos el contenido de ese escrito, aunque sabemos que uno de los puntos fundamentales -porque es el único que se menciona- era el de la fijación de un precio mínimo de venta de los caldos. El Capitán General, que era a la sazón el conde de Eril, se encontraba entre dos fuegos, pues, mientras decía a los ingleses que si no cedían él no podría protegerlos, señalaba a los representantes de la Isla que algunas de sus pretensiones iban contra los capítulos de paces. Eril, que estaba a punto de terminar su mandato y regresar a la Península, sólo estaba, según Smith, ganando tiempo e intentando calmar a los insulares, por temor a la multitud. Los ingleses, por su parte, se vieron forzados, siempre según el cónsul, a vender sus mercancías por debajo de su valor, por temor a la gente, y hasta que pudieran obtener mayor seguridad.⁵ Las Actas del Cabildo de Tenerife reflejan menos dramáticamente esa situación. Según se lee en ellas, el Capitán General les dio cuenta de las cartas “que se han repartido en el Puerto de La Orotava a la nación inglesa”, y pidió al Concejo que designara a tres personas principales que, junto con el propio Capitán General, examinaran la materia; lo que el Cabildo, en efecto, acordó, por “ser caso muy grave”.⁶

El deterioro de las relaciones de intercambio con la Europa del norte, y principalmente con los ingleses, estaba, desde luego, en el centro de las preocupaciones del Cabildo tinerfeño en los últimos años del siglo. La cosecha de 1697 resultó muy pequeña, a diferencia de las de los años inmediatamente anteriores, pero ello no hizo que los precios de exportación del malvasía aumentasen. Continuó la tendencia a la caída del precio, con pagos muy dilatados y generalmente hechos en especie; el vino no vendido se acumulaba en las bodegas; los cosecheros se quejaban de no recuperar el coste de cavar las viñas.⁷ La fijación de un precio mínimo para los malvasías aparece repetidamente, lo mismo que en el pasado, como una urgente necesidad: “Que depende desta resolución (...) la restauración de la Isla”.⁸ Como una de las alternativas a “lo decaído que está el comercio con Inglaterra”, la Isla gestionaba en Madrid y en Londres, a través de su agente en la Corte, con

memoriales al Consejo de Estado, y por medio del Embajador y del Cónsul de España, el permiso para comerciar directamente con las Antillas británicas. Incluso se intentó interesar en ello a los ingleses residentes en Tenerife, acordándose ofrecerles, “si quieren encargarse de la diligencia en Londres”, y en caso de éxito, una comisión sobre las cantidades de vino embarcadas.⁹ Pero estas últimas son cosas más sabidas.¹⁰

Si los extranjeros eran odiados porque ya no dejaban en las Islas, comprando su vino, la riqueza de antes, no lo eran menos porque el suministro de muchos productos de primera necesidad estaba en sus manos: trigo y otros granos, manteca, carne, pescado salado..., al que el Cabildo de Tenerife no dudaba en llamar “el común alimento de ricos y pobres”. A las dificultades de la pesca en la costa africana se unía la libertad de los extranjeros para vender los alimentos sin postura.¹¹ Tanto en Londres, por parte de los comerciantes que traficaban con Canarias, como desde Tenerife, a través de su cónsul, el Gobierno británico recibió repetidas quejas por las presuntas lesiones de sus derechos por parte de las autoridades insulares: arbitrariedad en las aduanas, por incumplimiento de la obligación de aplicar una tabla de aranceles; inobservancia del privilegio concedido de fijar libremente el precio del pescado salado y seco; así como el de importar alimentos y efectos navales sin pagar derechos aduaneros.¹²

Tener a los Capitanes Generales como Jueces Conservadores resultaba una protección contra la injerencia de otras autoridades judiciales o administrativas. Pero también hubo controversias y motivos de agravio. Smith se quejaba de que el Conde del Palmar, nuevo Capitán General, no les hacía la justicia que debía en virtud de los artículos de paz; que cuando el Cónsul los invocaba lo remitía a sus abogados, que los interpretaban a su manera; que cuando, a veces, había una sentencia favorable a los ingleses, el Gobernador no la firmaba, de modo que estaban siempre en pleitos; que los notarios públicos no se atrevían a darle fe de los actos del Gobernador; y en resumen que, siendo nativo de las Islas, favorecía a sus paisanos, lo que, al parecer, del Palmar no tenía inconveniente en reconocer.¹³ Pero también es cierto que tanto este Capitán General, como su Juez Subdelegado en el Puerto de La Orotava, dieron los mejores informes sobre Edmond Smith cuando éste fue procesado por el Santo Oficio, afirmando ser falso que hubiese discriminado a los ingleses católicos o impedido que algunos se convirtieran, de lo que se le había acusado.¹⁴ En todo caso, la jurisdicción del Juez Conservador no protegía a los británicos de ser procesados ni por la Inquisición ni por los jueces del Tribunal de la Santa Cruzada; pues en el período que nos ocupa estos últimos procedieron, incluso con prisiones, contra varios ingleses, por asuntos económicos.¹⁵

Especialmente en los años de guerra contra Francia, los mercantes ingleses venían en flotas perfectamente organizadas, con una estricta disciplina en lo que se refiere tanto a las fechas y lugares de reunión y de partida como en el curso de la travesía. Alguna nos es bien conocida, como la flota que llegó a Tenerife en enero de 1694, compuesta por 31 barcos, que sumaban algo más de 4.000 toneladas y traían 412 hombres de tripulación.¹⁶ Era la época en que el estruendo producido por las salvas de saludo de los barcos de la Canary Fleet, que se cruzaban en el Canal con el “Straits Convoy”, pudo ser tomado por un combate naval.¹⁷ La presencia de barcos de guerra ingleses escoltando a los mercantes suponía una autoridad militar sobre el conjunto del convoy; y, aunque en principio esa autoridad se ejercía sólo en el mar, la arrogancia de algunos jefes británicos condujo a choques con las autoridades españolas, en particular con el Capitán General.

En abril de 1690 llegó al margen de la flota, procedente de Belfast, un pequeño barco consignado a Dominick Bodkin, un irlandés católico. El capitán de un barco de guerra de los de la escolta envió a inspeccionarlo, y, como no tenía *Pass*, ordenó que saliese de la rada de La Orotava, y que retornase a Belfast. El Capitán General conminó al Cónsul, bajo pena de 200 ducados, a que mandase al Capitán (Crost) que el barco irlandés volviese a puerto en menos de 24 horas; y amenazó con prender al propio Capitán, si saltaba a tierra. Crost saltó en efecto a tierra, y ante notario se le preguntó por las razones de haber sacado el barco del puerto. Aunque el capitán inglés se negó a dar cuenta de su decisión, lo cierto es que el Capitán General colocó al barco irlandés bajo la protección del castillo, y que la flota se marchó sin él.¹⁸

Un incidente bastante más grave se produjo en 1693, cuando el capitán de un barco de la escolta, el “Oxford”, pretendió liberar por la fuerza a un marino que había sido detenido en el Puerto de La Orotava, por haber traído a tierra tabaco para venderlo por su cuenta. El capitán inglés se presentó con sus hombres ante el castillo y exigió la entrega inmediata del preso, sin atender las razones del castellano, quien le pedía que esperase la llegada del juez, al que se estaba buscando. Siempre según la información del cónsul Smith, el capitán inglés no atendió a sus ruegos, ni a los de otros mercaderes ingleses, y ordenó el asalto. En cuanto los españoles vieron a algunos ingleses subirse a las murallas, alarmaron a la guardia, que los derribó. En seguida, “all the Port was in an uproar”, apedreando a los marinos ingleses que estaban en un bote. Desde él dispararon un mosquete, y entonces los españoles hicieron fuego e hirieron a la mayor parte de los de la tripulación, obligándolos a remar hacia su navío. “De no haber sido el capitán del castillo amigo nuestro” -continuaba Smith- “todos habríamos resultado muertos, pero con grandes dificultades alcanzamos nuestras casas”. Toda esa parte de la isla se puso en armas y esa noche se juntaron unas 200 personas del pueblo, con las armas que pudieron encontrar, con la intención de romper las puertas de los ingleses y matarlos. Los “gentlemen” de la Isla, con grandes esfuerzos, lograron impedirlo; y lo mismo sucedió a la noche siguiente, hasta que al tercer día llegó el Capitán General y cesó el tumulto.¹⁹

Otra dimensión de esa -creemos- renovada animosidad frente a los británicos fue la de la agudización, si no resurrección, de la intolerancia religiosa. En el Puerto de la Cruz, en más de una ocasión, algunos frailes predicaron desde el púlpito, en estos años, contra los “herejes”, llegando a decir que, si no se iban, había que arrojarlos al mar;²⁰ lográndose evitar la violencia, en una de ellas, por la intervención del párroco.²¹

A los informes de Smith podemos sumar los recibidos por el Tribunal del Santo Oficio. Ante su comisario de La Orotava, un fraile refirió “las conversaciones que se an ofrecido en horden a la perdision de la isla por los ingleses, pues sus malas costumbres como publicos amansevamientos y malos tratos son la causa de su ruyna”.²² Don Luis Roman Jovel, regidor de la Isla y vecino de La Orotava, hablaba “de los hesesos de la nacion inglesa (...) y la mucha mano que se an tomado, originada de los permisos de los capitanes generales permitiendoles vivir entre catholicos con sus familias mugeres e hijos”.²³ Particularmente escandaloso parecía que sus ministros bautizasen y casasen, aunque fuese a bordo de los barcos; pues esto último lo hacían con “públicas demostraciones de salvas y tiros”. La llegada y establecimiento de las mujeres de algunos ingleses parece ser algo nuevo por entonces; a lo que se añadía que algunos, además, se casaban con católicas, mediante “dispensaciones”; todo lo cual hacía preguntarse al comisario de La Orotava, Fr. Andrés de Abreu, si no sería “máxima de aquellos heresiarcas (...) que por una parte los

comerciantes dominen las haciendas (...) y por otra las mujeres ganen los corazones para facilitar nuestra ruina”.²⁴

En este clima de reactivada confrontación religiosa hay que situar episodios que conmocionaron profundamente a la comunidad británica, como el de la conversión al catolicismo, en 1699, de la niña Ana Flavell, arrebatada a sus padres, lo que provocó la intervención del mismo Guillermo III y de su representante en Madrid, Stanhope;²⁵ y como el del procesamiento y prisión del propio cónsul, Edmond Smith, al año siguiente. No insistiré en el caso de Smith, más conocido, pero recordaré que su figura resultaba cuestionada por un sector de la factoría británica; y que, sin excluir rivalidades comerciales y ambiciones personales, ese sector era el de los jacobitas, en su mayoría irlandeses. Para su defensa, el cónsul envió en 1693 una amplia información acerca de los panfletos antiorangistas que habían circulado en Canarias y los procedimientos que había emprendido contra sus difusores, acompañada de una relación -desafortunadamente desconocida- de los miembros de la colonia británica que estaban a favor o en contra de Guillermo y María.²⁶ Smith denunció a varios ante el Capitán General, pero confesaba que no tenía esperanzas de que, tratándose de católicos, llegasen a ser castigados.²⁷

Algunos británicos de los de la factoría de Canarias tenían tal grado de integración y/o de implicación en asuntos y negocios en las Islas y con los naturales de ellas, que chocaban y entraban en contradicción con el resto de la colonia, con la autoridad consular y con la política de su propio Gobierno. De ellos, y dejando aparte a los irlandeses, William Poulton es seguramente el más claro exponente. En 1696 el cónsul se quejaba a Londres del comportamiento de aquél y del de John Lorking, ambos propietarios de varios barcos que habían construido en Tenerife, y que navegaban con tripulaciones de ingleses y de españoles, y que cuando iban para Berbería u otros lugares, navegaban bajo pabellón británico, y un inglés era el maestro; y cuando volvían acá un español era maestro y un inglés el piloto. Los documentos ingleses los denominaban “double faced ships”. Poulton y Lorking persuadían a hombres de las tripulaciones inglesas para que desembarcaran y se acogieran a un convento hasta que la flota se hubiese ido, prometiéndoles elevados salarios.²⁸ Lo que llevó a Smith a las cárceles inquisitoriales fue precisamente su intento de proceder contra los que cometían algún tipo de desmanes o desertaban de los barcos, pretextando luego querer hacerse católicos.²⁹

Las dificultades de los comerciantes británicos se incrementaron, y tuvieron un distinto, o añadido fundamento cuando se produjo el cambio de dinastía. Los informes de Schonenberg, enviado inglés en Madrid, a Vernon, Secretario de Estado, a lo largo del año 1701 insistían en las preferencias que obtenían los franceses y en la hostilidad con que se encontraban los comerciantes ingleses en España: atropellos sufridos por ingleses y holandeses en Málaga, por parte del Gobernador y Justicia de la ciudad; y un trato semejante en la Coruña y en Sevilla. Los actos de hostilidad también se habrían producido, según estas informaciones, en Canarias: a la fragata inglesa “Elizabeth”, que iba hacia Guinea, se le habría impedido tomar agua en las Islas. Exponía Schonenberg cómo varios comerciantes franceses, apoyados por ingleses y flamencos que se habían hecho católicos y que estaban naturalizados como españoles, alentaban la idea de una Sociedad de Comercio con exclusión de los otros ingleses y de los holandeses. En efecto, “papistas” ingleses y holandeses solicitaban, al ejemplo de los irlandeses, naturalizarse, lo que la Corte española había aprobado.³⁰

El 4 de mayo de 1702, Inglaterra declaró la guerra a Francia y a España.³¹ Tres días más tarde, varios mercaderes de Londres solicitaron el rápido envío de un barco a Canarias, para repatriar a los británicos residentes allí, e inmediatamente zarpó con ese destino el “Mary Galley”, de la marina real. Pero cuando llegó a Tenerife, a principios de junio, las autoridades de la Isla estaban informadas de la declaración de guerra, por un barco de aviso enviado a tal efecto, que llevaba también la orden de embargar los bienes de los ingleses y holandeses, lo que se habría ejecutado, según el cónsul, aunque la guerra no se había proclamado aún por parte española.³² El cónsul británico, que era entonces Ambrose Roope, solicitó al Capitán General licencia para que los súbditos ingleses pudiesen embarcar y retornar a su país, invocando varios tratados sobre el particular; pero el General, don Miguel González de Otazo, respondió que él no podía autorizarlo, sin primero consultar al Rey y tener su aprobación.³³ Más tarde, algunos ingleses sostendrían ante su Gobierno otra versión: cuando el “Mary Galley” llegó a Tenerife, no había llegado aún la noticia de la guerra; William Poulton sonsacó a los marinos ingleses que ésta había sido declarada y aconsejó al Capitán General que no dejara marchar a los británicos.³⁴ Parece que, en efecto, Otazo tenía negocios con el sector al que Poulton pertenecía; y a los que les interesaba hacer la evacuación de otra manera. De hecho, uno de los pocos ingleses que logró retornar en el “Mary Galley” fue Joseph Maxey, vinculado a Poulton y promotor de los subsiguientes proyectos de repatriación.³⁵

Resulta más verosímil la versión del cónsul inglés -por otra parte, enfrentado a Poulton- y del capitán del barco de guerra, porque conocemos una acción de represalia sobre bienes ingleses realizada ya en los primeros días de junio de 1702, antes de la llegada del “Mary Galley”: el apresamiento del “Anne of Bridgewater”, que había llegado a Tenerife con trigo, y fue fletado allí para cargar orchilla para Inglaterra. El barco y su carga de 40.000 reales de orchilla fueron confiscados en Fuerteventura, por vía de *represalia*; y su tripulación arrestada.³⁶

En seguida recomenzaron las gestiones para lograr que se autorizase el envío de otros barcos. En septiembre de 1702, Peter Francia, mercader de la City, que tenía “considerables efectos” en Canarias, hacía valer con tal propósito sus relaciones.³⁷ En octubre, el cónsul y un grupo de ingleses de la colonia de Tenerife solicitaron que de nuevo se enviara un barco de la marina real, habiendo recibido del Capitán General garantías de que les permitiría embarcar. La solicitud se cursó a través de Methuen, embajador en Lisboa, que en los primeros años de la guerra jugaba un cierto papel de enlace con Canarias.³⁸ En noviembre de ese año, otros comerciantes de Londres pidieron el envío de uno o varios barcos de guerra para evacuar a los súbditos ingleses, según ellos expuestos a injurias y a abusos, e incluso al hambre, al haberse interrumpido la exportación de trigo desde Inglaterra. Todos ellos habían vivido en Tenerife, en diferentes momentos, y a la sazón mantenían desde Londres relaciones comerciales con Canarias, donde tenían intereses.³⁹

La Reina ordenó, en enero de 1703, que fuese de nuevo uno de sus barcos a repatriar a sus súbditos en Tenerife.⁴⁰ Pero, cuando en marzo llegó al Puerto de La Orotava el navío de la Royal Navy “Hampshire”, con bandera de tregua, para pedir la entrega de los mercaderes ingleses que estaban en la Isla, la solicitud le fue denegada. Ante la negativa del General, apresó un barco español que venía de América y se lo llevó.⁴¹ Según el cónsul, que fue encarcelado por unos días, Robert Raworth y Poulton habían concertado con el Gobernador impedir el embarque, hasta que se obtuviera licencia para que barcos mercantes pudieran venir para llevar las pertenencias; lo que por entonces no era posible,

en razón del reciente acuerdo con los holandeses de no comerciar de ningún modo con los españoles.⁴² Decía haber en la factoría varios “sicofantes”, que seguramente estaban naturalizados españoles o lo iban a ser, de quienes no podía esperarse buenos servicios; y en particular de William Poulton, una persona “odiosa para toda la factoría”, porque descubría los secretos de su comercio al General, a quien llevaba las cartas que venían para la colonia, que recogía de los barcos.⁴³

De inmediato vuelve a pedirse que se busquen los medios para evacuar la factoría, o bien mediante la obtención de una orden de España en tal sentido, o, alternativamente, mediante una acción o exhibición de fuerza. En los primeros años de la guerra, en efecto, hubo informes consulares acerca de las actuaciones de corsarios ingleses en aguas canarias; y en uno de ellos, que daba cuenta de la incursión de dos barcos británicos en la bahía de Santa Cruz de Tenerife, el 24 de noviembre de 1703, Roope afirmaba que, si hubiesen echado en tierra 200 hombres, habrían podido tomar la ciudad, pues ésta había perdido un tercio de su población debido al vómito negro, y una gran parte de sus habitantes la habían abandonado.⁴⁴ Unos meses antes, pero después del frustrado intento del “Hampshire”, Roope refería que Lanzarote y Fuerteventura estaban despobladas, por causa del hambre, de modo que con trescientos hombres en cada una sería suficiente para someterlas. Desde ellas -decía- se podría tomar el resto, y especialmente Tenerife, que era la clave para el dominio de las demás; pues, aunque era la más poblada, sus gentes no estaban acostumbradas a la guerra y no resistirían a una fuerza disciplinada; tanto menos -continuaba- en un momento en que la extrema necesidad en que se hallaba, por la falta de provisiones, la obligaría a someterse a quienes pudieran proporcionárselas, y bien sabían los isleños que sólo Inglaterra estaba en condiciones de hacerlo.⁴⁵ Con menos pretensiones, en otra carta sugería que, si algunos barcos bloquearan la Isla y su comercio con Europa y América, el pueblo se amotinaría y el Capitán General se vería obligado a dejarlos marchar.⁴⁶ No es de descartar que estos informes animasen al Gobierno británico a intentar en 1706 la toma de Santa Cruz de Tenerife.

El tercer intento de evacuación, por fin fructífero, fue más ambicioso, tuvo muchas repercusiones y generó una abundante documentación. El 21 de octubre de 1703 elevaron una petición a la Reina Robert Raworth, Joseph Taylor y Nathaniel Maxey, en nombre propio y en el de los mercaderes ingleses residentes en Canarias. Exponían que, por “fresh advices” recibidos de Canarias, tenían garantías de que, si otro barco de guerra, junto con navíos de vacío, fuesen enviados de nuevo, podrían ser traídos los efectos de los ingleses. Ponderaban el valor de tales haciendas, y lo que su repatriación significaría para las Aduanas inglesas. La mayor parte de esos bienes consistían en deudas que los isleños no estaban en situación de pagar, excepto en productos de la tierra. Solicitaban poder fletar dos o tres barcos de los que habían sido requisados para transportar tropas a Portugal, y desde Lisboa, una vez terminado su servicio a la Corona, dirigirlos a Canarias. Se comprometían a no retornar otros bienes que los pertenecientes a ingleses antes de la guerra, o el producto de los mismos; y sólo pedían se les autorizase a llevar duelas y arcos en cantidad suficiente para fabricar en Canarias las pipas necesarias para contener el vino que habría de ser traído.⁴⁷ El 1 de noviembre se autorizó el envío de dos barcos de 300 toneladas, escoltados por un barco “fourth-rate” de la escuadra de Rooke, con instrucciones de evitar hostilidades.⁴⁸ Con carácter complementario, en marzo de 1704 se concedió un pase a la balandra “Adventure” para ir a Canarias con arcos y duelas.⁴⁹ Permisos como aquél se dieron por las mismas fechas a barcos que zarparon hacia diversas partes de Francia o de los dominios españoles para recoger a los ingleses y sus pertenencias.

Cuando el 7 de mayo de 1704 llegaron al Puerto de La Orotava los dos barcos, el “Resolution” y el “Mary”, con bandera danesa, bajo la protección del barco de guerra “Greenwich”, el capitán de éste los dirigió a William Poulton, sin que en los dieciséis días que permanecieron en la Isla se permitiera que ninguno de los otros miembros de la colonia inglesa tuviera comunicación personal ni escrita con los barcos. Poulton afirmó que éstos venían fletados por Raworth y sus socios, de los que él era correspondiente, para recoger sólo los efectos de su propiedad, y no los del conjunto de la factoría. El cónsul Roope y otros once miembros de la colonia, que estaban informados de que el permiso se había otorgado para acomodar a todos los de la nación inglesa, exigieron, aunque sin éxito, la parte proporcional del tonelaje de los barcos. Poulton les cedió sólo una pequeña parte del flete, y a algunos nada. Un barco genovés hubo de ser fletado para llevar a Inglaterra las pertenencias de la colonia, que tuvo que dejar atrás, sin embargo, la mayor parte de su hacienda.⁵⁰

Desde entonces se inicia una guerra de escritos, denunciando los mercaderes perjudicados el proceder de Raworth y sus socios, incluido Poulton, por haber torcido en beneficio propio la licencia dada por la Reina para todos; añadiendo que, lejos de traer sólo duelas y arcos, llevaron provisiones alimenticias, cuyo procedido retornaron en productos de la tierra, comerciando así con el enemigo ilegalmente, proporcionándole dinero, enriqueciéndose ellos y empobreciendo a los demás ingleses, cuyos efectos, obtenidos antes de la guerra, no pudieron ser embarcados. Según exponían 11 de los perjudicados, la cuantía de sus pérdidas se elevaba a 362.500 reales, unas 8.000 libras esterlinas, que era el valor del vino que habían tenido que dejar.⁵¹ Terminaban diciendo que, sin el comercio clandestino que sostuvieron con los enemigos, posiblemente éstos, faltos de socorros, se habrían visto obligados a aceptar las invitaciones de que reconocieran como soberano a Carlos III.⁵²

Robert Raworth y Joseph Taylor se defendían ante el Board of Trade exponiendo que ellos habían asumido el riesgo de fletar los barcos; que los otros ingleses o no eran comerciantes o lo eran de poca monta, que si no habían embarcado más vino era porque no lo tenían; mientras que ellos, según constaba por la cuenta que habían presentado, tenían en las Islas al comienzo de la guerra un millón de reales de plata en efectos y deudas.⁵³ Sin embargo, en un informe de ese año se ponía en conocimiento del Lord Treasurer que Raworth, en los nueve años anteriores, no había traído más de 100 pipas de vino anuales de cuenta propia, y ahora pretendía tener en Canarias centenares de pipas. Pero que de ninguna manera eran éstas el producto de las deudas de los españoles, sino que todo había sido un concierto entre Raworth y Maxey con Poulton, el cual había comprado 500 pipas varios meses antes de que los barcos llegasen. Que el Capitán General de las Islas, don Miguel de Otazo, estaba implicado en el tráfico; que un don Antonio Briones, que había llegado a Londres diciendo que iba a quejarse del General en Madrid, en realidad venía para recibir el producto de la parte correspondiente a Otazo y remitirla a España; y que Mr. Raworth mantenía a dos de los hijos del Marqués de Acialcázar en el Ejército francés, luchando contra Inglaterra y sus aliados, gracias a las cantidades que les transfería.⁵⁴ En cuanto a Poulton su imagen de traidor -o de “double faced man”- se completaba con la acusación de que, justo antes de que la guerra se proclamara, había enviado desde Tenerife una balandra, cuyo capitán era su hermano Maximilian, cargada por el Capitán General con vino, madera y piezas de a ocho consignadas a Francia, para el Delfín; pero, para el caso de que la guerra hubiese comenzado y se topase con ingleses, llevaba una declaración de carga destinada a Joseph Taylor, miembro de la Compañía, en Londres.⁵⁵

La guerra y la interrupción del comercio causaron el quebranto de la fortuna de no pocos ingleses. En Londres, Peter Lynch, mercader al que las Customs reclamaban 1.996 libras por derechos sobre el vino no pagados, exponía al Treasury que, habiendo ido a Canarias para tomar cuentas a su factor, que lo defraudaba, había sido denunciado por éste como espía y encarcelado por el Gobernador.⁵⁶ Francis Smalley pedía en julio de 1703 un aplazamiento de su deuda de 2.500 libras con las Aduanas, alegando que a causa de la guerra se había visto privado de sus retornos desde Canarias, y que allá tenía bienes por valor muy superior.⁵⁷ Al año siguiente pediría licencia para enviar un barco a Canarias para traer, en forma de vino, parte de su hacienda.⁵⁸

John Crosse y los albaceas del recién fallecido John Allan, mercaderes escoceses, exponían a la Reina, en mayo de 1704, que ellos tenían efectos en Canarias por valor superior a 5.500 libras esterlinas, escondidos y en peligro de perderse, por lo que pedían licencia para enviar un barco para traerlos, como les fue autorizado a los súbditos ingleses. Decían que las personas a quienes habían confiado en Canarias sus intereses les aseguraban que, gratificando al Gobernador, podrían conseguir sacarlos. Que el caso de los mercaderes de las islas Canarias era diferente del de otros, porque la principal mercancía de esas islas era vino, que podía ser obtenido sólo una vez al año, mientras que en la España continental no sólo había diversos productos, y en cualquier época del año, sino también letras de cambio y dinero, que en Canarias escaseaban.

Crosse se había venido de Canarias ante la expectativa de la guerra, dejando tras él todas sus pertenencias, por falta de barco, con la idea de volver a las Islas inmediatamente. Había representado su caso ante el Consejo Privado de Escocia, el cual lo había remitido a la Reina. Ahora los peticionarios, súbditos escoceses, pedían la misma concesión que se había hecho a los ingleses.⁵⁹

No conocemos bien el alcance de la represalia realizada sobre los bienes de los británicos en Canarias, aunque hay varias referencias a la misma; entre ellas la que hemos hecho del barco con orchilla embargado en Fuerteventura. El comerciante, el Dr. William Davies, fue encarcelado, no sabemos por cuánto tiempo y con qué fundamento.⁶⁰ Al parecer, otros mercaderes lo fueron también, entre otras razones para forzarlos a hacer entrega de sus libros. El cónsul Roope escribía en 1703 que las confiscaciones habían sido, sin comparación, muy superiores a las deudas que los británicos pudieran tener con la Corona española.⁶¹ Dwryrd Wyn Jones estima que las pérdidas de los ingleses de Canarias fueron muy superiores a las de sus compatriotas de la Península, por la lejanía y la dificultad para sacar sus haciendas.⁶² Al menos 1.000 pipas de vino se salvaron de la represalia, escondidas o protegidas por isleños con los que tenían tratos, o con los que llegaron a algún tipo de acuerdo.

El caso seguramente más grave -como reconocería el cónsul John Crosse después de la Guerra- fue el de James Trollope, mercader inglés que había vivido en Tenerife durante más de 40 años. Según exponían sus sobrinos y herederos en una petición dirigida a la Reina, el Capitán General Don Miguel Gonsales de Otasso, antes de la guerra, y “en contra de los artículos de paz entre las dos Coronas”, puso a Trollope en la cárcel, donde estuvo por tiempo de tres años; y embargó sus propiedades, parte de las cuales se las incautó la Hacienda española, y el resto las tomó en propio beneficio o malversó el mismo Capitán General. Decían que el valor de lo incautado ascendía a 1.262.196 reales, equivalentes a 29.054 libras, aparte de lo que le fue tomado y ocultado sin someterlo a valoración. Pedían los herederos que a la hora de la paz se les diera una satisfacción particular, teniendo en

cuenta que su caso no entraba dentro de la situación general, por cuanto el embargo se había hecho antes de la guerra. La petición se acompañaba de un Memorial de las propiedades y efectos embargados a Trollope, según copia obtenida de los registros de la Junta de Represalias en Madrid. Es imposible dar cuenta de su contenido en el ámbito de esta comunicación, pero es interesante citarlo, por cuanto puede revelar acerca del grado de penetración e influencia de algunos de estos mercaderes en la economía de las Islas; con las consiguientes reacciones de envidia y de resentimiento por parte de los isleños, varios de ellos víctimas suyas. Las tres cuartas partes de la elevada cantidad embargada, y ahora reclamada, correspondían a un adelantado de 800.000 reales que el difunto había hecho a la real Hacienda en el tiempo de Carlos II, a cuenta de las aduanas de las Islas, y que le había sido incautada por la Corte de Madrid. El resto eran tributos, viñedos, casas en diferentes localidades, cuentas con cosecheros, etc.; propiedades que en varios casos habían pasado a sus manos, mediante pleitos, como consecuencia del impago de deudas. Una gran parte de ellas fueron vendidas en pública subasta por el Juez de represalias, al parecer por debajo de su valor.⁶³ El estudio de los protocolos notariales de estos años en la isla de Tenerife arrojaría luz sobre esta cuestión, como en general sobre el conjunto de las actividades de los británicos; y hay que decir que éste es un trabajo por hacer.

En los primeros años de guerra el comercio directo entre Inglaterra y España estuvo prohibido, con lo que debió disfrazarse o realizarse desafiando abiertamente la prohibición. Aunque siempre resulta difícil establecer la magnitud del tráfico ilegal, hay suficientes datos para afirmar que el contrabando, como sucede en toda situación de prohibición, reemplazó al comercio legal; y ello desde muy pronto. Por la información de que disponemos, Lisboa jugó con frecuencia un papel de intermediario, hasta la entrada de Portugal en la Guerra. Del mismo modo, los irlandeses de las Islas mantuvieron relaciones comerciales con su tierra de origen en contra de las disposiciones del Gobierno de Londres. En todo caso, los comerciantes irlandeses asentados en el Archipiélago, lo mismo que los flamencos, vieron su actividad y su importancia incrementadas, al menos en términos relativos; porque por sus manos va a pasar ahora una gran parte del tráfico que antes estaba en manos de los residentes ingleses. Por poner un ejemplo, un tanto novelesco, en marzo de 1703 llegó al Puerto de La Cruz el *St. Catherine*, de 250 toneladas, que había salido de Londres, se había separado en Finisterre del convoy de Lisboa, se había dirigido a Madeira y, a la altura de esta isla, habiendo abierto el capitán instrucciones cerradas, tomado el rumbo de Tenerife, para sorpresa de toda su tripulación. Al acercarse a la costa enarboló bandera sueca, e inmediatamente salió una barca a recibirlo. El navío había sido cargado por John Crosse y otros, y venía consignado a Bernard Walsh.⁶⁴

El cónsul Ambrose Roope, que estuvo en Tenerife hasta mediados del año 1704, informó a su Gobierno repetidamente del comercio ilegal realizado desde Irlanda “con el enemigo”. En octubre de 1703 llegó un barco de esa procedencia, consignado a Bernard Walsh, con trigo, sardinas y carne; y retornó con vino, vía Lisboa. En marzo de 1704 fue apresado en Kinsale (Irlanda) el bergantín *John*, de Dublín, que bajo colores suecos cargaba carne y pescado para Canarias. A bordo se encontraron cartas de un sacerdote católico para varios irlandeses de Tenerife, así como de miembros de la familia White para sus parientes.⁶⁵ Un barco holandés capturado por un corsario inglés fue considerado por el Privy Council, en agosto de 1704, como “presa”, a pesar de pertenecer a un país aliado, porque el holandés llevaba oculto un pasaporte francés gracias al cual había podido cargar vino en Tenerife.⁶⁶

En octubre de 1705 Felipe V autorizó la exportación de frutos y algunas producciones del país a países enemigos, siempre que fuesen en barcos españoles o neutrales; y en 1708 la importación de manufacturas de esos países, con la misma condición y pagando un *indulto* del 9%. Barcos británicos, con autorización de su Gobierno, llegaron a Canarias a partir de entonces, aunque las fuentes españolas no los identifiquen como tales. En agosto de 1706, Charles Savage, comerciante retornado de Canarias, lograba que no se siguiera el proceso de incautación iniciado contra el *St. Lawrence*, que le traía vino desde las Islas y había sido denunciado, no por comerciar con las Islas, sino porque, supuestamente, su tripulación no era inglesa en la proporción exigida por las Actas de Navegación.⁶⁷ A comienzos de 1708 el preboste y magistrados de Glasgow elevaron una protesta contra el Collector de la ciudad por el impuesto de “prizage” que se pretendía hacer pagar a varios barcos con vino de Canarias; alegando que las Islas eran la principal plaza para la exportación de sus manufacturas. Ese mismo año, los mercaderes de Glasgow precisaban que en febrero, marzo y abril del año anterior, la mayor parte del tráfico de retorno procedía de Canarias.⁶⁸

Como suele suceder respecto de otros asuntos, a menudo tenemos noticia de las relaciones comerciales sólo cuando alguna infracción o alguna circunstancia excepcional, de las que son numerosas en tiempos de guerra, obligaban a intervenir a las autoridades administrativas o judiciales. Los barcos que regresaban a Europa con vino de Canarias fueron presa frecuente del corso francés; y la referencia a su captura, o a su rescate o compra tras su subasta, nos proporcionan otras noticias.⁶⁹ Así sabemos que un barco enviado en 1712 a Canarias por John Mead Jr., con manufacturas inglesas, regresaba no sólo con 260 pipas de vino, sino también con plata, “the produce of the said English manufactures”.⁷⁰

Prueba de la legalidad, para los ingleses, de su comercio con Canarias es que en 1711 el Privy Council autorizó que cada barco pudiese llevar 200 *quarters* de trigo (1 quarter=1 arroba) para el consumo de la colonia británica en el Archipiélago, y por la escasez que en él había; porque, aunque estaba prohibida la exportación de trigo, a la sazón había abundancia de él en Gran Bretaña, y parecía imposible, aceptando el alegato de los comerciantes, asegurar los retornos a menos que se enviase algo de grano junto con los productos.⁷¹

Una estadística inglesa recoge que los barcos salidos de puertos ingleses hacia Canarias, entre 1710 y 1714, sumaron: en 1710, 13; en 1711, 25; en 1712, 23; en 1713, 26; y en 1714, 35. En todos estos años, excepto en el último, una parte de esos barcos no eran ingleses.⁷² Entre 1699 y 1716, las importaciones inglesas procedentes de Canarias cuyo valor superaba las 1.000 libras anuales consistían en vino, orchilla, cochinilla y madera.⁷³ Las exportaciones británicas no parecían excluir ningún género de mercancías, pues incluían cordaje, plomo y balas de plomo.⁷⁴

Las actas de visitas de navíos realizadas por la Inquisición no registran, sin embargo, la llegada de barcos ingleses. No sólo porque las actas conservadas tienen lagunas, a veces importantes (así, por ejemplo, en los años 1714, 1715 y 1716 no figura la llegada de ningún barco, de ninguna bandera, a Tenerife, lo que es evidentemente increíble); no sólo por esa razón, sino porque los barcos británicos se presentaban bajo fingidos pabellones. Las actas de las visitas de navíos recogen la llegada de barcos suecos y/o daneses en todos los años comprendidos entre 1705 y 1712, ambos incluidos; cesan los de esas dos nacionalidades, totalmente, en 1713; y aparecen de nuevo en 1719 (14 barcos suecos este

año, de un total de 26 registrados!), al renovarse las hostilidades entre España y el Reino Unido. Según los expedientes de visitas de navíos, sólo en el año 1707 se aceptó la entrada de tres barcos británicos, dos ingleses y un irlandés, identificados como tales; posiblemente por la situación de penuria por la que atravesaban las Islas, pues los tres traían cereales y otros alimentos. Cabría pensar que suecos y daneses estaban haciendo de intermediarios en el tradicional comercio anglo-canario; pero es evidente que eso no era así, y no sólo por lo que las fuentes inglesas nos dicen, sino por lo que se desprende de una lectura “entre líneas” de las visitas de navíos: el tipo de carga, sobre todo en lo que se refiere a los alimentos; el nombre de los cargadores, en ocasiones; el uso de intérpretes ingleses; la llegada en los barcos de pasajeros irlandeses católicos; la firma de sus capitanes, con nombres y grafía anglosajones; y el hecho de que algunos que figuran como suecos o daneses aparecen después de la guerra, con los mismos nombres, como ingleses o irlandeses.⁷⁵

Las autoridades de las Islas, por supuesto, no desconocían lo que sucedía. El Tribunal de la Inquisición escribía al Consejo, en 1706, que la mayoría de las embarcaciones procedían de Inglaterra y Holanda, “que hoy vienen con el disimulo de hamburgueses”⁷⁶ (aunque, a juzgar por las actas conservadas, venían con colores de Suecia o de Dinamarca). Pero no sólo eso, sino que no tenían inconveniente en falsear la realidad. En ese año, el comisario de La Orotava escribía: “ha arribado de Santa Cruz de Berbería un navío inglés cuya visita han hecho los cargadores, por el disimulo del comercio, como se hace en tiempo de guerras, para alivio de los vasallos”. Se trataba de un acontecimiento extraordinario: con ocasión de los conflictos civiles marroquíes, habían huido cincuenta y dos personas, entre renegados y sus mujeres e hijos; una parte de los cuales continuarían viaje hacia Inglaterra mientras que otros, sobre todo los españoles, se quedaron en Tenerife, donde se presentaron ante el Santo Oficio. Para la visita de fe, que se hacía en tierra, se tomó declaración a los dos comerciantes españoles a los que venía consignado el barco, que se decía ser el “San Juan Galera”, cuyo capitán era Thomas Bradley, que habría salido de Cádiz y tocado en Berbería.⁷⁷ Los sucesos nos son conocidos, desde el lado inglés, por la carta de un comerciante de esa nación que salió de Santa Cruz de Berbería en el barco, al que se nombra “John Galley”, del capitán Thomas Bradley.⁷⁸

También se comerciaba entre el Reino Unido y España a través de barcos españoles, con licencia de uno y/u otro Gobierno. En noviembre de 1710, dos comerciantes de Londres solicitaban un *noli prosequi* en el caso del barco español *St. Joseph*, cargado con vino de Canarias y secuestrado por un oficial de Aduanas, por no ser inglés el barco y porque las Canarias estaban en África. Los peticionarios obtuvieron un *royal warrant* que reconocía que los barcos españoles podían comerciar con productos procedentes de España.⁷⁹ Al año siguiente se produjo un incidente igual: el barco español *Nuestra Señora del Socorro*, que había ido a Canarias con pasaporte del gobierno británico, fue detenido a su regreso, bajo la misma acusación de que venía de África. De nuevo, los Customs Commissioners opinaron que debía suspenderse el caso, “siendo sensato para nosotros hacerlo, para animar el comercio con España”.⁸⁰ Como es sabido, el debate acerca de la africanidad o no de Canarias no era nuevo, ni se terminaría aquí; como tampoco lo era que, por tal razón, tuvieran ocasionalmente problemas algunos barcos procedentes de las Islas.⁸¹

¿Cuántos eran los miembros de la comunidad británica en Canarias, cuál era su composición, y cómo resultó afectada por la Guerra?. Contamos con una relación, realizada por el cónsul y fechada en 20 de noviembre de 1702, que tiene tanto más valor cuanto que constituye la primera lista, probablemente completa, de los componentes de una

colonia de extranjeros en Canarias. Y conviene recordar que incluso para el conjunto de los dominios españoles son escasos y tardíos este tipo de padrones o matrículas. Según la relación consular, los británicos residentes en Canarias eran entonces 85 (constan los nombres de 82, siendo los otros tres sirvientes irlandeses); a los que había que añadir 24 niños, habidos de los matrimonios contraídos con 18 mujeres españolas. En total, 127. Como rezaba el encabezamiento, se incluía también a los residentes en las demás islas, si bien estos últimos parece que eran sólo dos en Gran Canaria y otros dos en La Palma. De los 85, 74 eran varones y 11 mujeres.⁸² Es de advertir que ya por entonces los católicos - irlandeses, pero también ingleses-, que eran 45, superaban en número a los protestantes, que eran 40. Una parte de la colonia estaba, pues, en vías de integración; proceso que no creemos que hubiese comenzado, como un fenómeno colectivo, antes de la década de 1680, y que se aceleraría en la de 1690. Comparando esta lista con los nombres de los británicos que nos eran conocidos por otras fuentes -por ejemplo, por el proceso del cónsul Smith, en 1700, en el que figuran varias decenas de declarantes-, da la impresión de que algunos de los miembros de esta comunidad habían iniciado su éxodo antes del comienzo de la Guerra, empezando, quizás, por las mujeres.

Según el cónsul, las personas deseosas de embarcar eran en marzo de 1703 veinticuatro, cuyos nombres daba.⁸³ Todos ellos, menos uno, eran protestantes. Añadía que querían quedarse unas pocas familias, y otros que estaban ya naturalizados, o que iban a estarlo. Esas dos docenas de personas seguramente abandonaron las Islas a mediados de 1704. Algunos otros lo habían ido haciendo, poco a poco, en los meses anteriores.

Poco sabíamos hasta ahora acerca de los británicos que habían permanecido en Canarias durante la Guerra. Apenas algo más de lo que se leía en el *Diario de Viaje* del corsario Woodes Rogers, dado a conocer, en lo que se refiere a Canarias, por Miguel de Santiago:⁸⁴ cuando aquél se presentó en el Puerto de La Orotava pidiendo el rescate de una presa, en septiembre de 1708, intentaron hacerlo desistir de sus propósitos cuatro británicos: Bernard Walsh, George Fitzgerald, John Crosse y William Poulton. Los dos primeros eran católicos irlandeses, por lo que no debe sorprendernos su permanencia en la Isla. De los otros dos, que eran y siempre serían protestantes, John Crosse había regresado a Tenerife como cónsul danés, y lo era en ese momento; mientras que William Poulton se titulaba asesor del cónsul británico, no sabemos con qué fundamento. Si su condición de cónsul de Dinamarca protegía a Crosse -y por esa razón, según diría él años más tarde, había aceptado el cargo, distinto era el caso de Poulton. Hemos visto sus conexiones con la autoridad militar, con mercaderes flamencos y con cosecheros canarios, y a ellas hay que agregar las que mantenía con don Bartolomé Benítez de Lugo, nombrado inquisidor de Canarias en 1705. Cuando se hizo público el testamento de Poulton, a su muerte en 1717, se descubrió que tenía diferentes negocios con el inquisidor, entre los cuales el haber comprado a medias un barco, que llevaba y traía documentos de Inquisición, por lo que cobraba, y además mercancías por cuenta de ambos.⁸⁵

El Consejo de la Inquisición advertía al Tribunal, por carta acordada de 16 de octubre de 1705, que, con la ruptura de hostilidades, quedaban suspendidas las licencias y garantías concedidas a los herejes ingleses y holandeses con vistas al comercio.⁸⁶ Pero, en realidad, el Santo Oficio no se ocupó en estos años de los protestantes extranjeros de modo particular, ni tuvo nada que ver con su salida del Archipiélago. Parecía más preocupado por su propia supervivencia. El 22 de octubre de 1706, el Consejo ordenó a los inquisidores de Canarias que, si se producía una invasión, no prestasen obediencia ni ejerciesen la jurisdicción en nombre de otro príncipe; y que no abandonasen la ciudad,

mientras no fuesen expulsados de ella. Los inquisidores contestaron el 11 de febrero de 1707 asegurando su fidelidad a Felipe V en caso de invasión; pero explicaban que, en tal supuesto, se verían obligados a retirarse hacia el interior, con el archivo, “buscando la defensa en las montañas, que es lo que se ha estilado en otras ocasiones (...), tanto de holandeses como de moros, y es lo que al presente tenía dispuesto esta Ciudad y Isla, sin hacer ánimo ni permitir que alguno de sus naturales quedase en ella”. La ciudad, y aún toda la Isla, tenían, en efecto, muy escasas fuerzas para defenderse, como quedó de manifiesto, según el Tribunal, con ocasión del rebato que se tocó en noviembre de 1706, con motivo del ataque del almirante Jennings a Santa Cruz de Tenerife.⁸⁷ Por temor a ingleses y holandeses, los papeles del Tribunal estaban desde 1702 metidos en cajones,⁸⁸ quizás los mismos que se mandaron hacer con ocasión del ataque de Drake, y que se utilizaron de nuevo cuando Van der Does.

Por R.C. de 16 de abril de 1701, Felipe V había concedido que a los católicos ingleses que llevasen diez años de residencia en los reinos españoles y estuviesen casados con españolas, se les permitiera vivir y comerciar libremente y tener bienes raíces y de cualquier género, si bien no podrían disfrutar de otros privilegios que los de los vasallos españoles. Los irlandeses de los puertos de Andalucía solicitaron entonces que, en consideración a las persecuciones que por su condición de católicos habían sufrido de parte de los ingleses, se les concediese el gozar de los privilegios e inmunidades de los españoles. El Rey, por Real Decreto de 28 de junio de 1701, extendió entonces a todos los irlandeses católicos lo que se había concedido a los que llevaban diez años de residencia y estaban casados con españolas, aún cuando no concurriesen en ellos estas circunstancias. Los irlandeses de Canarias pidieron al Consejo de Guerra que les despachase copia de la real provisión, para que se les guardasen los privilegios en ella contenidos; y a instancia suya los Consejos de Castilla y de Guerra dieron despacho al Gobernador y demás justicias del Archipiélago.⁸⁹ Thomas Wadding aportaba en 1708 una certificación del arzobispo de Dublín de ser la suya una familia noble que había sido perseguida y despojada de sus propiedades por los protestantes ingleses; y que habían apoyado a Jacobo II.⁹⁰

Supuestamente huyendo de la persecución religiosa también había venido en el reinado de Carlos II de España algún católico inglés, como John Sturdy, llegado en 1680. Sturdy es un ejemplo de extranjero que se españoliza, se integra y disfruta de los privilegios de los españoles. Se casó con una hija de extranjeros también hispanizados, se avecindó en La Laguna, comerció con Inglaterra durante la Guerra de Sucesión, y sus hijos (Diego y Manuel) participarían en el comercio con América, adonde harían viajes.⁹¹

De semejante modo, los flamencos establecidos en el Archipiélago solicitaron, al comenzar el nuevo reinado y en la coyuntura de la Guerra de Sucesión, confirmación de privilegios reconocidos a los de su nación anteriormente; o la extensión de otros. Felipe V, por R.C. de 29 de junio de 1702, confirmaba los concedidos por Carlos II en 1683 y 1692, con preferencia a los súbditos de otras naciones, por ser vasallos suyos. En 1704, Juan Yansen Verscueren, Juan Antonio Moermans y Juan Pedro del Jardín, de Amberes, avecindados en La Laguna, solicitaron de la Corte el despacho de las reales cédulas con tales privilegios, para que les fuesen respetados por el Capitán General y demás justicias. Por una R.C. de 6 de abril de 1705 se les concedió que, al igual que a los franceses, las mercancías procedentes de Flandes pagasen los mismos derechos aunque entrasen en barcos que no eran flamencos.⁹² Recuérdense los trabajos de Agustín Guimerá y de John Everaert para otros datos y aspectos de la hispanización de irlandeses y de flamencos, respectivamente.⁹³

A juzgar por las visitas de navíos, los diez principales receptores de barcos extranjeros, en los períodos que se indican -antes de la guerra, durante la misma y después de ella-, fueron, por este orden, los siguientes:

1690-1701	1702-1713	1714-1720
John Whitton	Bernardo Valois	Domingo Blanco
Valentine Enys	John Crosse	John Crosse
Christopher Francis	John Poulton	Juan Bautista Poulton
Robert Davis	Domingo Blanco	Thomas Macguier
Mark Prodfort	Peter Plowden	Peter Kaiser
Joseph Taylor	Thomas Macguier	George Commins
John Meade	Jan Jansen	Thomas Wadding
Pedro de la Campa	John Sturdy	Santiago Eduardo
Mathew Robins	Francisco Kaiser	William Poulton
Bernardo Valois	Pedro de Casabuena	Bernardo Valois

Antes de la Guerra, 8 de los 10 consignatarios más importantes eran ingleses, uno español y uno irlandés. Durante los años del conflicto, tres eran irlandeses, tres ingleses, dos flamencos, un escocés y un español; todos, menos Crosse, eran católicos. En la post-guerra no parece que el proceso se hubiese invertido, sino más bien lo contrario: seis irlandeses, un escocés, un flamenco y un inglés hispanizado. La fuente utilizada tiene sus limitaciones (más seguros serían los libros de almojarifazgos, si los hubiese); y no es de descartar la existencia de testaferros, que encubrirían a los verdaderos agentes y beneficiarios del tráfico (aquí, los protocolos notariales seguramente serían esclarecedores). Pero, con todo, creemos que la comparación de estos datos resulta bastante elocuente.

Cuando murió William Poulton, que fue cónsul entre 1712 y 1717, y se dividió la colonia británica en relación con quién sería su sucesor, a favor de John Crosse Sr. se pronunciaron la mayor parte de los miembros de la factoría (32, en su mayoría católicos irlandeses, algunos católicos ingleses y protestantes “desafectos”, jacobitas). A John Crosse Sr. lo apoyaron 14, la mayor parte de los cuales eran ingleses protestantes -y los de más antigua residencia en la Isla-, pero también unos pocos católicos. Aunque no se cuentan en esta relación ni mujeres ni niños, parece claro que la colonia británica se ha reducido en más de un 50%. Y lo que es más notable: ha cambiado su composición. No sólo los católicos irlandeses son ahora ampliamente mayoritarios, sino que el conjunto se ha renovado: no llegan a una decena los nombres de 1702 que se repiten en 1717.

A pesar de contar con un apoyo minoritario, John Crosse Jr. fue designado cónsul, sin duda porque para Londres resultaba políticamente de mayor confianza. Durante décadas, desde el consulado luchó para obtener la rebaja de los derechos con que las aduanas inglesas gravaban los vinos canarios, así como por una reinterpretación de las Actas de Navegación que permitiese el comercio directo de Canarias con las Antillas británicas. En ambas pretensiones fracasó, y la comunidad británica, parcialmente rehecha después de 1713, fue reduciéndose cada vez más. Si el mercantilismo inglés resultó inflexible, tampoco lo fue menos la voluntad de los gobiernos borbónicos españoles por controlar el comercio exterior, particularmente el americano. En el interior de esa pugna se encontraba el Archipiélago canario. Y en ella la Guerra de Sucesión fue determinante, viniendo a significar para las Islas, si no el final absoluto, sí el comienzo del final de un ciclo histórico.

NOTAS

- ¹ Calendar of Treasury Books (C.T.B.), vol. XXVIII, p. 225. George F. Steckley hace referencia a ello, en “La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVIII: relación angloespañola en un comercio de lujo”, *Aguayro*, nº 138, Las Palmas (1981), pp. 25-31.
- ² Vid. J.M. Rodríguez Yanes: *Tenerife en el siglo XVII. Tensiones y conflictos en la segunda mitad de la centuria*, Santa Cruz de Tenerife, Taller de Historia, 1992; F. Fajardo Spínola: *Las conversiones de protestantes en Canarias. Siglos XVII y XVIII*, Las Palmas, Cabildo I. de Gran Canaria, 1996.
- ³ Report of Historical Manuscripts Commission (R.H.M.C.). 75. Mss. of the Marquess of Downshire, p. 494.
- ⁴ Public Record Office (P.R.O.), State Papers (S.P.), Spain, 94/229, fº 56.
- ⁵ P.R.O., S.P. 94/229, fs. 54-56.
- ⁶ Cabildo de 17-III-1696, A.H.M.L.L., Actas Capitulares (Acts. Caps.), Oficio (Ofº) 1º, fº 9.
- ⁷ Cabildos de 1-I-1698 y de 10-III- 1698, A.H.M.L.L., Acts Caps., Ofº 1º, fs. 42 y 47.
- ⁸ Cabº de 9-III-1699, A.H.M.L.L., Acts. Caps., Ofº 1º, fº 73. Otra vez sobre lo mismo en 10-VI-1699, Acts. Caps., Ofº 2º, fº 66.
- ⁹ Cabildo de 11-VII-1698, A.H.M.L.L., Acts Caps., Ofº 1º, fs. 49 y ss. Se vuelve sobre la misma petición en 5-VIII-1700, Acts. Caps., Ofº 1º, fº 102.
- ¹⁰ Para todo lo que se refiere a este tema, me remito a los trabajos del profesor don Antonio BÉTHENCOURT MASSIEU, y en particular a su *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, reeditado en Las Palmas, Cabildo I. de Gran Canaria, 1991.
- ¹¹ En La Laguna, en 1699, vemos a Pedro Mustelier, consignatario de mercaderes holandeses, defender el derecho de vender sin postura las sardinas que había importado; privilegio que el Capitán General respaldó por entonces, en contra del Concejo. Archivo Histórico Municipal de La Laguna (A.H.M.L.L.), Actas Capitulares (Acts. Caps.), Oficio (Ofº) 1º, fº 67, 12-I-1699.
- ¹² Petición presentada en Whitehall en 22-IV-1692. Calendar of State Papers (C.S.P.), Domestic, 1691-1692, pp. 249-250.
- ¹³ P.R.O., S.P. 94/229, fº 73. Smith al Secretario de Estado, 9 de febrero de 1699.
- ¹⁴ Vid. F. Fajardo: *Conversiones...* En particular el Juez Subdelegado, el maestro de campo don Juan de Vargas Cabrera, no dudó en manifestar por escrito que Smith había “padecido inocentemente, lo que también es público”, P.R.O., S.P. 94/229, fs. 89-93.
- ¹⁵ Entre 1695 y 1699 encontramos causas contra William Este, William Poulton y Thomas Michel, por diferentes asuntos. P.R.O., S.P. 94/229, fs. 105-110.
- ¹⁶ La relación inglesa indica el nombre de cada barco, su capitán, tonelaje y tripulación. Conocemos también la lista de los 33 barcos de la flota de 1692; que llevaron a Inglaterra 8.097 pipas de vino. Correspondence of the Board of Trade, P.R.O., Colonial Office (C.O.) 388/2, fs. 347 y 55; y C.O. 388/6, respectivamente.
- ¹⁷ C.S.P., Domestic, 1690-1691, p. 311.
- ¹⁸ P.R.O., S.P. 94/229, fº 4.
- ¹⁹ P.R.O., S.P. 94/229, fº 16.

- ²⁰ Según Smith, en marzo de 1696, P.R.O., S.P. 94/229, fº 56.
- ²¹ Febrero de 1699, P.R.O., ídem., fº 73.
- ²² La Orotava, 7-VIII-1696. Archivo del Museo Canario (A.M.C.), Inquisición (Inq.), XCIX-8, fº 245 vº.
- ²³ Ídem., fº 241 vº.
- ²⁴ Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Inquisición (Inq.), Legº 2379-2, s.f.
- ²⁵ Me ocupé del caso en F.Fajardo: “Ana Flavell, una balserita del siglo XVII”, *Disenso. Revista canaria de análisis y opinión*, nº 30, Tenerife, julio de 2000, pp. 22-23.
- ²⁶ P.R.O., S.P. 94/229, fº 16.
- ²⁷ Conocíamos la actitud de Bernard Walsh (Bernardo Valois); y Smith dice haber procedido judicialmente contra Thomas Wadding, irlandés, por haber llamado a sus Reyes “usurpadores”.
- ²⁸ P.R.O., S.P. 94/229, fº 58.
- ²⁹ Son, entre otros, los casos de unos marinos que se alzaron con un barco en 1692; de los que en 1696, en La Palma, se habían apoderado de una balandra inglesa; o de los desertores de los barcos de guerra del convoy (1694, 1697), A.M.C., Inq., XXXVII-3.
- ³⁰ Comunicaciones de 15-VI, 21-IX, 5-X y 30-XI-1701, P.R.O., S.P. 94/75.
- ³¹ PRO, S.P., 45/13, Proclamations, III, nº 214.
- ³² PRO, S.P., 42/6. Domestic. Naval. Nº 119 A, fº 363. Carta del cónsul a su Gobierno, de 9-VI-1702.
- ³³ PRO, S.P./94, fº 244.
- ³⁴ R.H.M.C., 17. House of Lords, vol. VI, p. 208.
- ³⁵ El capitán del “Mary galley”, Joshua Moore, informó a la Admiralty Office de que él llegó a Canarias diez días después de que se hubiese recibido la noticia del comienzo de la guerra, por lo que lo único que pudo hacer fue embarcar a cuatro comerciantes: Joseph Maxey, Pinch Mead, Jirvis Read y Stephen Mith. C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, p. 187.
- ³⁶ C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, pp. 702 y ss.
- ³⁷ C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, p. 256 y ss.
- ³⁸ British Library (B.L.), Additional Mss., 70162. Miscellani Mss., y P.R.O., S.P. 92/229, fº 257.
- ³⁹ PRO, S.P. 94/229, fº 244. Firman Robert Raworth, Joseph Taylor, Richard Meade, John Meade, Nathaniel Maxey y Joseph Maxey.
- ⁴⁰ C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, p. 545.
- ⁴¹ R.H.M.C. 17. House of Lords, vol. VI, p. 208.
- ⁴² B.L., Additional Mss., 70162.
- ⁴³ P.R.O., S.P. 94/229, fº 253.

- ⁴⁴ Según el informe, un barco de 50 cañones y otro de más de 20, con dos pequeños que parecían presas, entraron en la bahía de Santa Cruz y soltaron botes que se apoderaron, “under the command of the castles”, de cinco barcos, entre ellos dos de Indias y uno pequeño vacíos, uno francés con 170 pipas de vino y otro alemán con más de 100, además de maderas y cueros, listos para salir hacia Lisboa. Todos sus hombres abandonaron los barcos y se vinieron a tierra. El 28 de agosto anterior, el navío de guerra “Richmond” había tomado en Lanzarote dos o tres pequeños botes, que usó para obtener a cambio provisiones frescas. P.R.O., S.P. 94/229, fº 261. También, parcialmente, en C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, p. 519.
- ⁴⁵ Ambrose Roope al Secretario de Estado, 9 de junio de 1703. La carta logró ser enviada por la vía de Lisboa a través de dos ingleses a los que se autorizó a embarcar en un barco francés. P.R.O., S.P. 94/229, fº 257.
- ⁴⁶ Ídem., fº 253.
- ⁴⁷ PRO, C.O., 388/9, fº 193 rº-vº.
- ⁴⁸ PRO, C.O. 388/9, fº 145; y en C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, pp. 175, 183 y 340.
- ⁴⁹ La Cámara de los Lores pidió una lista de los pases. R.H.M.C. 17. House of Lords, vol. VI, pp. 197-199.
- ⁵⁰ C.O. 388/9, fº 144. Firman Ambrose Roope (cónsul), Arthur Fowler, Edward Enys, Joseph Martin, Benjamin Davies, Peter Minshull, Henry Fox, Samuel Swan, Thomas Michell, Matheo Rubins y John Lorking.
- ⁵¹ PRO, C.O., 388/9, fº 161.
- ⁵² Mostraron un testimonio notarial, prestado en Londres el 4-VI-1704 por Juan Bautista de Cotto, maestro del “Nuestra Señora de la Asunción y San Roque”, por el que constaba haber sido fletado en Lisboa para llevar a Tenerife diversos géneros consignados a Juan Antonio Moremans y a William Poulton; pagándose el flete mediante letra de cambio librada contra Robert Raworth, en Londres. De igual modo, Poulton tenía órdenes para comprar orchilla en Tenerife, mediante letras pagaderas por Raworth. P.R.O. CO 388/9, fs. 157 y 225.
- ⁵³ PRO, C.O., 388/9, fº 274 rº-vº. Aportaban testimonio notarial de que habían dejado en tierra 241 pipas de vino, que más tarde cargaron en un barco sueco que tomaron los franceses.
- ⁵⁴ R.H.M.C., 17. House of Lords, vol. VI, p. 204, 6 de julio de 1704.
- ⁵⁵ B.L., Additional Mss., 70162. Miscellani Mss.
- ⁵⁶ C.T.B., vol. XVII, p. 327, 11 de agosto de 1702.
- ⁵⁷ C.T.B., vol. XVIII, p. 343.
- ⁵⁸ C.T.B., vol. XIX, p. 194, 4-VII-1704.
- ⁵⁹ B.L., Additional Mss., 70162. Miscellani Mss.
- ⁶⁰ Según otra fuente inglesa, el Dr. William Davis fue detenido cuatro meses antes de la declaración de guerra, y liberado gracias a la intervención de Methuen. R.H.M.C. 29. Manuscripts of the Duke of Portland, vol. IV, p. 97.
- ⁶¹ P.R.O., S.P., 94/229, fº 257.
- ⁶² Dwyryd WYN JONES, *War and Economy in the Age of William III and Marlborough*, Oxford, Basil Blackwell, 1988, pp. 144 y 274.

- ⁶³ B.L., Additional Mss., 70162. Miscellani Mss.
- ⁶⁴ Traía tejidos de lana, mercería, duelas, aros de hierro, cera de abejas, sillas de montar, velas, instrumentos de hierro, sillas de cuero de Rusia, mantequilla, sardinas y pertrechos navales. Cargó más de 380 pipas de vino. R.H.M.C. 17. House of Lords, vol. VI, p. 208.
- ⁶⁵ C.S.P., Domestic Series, 1702-1703, pp. 521, 555, 567.
- ⁶⁶ R.H.M.C. 29. Manuscripts of the Duke of Portland, vol. IV, p. 117.
- ⁶⁷ C.T.B., XX, p. 752 y XXI, p. 136.
- ⁶⁸ C.T.B., XXII, p. 204 y Calendar of Treasury Papers, vol. CV, 29.
- ⁶⁹ En 1707, Anthony Merry y otros mercaderes de Londres pedían licencia para comprar y llevar a Inglaterra su barco “Trumball galley”, de 350 toneladas, así como su carga de vino, capturado y llevado a Dunkerque, (R. H.M.C. 29. Mss. of the Duke of Portland, vol. VIII, p. 348). El embajador de las Provincias Unidas en Londres pedía la liberación del “Catherine”, de Rotterdam, cargado con vino, que había sido apresado y llevado a Escocia (R.H.M.C., 34, Mss. of the Duke of Roxburgue, p. 57)
- ⁷⁰ El barco fue apresado y llevado a St. Malo; y junto con él, posiblemente, uno consignado a James Fitzgerald que fue conducido a Brest. C.T.B., XXV, pp. 466 y 428, septiembre y agosto de 1712, respectivamente.
- ⁷¹ C.T.B., XXV, p. 491.
- ⁷² P.R.O., C.O. 388/19, fs. 53 y ss.
- ⁷³ P.R.O., C.O. 388/19, fº 115.
- ⁷⁴ Cordaje (1710-1715), en P.R.O., C.O. 388/18, fº 503; otros productos (1709-1714), en C.O. 390/5, fs 11-14.
- ⁷⁵ Hemos leído las actas de 418 visitas realizadas entre 1690 y 1720, conservadas en el Archivo del Museo Canario.
- ⁷⁶ A.H.N., Inq., Leg. 2379, caja 1, carta de 6-IX-1706.
- ⁷⁷ A.H.N., Inq., Legº 2379, caja 1ª, s.f. Visita de 6-VI-1706.
- ⁷⁸ R.H.M.C. 29. Manuscripts of the Duke of Portland, VIII (1907), p. 244.
- ⁷⁹ C.T.B., XXIV, pp. 512 y 537.
- ⁸⁰ C.T.B., XXV, pp. 188 y 214, febrero-marzo de 1711.
- ⁸¹ En 1697 hubo de solicitar el Secretario del Embajador español que fuese liberado y exonerado de cargos el barco “San Francisco y las Ánimas”, llegado a Londres con vino de Canarias y detenido en la Aduana por el repetido motivo. C.T.B., XII, p. 94.
- ⁸² P.R.O., S.P. 94/229, fº 246
- ⁸³ P.R.O., S.P. 94/229, fs. 252 y 257.
- ⁸⁴ M. DE SANTIAGO: “Woodes Rogers en Canarias”, *Revista de Historia*, La Laguna, nº 66 (1944), pp. 156-172.

- ⁸⁵ La correspondiente cláusula del testamento de Poulton está en A.M.C., Inq., CLXI-1, fº 111. El nombramiento de Benítez de Lugo, hijo del Marqués de Celada, único de los inquisidores del Tribunal de Canarias natural de las Islas, fue vehementemente desaconsejado por el inquisidor precedente (A.H.N., Inq., legº 2379-2); quien tuvo razón, porque Benítez fue un ministro singularmente corrupto.
- ⁸⁶ A.M.C., Inq., XIX-13, fº 65 a.
- ⁸⁷ A.H.N., Inq., Legº 2379, caja 1, s.f.
- ⁸⁸ A.H.N., Inq., Leg. 2379-1, carta de 28-IX-1706.
- ⁸⁹ Solicitaron el despacho, en nombre propio y en de los otros irlandeses que residían en las Islas, Joseph Geraldino, Diego Shanahan y Thomas Pandingo (sic). Bernardo Valois, también en su nombre y en el de los demás irlandeses, presentó el 29 de mayo de 1702, ante el Capitán General, la Real Orden, para que se le diese cumplimiento; lo que en el acto se realizó. A.H.M.L.L., XVI. Cuadernos de datas y otras escrituras, nº 20, fs. 239 y ss.
- ⁹⁰ A.H.M.L.L., Fondo Ossuna, 0.38.7.
- ⁹¹ Claudia Mariana de Lousel, su esposa, era hija de Juan de Lousel, del Artois, y de Violante Vigot, hija de Claudio Vigot, de Rouen. A.H.M.L.L., Fondo Ossuna, 39.3.
- ⁹² A.H.M.L.L., Fondo Ossuna, 0.67.2.
- ⁹³ A. GUIMERÁ RAVINA: *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias, 1703-1771*, Santa Cruz de Tenerife, Gobierno de Canarias, 1985; y “El Consulado británico en Canarias durante el siglo XVIII”, en VV.AA.: *Canarias e Inglaterra a través de la historia*, Las Palmas, Cabildo I. de Gran Canaria, 1995, pp. 101-130. J. EVERAERT: “La colonie marchande flamande aux Canaries au tournant du 'cycle du vin' (1665-1705)”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Las Palmas, 1985, Tm. II, pp. 435-457.