

NAVEGACIÓN DE STA. CRUZ DE TENERIFE CON ÁFRICA A FINALES DEL SIGLO XVIII

Germán Santana Pérez

En este artículo pretendemos avanzar en el conocimiento de la navegación y el comercio de Tenerife al final del Antiguo Régimen. Para la realización del siguiente estudio hemos utilizado como fuente fundamental la información aportada por el cónsul general de Francia en las Islas Canarias. Los cónsules franceses detallaron en las décadas de los 80 y 90 del siglo XVIII las entradas y salidas exteriores de los puertos españoles, entre ellos algunos de Canarias, como los de la isla de Tenerife. La razón de tener noticias sobre Tenerife, y no sobre el resto de las Islas, es que era en ésta donde residía el cónsul francés y, por tanto, donde podía disponer de una visión y unos informes más directos.

El consulado francés desplegó, y no sólo en Canarias, sino también en el resto de España, una red de información muy perfeccionada (podríamos hablar de auténtico espionaje) destinada a saciar la curiosidad de los poderes centrales de su Estado. Su interés giraba sobre todo tipo de noticias, pero eran especialmente las relacionadas con los asuntos económicos, las que atraían aún más su atención. Estas funciones estaban acordes con el “nuevo resurgimiento” de la institución consular en la segunda mitad del siglo XVIII, como consecuencia, entre otras causas, del desarrollo del comercio internacional.¹

Es precisamente con la llegada del cónsul francés, el señor Dhermand, cuando se pone un mayor énfasis en la sistematización de los barcos en las entradas y salidas de barcos. No obstante, también disponemos de informes durante la estancia del cónsul francés Le Comte, hacia 1784 y la de Clerget, hacia 1796 y 1797.

Pensamos que la información consular francesa recogida en estas tablas, aunque sólo sea por el detallismo de su carga, ofrecen una relativa fiabilidad. Es verdad que pueden existir algunas omisiones, en algunos meses determinados, pero esto no resta valor a los datos que nos aportan. El que sirvan como informes del cónsul hace que respondan a un fin determinado, ya que le interesaba la veracidad de lo que contaba.

La navegación que está dispuesta en los recuentos consulares es fundamentalmente del comercio exterior, si bien en ellos podemos hallar, de forma esporádica, barcos que vienen o van a La Palma,² Lanzarote, a Gran Canaria o de tránsito entre el Puerto de La Cruz y Sta. Cruz de Tenerife.³ En estos casos son, por lo general, naves que están destinadas al comercio exterior, pero que hacen alguna escala en estos puertos. No consta, en cualquier caso, lo que es el comercio regional o los barcos llegados desde la pesquería en Berbería. Los informes reflejan las llegadas y las salidas de barcos al puerto de Sta. Cruz de Tenerife, si bien también dan datos sobre el tráfico del Puerto de La Cruz.

En los Archivos Nacionales de Francia se conserva la información sobre este tráfico, que tiene lugar desde el mes de octubre de 1784. En realidad se encuentra una salida y una

entrada del 30 de septiembre de 1784, pero al no creer que éstas sean significativas hemos iniciado nuestro estudio desde octubre de ese año. Además contamos con la navegación realizada para todo el año 1785 y el de 1786. Para 1787 “existe” también recuento, aunque el estado de conservación del documento es tan penoso que se ha borrado totalmente la tinta y sólo aparecen los folios en blanco. Algo parecido ocurre para el año de 1788, aunque contamos con alguna serie para los meses de enero y febrero de 1788. Disponemos de las entradas y salidas de Tenerife desde julio de 1789 hasta final de ese año, si bien no se pudieron localizar los meses de septiembre y octubre. El año 1790 está completo durante los 10 primeros meses, actividad que se abandonaría, pensamos, por la situación de la Francia revolucionaria. La recuperación de la actividad comercial francesa hace posible que volvamos a contar con recuentos los meses de febrero, marzo y abril de 1796, y desde julio hasta el final de ese año. También disponemos de entradas en los 4 primeros meses de 1797. El fondo donde están recogidos estos datos es el de *Affaires étrangères*, en los Archivos Nacionales Franceses en París, el C.A.R.A.N.⁴ Hasta 1790 las entradas y salidas de Tenerife figuran en el calendario gregoriano, pero con el regreso de los franceses, tras el paréntesis bélico, se adopta el calendario republicano francés para realizar los recuentos. A pesar de las deficiencias por pérdidas, por omisiones o por estado de conservación, pensamos que son unos recuentos muy significativos del tráfico mantenido por Tenerife en estas décadas.

En total contamos con 348 entradas a Tenerife hasta 1790; 58 entre 1796 y 1797, que hacen 406 llegadas en estos años. De ellas 13 tienen lugar en los 3 últimos meses de 1784, 100 en 1785, 89 en 1786, 9 durante los dos primeros meses de 1788, 46 en 4 meses de 1789, 91 en 1790, 42 en 9 meses de 1796 y 16 en los 4 primeros meses de 1797. Teniendo en cuenta los meses en donde hallamos llegadas, tenemos en total una media de 7'5 barcos por mes, si bien debemos admitir que existen meses donde creemos que hay deficiencias en las llegadas.

Los datos de las salidas son más imprecisos, aunque sólo sea porque no disponemos de todas las salidas de los barcos que entran a Tenerife, faltando la cuantificación de algunos meses en que sí contábamos con las entradas. Con todo en total aparecen 172 salidas para 37 meses, que nos da una media de 4'6 salidas por mes.

La navegación de Tenerife con África fue minoritaria con respecto a la que se mantenía con otros continentes, al menos en buena parte de los años estudiados. Entre octubre de 1784 y diciembre de 1790, el punto de origen de las llegadas es mayoritariamente europeo, con el 67'82%, seguido a gran distancia del americano con el 20'86% y del africano con sólo el 4'05%. A estos hay que sumarle un 4'63% donde desconocemos el origen, un 1'44% cuyo origen es alguna de las Islas Canarias (recordar que, en general, en estos recuentos no se maneja la navegación regional), y un 1'15% en el que el barco hace escala en dos continentes (Europa-América, América-Europa, África-Europa) antes de llegar a Tenerife.⁵

Con las salidas, en ese mismo periodo, el sentido de los viajes es diferente al de las llegadas. La mayor parte de los viajes que salen de Tenerife hasta 1790 lo hacen hacia América, con el 37'42%, seguida de Europa con el 24'56%, y muy de cerca de África con el 22'22%. A esto hay que unirle un 8'77% que lo hacen hacia otra de las islas del Archipiélago o hacia el Puerto de La Cruz, cuando parten desde Sta. Cruz de Tenerife, y un 5'26% con destino desconocido. Además, contamos con un viaje que iba hacia Buena Esperanza y Ceilán, en Asia.

El que la mayor parte de las llegadas sean europeas y el que en las salidas tengan un peso considerable los destinos americanos y africanos nos habla que una buena parte de la navegación tinerfeña era de escala, de navíos que partían de Europa, tomaban aprovisionamiento en las Islas y continuaban su rumbo hacia su destino final en América, África e incluso Asia.

En total barajamos para el periodo estudiado 32 viajes que tienen un origen africano y otros 40 que se dirigen hacia algún punto de este continente. A esto hay que sumar otros 28 casos en los que sabemos el destino al que se dirigen pero no el día de la partida.

El origen de los viajes africanos que llegan a Tenerife hasta 1790 corresponde a las Islas de Cabo Verde y a Mogador. El primer puesto en cuanto a origen es para Mogador con el 62'5% de las llegadas africanas, seguido de las Islas de Cabo Verde con el 37'5% de las embarcaciones de ese continente. Además, tenemos que tener en cuenta que en el porcentaje de Mogador no están añadidos los viajes que partieron de este lugar, si bien antes hicieron escala en Cádiz o Madeira. Como vemos, las regiones desde donde parten barcos de África hacia Canarias se centran prácticamente en Marruecos e Islas de Cabo Verde. La explicación es bien sencilla, además de ser los lugares más cercanos a las Islas, el contacto que se mantenía con otras áreas como Senegal, el Golfo de Guinea o Angola era sólo de viajes de ida. Las travesías a estas últimas regiones generalmente se realizaban a través de escalas con barcos europeos que luego no regresaban a Canarias, sino que su objetivo último era el conseguir esclavos para llevarlos a América o a otros destinos más exóticos.

Los lugares de partida hacia África son Cabo Verde, Senegal (en donde se cita la factoría de Goré), Gambia, Angola, la Costa de Guinea, Mozambique, la Isla de Francia (Mauricio), la Isla de Borbón (Reunión) y Mogador. En África el principal punto de destino es Angola y las Islas de Cabo Verde, seguido de la Isla de Francia en el Índico, Senegal, Gambia y Mogador, con lo que también cambia en parte, al menos para Mogador, el sentido de los puertos que ocupaban las primeras plazas en los lugares de origen. Este hecho, volvemos a señalar, es parejo al papel de escalas de las Islas.

Aunque las mayores relaciones se mantienen con la costa atlántica africana, se abre el espectro con respecto a tiempos pasados, ya que no es infrecuente el que hagan escala en Tenerife, e incluso el que se cargue algún artículo en ella, barcos que luego llegan hasta el Océano Índico.

Hay que recordar que estos viajes son de los que disponemos la fecha en la que salieron de los puertos tinerfeños. Pero además sabemos el destino de muchos de los que llegaron a la isla, si bien no contamos justo con la fecha de salida. Disponemos, por tanto, de 28 viajes más en los que se menciona la dirección de la embarcación.⁶ Visitan los mismos lugares de Cabo Verde, Mogador, Senegal, Isla de Francia y de Borbón, Angola, y Guinea, pero alguno también alcanza el cabo de Buena Esperanza. La mayor parte de ellas recalcan en Cabo Verde, aunque en la mayoría de los destinos hacia África sólo indican la Costa de África, sin que se pueda precisar más.⁷ Los barcos destinados a esta Costa de África tienen como objetivo participar en la trata de esclavos, en especial los ingleses y franceses.

Para los recuentos de 1796 y 1797, años de la república francesa, la situación en cuanto al origen de los continentes es parecida. La primacía la ocupa Europa, con el 46'55%, pero es seguida ahora por África, con el 27'58% y de América, con el 18'96%. El mayor peso de África en estos dos años, se debe sobre todo al vigor que cobran los tratos con el puerto de

Mogador, que se convierte en esos meses en el puerto más destacado en cuanto al origen, por encima incluso de Cádiz, con el 22'41% del total y del 81'25 de las llegadas africanas. A la indiscutible capacidad del puerto de Mogador hay que nombrar los contactos con otros puertos berberiscos como Mazagán o Sta. Cruz de Berbería.

Una buena parte de las embarcaciones que tocaron en Tenerife en estos años, lo hicieron con el objetivo de hacer aguada y aprovisionarse. Sin embargo, no disponemos, por lo general, para la navegación con África. de las cantidades embarcadas, y ni tan siquiera en qué consistían. Tampoco es inusual el que algunas de ellas arriben para hacer reparaciones, en especial para cerrar alguna vía de agua. Los barcos que llegaron de Europa con dirección al África subsahariana tenían una media de 26'6 tripulantes por barco.

Por zonas, diremos que las embarcaciones que llegaban desde Berbería tenían una media de 185 toneladas, aunque contaban con una franja que iba desde las 80 hasta las 350 toneladas. Los barcos que salían desde Europa con dirección África tienen una media de 245 toneladas, y eso sin contar las 1.000 toneladas de un barco que hizo la travesía Middelburg-Cabo de Buena Esperanza.⁸

Berbería

El comercio legal con Berbería se realizó durante el siglo XVIII. En la primera mitad de esta centuria, al no existir tratados de paz con Marruecos, se hacía necesaria la autorización del Consejo de Castilla cuando se deseaba traer de Berbería artículos considerados indispensables, como el trigo en periodos de carestía, y la cera. Finalmente la libertad de comercio con Marruecos fue decretada en octubre de 1766 y las aduanas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y La Palma fueron habilitadas inmediatamente para este comercio.⁹ Los contactos para establecer esta libertad comercial se habían realizado entre España y Marruecos desde al menos 1765.¹⁰

La actuación de la diplomacia española en la firma de tratados con las regencias del Norte de África ha sido calificada como “refractaria”. El establecimiento de los acuerdos fue muy tardío en comparación con el de otras potencias europeas, que desde muy temprano procuraron la suscripción de tratados, en los que la entrega de regalos y los acuerdos de aprovisionamiento de armas y bienes de consumo constituían una parte esencial, para la inmunidad de su marina mercante, al tiempo que garantizaban la actividad de sus factorías en los países islámicos.¹¹ No es de extrañar pues, que una parte importante de los contactos que Canarias hizo con Berbería en los siglos XVII y XVIII se hiciesen a través de extranjeros.

Hacia mediados del siglo XVIII, en un informe de enero de 1755, el cónsul francés Casalon apuntaba como algunos barcos de Marsella, Nantes y Ruán venían a las Islas Canarias, pasando antes por Santa Cruz de Berbería, donde descargaban parte de sus cargamentos para con ellos tomar cera, almendras y otros géneros, que luego vendían con beneficios en estas Islas. Aquí tomaban algún vino y plata, para retornar a la Costa de Berbería, donde la plata era el alma del comercio. Ésta se empleaba de nuevo en cera, cobre “Tangoul”, almendras dulces y amargas, goma “Sandark”, anís, marroquíes negros, rojos y amarillos, lana, sarga, plumas de avestruz, pieles de cabra y dátiles, que se llevaban en el retorno a Marsella. No obstante, este comercio se había prohibido por Su Majestad Católica para que no entrasen en las Islas. Sin embargo algunos ingleses y holandeses lo hicieron con mucho disimulo.¹²

En los años inmediatos que siguen a 1766 la llegada de navíos, generalmente españoles, procedentes de Mogador, aunque también de otros puntos como Fadala, y cargados de grano, fue constante. En este puerto incluso se primó el comercio de navíos españoles frente a otras potencias.¹³ También se mantuvieron tratos más escasos con Casablanca, ya que los gastos desde este puerto eran mucho mayores para el comercio canario que los que se mantenían con Mogador. No obstante, la llegada de cereal desde Casablanca fue puntualmente destacada, como las 4.769 fanegas, medida de Canarias, que llegaron en octubre de 1788 al puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el paquebote raguseo *Cleopatra*, y que ayudó a sobrepasar el hambre provocada por las malas cosechas en Canarias.¹⁴

No obstante, desde 1766 hasta final del siglo, el comercio con Marruecos pasó momentos de altas y bajas, ya que, por ejemplo, en 1786 el cónsul francés Hermand admitía que “desde que los Estado Unidos han hecho de este artículo (el grano) una rama esencial de su comercio en Santa Cruz de Tenerife, las relaciones del Archipiélago con Marruecos han cesado absolutamente”.¹⁵ Esta irregularidad se derivó también de los cierres puntuales de grano de Marruecos, de los años de buenas cosechas en Canarias, y, por tanto, de la menor necesidad de grano, así como de las difíciles relaciones diplomáticas entre los monarcas españoles y el sultán de Marruecos, provocadas especialmente por los incidentes con los marineros y mercaderes españoles en territorio marroquí, y a la vulneración de los acuerdos de libre comercio por parte de éstos. Un nuevo paréntesis en la libertad comercial lo ocasionó el estallido de la guerra debido al sitio de Melilla en 1774. Esto tuvo como consecuencia que las relaciones se paralizaran y no recobrasen algo de normalidad antes de la segunda mitad de la década de los 80 de este siglo, hasta 1787, a través de los nuevos acuerdos firmados entre España y Marruecos.¹⁶ Por otro lado, se prefería el trigo que llegaba de otros lugares como el de los Estados Unidos, porque se podía intercambiar por otros artículos como el vino y no por plata u oro como en el caso de los intercambios con Marruecos. No obstante, durante este periodo, las relaciones comerciales entre España y Marruecos nunca se llegaron a paralizar en su totalidad.¹⁷

Sabemos como en 1785 llega a Tenerife un barco procedente de Mogador, si bien había hecho escala previamente en Madeira, por lo que podía constar que tenía un origen portugués. En septiembre y octubre de 1786 sí entran varias embarcaciones con origen directo en Mogador, si bien son inglesas y portuguesas.¹⁸ En 1790 muere el sultán Sayyidi Muhámmad b. Abd Allah, sucediéndole en el trono su hijo Mawlay al-Yazid, que prohibió la exportación de granos a España, quedando interrumpido el comercio durante varios años, debido sobre todo a la neutralidad de España ante las luchas sucesorias por el trono marroquí a la muerte de Mawlay al Yazid.¹⁹ Fiel reflejo de este desencuentro son el nuevo sitio a Ceuta en 1790 y la declaración formal de guerra el 19 de agosto de 1791. No obstante, las importaciones de cereal ya se habían recuperado para la segunda mitad de la década de los 90 del siglo XVIII.

No obstante, cuando se prohibía la saca de cereal a los navíos españoles, el relevo era tomado en parte por barcos extranjeros.²⁰ En definitiva, el comercio legal de granos con Marruecos fue muy irregular, debido a las causas antes nombradas. Dependiendo de una u otra coyuntura, se pasaba de una exportación masiva de grano, a años en la que ésta quedaba en suspenso.

A fines del siglo XVIII aumentó la necesidad de trigo procedente de Marruecos, aunque también de cebada y de millo. El principal centro de importación del cereal norteafricano fue el puerto de Mogador.²¹ El florecimiento de este puerto se inicia en torno a 1756, con la construcción de su nueva ciudad al estilo europeo. Para hacernos una idea de su relevancia, y

del *boom* por el que atravesó el comercio con Marruecos, hay que mencionar que este puerto ocupó a finales del siglo XVIII más del 50% de las entradas de embarcaciones de toda África a Tenerife. Para años como el de 1796 o el de 1797, Tenerife llega a mantener más contactos con Mogador que con América. También da fe de la importancia de estos tratos que en 1795, prácticamente la mitad del trigo importado a España procedía de los países del Magreb.²²

Además de Mogador, persisten todavía a finales del siglo XVIII los tradicionales lazos con Mazagán y Santa Cruz de Berbería.²³ Con respecto a Mazagán hay que recordar que Muhammad III había expulsado a los portugueses de esa ciudad en 1767. No era infrecuente tampoco el que las naves que partían de Mogador hiciesen escala antes en Cádiz o Madeira para luego dirigirse a Canarias.

A través de los informes consulares franceses sabemos que de Marruecos se importa a finales de esta centuria, además del mencionado frumento, aceite, cera, bizcocho, dátiles, arenques salados, guisantes, habas, alpiste, almendras, garbanzos, lentejas,²⁴ salvado, miel, ganado (sobre todo bueyes) y carne vacuna. Sólo entre 1786 y 1790 entran en Tenerife al menos 13.678 fs. de cereal.²⁵ Algunos de estos artículos que venían de Berbería, tales como los dátiles, se importaban no sólo a través de territorio africano, sino por medio de un comercio de redistribución por ciudades como Marsella o Cádiz.²⁶ A finales del siglo XVIII, las embarcaciones que llegaban de Mogador tenían una carga media valorada en 9.833 pesos.²⁷

El comercio con Marruecos no estaba en manos de los marroquíes. La distribución a finales del siglo XVIII se hacía en embarcaciones europeas, sobre todo españolas, aunque también francesas, inglesas, portuguesas, genovesas y estadounidenses.

Islas de Cabo Verde

La cercanía de las Islas Canarias al Archipiélago de Cabo Verde, había condicionado su relación desde el principio de la Etapa Moderna. A finales del siglo XVIII Cabo Verde sigue siendo posesión portuguesa.

Durante los siglos XVI y XVII la principal carga procedente de Cabo Verde fueron las piezas de esclavos, debido al gran papel distribuidor del Archipiélago lusitano de las piezas que venían desde Guinea. La importancia esclavista de Cabo Verde se rompe a lo largo del siglo XVIII. Ya con seguridad para la segunda mitad del siglo XVIII los esclavos desaparecen de los cargamentos que se importan de Cabo Verde. Por contra se trajeron otras producciones que completaban las bodegas de las embarcaciones, como la relacionada con la ganadería, a través de la corambre o de la carne. Los cueros eran por lo general al pelo, tanto de cabra como de vaca, aunque en su mayoría eran de cabra. También se trajo ganado vivo como bueyes, mulas y cabras.²⁸ Además, también se completaban con otros artículos como la cera amarilla. Para el siglo XVIII también se envía a Canarias algo de cereal, como trigo de Turquía. Otra de las importaciones que se realizan en esta centuria es la sal,²⁹ la más importante después de las que se hace de España y Portugal. Algunas de las Islas de Cabo Verde, en concreto las de Sal, Maio y Boavista,³⁰ disponían de instalaciones salineras de consideración, algunas de las cuales se han conservado hasta la actualidad. Por su parte, Canarias ya era deficitaria en este artículo durante el siglo XVIII.

Por su parte la principal mercancía que parte desde las islas es el vino, aunque no debió de ser la única, ya que en centurias anteriores se habían transportado otras como las manufacturas textiles.³¹ A estas hay que añadir otras como vinagre, harina, breá...

Todavía a finales del siglo XVIII no es infrecuente que embarcaciones portuguesas, que habían partido generalmente de Madeira, hagan escala en Canarias para luego dirigirse a Cabo Verde.³² A diferencia de lo que ocurría con el Golfo de Guinea o con Angola, a donde se dirigen una mayor proporción de embarcaciones francesas e inglesas, los contactos con las Islas de Cabo Verde se continúan realizando casi siempre a través de portugueses, sobre todo de barcos que partían de Madeira. No obstante, algunas embarcaciones estadounidenses o inglesas, cargadas con vino canario, también se aventuraban a llevarlo,³³ para en esas islas cargar, entre otros artículos, sal. La presencia de los españoles estaba también asegurada.

Senegal y Golfo de Guinea

Senegambia había interesado tanto a portugueses como a holandeses, a ingleses y a franceses, sobre todo a partir del establecimiento de factorías a partir del siglo XVII. En Senegal, y tras la ocupación francesa de Goré en 1677, la zona de influencia franca se acrecentó desde Saint-Louis a Goré. Mientras, la desembocadura del río Gambia estuvo controlada por los ingleses. Ambas zonas se convertirían en centros esclavistas esenciales para ambas potencias durante los siglos XVII y XVIII.³⁴

Los tratos con el Golfo de Guinea quedaron cada vez menos en manos de los canarios, y cada vez más en manos de los norteeuropeos. En 1784, el cónsul Hermand comentaba como el caballero de la Tour, lugarteniente del barco salido de Toulon ese año, y que había hecho escala en Santa Cruz de Tenerife, había necesitado encontrar en esta ciudad un piloto práctico en la Costa de Senegal, pero como los patronos de barcos empleados en la pesca que los canarios hacían en la Costa de África no pasaban jamás del Cabo Blanco, no fue posible encontrar uno solo.³⁵

De hecho, los barcos franceses que hacían escala en las Islas y repostaban en ellas, para ir a Guinea, lo hacían para dirigirse a sus colonias, como es el caso de Senegal, a puntos tan relacionados con el tráfico esclavista como Goré. Los ingleses centraban sus preferencias en Gambia,³⁶ llegando desde puertos como Londres o Liverpool, aunque también de otros como Bristol o incluso desde Irlanda, desde la ciudad de Cork. Tanto unos como otros aprovechaban su escala en las Islas para aprovisionarse y cargar algo de vino.³⁷ En alguna ocasión se dirige para Guinea algún barco danés. Es curioso como todos los barcos que se dirigen hacia la Costa de África, sin especificar el lugar, son todos sin excepción ingleses.

No obstante, debemos recordar cómo el interés de la Corona española y de las Islas Canarias fue creciente por esta zona en la segunda mitad del siglo XVIII. Así, Floridablanca encargó al Marqués de Branciforte, Capitán General de Canarias, que se informase sobre la posibilidad de realizar el comercio negrero en la costa occidental africana desde las Islas. En su respuesta de diciembre de 1784 manifiesta que lo mejor era pedir permiso de aquellas naciones que tuviesen factorías en la costa, para realizar libremente el tráfico en ellas o bien tener factorías propias, sugiriéndose la posibilidad de pedir a Francia la cesión de “la Isla de Gorea”, donde se podría establecer una factoría. Los planes de Branciforte recogían la formación de una Compañía Canaria de Negros, con un fondo de 50.000 pesos.³⁸

Angola

Angola a finales del siglo XVIII continuaba siendo uno de los grandes centros negreros del Atlántico. El principal núcleo poblacional y comercial seguía siendo Luanda, que

beneficiándose de la trata esclavista había construido una ciudad llena de monumentos y de palacios públicos y privados. Su relación con Brasil se había hecho más estrecha desde que los brasileños consiguieron desalojar a los holandeses en 1648, hasta el punto que se ha calificado a este territorio como “colonia de la colonia”.³⁹ No obstante, a través de diversos tratados con Portugal potencias como Inglaterra y Holanda tuvieron un acceso fácil al territorio.

Sabemos que a finales del siglo XVIII algunas naves francesas e inglesas, e incluso estadounidenses, hicieron escala en las Islas para poner rumbo a Angola.⁴⁰ De ellas la mayor parte son francesas. La ausencia de embarcaciones portuguesas se debería a que no harían escala en Tenerife, sino que zarparían directamente desde sus puntos de origen, bien en Madeira, bien en el Portugal continental. Estas embarcaciones, como las que llegaban a la Costa de Guinea, tenían como objetivo final el transporte de esclavos desde África hacia América. Estos barcos franceses iban cargados con diferentes mercancías desde sus puntos de origen en Francia, como piezas de algodón, aguardiente, pólvora, barras de hierro, canevetes, cuchillos, vasos, sables, botellas, habas, arroz, bayetas, fusiles, draperías y seda.⁴¹ En las Islas no desaprovechaban tampoco la oportunidad para cargar vino.⁴² Junto a éste se introducen otros artículos más variados y complementarios.⁴³

Suráfrica y el Índico

Los contactos con esta área datan ya para el siglo XVIII, y siempre en relación con las escalas que navíos holandeses, ingleses y franceses hacían en Canarias, para proseguir viaje hacia sus colonias asiáticas y africanas.

Los nexos de unión con Suráfrica están por lo general protagonizados por barcos holandeses, de la Compañía de las Indias Orientales, que se dirigen hacia El Cabo.⁴⁴ Recordemos que esta ciudad había sido fundada por los holandeses tras la llegada de Jan van Riebeck en 1652. Permanecería bajo este dominio hasta 1800, cuando los holandeses la ceden al Imperio Británico.⁴⁵ Hacia 1793 ya habitaban la colonia suráfricana unos 13.830 burgueses, además de esclavos y población autóctona.⁴⁶

Las islas de Borbón (Reunión) y la de Francia (Mauricio) fueron objetivos de los barcos que hacían escala en Canarias. No hay que despreciar estos mercados para los productos canarios a finales del siglo XVIII, justo en un momento en que se están buscando alternativas y salidas comerciales para la maltrecha economía isleña. Así, Mauricio alcanzaba las 70.000 personas en los primeros años del siglo XIX, cuya población blanca estaba formada fundamentalmente por colonos de Bretaña y Normandía, con un importante número de mercaderes y armadores, que habían desarrollado el espíritu especulativo.⁴⁷ El principal puerto de Mauricio, Port Louis, llegó a ser el más importante para las actividades francesas en el Océano Índico, con una gran actividad comercial no sólo francesa sino también de otras potencias como la de los Estados Unidos.⁴⁸ La isla de Reunión, por su parte, en 1778 pasaba de las 42.000 personas y en 1808 de las 70.000 personas.⁴⁹

Los franceses tuvieron mucho interés en promocionar a finales del siglo XVIII los tratos entre Canarias y las Islas de Reunión y Mauricio. En este sentido, el cónsul francés en 1786 daba cuenta de como habían hecho escala en 1783 en Tenerife, numerosos barcos franceses que habían sido armados en los puertos de Lorient y de San Maló, para ir a las islas de Francia y de Borbón, llegándose a exportar hasta 3.000 pipas de vino, cuyo valor se había pagado en cartas de cambio. La aceptación de los caldos canarios había sido tal, que las

embarcaciones canarias acudieron en los años siguientes a repetir el cargamento.⁵⁰ Es más que probable que también se llevase algo de aguardiente, ya que en 1786 el navío francés “La Clemencia”, que había salido de Lorient, había hecho escala en Gran Canaria y Tenerife, tomando algunas provisiones, para ir a la Isla de Francia, teniendo por cargamento vino, aguardiente y otras mercancías.⁵¹

La actividad de las embarcaciones francesas con rumbo hacia el Índico, y haciendo escala en Canarias, fue especialmente relevante en la década de los 80 del siglo XVIII. En muchos casos su destino final era la India, tomando en Canarias algo de vino para completar su cargamento.⁵² No obstante, este comercio basado en el transporte de vinos canarios, continuó al menos hasta la radicalización de la Revolución francesa. Así, todavía en agosto de 1790, el navío francés “La Libertad”, que había zarpado del puerto de Lorient, había cargado en el Puerto de La Cruz de 500 a 600 pipas de vino de la Casa Cologan para dirigirse a la Isla de Francia y de Borbón.⁵³ El tráfico tuvo que continuar al menos hasta la ocupación de las islas por los ingleses en 1810, puesto que hasta 1804 son varias las embarcaciones que vienen o se dirigen a la Isla de Francia y entran en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, siempre bajo bandera francesa.⁵⁴

No siempre estas embarcaciones francesas que hacían escala en Canarias lo hacían viniendo de Francia, sino que también salían de las colonias americanas francesas como Cabo Francés. Es el caso del navío francés del que era capitán Andre Uteu, que se dirigía, en agosto de 1785 a la Isla de Borbón, haciendo escala en Tenerife.⁵⁵

También, algún barco francés hizo escala para dirigirse hacia Mozambique, a finales del siglo XVIII, si bien este destino fue muy esporádico.⁵⁶ La duración de un viaje desde el Índico a Canarias podía alcanzar perfectamente los 75 días.

En definitiva, la navegación de Tenerife con el continente africano a finales del siglo XVIII se realizó mayoritariamente con el área atlántica, en donde el papel de puerto de escala de Santa Cruz de Tenerife jugó un papel esencial. No obstante, a través de estos viajes se establecieron contactos con zonas que no habían sido antes visitadas por barcos que partían desde Canarias, como eran las Islas del Índico.

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
2-8-85	Navío francés <i>El Vicomt de Sovillas</i>	Isla de Francia, sale de Cabo Francés	André Uteu
1-9-85	Navío español <i>Minerva</i>	Mogador-Madeira	D. Domingo Molony
3-5-86	Bergantín español <i>Jesús, María y José</i>	Islas de Cabo Verde	D. Pablo Felipe Hernández
5-9-86	Bergantín portugués <i>Ntra Sra de Loreto</i>	Mogador	Mariano Sánchez
17-10-86	Bergantín inglés <i>La María</i>	Mogador, Cádiz y Puerto de La Cruz	Juan Cornsby
18-10-86	Bergantín portugués <i>Ntra Sra del Cabo</i>	Mogador	Elías de Morales
4-8-89	Bergantín español <i>El Rosario</i>	Mogador	Buenaventura Felipe
20-12-89	Bergantín francés <i>La Victoria</i>	Mogador	Jean Christians Hebert
25-12-89	Bergantín francés <i>Los Amigos</i>	Mogador	Jean Bartolomé Camoiens
4-4-90	Goleta portuguesa <i>Sto Espíritu</i>	Islas de Cabo Verde	D. Manuel Joaquín Golega
12-5-90	Patache portugués <i>El Buen Jesús</i>	Cabo Verde	Francisco José de Olivar
14-6-90	Bergantín español <i>La Sagrada Familia</i>	Mogador	D. Sebastián Caravallo
21-6-90	Bergantín español <i>El Paquete de Tenerife</i>	Cabo Verde, llega al Puerto de La Cruz	D. Antonio López Padrón
19-7-90	Bergantín francés <i>Los Amigos</i>	Mogador	Jean Ste. Camoin
7-9-90	Goleta portuguesa <i>Ntra Sra del Carmen</i>	Cabo Verde	Juan Evangelista Melo
28-9-90	Bergantín español <i>El Paquete de Tenerife</i>	Cabo Verde	D. Antonio López

Tabla I. Llegadas africanas a Tenerife (1784-1790)

FUENTE: Archivos Nacionales Franceses. C.A.R.A.N. Elaboración propia

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
17-1-85	Goleta portuguesa <i>Ntra Sra de la Alegría</i>	Madeira (Va para Cabo Verde).	Luis Montero Cabrera.
1-11-85	Bergantín portugués <i>Ntra Sra Mae dos Homens Santo Antonio de Almas</i>	Lisboa, con destino Mogador.	D. José Antonio de Acuña.
30-12-85	Bergantín portugués <i>Ntra Sra de la Peña de Francia</i>	Madeira y La Palma, destinado a las Islas de Cabo Verde.	D. Francisco de Silva y Baños.
31-12-85	Fragata francesa <i>El Ruiseñor</i>	Rochefort, destinada a Senegal.	Sr. Caballero de Brach.
4-1-86	Barco holandés de la Compañía de las Indias Orientales <i>Oud Harlen</i>	Flesinga, con destino al Cabo de Buena Esperanza y la isla de Ceilán (Al final regresará a Europa).	Johannes Baker.
27-5-86	Bergantín portugués <i>Ntra Sra del Rosario</i>	Madeira, con destino a Cabo Verde.	D. Pedro José Viana.
13-7-86	Navío francés <i>La Clemencia</i>	Nantes y Gran Canaria, con dirección a la isla de Francia.	
15-7-89	Navío inglés	No se sabe, pero con destino a la Costa de África.	
15-7-89	Navío inglés	No se sabe, pero con destino a la Costa de África.	
15-7-89	Navío inglés	No se sabe, pero con destino a la Costa de África.	
13-8-89	Balandra inglesa <i>Lami</i>	Liverpool, destinada a la Costa de África.	Guillermo Quarrien.
20-8-89	Bergantín inglés <i>El León</i>	Londres, destinado a la Costa de África.	Jean Muston.
5-11-89	Goleta americana <i>Federal</i>	Madeira, con destino a Cabo Verde.	Benjamín Curtis.
15-12-89	Fragata inglesa <i>Jersey</i>	Londres, en dirección a Cabo Verde.	Norton.
6-2-90	Bergantín inglés <i>Daniel</i>	Bristol, con destino a la Costa de África.	Ricardo Marlier.
22-4-90	Barco inglés	Destinado para la Costa de África.	
26-4-90	Bergantín inglés <i>Eliza</i>	Liverpool, llega al Puerto de La Cruz, con destino a la Costa de África.	George Bernard.
29-4-90	Barco inglés	Destinado para la Costa de África.	
24-5-90	Navío americano <i>Theresa</i>	Lisboa, destinado para Angola.	Denis Pouven.
1-6-90	Navío francés <i>El marqués de La</i>	Marsella, llega al Puerto de La Cruz. Con dirección a la	Augustín Corosín.

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
	<i>Fayette</i>	isla de Francia.	
2-8-90	Navío francés <i>La Libertad</i>	Puerto de Lorient, con destino a la Isla de Francia y de Borbón. Llega al Puerto de La Cruz.	Jean Potier.
29-10-90	Bergantín portugués <i>Ntra Sra de las Nieves</i>	Se dirige a Cabo Verde.	D. Antonio Venissimo de los Santos.

Tabla II. Destinos africanos desde Tenerife, sin precisar fecha (1784-1790)
 FUENTE: Archivos Nacionales Franceses. C.A.R.A.N. Elaboración propia.

FECHA FECHA	EMBARCACIÓN EMBARCACIÓN	DESTINO DESTINO	CAPITÁN CAPITÁN
1-10-84	Corveta francesa <i>La Blonde</i> .	Costa de África y Senegal.	Caballero de la Clous du Pin.
5-11-84	Senaut portugués <i>San Joaquín y Sta. Ana</i> .	Islas de Cabo Verde.	Juan Bertolo González.
6-2-85	Navío inglés <i>Los 2 Hermanos</i> .	Gambia.	Diove.
24-2-85	Senaut portugués <i>Santísimo Sacramento</i> .	Cabo Verde.	D. José Manuel de Vasconcelos.
1-4-85	Floop francés <i>La Unión</i> .	Costa de Angola.	Jaques Perre
6-4-85	Navío francés <i>La Perfecta Unión</i> .	Senegal y Costa de Angola.	Scipion.
7-4-85	Bergantín francés <i>La Matouque</i> .	Costa de Angola.	Goulard.
22-4-85	Bergantín imperial <i>La Sta. Victoria</i> .	Costa de Guinea.	Jean Caminastere.
2-5-85	Bergantín francés <i>La Riviere</i> .	Senegal.	Benjamín Morel.
4-5-85	Bergantín francés <i>Los Amigos</i> .	Isla de Francia.	Sr. Le Roy.
22-5-85	Navío francés <i>La Leonora</i> .	Isla de Francia.	Sanguind.
26-5-85	Bergantín francés <i>Los 2 Amigos</i> .	Isla de Francia.	Le Roy.
22-6-85	Paquebote inglés <i>Little Bin</i> .	Costa de Guinea.	Juan Spurit.
12-8-85	Navío francés <i>El Vicomt de Sovillas</i> .	Isla de Borbón.	André Uteu.
11-9-85	Navío inglés <i>La Nancy</i> .	Costa de África.	James Wadington.
14-10-85	Navío francés <i>Las 5 primas</i> .	Costa de Angola.	Jean Francois Corbillé.
31-10-85	Barco inglés <i>El Granpur</i> .	Angola.	Eduard Tomson.
31-10-85	Sloop inglesa <i>El Nautilus</i> .	Angola.	Charlie Trip.
31-10-85	Navío inglés <i>La Amistad</i> .	Costa de Angola.	Guillaume Kennedy.
24-12-85	Navío francés <i>El Africano</i> .	Costa de Angola.	Antonio Perrote.
7-1-86	Fragata francesa <i>El Ruiseñor</i> .	Senegal.	Caballero du Brach.
15-1-86	Balandra francesa <i>La Furet</i> .	Goré.	Jean de la Poite.
11-2-86	Bergantín portugués <i>San Lome y la Buena Amistad</i> .	Islas de Cabo Verde.	Juan Alberto.
18-3-86	Navío francés <i>La Paurge</i> .	Isla de Francia.	Jaques Thomas Jufresne.
28-3-86	Bergantín americano <i>El Ranger</i> .	Cabo Verde.	Obadiach Rich.
28-3-86	Fragata americana <i>La Tomasa</i> .	Cabo Verde.	Wyat St. Barbe.
17-5-86	Navío francés <i>La Modestia</i> .	Mozambique.	André Claud Dufilhut.
27-6-86	Bergantín portugués <i>Ntra. Sra. del Cabo</i> .	Islas de Cabo Verde.	Elian de Morales.
4-8-86	Navío de la compañía holandesa <i>Le Veere</i> .	Cabo de Buena Esperanza y Ceilán.	
4-8-86	Navío de la compañía holandesa <i>El Tritón</i> .	Cabo de Buena Esperanza y Ceilán.	
15-9-86	Navío inglés <i>El Gerson</i> .	Costa de África.	Guillermo Cornan.
7-10-86	Navío inglés <i>Musley Kill</i> .	Costa de Guinea.	José Fayen.
25-11-86	Goleta inglesa <i>El Triunfo</i> .	Goré.	
24-12-86	Bergantín americano <i>El Tratante</i> .	Cabo Verde.	Benjamín Felt.
2-2-88	Barco inglés <i>La Aventura</i> .	Costa de Guinea.	
2-2-88	Fragata inglesa <i>El Scipión</i> .	Costa de Guinea.	
22-11-89	Barco inglés <i>La Aventura</i> .	Costa de África.	Reinfil.
22-11-89	Fragata <i>La Fe</i> .	Costa de África.	Norvich.
13-1-90	Bergantín francés <i>La Victoria</i> .	Mogador.	Jean Thomas Hebert.
19-1-90	Bergantín francés <i>Los amigos</i> .	Mogador.	Jean Bartolomé Carmou.

Tabla III. Salidas hacia África desde Tenerife (1784-1790)
Fuente: Archivos Nacionales Franceses. C.A.R.A.N. Elaboración propia.

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN
25-2-96	Fragata inglesa <i>La Tuterdelle</i> .	Con destino a Berbería.
8-3-96	Fragata inglesa <i>El Chatter</i> .	Corck. Con destino a la Costa de África.
30-3-96	Bergantín inglés <i>La Juana</i> .	Bristol. Con destino a la Costa de África.
21-8-96	Goleta danesa <i>Isabel y Magdalena</i> .	Sto. Domingo. Con destino a la Costa de Guinea.
18-10-96	Bergantín español <i>El Gran poder de Dios</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
27-10-96	Goleta portuguesa <i>El Sostillon del Mar</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
2-11-96	Bergantín español <i>Ntra. Sra. del Rosario</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
12-11-96	Bergantín americano <i>La Louise</i> .	Irlanda. Con destino Tenerife y Cabo Verde.
16-11-96	Goleta portuguesa <i>La Buena Amistad</i> .	Costa de África. Con destino Lisboa.
19-11-96	Polaca genovesa <i>Ntra. Sra. De la Gracia</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
9-1-97	Bergantín americano <i>La Isabel</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
10-1-97	Bergantín español <i>El Gran Poder de Dios</i> .	Mogador. Con destino a Tenerife.
10-1-97	Bergantín español <i>El Jesucristo</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
12-1-97	Bergantín español <i>El San Bernardo</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
9-2-97	Bergantín genovés <i>San Vicente Ferrezi</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
29-3-97	Bergantín español <i>El Brillante</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
31-3-97	Bergantín español <i>Las Stas. Barbe</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
3-4-97	Fragata española <i>La Sta. Bárbara</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
5-4-97	Bergantín español <i>La Estrella de Mar</i> .	Mogador. Con destino Tenerife.
28-4-97	Bergantín español <i>Sta. Bárbara</i> .	Sta. Cruz de Berbería. Con destino Tenerife.
28-4-97	Polaca genovesa <i>La Merced</i> .	Mazagán. Con destino Tenerife.

Tabla IV. Llegadas y destinos africanos a Tenerife (1796-1997)
Fuente: Archivos Nacionales Franceses. C.A.R.A.N. Elaboración propia

NOTAS

- ¹ PRADELLS NADAL, J. *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*. Universidad de Alicante, 1992. Pág. 18.
- ² Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales (C.A.R.A.N.), *Affaires étrangères*, B-III, 350. El 15 de diciembre de 1785 entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el navío español "La Santísima Trinidad" viniendo de La Palma donde se había estado construyendo, y con destino a Cádiz, para donde llevaba cargadas 150 fanegas de almedras y 2.000 tablas de construcción.
- ³ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B-III, 350. En enero de 1786 ancló en Sta. Cruz de Tenerife un bergantín sueco, del que era capitán Christian Rose, y que estaba para ir al puerto de La Orotava.
- ⁴ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, en concreto el B/III/350 para el año 1784, 1785, 1786. El año 1789, el de 1790, el de 1796 y 1797 en B/III/351. Para los dos últimos meses del año 1785 y para los dos primeros de 1788 también contamos con alguna noticia dispersa en A.E., B/I/1080.
- ⁵ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. Es el caso del navío americano "Nathaniel", que antes de llegar a Tenerife había salido de Boston, haciendo escala en Madeira.
- ⁶ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. El 13 de agosto de 1789 llegó a Sta. Cruz de Tenerife la balandra inglesa "Lami", procedente de Liverpool y destinada para la Costa de África.
- ⁷ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. En abril de 1790 el bergantín inglés "Eliza", que había anclado en el Puerto de La Cruz, tras llegar de Liverpool, cargó allí algunos vinos para seguir su viaje a la Costa de África.
- ⁸ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. Entra en Tenerife el 17 de junio de 1786.
- ⁹ CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, II. 1494-1803. Santa Cruz de Tenerife, 1977. Pág. 39.
- ¹⁰ GARCÍA ARENAL, M. y BUNES, M.Á. *Los españoles y el Norte de África. Siglos XV_XVIII*. Madrid, 1992. Pág. 149.
- ¹¹ PRADELLS NADAL, J. *Diplomacia y comercio*. Opus cit. Pág. 511.
- ¹² MINGUET, C. "Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)". *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*. Tomo I. Salamanca, 1982. Pág. 691.
- ¹³ ARRIBAS PALAU, M. "Notas sobre el abastecimiento de granos a Canarias desde Marruecos (1769-1789)". *Anuario de Estudios Atlánticos. Madrid-Las Palmas*. Año 1979. Nº 25. Págs. 361-362.
- ¹⁴ Idem. Pág. 400.
- ¹⁵ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/344.
- ¹⁶ ARRIBAS PALAU, M. "Notas sobre el...". Art cit. Págs. 382-388.
- ¹⁷ LOURIDO DÍAZ, R. *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII*. Relaciones político-comerciales del sultán Sidi Muhammad B. Allah (1757-1790) con el exterior. Madrid, 1989. Págs. 614-630.
- ¹⁸ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. Uno de ellos fue el bergantín portugués "Ntra. Sra. Del Cabo", del que era capitán Elías de Morales, que llegó de Mogador en octubre de 1786, con un cargamento de 2.478 fs. de frumento y 23 barriles de arenques salados.
- ¹⁹ ARRIBAS PALAU, M. "Notas sobre el...". Art. cit. Pág. 404.

- ²⁰ Ibidem. 365-378
- ²¹ Archivo Municipal de La Laguna (A.M.L.L.), Expedientes sobre trigo, 5. Así por ejemplo, se refleja en las llegadas al puerto de Sta. Cruz con trigo de ese origen.
- ²² PRADELLS NADAL, J. *Diplomacia y comercio*. Opus cit. Pág. 514.
- ²³ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. En abril de 1797 llegó a Tenerife el bergantín español “Santa Bárbara”, procedente de Santa Cruz de Berbería, cargado de trigo y de 150 toneladas..
- ²⁴ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. En octubre de 1796 llegó a Tenerife el bergantín español “El Gran poder de Dios”, procedente de Mogador, de 150 toneladas, con cargamento de trigo, cebada, aceite, guisantes y lentejas.
- ²⁵ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. En diciembre de 1789 llegó a Santa Cruz de Tenerife el bergantín francés “La Victoria”, desde Mogador, cargado con 5.000 fanegas de frumento.
- ²⁶ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), *Libro de Derechos de entrada y salida en Gran Canaria, 1792-1793*. El 8 de julio de 1792 llegó a Gran Canaria la polacra ragusea “Ntra. Sra. de Gracia”, de la que era capitán Nicolás Suicoloci, procedente de Marsella, con mercancías de diferentes orígenes, entre las que se encontraban 1’5 quintales de dátiles.
- ²⁷ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En 1786 llegó a Tenerife desde Mogador, el bergantín inglés “La María”, con un cargamento valorado entre los 9.000 y los 10.000 pesos corrientes.
- ²⁸ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En mayo de 1786 entró en el puerto de Santa Cruz, procedente de las Islas de Cabo Verde, el bergantín español “Jesús, María y José”, con un cargamento de 400 fs. de trigo de Turquía, una parte de cueros al pelo, bueyes, mulos y cabras.
- ²⁹ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. Entre el cargamento de la goleta portuguesa “El Santo Espíritu”, que llegó de Cabo Verde a Tenerife en abril de 1790, se hallaban 500 fs. de sal.
- ³⁰ DUNCAN, T. B. *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century. Commerce and Navigation*. Chicago and London, 1972. Págs. 186-187.
- ³¹ A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, J., leg. 2.732, año 1633, Lanzarote, fols. 603 v.-604 r.. En 1633 se intentaron llevar en un barco que salió de La Palma a Cabo Verde y arribó a Lanzarote, entre otras cosas 50 varas de ruán.
- ³² C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. Entre octubre y noviembre de 1784 estuvo en el puerto de Santa Cruz el senaut portugués “San Joaquín y Santa Ana”, del que era capitán Juan Bertolo González, que había venido de Madeira para echar la vela a las Islas de Cabo Verde.
- ³³ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En marzo de 1786 los navíos americanos “El Ranger” y “La Tomasa”, cargaron en Santa Cruz de Tenerife 15 y 10 pipas de vino respectivamente para llevarlas a Cabo Verde.
- ³⁴ OGOT, B.A.(Dir.) *Histoire Générale de L’Afrique. L’Afrique du XVI au XVIII siècle*. París, 1998. pp. 204-205.
- ³⁵ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/I/1080.
- ³⁶ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En febrero de 1785 llegó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el navío inglés “Los Dos Hermanos”, que había llegado de Londres con destino a Gambia, cargando en la isla alguna cuarterola de vino.

- ³⁷ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351. En noviembre de 1789 llegó a Santa Cruz de Tenerife el barco inglés “La Aventura”, tomando vino y algún aporvisionamiento para ir a la Costa de África.
- ³⁸ CASTRO, M. de y NDONGO, D. *España en Guinea. Construcción del desencuentro: 1778-1968*. Toledo, 1998. pp. 32-34.
- ³⁹ KI-ZERBO, J. *Historia del África negra. De los orígenes al siglo XIX*. Madrid, 1980. pp. 489-490.
- ⁴⁰ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En marzo de 1785 el floop francés “La Unión”, de que era capitán Jaques Perre, había llegado de Dunkerque con destino a la Costa de Angola.
- ⁴¹ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. Esa es la carga que en 1785 llevaba el navío francés “Las cinco primas” que había salido de El Havre para la Costa de Angola, haciendo escala en Santa Cruz de Tenerife.
- ⁴² C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. Así, en octubre de 1785, el barco inglés “El Granpur”, del que era capitán Eduard Thompson, tomó algo de vino para hacer viaje a Angola.
- ⁴³ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En diciembre de 1785 el navío francés “El Africano”, con dirección para la Costa de Angola cargó en Santa Cruz de Tenerife algunos ladrillos, cal y algún aprovisionamiento para continuar su ruta.
- ⁴⁴ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En 1786 salió de Tenerife el barco de la Compañía de las Indias Orientales “El Viejo Harlem”, con destino a El Cabo de Buena Esperanza y a la isla de Ceilán.
- ⁴⁵ VV.AA.: *África Internacional. Suráfrica*. Madrid, 1986. pp. 21-22.
- ⁴⁶ THOMPSON, L. *A History of South Africa*. New Haven and London, 1990. pp. 35.
- ⁴⁷ TOUSSAINT, A. “El papel del comercio en el poblamiento de Mauricio”. *Relaciones históricas a través del Océano Índico*. Barcelona, 1983. Pág. 137.
- ⁴⁸ BOWMAN, L.W. *Mauritius. Democracy and Development in the Indian Ocean*. Boulder and San Francisco, London. 1991. pp. 13-14.
- ⁴⁹ GERBEAU, H. “El papel de la agricultura en el poblamiento de la Reunión”. *Relaciones históricas a través del Océano Índico*. Barcelona, 1983. Pág. 149.
- ⁵⁰ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/I/1080.
- ⁵¹ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350.
- ⁵² C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/I/1080.
- ⁵³ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/351.
- ⁵⁴ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. *Estadística de las Islas Canarias 1793-1806 de Francisco Escolar y Serrano*. Tomo III. Las Palmas de Gran Canaria, 1983. pp. 551, 557, 558, 573, 575, 578 y 585.
- ⁵⁵ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350.
- ⁵⁶ C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/III/350. En 1786 el navío francés “La Modestia”, que había llegado a Santa Cruz de Tenerife, echó la vela para Mozambique.