

EL CONTRABANDO EN CANARIAS EN LA ÉPOCA DE FELIPE V, SEGÚN LAS FUENTES CONSULARES FRANCESAS PROCEDENTES DE CANARIAS

Josette Chanel-Tisseau Des Escotais

En la primera mitad del siglo XVIII, las Islas Canarias eran una escala idónea entre las colonias hispano-americanas y Europa. Francia había implantado un consulado en Tenerife con el motivo declarado de impulsar su comercio marítimo y controlar el tráfico de sus naves. En realidad, tenía el propósito más secreto de vigilar el tráfico de las otras naciones: sus representantes lo comunicaban todo mediante la correspondencia que mantenían con la jerarquía. Sin ambigüedad alguna, mencionan el contrabando realizado en la zona a pesar de las normas estrictas dictadas para proteger el monopolio español. Cabe pues preguntarse en qué consistía el fraude. Luego, habrá que ver en qué medida intervenían los funcionarios metropolitanos, habilitados por la Corte para vigilar que nadie cometiera actos ilegales. Por último, convendrá mencionar a los beneficiarios y determinar si los isleños se encontraban en la necesidad inmediata de favorecer sus propios intereses contrarrestando los del rey, Felipe V.

Antes de nada, digamos que esa correspondencia redactada por los cónsules de la época, iba dirigida, por lo general, al Consejo o al Ministro de Marina y Comercio en París y se halla conservada en los Archivos Nacionales de París.¹

Varios eran los métodos para practicar el contrabando. El primero de ellos atañía la cantidad autorizada de mercancías expedidas de Canarias a Indias o de América al archipiélago. En 1714, les correspondían a las islas 600 toneladas de mercancías, repartidas de la manera siguiente: 300 otorgadas a Tenerife, 200 a La Palma y 100 a Gran Canaria. Un nuevo Reglamento o Real Proyecto del 6 de diciembre de 1718 modificó la concesión: se le concedió al archipiélago un permiso cuya cuantía global ascendió a las 1.000 toneladas anuales.² Con el fin de vigilar el cumplimiento de las normas, el Juez del Contrabando controlaba los “barcos de registro” en los cuales se embarcaba la cantidad concedida. Pero, muy diferente era la realidad ya que las naves transportaban mucho más que lo declarado: así, antes del año 1718, el flete no debía superar las 600 toneladas cuando ya solía llegar a 1.000.

El fraude atañía también el tipo de mercancías enviadas: aunque los canarios sólo tenían derecho a comercializar en Indias los vinos y frutas producidas en el archipiélago, añadían a la expedición numerosos artículos prohibidos procedentes de los demás países europeos.³ A la vuelta, sólo podían transportar géneros americanos autorizados con excepción de la plata, prohibición que no solían respetar. Éste era el uso o más bien “la moda en aquellas tierras”⁴ según el representante francés.

En ambos casos, cargaban las mercancías disimuladamente contando con la complicidad del funcionario que procedía al control, o interrumpiendo la ruta de la nave ya registrada: en este último caso, las transbordaban de un barco a otro, a oscuras,⁵ o se

detenían en la caleta en donde las habían depositado.⁶ A la vuelta de las colonias americanas, pasaba lo mismo, aunque al contrario. Una vez arribada la nave al puerto, el oficial acudía a controlar la carga: de una manera u otra, ésta correspondía a la declarada.

Encontrar las mercancías europeas prohibidas requeridas por la América española, no era un problema: bastaba que las trajera un barco extranjero en el momento adecuado. Tras despedir a la tripulación, se procedía a la venta de la nave con su contenido a un isleño cómplice; el nuevo propietario contrataba a marinos españoles, pedía el registro para poder ir a comerciar los productos autorizados y el barco, provisionalmente canario, tomaba la ruta de Indias con la carga declarada además de la otra, ilegal. Para el tornaviaje, se procedía a la misma estafa administrativa, pero al revés; al final, tras otra venta ficticia, la nave recuperaba el pabellón de origen.⁷ La estafa era tan usual que, durante la Guerra de Sucesión, incluso los barcos enemigos, ingleses, eran vendidos legalmente a insulares cómplices para efectuar el recorrido de ida y vuelta entre ambos continentes. Antes de llegar, izaban el pabellón de una nación neutral como Suecia. Gracias a la complicidad local y una buena anticipación de los diferentes trámites, la tripulación despedida montaba en el acto en otra nave que tomaba la ruta del norte de Europa. El disfraz permitió que no se interrumpieran las actividades comerciales durante el conflicto.⁸ El procedimiento se repitió en conflictos posteriores, tan frecuentes en el siglo XVIII.⁹

Aunque ciertos puertos como Veracruz y Cartagena, estaban rotundamente prohibidos a los canarios, los isleños no vacilaban en entrar en ellos y practicaban un intercambio muy fructífero. Sin embargo, el mercado se agotó rápidamente a partir de 1713: los ingleses se apoderaron de él, con la coartada del Asiento.

En lo que se refiere a la comercialización de productos y artículos africanos, se había llegado a tal confusión en las islas que nadie sabía si era lícita o no, de tal forma que todos se dedicaban abiertamente a su importación y exportación. El abuso llegó a ser tan importante que, a mediados del siglo, la Administración tuvo que intervenir recordando la prohibición.¹⁰

Por último, según el uso muy común en los puertos de aquella época, la población se aprovechaba de las arribadas de los extranjeros para adquirir lo que les proponían las tripulaciones; la práctica disminuirá luego con la creación de algo parecido a una aduana en donde se registraba a los que desembarcaban. Notemos un intento previo en 1716 que abortó rápidamente tras motivar el descontento insular.¹¹

Para resumir, los insulares dominaban perfectamente las técnicas del fraude portuario de la época, adaptándolo al caso específico de Canarias. Conviene subrayar que cuando no se podía cargar un barco que venía de Europa con un valor idéntico de mercancías a la ida y a la vuelta, se compensaba la diferencia con dinero, es decir, con las piastras que procedían de Indias y los reales de plata. Los extranjeros que habían contratado a una tripulación mínima -lo que hacía bajar los gastos de transporte- adquiriría así cargas sin demora, sin cruzar el Atlántico rumbo al oeste -con los riesgos que se pueden suponer- y a precios más bajos, eliminando los derechos exigidos en la metrópoli y los gastos adicionales de flete hacia la península española, y se llevaban el dinero del archipiélago. Eran éstos los alicientes que les impulsaban a comerciar en el archipiélago.

Resulta difícil evaluar las proporciones del contrabando realizado. En lo que se refiere a los protocolos exigidos para el viaje, podemos suponer que en ellos sólo se anotaban los

géneros oficialmente expedidos, en particular en las cartas de flete y de conocimiento de embarque.¹² Dudamos que fuera posible descubrir la consignación de las mercancías ilegales en los libros oficiales de los negociantes implantados en las islas. En efecto, temían que los controlaran funcionarios motivados por un celo inesperado, lo que ocurría hasta con los mercaderes extranjeros protegidos por las leyes internacionales.¹³ Bien se podría imaginar que los contratos destinados a asegurar los barcos o las mercancías pudiesen representar una fuente de datos sobre esa actividad. Sin embargo, los cónsules de la época -y a la vez negociantes,¹⁴ conviene subrayarlo-, nunca mencionaron en sus memorias las primas relativas a un seguro cualquiera aunque solían pormenorizar todos los gastos inherentes a los envíos.¹⁵ Además, parece que las expediciones de mercancías se efectuaban muy a menudo sin pedido global previo y en función de los arribos: por lo tanto, si existía un contrato escrito relativo al valor de lo registrado, no había ninguno referente a lo ilícito, de tal forma que se determinaba la carga de “buena fe”. En 1715, los funcionarios de la Administración cobraban un 10% del flete concedido y un 6% del importe correspondiente a la venta de lo excedente, es decir, de lo prohibido, que guardaban para sí.¹⁶ En 1732, cobraban el 5% por el permiso y la mitad en la estimación de lo demás.¹⁷

Sin embargo, los oficiales de la nación francesa intentaron evaluar los fraudes cometidos en el archipiélago,¹⁸ en particular en los años 1713-1714. Gracias a sus estimaciones, es posible deducir más o menos el porcentaje del contrabando referente a las mercancías expedidas a Indias en dicha fecha y, a continuación, la proporción de lo introducido de forma ilícita en las islas:

Año	Porcentaje ¹⁹
1714	40 % del valor total de las mercancías expedidas
1715	75 % del valor total de las mercancías expedidas

Evaluación de las cantidades exportadas ilegalmente desde Canarias hacia las colonias españolas de América

Un análisis del cuadro permite observar que en poco más de un año, se invirtieron los porcentajes, un fenómeno debido a la paz de Utrecht (1713) que acababan de firmar las grandes potencias del momento. Gracias a la nueva coyuntura política, el panorama de los intercambios evolucionaba muy favorablemente: los barcos podían navegar de nuevo sin temer a los corsarios enemigos. Los isleños reanudaban oficialmente las relaciones comerciales con sus corresponsales del continente europeo para exportar sus vinos de malvasía y vender los productos americanos almacenados en sus puertos. Los ingleses que habían obtenido el monopolio del comercio de los esclavos africanos, tenían permiso para tratar libremente en ciertos puertos coloniales y en todos los del archipiélago, lo que les permitía introducir sus mercancías sin que intervinieran eficazmente las autoridades españolas. Los holandeses aprovechaban la posibilidad de arribar a Canarias para llevarse los caldos locales y las mercancías que procedían de Indias porque no estaban habilitados para entrar en los puertos de las colonias americanas. Los franceses, a quienes se les acababa de conceder el derecho de implantarse oficialmente en España, montaban casas comerciales protegidas por los tratados internacionales. Estos nuevos parámetros permitieron que el tráfico ilícito, menos importante que el oficial en 1713, lo superara en pocos meses, hasta el punto de casi duplicarse.

Los beneficios realizados, una vez eliminados los diversos gastos y la inversión correspondiente a la adquisición de los caldos cargados a bordo, eran enormes:

correspondían al 60 o 70% del valor de las mercancías procedentes de Europa, en tiempos de paz y más aún en tiempos de guerra. Esto explica la implantación, a principios de los años 1730, de cuatro importantísimas casas comerciales extranjeras, tres de ellas holandesas y una genovesa, cada una respaldada por la casa matriz ubicada en el país de origen, además de las inglesas ya montadas desde hacía tiempo. ¿A quién se le ocurriría dejar de lado una actividad tan provechosa?

En vano se nombraron ministros y funcionarios para impedir ese tráfico y defender los intereses del Rey Católico. Cabe pues interrogarse sobre la índole de sus actividades. Primero, aquellos hombres se afanaban solucionando los problemas inherentes a cargos mal delimitados y cuyo número era tan exagerado que se estorbaban unos a otros:²⁰ si uno quería demostrar un celo inesperado, usurpaba parte de las competencias de los demás. Tal situación motivaba cierto malestar, cuando no provocaba enfrentamientos e incluso actos de violencia. A modo de ejemplo, citemos el arresto injusto e ignominioso de Don Gaspar de Biondy de Conti, Visitador General de Renta Real y de la Renta del Tabaco, en marzo de 1725, ordenado por Don Martín de Loynas, Administrador General de la Renta del Tabaco.²¹

Esta incoherencia permitía toda clase de abusos en la gestión política y económica del archipiélago: a unos se les concedían favores que se les negaban a otros. Por tanto, cada uno se las arreglaba para sacar provecho de la situación: solucionaba los impedimentos con dinero, esa “llave de oro” a la cual se referirá el Cónsul Etienne Porlier, repetidas veces.²² Si ya a finales del siglo anterior, los representantes de la nación francesa se quejaban de la codicia de los funcionarios “tan hambrientos que no les bastaban las manos para agarrar lo que estaba a su alcance”,²³ sus sucesores denunciaron con más fuerza aún el afán por las riquezas que, por lo general, motivaba a las autoridades.²⁴

Muy a menudo, los ministros y oficiales empleados en la Administración de Aduanas o de Control, empezaban su carrera en el archipiélago: era la etapa para conseguir, al cabo de unos años, una colocación más representativa y lucrativa en las colonias americanas o en la metrópoli. Cuando no iban a aprender el oficio, consideraban que su nombramiento en las islas era un destierro provisional. ¿Para qué complicarse la vida y agotarse luchando contra un contrabando tan bien organizado y de tanta envergadura? Se trataba de un combate vano, infructuoso, peligroso y sin gloria; resultaba más rentable cooperar con la población para que nadie manifestara abiertamente un descontento que pudiese llegar hasta Madrid. Notemos que la misma corrupción vigente en Canarias existía en las colonias americanas.

Esperaban la impunidad considerando que se quedaban poco tiempo en las islas (tres o cinco años según los cargos) y lejos de las esferas peninsulares habilitadas para controlarlos. En vez de defender los intereses del rey y de administrar la zona con la formalidad esperada, los metropolitanos destinados a las islas se preocupaban, antes de nada, por sus propios beneficios y preferían dedicarse a la gestión de sus bienes que fructificaban gracias a una venalidad inconmensurable.²⁵

Es de recordar que, en aquella época, se compraban muchos cargos: los metropolitanos los adquirían casi sin saber en qué consistía el trabajo al cual pretendían y sin tener la formación y las competencias adecuadas.²⁶ En ciertos casos, invertían todo lo que poseían para obtener el puesto codiciado, hasta el punto de recurrir a préstamos: así es como el Señor Chaves consiguió que le nombraran Capitán General.²⁷ Para recobrar lo más

rápido posible el dinero gastado, la solución más sencilla era dejarse corromper y sobornar.

Con el objetivo de rentabilizar con creces su estancia en las islas, solían acumular los cargos. Ciertos Capitanes o Comandantes Generales eran al mismo tiempo Jueces Conservadores y/o arrendatarios de la aduana, de tabacos, del arancel, etc. De forma que llegaban a ser a la vez, jueces y partes en un mismo asunto, un abuso denunciado por todos los cónsules de las naciones extranjeras: una buena oportunidad para imponer sus exigencias y ejercer chantajes sin dejar huellas escritas.

Eso explica que, en tan pocas ocasiones, intervinieran oficialmente para evidenciar y condenar los abusos²⁸ y que los investigadores no encuentren hoy documentos relativos a los fraudes cometidos.²⁹ Cuando se producía el caso, era por delitos mínimos y porque las autoridades podían acometer a inexperimentados indefensos: así, durante la Guerra de Sucesión en la cual se habían levantado los ánimos canarios en contra de los franceses,³⁰ un tendero parisiense recién emigrado, Etienne Porlier, fue acusado de contrabando por un valor de 500 escudos y multado:³¹ ¡poca cosa pues! Conviene subrayar la prudencia, por no decir la cobardía de aquellos metropolitanos: nunca atacaban a los grandes negociantes que manejaban bien las triquiñuelas del oficio ni a los protegidos por la población local que era capaz de sublevarse contra las autoridades. Lo demostró el motín de 1718 contra el Juez Privativo de Tabacos, Don Diego de Navarro, o los alborotos de la Orotava, el levantamiento del pueblo de Agüimes en Gran Canaria,³² o en 1720, la rebelión de los habitantes de Lanzarote,³³ e inmediatamente después, la revuelta contra el Intendente Cevallos, al que lincharon los tinerfeños. En vez de armar escándalos locales tomando medidas e imponiendo multas destinadas a llenar las arcas reales, los ministros y funcionarios preferían aumentar sigilosamente sus propios ingresos vendiendo su silencio, incluso participando en el negocio con América por su propio interés. El mismo Porlier, que vivía en Canarias desde 1706, constataba en 1732 que “nunca aconteció alguna confiscación de importancia en estos barcos de registro”.³⁴

Los sobornos se concretaban mediante “regalos”, es decir, retribuciones, anuales a veces, que los negociantes más activos concedían a los españoles de manera informal. El ingreso, que no tenía nada que ver con lo que les asignaba el gobierno español, ascendía a cantidades tan impresionantes que la colonia inglesa implantada en el archipiélago, consciente de que tenía que ganarse los favores de las autoridades, imponía una tasa adicional a sus miembros con el fin de satisfacer a las exigencias de los españoles. Basándose en un privilegio concedido por el Parlamento londinense, la contribución, creada por propia iniciativa, no tenía nada que ver con los otros derechos, reglamentados, que tenían que pagar.³⁵ El Cónsul sólo les rendía cuentas a sus administrados; en el cálculo consideraba todos los gastos del contencioso que pudieran surgir y el importe anual de la gratificación prevista para cada oficial español, según su rango y las tareas que despachaba y repartía el dinero para comprar su complicidad o intervención, como se puede descubrir en el cuadro siguiente:³⁶

Oficiales concernidos	en 1714	en 1718
Comandante General	1.600	1.600
Familia del Comandante General	200	
Secretario del Cte. General		250
Procuradores	100	125
Juez Conservador del Puerto en Tenerife		275
Juez Conservador de Gran Canaria		275
Juez Conservador de La Palma		137 y 4 reales
Juez Conservador de Madrid y Agente		275
Y otros	???	412 y 4 reales
TOTAL en piastras	1.900*	3. 350

*Importe de las gratificaciones anuales (en piastras de plata) concedidas por la comunidad inglesa a los oficiales que actuaban en Canarias*³⁷

Con el cuadro descubrimos que, en un plazo de cuatro años, se habían diversificado las gratificaciones y que el importe total había aumentado cuantiosamente, lo que demuestra la progresión del tráfico comercial realizado por los británicos y, por consiguiente, del contrabando entre Canarias e Inglaterra. Los fraudes no se localizaban ya en Tenerife sino que atañían todas las islas cerca de las cuales las naves podían anclar a salvo, de suerte que los jueces de Tenerife, Gran Canaria y La Palma cobraban un “regalo” en 1718. Gracias a él,³⁸ los ingleses obtenían favores inestimables para comerciar a sus anchas.

Los otros extranjeros les envidiaban, especialmente los franceses, incapaces de montar el mismo tipo de artificio por ser poco numerosos y practicar un comercio insuficiente. Los cónsules franceses no perdían ninguna oportunidad de mencionar dichos “regalos”, con el importe y su destinatario, esperando que el gobierno francés interviniese denunciando los sobornos a sus homólogos españoles o concediera algo para proteger a sus administrados.³⁹

Cabe preguntarse quiénes se dedicaban al contrabando. En primer lugar, los extranjeros instalados en las islas y principalmente, los ingleses, que consiguieron apoderarse del comercio en Canarias y de casi todo el negocio internacional de la zona, en la primera mitad del siglo XVIII. Tras la obtención del Asiento, despreciaron los vinos canarios y actuaron como si el comercio fuera libre en las islas,⁴⁰ inundando el archipiélago de artículos ingleses de baja calidad.⁴¹

En lo que se refiere a los negociantes franceses, poco sabemos de ellos en la primera mitad del siglo. Podemos mencionar la casa comercial de Jean de La Luz, Cónsul interino en 1706, sin duda montada por la familia navarro-genovesa de su esposa.⁴² Le sucedió su yerno, el ya mencionado Etienne Porlier, quien alude, con mucha parquedad, a sus actividades de negociante exitoso; notemos que logró casar a sus dos hijas con los herederos de las familias más principales de Canarias.⁴³ Dominaba tanto la ciencia del contrabando -aunque le cogieron al principio- que redactó distintas memorias sobre el asunto, documentos dirigidos al rey de Francia y a los ministros de Marina y Comercio. Otra casa comercial se dio a conocer, la de la familia Casalon. Con ayuda de los Porlier, la montó François Casalon, mencionado por primera vez en 1723. En ella, se negociaban artículos prohibidos, procedentes de Holanda y Hamburgo. Al cabo de veinte años, François Casalon era un hombre adinerado, con un capital estimado a más de veinte mil piastras. Existían otros comerciantes y tenderos franceses: en 1723, treinta y nueve franceses, sin contar a sus esposas e hijos, se activaban en el archipiélago. ¿En qué medida

participaban en el contrabando? No sabemos nada de ellos, a excepción de Jean Dufau y Pierre Martin, que residieron varios decenios en el archipiélago y conocieron la ruina: el primero la debió al estanco de tabacos de 1717 y el otro, al incendio que destruyó su casa y almacenes en 1731. Los cónsules preferían centrarse en los fraudes que no dependían de la legislación francesa, evocando la actuación de genoveses, británicos y holandeses quienes amontonaban fortunas fabulosas en pocos años.

El contrabando no era una especialidad exclusiva de los extranjeros: parece que algunos metropolitanos nombrados en la zona, invertían disimuladamente sus ahorros en los intercambios comerciales efectuados entre Canarias y América como muestran por ejemplo las acusaciones formuladas en 1719 contra el General Landaeta, según las cuales ganó una cuantiosa fortuna gracias a aquel tráfico.⁴⁴

Pero los extranjeros necesitaban la complicidad de la población local, sobre todo en lo que se refería a los barcos de registro. Los insulares obtenían el permiso con la condición de que les perteneciera la nave y las mercancías fueran canarias. Su imprescindible cooperación les proporcionaba ganancias que, lógicamente, no desdeñaban: la licencia concedida a las islas, por ser demasiado estricta e insuficiente, no les permitía sobrevivir decentemente.

Cabe subrayar que tuvieron que enfrentarse en la primera parte del siglo XVIII con diversas fatalidades.⁴⁵

En primer lugar, varias y duraderas hambrunas (1703, 1708, 1711, de 1720 a 1722, 1748, etc.) debidas primero a la mala explotación de las tierras cultivables: la producción de trigo resultaba totalmente insuficiente por el abuso del monocultivo de la vid en las zonas más ricas. A veces, las cosechas locales apenas bastaban para sustentar a la población tres meses al año; el resto del tiempo, los canarios tenían que importar grano de la península o de los demás países europeos.

Luego, numerosas catástrofes climáticas. El diluvio de 1713 anegó parte de La Laguna. El huracán de 1722 arruinó el archipiélago derribándolo todo, destruyendo edificios y hundiendo barcos, en particular en Tenerife. Se produjeron sequías tan intensas que la tierra quedó totalmente improductiva y se murió el ganado: la peor acaeció entre 1720 y 1722 y las zonas quemadas por la ausencia de agua y el calor inhabitual permanecieron definitivamente estériles.

El resultado fue que la gente abandonó el campo con la esperanza de encontrar algún socorro; en vano, ya que las ciudades no podían sustentar, sin los abastos habituales, a una población que había crecido repentinamente: en ellas ya sólo vagaban pobres y reinaba la miseria.⁴⁶ Tales circunstancias eran muy propicias a enfermedades y contagios: se difundió el tabardillo del cual murió, por ejemplo, el obispo de Tenerife, en 1721.⁴⁷

Y como colofón, varias erupciones de volcanes asolaron la región: de las más devastadoras, mencionaremos las que aniquilaron el puerto de Garachico en 1706 o las zonas de cultivo de Lanzarote en 1729.⁴⁸

Hay que añadir las plagas específicas, como las invasiones de langostas, o los incendios que, periódicamente, se declaraban en las ciudades: su rápida progresión provocaba

inevitablemente la destrucción de varios edificios, como pasó en 1731, cuando nueve casas ardieron en Santa Cruz sin que nadie pudiera salvar nada.

Otras desgracias llegaban del mar: los saqueos de los piratas de África y las intervenciones intempestivas de los corsarios que impedían los intercambios comerciales, atacando los barcos cargados de mercancías, incluso en los puertos, y cañoneando la costa. Durante el reinado de Felipe V, los británicos trataron de apoderarse repetidas veces del archipiélago, invadiendo una de las islas. Bombardearon el puerto de Santa Cruz de Tenerife bajo el mando de Genings en 1716; intentaron desembarcos en Lanzarote y La Palma⁴⁹ en 1740; encabezados por Charles Windon, atacaron a La Gomera en 1743; luego organizaron diferentes bloqueos de las principales islas y sitiaron la isla de Tenerife.

No podemos dejar de lado los estragos provocados por la megalomanía de ciertos ministros. Se acumularon denuncias contra sus abusos en la primera mitad del siglo XVIII,⁵⁰ pero el pueblo, amordazado por la distancia, por los grandes gastos que suponía cualquier querrela y convencido de su incapacidad para sacar a la luz los abusos cometidos, aguantaba hasta desesperarse y manifestar violentamente su descontento. Citemos los tres episodios más característicos.

Diego Navarro, Juez Factor de tabacos, acompañado por un séquito de diecinueve parientes y nombrado para organizar y administrar nuevos estancos de tabaco, se apoderó de todas las hojas importadas de las colonias o producidas en el país, hasta el punto de mandar que se quitaran las de consumo personal o que se arrancaran los tabacales silvestres. Se negó luego a indemnizar a los desposeídos; fuera de sí, los canarios se levantaron en 1718 y le expulsaron de Tenerife sin más demora, lo que no evitó la ruina de varios comerciantes y negociantes. Cevallos, Intendente General de la provincia, cometió tantos abusos que provocó un motín en Tenerife en 1720: murió lapidado. El Marqués de Valhermoso, Comandante General de Canarias durante tres quinquenios (1723-1735) presionó a la gente multiplicando los impuestos arbitrarios en el comercio sin referir a la Corona y permitiendo la entrada de vinos y aguardientes extranjeros, contraviniendo las ordenanzas reales. La población, desesperada, ni siquiera se atrevió a intervenir por temor a las represiones tan rigurosas que habían apagado los brotes de violencia anteriores.

Como si no fuera suficiente, el embargo del tabaco de 1717 correspondía a la reorganización de un monopolio real que quitaba a los isleños un mercado importante. Las autoridades les indemnizaron con gran demora, de hasta cuatro años, y a mitad de precio.

Bien hubiera podido ser el contrabando el estímulo que contrarrestara aquella serie de catástrofes, proporcionando a los naturales cierto alivio económico e incentivando los intercambios internacionales, gracias a los permisos concedidos en exclusiva. Pero pagaron muy caro una indolencia observada por sus contemporáneos:⁵¹ dejaron que los extranjeros, cuya presencia pudo representar una fuente de ingresos, se apoderaran del negocio internacional e interinsular y por último del comercio local.

Al manipular el dinero que circulaba por el archipiélago, se sustrajeron las monedas de plata de ley y empezaron a propagarse bambas falsas. En 1720, habían inundado el archipiélago de tal forma que los tenderos decidieron rechazarlas. El resello impuesto por las autoridades para identificar las monedas legales no bastó y los reales de plata que circulaban por las islas o las piastras americanas siguieron desapareciendo a manos de los negociantes extranjeros, de tal forma que, en 1734, sólo quedaba la moneda provincial, es

decir, realillos con un valor inferior a los reales de plata, que nadie quería y que existían en cantidades insuficientes. La población arruinada no podía comprar lo necesario para su sustento: “el país se encuentra en un estado de indigencia completa” constató el representante de los franceses.⁵²

Miserables, psicológicamente hundidos y de remate víctimas expiatorias de un contrabando que a primera vista les hubiera podido salvar, los naturales abandonaron su tierra emigrando masivamente a las colonias cuando podían embarcar en los barcos de registro,⁵³ o reclutándose en los regimientos, especialmente en 1721, 1727 y 1735. Tanto se despoblaron las islas que se asolaron definitivamente zonas rentables del archipiélago.

Así pues, en la primera mitad del siglo XVIII, al igual que en América, el contrabando en Canarias era una realidad que se puede valorar aproximadamente gracias a la correspondencia consular francesa. No obstante, si el fraude permitió el enriquecimiento de las naciones extranjeras y de ciertos ministros o funcionarios metropolitanos, los naturales, manipulados, poco ganaron con él aunque pensaban que era el recurso adecuado para contrarrestar los efectos de la fatalidad y del mal gobierno de la Administración española. A la postre, el contrabando resultó ser uno de los factores más determinantes que arruinó la región: quedó tan devastada que, en los años treinta, el mismo Cónsul de Francia recomendaba a su gobierno que sus compatriotas no vinieran a comerciar allí. Para mejor autenticar nuestras conclusiones, sería interesante comparar lo descrito por los representantes de Francia, con los documentos redactados por sus homólogos de las demás naciones.

NOTAS

- ¹ Esta correspondencia, compuesta por cartas, memorias, informes, actas, etc. proviene de los Archivos de Asuntos Exteriores y de los de Marina. Está catalogada, por lo que se refiere a nuestro tema, bajo las referencias siguientes: *AE B/1/1072, 1073, 1074, 1075, 1076 - B/III/340*. Algunos de los manuscritos inéditos figuran en los anexos de la tesis de Josette CHANEL-TISSEAU des ESCOTAIS: *Les Iles Canaries et les Colonies Espagnoles d'Amérique dans la Correspondance des Consuls de France à Ténériffe (1650-1755)*, París X, Nanterre, 1985, Tomo II.
N.B.: la grafía, puntuación, ortografía y sintaxis de las citas han sido respetadas cuando era posible.
- ² Intervinieron algunas ligeras modificaciones sobre las modalidades o las cuantías otorgadas a cada isla en 1725, 1729, 1737 aunque no alteraron la globalidad del permiso: Vicente SUÁREZ GRIMÓN, "Incidencias en el registro de Indias -1730-1765", en *II Coloquio de Historia Canario Americana (1977)*, Sevilla, Ed. del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979.
- ³ *AE-B/1/10*: E. Porlier, carta del 1/9/1714. El 7/9/1714, evoca el caso de un barco que acababa de zarpar con la documentación oficial referente al Registro, como si estuviera llevando exclusivamente productos canarios: en realidad, quitando unos pocos vinos y aguardiente del país, todo el resto de la carga consistía en mercancías inglesas.
- ⁴ Memoria del 1/12/1715 de E. Porlier, *AE-B/1/1072*, nota 1, T. II, p. 95.
- ⁵ E. Porlier, quien espera fomentar el comercio entre su nación y las islas, explica cómo proceder: carta del 10/11/1714, *AE-B/1/1072*.
- ⁶ Véase nota 1, T. I, p. 307 y T. II, doc. n° 63, p. 84 y n° 73, p. 104.
- ⁷ Tras describir los trámites, Porlier aconseja prudencia y disimulación a los que se proponen montar una casa de negocios en las islas: carta del 1/12/1714, *AE-B/1/1072*.
- ⁸ Hély lamenta esos procedimientos y denuncia al Juez de Contrabando de Tenerife, sobornado por los ingleses: carta del 24/12/1706, *AE-B/1/1072*.
- ⁹ Manuel RIVERO RODRÍGUEZ, *Diplomacia y relaciones exteriores en la Edad Moderna. De la cristiandad al sistema europeo, 1453-1794*, Madrid, Ed. Alianza Editorial, Col. Historia y Geografía, 2000, pp. 161 a 193.
- ¹⁰ Véase nota 1: T. II, doc. 282, p. 376.
- ¹¹ Por lo que se refiere a 1716, véase nota 1, T. I, p. 307. Por lo que concierne a la segunda mitad del siglo, véase carta de H. Casalon del 16/12/1753, *AE-B/1/1077*, f. 183 à 185.
- ¹² Manuel LOBO CABRERA supone que gracias a estos documentos, es posible encontrar las anomalías de expedición, si las hay: "Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna", en *El comercio en el antiguo régimen. III Reunión científica*, Volumen II, Asociación española de Historia Moderna (1994), Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1995, Ed. Manuel Lobo Cabrera y Vicente Suárez Grimón, p. 148.
- ¹³ Artículo 31 del Tratado de 1667 y Cédula de 1695, *AE-B/III/340*.
- ¹⁴ J. CHANEL-TISSEAU des ESCOTAIS: "Le Consulat de France aux Canaries, au XVIIIe siècle: une affaire de familles (les Porlier et les Casalon)", Acta del Coloquio de la Universidad de Toulouse-Le Mirail del 5 al 7/12/2.000: *Famille de pouvoir, pouvoirs des Familles*.
- ¹⁵ Desgraciadamente, los cónsules franceses no mencionan nada sobre el tema.
- ¹⁶ Véase nota 1: T. II, p. 95.

- ¹⁷ Informe de E. Porlier del 2/5/1732, *AE-B/III/340*.
- ¹⁸ Hély redacta una memoria muy explícita sobre los fraudes cometidos: 15/3/1714, *AE-B/1/1072*. También E. Porlier los describe en su informe sobre el comercio inglés en Canarias (1/12/1715): véase del Pr. Charles MINGUET, “Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)”, en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana. 1980*. Salamanca, Ed. del Exmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982.
- ¹⁹ Se trata de un porcentaje evaluado a partir del importe total de las mercancías expedidas. Hemos realizado el cálculo basándonos en los datos de los documentos mencionados en la nota anterior.
- ²⁰ E. Porlier describe el ambiente en la Memoria del 9/1/1725. Véase nota 1, T. II, pp. 242 a 247.
- ²¹ El arresto y la detención sin juicio, financiados personalmente por el Superintendente, resultaron tan rigurosos que el hombre pensó morir como consecuencia de los malos tratamientos sufridos.
- ²² Tema desarrollado por el Pr. Charles MINGUET, véase nota 18.
- ²³ Imagen utilizada por el Cónsul Thierry, carta del 10/10/1670, véase nota 1, T. II, doc. 1, p. 2.
- ²⁴ E. Porlier, carta del 1/9/1714, *AE-B/1/1072*.
- ²⁵ véase nota 20 (f. 7).
- ²⁶ Cuenta E. Porlier que un día, el Marqués de Valhermoso discutiendo con un caballero, le quiso demostrar que él era un hombre experimentado por haber estado al mando de las galeras españolas en Nápoles durante más de veinte años. Mordaz, el protagonista le aseguró que estaba plenamente satisfecho con la explicación dada y que de eso deducía que el General iba a tratar a los insulares como si fueran galeotes: carta del 11/3/1735, *AE-B/1/1076*, f. 149-150.
- ²⁷ Véase nota 1 (T. I, p. 211): este hombre pidió mil escudos a un amigo suyo que se los prestó para obtener la colocación, mientras se encontraba en Madrid, sin tener ni dónde dormir.
- ²⁸ Informe de E. Porlier del 2/5/1732, *AE-B/1/340*.
- ²⁹ Ángel LÓPEZ CANTOS, “El Tráfico Comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII”, en *II Coloquio Canario-americano* (véase nota 2): “Durante la época que examinamos todos los efectos que las Afortunadas enviaron a Indias y que nosotros hemos encontrado en la documentación fueron frutos naturales, elaborados o semi-elaborados en las islas, puesto que les estaba prohibido embarcar otros géneros que no fueron aquéllos. Y así, comprobamos que tal sucedió. No en vano este trabajo tiene por base papeles oficiales y cualquier anomalía hubiese fácilmente localizada y rechazada”.
- ³⁰ Por culpa de los corsarios de esa nacionalidad que impedían los intercambios con los ingleses, enemigos del Rey de España en la época considerada.
- ³¹ Carta de Hély del 26/8/1706, *AE-B/1/1072*: le confiscaron a E. Porlier mercancías prohibidas que pretendía haber adquiridas para su uso personal.
- ³² No menciona el hecho José VIERA Y CLAVIJO, *Noticias de la Historia de Canarias*, Ed. del Dr. Alejandro CIORANESCU, Madrid, Cupsa Editorial, 1978 (v. nota 1, T. I, p. 207).
- ³³ Acababan de crear una tasa en la isla que no estaba gravada con impuestos. VIERA Y CLAVIJO no describe el acontecimiento de la misma manera que el Cónsul francés (nota 1, T. I, p. 206).
- ³⁴ Véase nota 28.
- ³⁵ E. Porlier, carta del 10/11/1714, *AE-B/1/1072*.

- ³⁶ Numerosos documentos franceses pormenorizan las cantidades remitidas y mencionan el cargo de los beneficiarios. Véase nota 1 (T. I, pp. 220 a la 226).
- ³⁷ Datos mencionados en la tesis evocada en la nota 1 (T. I, pp. 223 y 224).
- ³⁸ No tenía nada que ver con el importe que tenía que desembolsar una casa comercial condenada por haber cometido un delito.
- ³⁹ E. Porlier, carta del 10/11/1714, AE-B/1/1072.
- ⁴⁰ E. Porlier, carta del 27/5/1716, AE-B/1/1073, f. 30.
- ⁴¹ Memoria de E. Porlier -31/12/1732, AE-B/1/1076, f. 178-179.
- ⁴² Los Cibo de Sopranis y Dutari.
- ⁴³ Además del trabajo mencionado en la nota 14, véanse de J. CHANEL-TISSEAU des ESCOTAIS:
- “Etienne Porlier ou la résistance à une nouvelle identité culturelle” en *Identités, cultures. Résistances*, Coloquio del 31 de mayo y 1º de junio de 1996, Cahiers du CICC N° 4, Centre de recherches sur les civilisations et identités culturelles comparées des sociétés européennes et occidentales, Université de Cergy-Pontoise. 1997, de la página 137 a 151.
- “La famille Porlier: trois générations, trois visions d’une intégration réussie” en *Vision de l’Autre dans une Europe des cultures aux XVIIIe, XIXe et XX siècles*, –Cergy-Pontoise, Les Cahiers du CICC, Centre de recherches sur les civilisations et identités culturelles comparées des sociétés européennes et occidentales, Cahier n° 3, 1997, pp. 114 a 123.
- ⁴⁴ La evaluaron a quinientas mil piastras lo que parece muy exagerado a E. Porlier: carta del 15/12/1719, AE-B/1/1073, f. 358 y 359.
- ⁴⁵ Véase nota 1, pp. 185 a la 195.
- ⁴⁶ Véase nota 1, T. II, doc. 146, p. 187.
- ⁴⁷ Don Juan de Mur.
- ⁴⁸ Según el Cónsul. VIERA Y CLAVIJO sitúa el acontecimiento en 1730.
- ⁴⁹ No lo menciona VIERA Y CLAVIJO.
- ⁵⁰ Una situación que admite VIERA Y CLAVIJO a pesar de su “untuosa deferencia y especie de indulgencia universal” subrayada por A. CIORANESCU, T. I, p. 15.
- ⁵¹ Louis FEUILLEE: “Histoire ancienne et moderne des Isles Canaries” (42 folios), manuscrito incluido en *Voyage aux isles Canaries ou journal des observations physiques, mathématiques, botaniques et historiques, faites par ordre de Sa majesté, par le père Louis Feuillée, religieux Minimes, mathématicien et botaniste du roy*. Obra depositada en los Archivos de la Biblioteca del Museum de Historia Natural de París.
- ⁵² E. Porlier, carta del 11/3/1735, véase nota 1, T. II, p. 316 (f. 149-150).
- ⁵³ En vez de cargar productos locales.