

REFLEXIONES ACERCA DEL COMERCIO EXTERIOR CANARIO  
Y LA BURGUESIA MERCANTIL ISLEÑA (1778-1852)

AGUSTIN MILLARES CANTERO

Con la colaboración de ENRIQUE LECUONA RIBOT,  
HILARIO GARCIA QUINTANA, MARIA PILAR QUINTELA  
CARREIRA, JOSE MANUEL OSEGUERA LOMEÑA y  
ANA GOMEZ SIGLER

Muy poco es lo que, a pesar de balbuceos prometedores, ha hecho aún la actual historiografía canaria por acercarse al estudio de las relaciones mercantiles y la burguesía comercial durante la primera mitad del XIX. Si centramos en él nuestra atención, fue tanto por cubrir en parte esa laguna como por entender que, tal período, alcanza un inusitado relieve si se trata de captar en toda su amplitud el proceso que conduce a las franquicias. Los antecedentes del decreto de 1852 hay que buscarlos también, de una u otra forma, en la problemática que afecta a los intercambios insulares desde la promulgación del Reglamento de 1778.

El enfoque de esta ponencia se singulariza por constituir una especie de miscelánea sobre asuntos disímiles. La ambigüedad de la titulación deriva del cariz de retablo que hubimos de darle, por virtud de la propia documentación consultada y de las insuficiencias teórico-empíricas que padecemos. Un material fragmentario, carente de apoyaturas en monografías actuales con un mínimo de rigor, no podía conducir sino a una visión muy general y hasta cierto punto inconexa. Hemos preferido afrontar el riesgo de incurrir en un apunte difuso y sin demasiada cohesión, antes de renunciar al objetivo de ofrecer una síntesis provisional que sirviese como punto de partida a nuevas aportaciones. Semejante formulación, sobre el papel más ambiciosa, ocupa la primera parte de nuestro trabajo. En la segunda nos centraríamos en los nombres más representativos de la burguesía comercial que operó en Las Palmas, a fin de contemplar cómo se desarrollaron unos cuantos negociantes por encima de crisis y coyunturas adversas.

Nuestras fuentes han sido variopintas. El Archivo Austin Baillon, parcialmente en depósito en el SEHIC del Centro Regional Asociado de la U.N.E.D., nos permitió analizar alguna correspondencia mercantil relativa a casas de Tenerife y otros documentos. El interesantísimo fondo lanzaroteño que en Las Palmas ha rescatado el doctor Juan Antonio Martín Cabrera, hizo posible también la incorporación de más cartas sumamente reveladoras. Otras epístolas veríamos, por último, entre los papeles que custodia

Francisco Bravo de Laguna y Manrique de Lara. La *Estadística* de Escolar y Serrano, recientemente publicada por Hernández Rodríguez, ha servido para que planteemos con provisionalidad algunos de los rasgos más definitorios del comercio isleño en los albores del siglo. El extracto de la correspondencia consular británica que Otilia González Ponce ha tenido la gentileza de ofrecernos, ocupa después un lugar preferente a la hora de enriquecer el texto. Con una buena masa de protocolos notariales seguiríamos la pista del quehacer multifacético de los grandes comerciantes residentes en la capital grancanaria, desde la formación de compañías a sus inversiones y participación en el lucrativo negocio migratorio. Por fin, obras como las de Álvarez Rixo, la *Memoria* del 31 de enero de 1831, la *Guía* de Zufiría y Monteverde o el *Diccionario* de Madoz, junto a otros opúsculos de obligada referencia, completarían el instrumental utilizado. Señalemos finalmente que este estudio ha sido llevado a cabo dentro de la programación del «Seminario Millares Carlo» de la U.N.E.D., fiel a su labor por fomentar la investigación histórica entre sus licenciados y estudiantes.

#### I.- NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS REALIDADES: DEL LIBRE COMERCIO A LA EMANCIPACIÓN AMERICANA

Cuando en 1778 se publicó el *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España e Indias*, la nueva política mercantil que entonces se consagra significó el término legal del régimen económico de excepción que Canarias tuvo en el comercio americano. La habilitación de nueve puertos peninsulares para traficar libremente con América que establecería el decreto de 1765, ya había quebrantado por vez primera los seculares y controvertidos privilegios que las islas disfrutaron, en cuanto única región española beneficiaria del sistema monopolístico que radicó en Sevilla y después en Cádiz. La simplificación de los trámites aduaneros y las importantes reducciones que conocerían los impuestos sobre la exportación, facilitaron un notabilísimo incremento del tráfico comercial entre la metrópoli y las colonias. Los isleños, pues, se van a encontrar en las plazas americanas con la temible competencia de los vinos andaluces y los aguardientes catalanes.

En 1778 se extendió la libertad de comercio a todos los puertos de la Península, acrecentándose así las perspectivas ruinosas para el viñedo canario; cuyos precios y altos fletes, además, no le permitían concurrir en igualdad de condiciones con sus poderosos rivales. Nuevas reducciones imposi-

tivas y un tratamiento preferencial más amplio para la producción nacional (especialmente de cara a las manufacturas), intensificaron aquellas conexiones tan nocivas para el Archipiélago. Su comercio indiano decayó: las 1.000 toneladas anuales del Reglamento de 1718, «bien que nunca llegaron a disfrutarse enteramente», no alcanzarían las 700 de resultas de la aplicación de su homónimo sesenta años más tarde<sup>1</sup>. En un primer momento, la no inclusión de los puertos venezolanos pertenecientes a la concesión de la Compañía Guipuzcoana permitió un breve respiro, mas desaparecería con la extensión del comercio libre a Caracas y Nueva España el 28 de febrero de 1789. La competitividad en el tráfico indiano constituye una clara demostración de que las economías peninsulares e isleña distaban de ser complementarias.

La liberalización comercial americana del reformismo borbónico había creado realmente una amenaza supletoria más grave para el maltrecho comercio insular, privándole de la facultad de poder operar con géneros extranjeros concedida a los puertos peninsulares habilitados. El proteccionismo que favorecería el Arancel de 1782 era inútil para la pírrica manufactura sedera local, precisamente en un período en que las cotonadas inglesas invadían los mercados internacionales. El envío de aquellos efectos a América, mediante las llamadas *generalas*, se prohibió expresamente en 1755 y una real cédula de 24 de julio de 1772 insistiría en vedar su embarque<sup>2</sup>. El trato desigual que para los puertos canarios significó el Reglamento de 1778, dio origen a un amplio debate en donde brilló la mentalidad ilustrada de algunos patricios, que sentarían las bases de un incipiente *corpus doctrinal* como anuncio del futuro puerto franco.

Acabar con la reexportación de manufacturas a las colonias americanas, era liquidar el comercio de comisión y tránsito que verificaban los negociantes residentes aquí. Reducidas las exportaciones vitícolas y otras hacia aquellas áreas<sup>3</sup>, el peligro se cernía ahora sobre el mercado inglés. Pocas iban a

1. Alonso de NAVA Y GRIMON, VI marqués de Villanueva del Prado, «¿Liberalismo o proteccionismo? La libertad de comercio y la economía canaria», en *Tres informes de economía canaria*, La Laguna, 1980, p. 45. En ocasiones, el volumen de las mercancías canarias exportadas a América superó aquel techo, gracias a los registros extraordinarios.

2. José PERAZA DE AYALA, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977, pp. 157-158, n. 439.

3. Un cálculo sobre la caída del tonelaje medio anual en la etapa 1761-1776 puede verse en Javier ORTIZ DE LA TABLE Y DUCASSE, «Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo. 1708-1776», en *II Coloquio de Historia Canario-Americano (1977)*, tº II, Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979, pp. 10-11.

ser, en efecto, las adquisiciones de caldos por parte de las casas comerciales de Londres o Liverpool, si en correspondencia no encontraban en las islas una demanda considerable para sus manufacturas textiles y demás, demanda que ante la estrechez del mercado interno dependía del soporte indiano. Si Canarias dejaba de ser una de las principales vías de penetración de mercaderías extranjeras en América, el déficit comercial con Gran Bretaña se iba a acrecentar notablemente y los retornos desde los puertos coloniales resultarían asimismo afectados. La decadencia mercantil fue aguda, arruinándose muchos navieros y prodigándose el recurso al contrabando como más elemental respuesta<sup>4</sup>.

Las negras perspectivas que planearon sobre el comercio insular, no llegaron a materializarse del todo. Un cambio de signo marca los últimos quinquenios del XVIII, invirtiéndose la tendencia adversa de la coyuntura. La real orden de 21 de enero de 1786, «que es la primera por la cual se nos haya hecho partícipes del comercio con géneros y efectos extranjeros»<sup>5</sup>, autorizó el embarcar hasta una cuarta parte de la carga que transportaban los buques fletados en el Archipiélago con dichas mercancías. El profesor Bernal afirma que ello supuso «el inicial y tímido reconocimiento que el gobierno central hace del hecho diferencial canario»<sup>6</sup>. Una nueva orden, no obstante, vendría a reducir sus favorables consecuencias, al determinar que tales artículos podrían introducirse solamente con expresión de destino, quedar depositados en la aduana tras satisfacer los mismos derechos de entrada que en la Península y un 7% de salida, no permitiéndoseles embarcar si eran trasladados a los almacenes de cualquier comerciante<sup>7</sup>. La causa de semejante restricción procede de los inferiores gravámenes que las importaciones extranjeras pagaban en las islas, siendo los peninsulares un 8 o un 9% más altos. La solicitud de que tales géneros se pudieran navegar sin limitaciones de ninguna índole, se convirtió en una de las más constantes súplicas de las clases propietarias ante Madrid. Villanueva del Prado se pronunciaría en esta línea en su informe del 14 de enero de 1788. Diez años

4. PERAZA DE AYALA, p. 156.

5. NAVA Y GRIMON, p. 48.

6. A.M. BERNAL RODRIGUEZ, «La economía canaria», en *Islas Canarias*, Madrid, 1982, p. 230.

7. Villanueva del Prado comenta a propósito: «Es sumamente corto el número de los que pueden comerciar a Indias y traer para esto géneros extranjeros de su cuenta, y aún a éstos les sería más ventajoso el comprar de pronto de los que se encuentran en el país aquellos que, según las últimas noticias, tengan despacho en el paraje a donde los destinan. Así, muy poco se disfrutará la gracia mientras al cargador grande o pequeño que lleva nuestros frutos no le sea permitido el comprar en la tienda la parte correspondiente de géneros extranjeros».

después se obtuvo la pretensión de no tenerlos que depositar en la aduana hasta ser reembarcados<sup>8</sup>. Con anterioridad, la real orden de 24 de junio de 1791 había eliminado los derechos parciales de salida para los despachos hacia los puertos menores del continente (Cumaná, Puerto Rico, etc.).

El balón de oxígeno que reciben las relaciones comerciales canario-americanas, no fue a estas alturas el único elemento que permitió salir al Archipiélago de su postración económica. En el preciso instante en que el tráfico colonial se resentía de los cortos volúmenes autorizados (300 toneladas desde 1777) y cuando las exportaciones se veían bloqueadas por las circunstancias descritas, dos factores contribuyeron a propiciar un corto ciclo de esplendor: la extensión de un nuevo cultivo exportador y la independencia de las «Trece colonias». La barrilla (Kali-Salsola), planta endémica o importada desde el norte africano en 1752 y de la que se obtenía sosa natural para las industrias textil o jabonera, se localizará prioritariamente en Lanzarote y Fuerteventura, con alguna recolección en las zonas áridas de sotavento o en las bajas y cálidas de barlovento de las islas centrales. Su expansión fue obra del esfuerzo ilustrado por diversificar la oferta agrícola exterior, entendiéndose más como complementaria que alternativa del viñedo. Se trataba, como siempre, de contribuir a que disminuyera el coste de oportunidad relacionado con las imprescindibles importaciones de manufacturas, necesidad más imperiosa cuando la comercialización vitícola pasaba por momentos difíciles.

La absoluta primacía conejera y mayorera en la producción de barrilla, cosco o cofe-cofa parece evidente. Al despuntar el nuevo siglo, ya representaba en Fuerteventura un 25,47% de la riqueza agrícola y en Lanzarote un 15,06, por detrás de la cebada y el trigo en la primera y de la cebada y el vino en la segunda<sup>9</sup>. La entronización del novel cultivo permitiría cambios sustanciales en la secular agricultura cerealística de ambas: ampliación de la superficie cultivada a costa de eriales y fajas costeras, incremento de la población, auge de los puertos de Arrecife y Cabras con el marchamo de la burguesía mercantil, etc.<sup>10</sup>. Terratenientes representantes de una nobleza

8. PERAZA DE AYALA, p. 158. Otra de las peticiones consistía en que las naves retornaran a cumplir sus registros a los puertos de donde saliesen, y no al de Cádiz u otro.

9. Germán HERNÁNDEZ RODRIGUEZ, *Estadística de las Islas Canarias (1793-1806) de Francisco Escolar y Serrano*, Las Palmas, 1983, tº I, p. 111 y tº II, p. 93.

10. Cf. Agustín MILLARES CANTERO, «Arrecife, el puerto de la barrilla. (En torno a los orígenes y desarrollo de una ciudad burguesa canaria entre el antiguo y el nuevo régimen)», en *Boletín Millares Carlo*, Vol. III, num. 5 (Centro de la U.N.E.D. de Las Palmas, 1982). pp. 77-79, y «Sobre la gran propiedad en las Canarias orientales. (Para una tipificación de la terratenencia

secundaria, dependientes de los señores jurisdiccionales, fueron con las capas burguesas dedicadas a su cultura y/o comercialización, los más directos beneficiarios de una fase bonancible que sería por antonomasia una favorable coyuntura de precios. Los señoríos orientales rompieron así su tradicional sujeción al mercado interinsular, en base a una división interior del trabajo impuesta desde la conquista y que durante casi cuatro siglos les convirtió en los graneros de Canarias, para abastecer sobre todo a Tenerife.

Los buques que zarpaban desde Santa Cruz, el Puerto de la Orotava o Las Palmas, hacían escala regularmente en las futuras capitalidades de Arrecife y Cabras antes de partir hacia los mercados exteriores. La exportación en el trienio 1800-1802, a partir de los datos que Escolar reproduce, confirma tanto la superioridad de Lanzarote y Fuerteventura como su preferente dirección al norte de Europa o los Estados Unidos<sup>11</sup>:

	Cantidad total	Al extranjero
	Quintales	Quintales
Lanzarote y Fuerteventura	163.056	151.616
Tenerife (Santa Cruz)	11.163	9.970
Gran Canaria	456	425
	<b>174.675</b>	<b>162.011</b>

contemporánea)», en Agustín MILLARES TORRES, *Historia General de las Islas Canarias*, tº V, Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife, 1977, pp. 259-261 (con la colaboración de Sergio Millares Cantero).

11. *Op. cit.*, tº I, pp. 125, 145, 484 y 502; tº II, pp. 110, 133 y 293; tº III, pp. 333, 341, 502-503, 509-510 y 514. Las cifras que este autor ofrece son, a menudo, incompletas y hasta contradictorias. Por ejemplo, la barrilla mayorera enviada a Tenerife en 1800 se evalúa en 5.361 quintales en un sitio (tº I, p. 125) y en 3.189 1/2 en otro (tº II, p. 313).

Hasta 1802, casi toda la barrilla mayorera se remitía a Arrecife, a donde iban a buscarla desde los puertos tinerfeños las embarcaciones extranjeras. A su vez, los dos primeros centros de producción despachaban el porcentaje restante comercializado a Tenerife: un 7,02%, 11.400 quintales, de los que 8.230 correspondían a Fuerteventura y 3.210 a Lanzarote. La inmensa mayoría de los volúmenes embarcados al exterior era, sin embargo, obra de las casas comerciales del Puerto de la Orotava y de Santa Cruz, que los adquirían directamente a cosecheros o exportadores, con frecuencia a través de sus representantes allí establecidos. Este tráfico regular dio origen a un cuantioso contrabando, razón por la que Escolar estimaría en más de 6,1 millones de rvon. el déficit de la balanza comercial de Lanzarote con Tenerife durante 1800-1804 y en más de 2,4 el de Fuerteventura en 1802-1806<sup>12</sup>. De cualquier forma, gracias a este producto el resultado final de la misma en sus tres direcciones (comercio extranjero, peninsular e interinsular), sería favorable para aquélla en más de 4,3 millones de rvon. en tal período, «cuya cantidad aumenta su población, mejora su agricultura y ha juntado los numerosos y grandes capitales que hay»; en ésta, el saldo positivo se elevaría a más de 5,2 millones, con idénticos resultados. El precio medio del quintal alcanzó en ambas los 60 rvon. puesto a bordo, incluidos los gastos de embarque, comisión, almacenaje, derechos y conducción; mientras, en Gran Canaria se circunscribía a 4,5.

Las únicas remisiones hacia la Península fueron los 500 quintales que saldrían desde Santa Cruz y los nueve de Las Palmas en 1802. Es seguro que la participación tinerfeña llegaría a unas cotas superiores por virtud del Puerto de la Orotava, con fortísimos vínculos conejeros y mayoreros. Santa Cruz suministró 692,94 quintales a otras islas y Gran Canaria 22 1/2 a la capital palmera. Finalmente, los cálculos de nuestro personaje relativos a 1804 no hacen sino confirmar las conclusiones que hemos expuesto<sup>13</sup>.

Las relaciones del Archipiélago con las «Trece colonias» habían sido bastante intensas, pues los ingleses utilizaron sus harinas para intercambiarlas por vinos. En la segunda mitad del siglo XVIII, Canarias se convirtió incluso en una plataforma para la introducción ilegal de aquéllas en el mercado venezolano por medio de los navíos de registro, en competencia con las

12. *Ibidem*, tº I, p. 149 y tº II, p. 141.

13. Lanzarote exporta 32.704 quintales al extranjero y 813 a Tenerife, quedando Fuerteventura con 31.683 y 1.399, respectivamente. Desde Santa Cruz saldrían apenas 2.903 hacia los mercados foráneos, 927 hacia los isleños y 550 hacia los peninsulares. *Ibidem*, tº III, pp. 336, 341 y 516-519.

novohispanas o bien con las que molturó la Compañía Guipuzcoana a partir del trigo de Tierra de Campos. Este negocio harinero, que alcanzaba igualmente a las Antillas españolas, está inscrito para un especialista dentro de la trata negrera de los norteamericanos, dando origen a un comercio cuadrangular<sup>14</sup>.

Tras el 4 de julio de 1776 los nexos mercantiles anteriores crecieron considerablemente. El contrato suscrito en el Puerto de la Orotava el 27 de septiembre de 1791 entre Francisco Caballero Sarmiento y Compañía y el capitán del bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, Mateo Cordeviola, demuestra que las cargazones de harinas continuaron verificándose después de la independencia<sup>15</sup>. Durante las guerras de 1779-1783, 1797-1801 y 1804-1808, los buques estadounidenses salvarían el bloqueo inglés sobre las islas transportando harinas y granos. Semejantes arribadas fueron bastante activas en 1795-1797, cuando se permitió el comercio con las colonias extranjeras y países neutrales<sup>16</sup>.

Los Estados Unidos llegarían a convertirse en el principal país comprador de cultivos dominantes isleños. La comercialización vitícola, contraída en Inglaterra por las barreras arancelarias que Londres impuso y por su interés preferencial por los vinos madeirenses, aumentó con la apertura de aquel mercado y los precios subieron de 450-540 rvon. la pipa a cotizaciones dobles tras firmarse la Paz de Versalles<sup>17</sup>. Desde aquí hasta principios del XIX, Canarias quedó integrada en los circuitos comerciales atlánticos de la marina estadounidense, que se convirtió en la segunda más poderosa del mundo aprovechando las guerras franco-británicas.

14. «Los barcos negreros que salían a la trata de los puertos norteamericanos cargaban melazas, ron y harinas en los viajes de ida. Cabe pensar que éstos eran los barcos que tocaban en las islas y que compraban aguardientes —llegados en gran parte de Mallorca—, desembarcando entonces su carga de cereal para financiar las adquisiciones, pues con la galleta y bizcocho que conducían tenían suficiente para el retorno de las costas africanas». Demetrio RAMOS PEREZ, «El problema de los embarques de harinas en los registros para América». en *II Coloquio de Historia canario-americana*, p. 43.

15. *Art. cit.*, p. 44. Otros comerciantes locales intentarían infructuosamente participar en este renglón. José Lugo y Viña solicitó en 1786 autorización para sacar vinos autóctonos y, con esclavos negros, cambiarlos en los Estados Unidos por 1.500-2.000 toneladas de harina, que llevarían a Cuba para trocarlas por azúcar y suela. En 1803, asimismo, el portugués Juan Caballero pide permiso para llevar a Caracas y Cuba 60.000 barriles de harina y tablas. Cf. Francisco MORALES PADRÓN, *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pp. 233-235.

16. *Op. cit.*, pp. 220-221.

17. Antonio BETHENCOURT MASSIEU, «Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 2 (Madrid-Las Palmas, 1956), pp. 111-112.

La utilización del Archipiélago como portillo para el contrabando de cereales, harinas y demás hacia Indias, desaparece de forma circunstancial cuando la Corona o las intendencias americanas autorizan el tráfico con países aliados o neutrales, a fin de que la beligerancia inglesa no aislase completamente aquellos territorios y facilitar la salida de sus producciones. Se sabe que dicha autorización estuvo en vigor entre el 18 de noviembre de 1797 y el 20 de abril de 1799, así como del 20 de mayo a finales de 1801<sup>18</sup>. Con la momentánea ruptura del pacto colonial, la navegación y el comercio de los Estados Unidos irrumpen en los dominios españoles sin necesidad de intermediarios. Les siguen las ciudades alemanas y en primer término los comerciantes de Hamburgo, que en 1783 habían iniciado sus relaciones indianas por medio del puerto libre danés de Saint Thomas y que desde 1797 se beneficiarían de la apertura comercial.

Cuando esto no ocurría, era lógico que se produjese una revalorización de Canarias como trampolín hacia el mercado colonial, bien a través de mecanismos legales o por la práctica del contrabando. El continuo trasiego de bergantines o goletas que zarpaban de Filadelfia, Norfolk, Boston, Baltimore, Charleston o Nueva York con dirección a nuestras aguas, no debe atribuirse sólo al deseo de introducir sus mercancías y adquirir vinos, aguardiente o barrilla. El itinerario Estados Unidos-Canarias se fundamentó desde luego en el soporte indiano y en la tradición que el matute tenía por aquí.

La trata negra permitió, además, un reforzamiento de estos vínculos. De las 61 embarcaciones norteamericanas que llegan a Santa Cruz de Tenerife en el trienio 1802-1804 (prescindiendo de un corsario), nueve se dirigían expresamente a la «Costa de Africa», siete a Cabo Verde y una a Guinea. Por su parte, el comercio europeo con el Africa occidental, limitado hasta principios del siglo al trueque de manufacturas y comestibles por esclavos, parece tener en las islas una de sus estaciones principales; si no para los ingleses, que por mor de la guerra y demás particulares optarían por Funchal, sí para los franceses, pues de un total de 44 mercantes galos que entran en aquel puerto en el mismo período, diez irían a Senegambia y otros cinco a la «Costa de Africa», Costa de Oro, Guinea y Costa de Angola. En estas condiciones, no resulta extraño que algunos comerciantes autóctonos participasen activamente en la trata y que hayan obtenido con ella enormes provechos.

18. Miguel IZARD, «Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano», en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 315-316. Ed. de Jordi Nadal y Gabriel Tortella.

Otra de las rutas que siguió la bandera yanqui, hacía escala en el Archipiélago al dirigirse o retornar del norte de Europa y del litoral mediterráneo español, en donde tan importantes fueron sus suministros de trigo y harina a partir de 1783. El comercio triangular que ha planteado Béthancourt, con sus vértices en los puertos de los Estados Unidos (algodón, comestibles, etc.), los británicos (manufacturas textiles y demás) y los isleños (vino, aguardiente y barrilla), realzaría por último estos periplos<sup>19</sup>.

Si nos atenemos a la constante histórica, la demanda inglesa de productos canarios es al despuntar el XIX muy exigua, afectada por los condicionantes citados en relación al vino y por la conflictividad bélica en general. Sin el sostén estadounidense, el comercio exterior no hispánico hubiera sido muy poco recíproco para las islas y la crisis habría hecho acto de presencia con todo su rigor. Cuantos viajeros nos visitan durante el tránsito de un siglo al otro, señalan por el contrario la prosperidad que conocían los vidueños, ya que el malvasía era producido entonces casi únicamente para la farmacopea<sup>20</sup>.

Una muestra del hegemónico papel de los norteamericanos en lo tocante a la adquisición de nuestras primeras mercancías, puede verse en el Cuadro I. Es presumible que las compras totales de los ingleses fueran bastante mayores si se considera la exportación por otros puertos y en especial por el de La Orotava. En todo caso, Santa Cruz de Tenerife era con diferencia el principal emporio mercantil y las cifras que Escolar reunió son bastante reveladoras. Un 53,89% del volumen de la exportación vitícola extranjera realizada por él, tuvo a los Estados Unidos como destinatario, siguiéndole las remisiones a la Costa de África y Berbería con un 15,17, basadas unas en los buques negreros norteamericanos, franceses y demás y otras en las adquisiciones marroquíes para Mogador o Tánger y en las que navegaron bajo pabellón español en los retornos a Cádiz. Dinamarca y Prusia contaron con factorías en el litoral africano y el interés danés por la oferta agrícola insular se vio acompañado de una presencia no desdeñable de sus navíos, con América indudablemente como fondo. Holandeses, suecos, prusianos y hanseáticos figuran muy por delante de los ingleses como clientes vitícolas santacruceros, quedando estos últimos aun por debajo de los franceses. El panorama varía en relación con la barrilla y la orchilla. La demanda de ésta, aunque muy corta, fue británica prioritariamente, sin alterarse la norma

19. *Art. cit.*, p. 113.

20. Andrés de LORENZO CACERES, *Malvasía y Falstaff. Los vinos de Canarias*, La Laguna, 1941, pp. 21-22.

CUADRO I

Exportaciones extranjeras de productos dominantes canarios por la Aduana de Santa Cruz de Tenerife en el trienio 1800 - 1802 y en 1804.

Destino	Vino (arrobas)	Barrilla (quintales)	Aguardiente (arrobas)	Orchilla (quintales)	% sobre valor total
Estados Unidos	36.033	1.017	4.935	—	43,69
Ciudades Hanseáticas	1.623	4.706	—	—	10,44
Dinamarca	9.624	209	483	—	9,66
Costa de Africa y Berbería	10.146	—	22	—	9,37
Suecia	3.190	2.158	—	21	8,73
Inglaterra	525	2.146	—	124	7,82
Francia	579	695	9	—	5,43
Holanda	3.304	—	—	—	2,83
Prusia	1.770	240	—	—	1,98
Portugal	63	—	—	—	0,05
	<b>66.857</b>	<b>11.171</b>	<b>5.449</b>	<b>145</b>	<b>100</b>

Nota: No se incluyen 3 1/2 arrobas de vino remitidas a Liorna. Cantidades redondeadas.  
Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística de Escolar, tomo III, pp. 502-519.

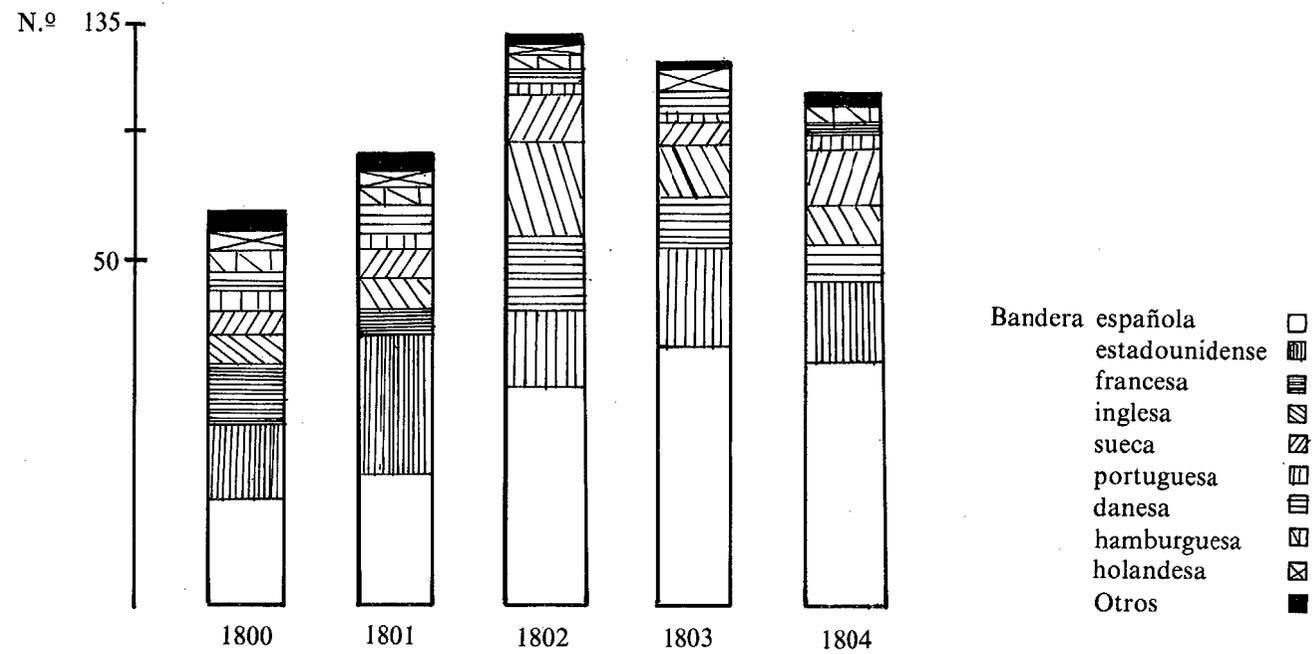
tradicional; la de aquélla, sin embargo, ofrece una relativa diversificación, con un 42,12% de su cuantía encaminada a las ciudades hanseáticas y poco más de un 19% dirigido a Suecia e Inglaterra, respectivamente, reservándose los norteamericanos el 9,10 y distribuyéndose el resto entre franceses, prusianos y daneses. Los yanquis, en contraste, absorberían más del 90% del aguardiente exportado por dicha plaza.

La bandera norteamericana ocupa el segundo lugar, tras la española, entre los veleros que durante el quinquenio 1800-1804 anclarían en Santa Cruz de Tenerife. Sobre un total de 513 arribos, 217 tenían pabellón español (42,30%), 108 estadounidense (21,05%), 71 francés (13,84%) y 44 británico (8,57%), repartiéndose los demás por orden decreciente entre suecos, portugueses, daneses, hamburgueses y otros, desde genoveses a prusianos y rusos. Ahora bien, si se omiten los 33 correos españoles, los 21 corsarios, los 16 buques de guerra, de observación o destinados a transportar tropas, así como los tres balleneros y el pesquero ingleses y las expediciones astronómica rusa y de vacunación española, las 107 embarcaciones yanquis (eliminando el corsario antedicho) representan un 24,48% sobre las 437 que quedan como destinadas al tráfico mercantil<sup>21</sup>. En el diagrama adjunto se ve como, en el año del segundo Tratado de San Ildefonso, las recaladas navales en Santa Cruz estuvieron afectadas por la guerra contra Inglaterra y cómo en 1801 la primacía pertenece a los norteamericanos. El incremento de sus viajes tal vez haya que relacionarlo con la suspensión del comercio con neutrales en las colonias americanas, enalteciendo el indicado uso de las islas como puerta de acceso a ellas. La firma de la Tregua de Amiens en marzo de 1802 entrañó un retorno a la normalidad del movimiento marítimo de la Península con Ultramar y Canarias, triplicándose el número de barcos españoles entre 1801 y 1803. La transitoria paz produjo también una clara recuperación de las banderas francesa y británica, superando aquélla a la yanqui. El inicio otra vez de las hostilidades contra Inglaterra en 1804 no disminuyó por de pronto el peso de la flota española, aunque se resintiesen los vínculos de la metrópoli con América, pero sí mermó de forma ostensible el rol anglo-francés y dio mayor relieve a los suecos entre los neutrales.

21. Este porcentaje pudiera ser mayor, por faltar quizás algunos datos en la obra de Escolar (tº III, pp. 546-563). Por lo que a Las Palmas respecta, la presencia yanqui fue notable de 1800 a 1802: cinco navíos frente a seis españoles, tres portugueses y dos hamburgueses. En 1803 y 1804 desaparecerían (tº I, p. 521).

Figura 1

Entradas de buques en Santa Cruz de Tenerife (1800-1804)



El comercio canario-británico, que en 1802 había conseguido un restablecimiento puntual por la mentada Tregua (es entonces cuando se exportó la orchilla señalada en el Cuadro I y cuando se enviaron 1.596 quintales de barrilla y 375 pipas de vino desde aquel puerto), vuelve en 1804 a ofrecer una cierta animación, antes de que la nueva conflagración se hiciese efectiva. El Cuadro II es indicativo de la disparidad de relaciones que entablan los puertos canarios y de hasta qué punto las mercancías británicas o de otros orígenes llegaban a bordo de buques de distinta bandera, por encima de los avatares bélicos. El Puerto de la Orotava tenía en esta época acreditada la segunda posición en nuestro sistema comercial, radicando en él varias de las más fuertes empresas del Archipiélago. Según Escolar, el transporte estuvo a cargo de una goleta norteamericana que hizo la travesía Barcelona-La Orotava-Barcelona, de un bergantín portugués y de un místico español procedentes de Cádiz y de otros dos bergantines (imperial y del reino de Sicilia) que navegaron después hacia Benicarló<sup>22</sup>. El núcleo septentrional de Tenerife aparece, pues, ligado al comercio mediterráneo y sin intervención en esos meses de unidades inglesas, hanseáticas, suecas u holandesas, llegándole los efectos que importa vía Cádiz y Cataluña, desde donde sus exportaciones accederán por fin a Inglaterra y los Estados Unidos, únicos mercados extranjeros para las mismas. No existen aquí más compras europeas que las británicas, resultando una balanza desfavorable con ambos países y un saldo final negativo de 2.185.178 rvon.

Las importaciones santacruceras de 1800 y, sobre todo, de 1801, pudieran constituir una demostración palpable de que las mercancías británicas siguieron afluyendo a las islas sin demasiadas dificultades, bajo la marca de otra nación. En este último año, las entradas desde Portugal se elevaron a 1.640.289 rvon. y ocupan el primer puesto de las extranjeras, quedando detrás las procedentes de los Estados Unidos con 974.132, las de las ciudades alemanas con 817.136, las de Inglaterra con 534.903 y las de Francia con 122.701<sup>23</sup>. Este atípico fenómeno, que sintomáticamente desaparecería al firmarse la paz en 1802 y se reduce a una mínima expresión en 1804, con unos pírricos valores para los productos lusitanos, nos induce a creer que, pese a la «Guerra de las Naranjas», los ingleses utilizarían a sus aliados para introducir cómodamente sus géneros desde Funchal o Lisboa, por conducto

22. *Ibidem*, tº III, p. 530.

23. *Ibidem*, pp. 436-469.

**Cuadro II**

*Comercio extranjero por el Puerto de la Orotava en 1804*

IMPORTACION				EXPORTACION		
	Mercancías <sup>1</sup>	Valor (rvon.)	%	Mercancías	Valor (rvon.)	%
<b>Inglaterra</b>	Telas y paños de lana (anascotes, bayetas, etc.) y arcos de hierro.	1.667.167	42,05	90.117,5 arrobas de vino, 831 quintales de barrilla, 360 de orchilla y 12 de almendras.	932.263	52,38
<b>Estados Unidos</b>	Maderas (duelas para pipas y cuarterolas) y comestibles (millo, bacalao, arroz, carne de puerco o harina de trigo).	1.212.134	30,58	48.725 arrobas de vino.	847.250	47,62
<b>Ciudades Hanseáticas<sup>2</sup></b>	Lino en bruto y telas y otros géneros de lino y cáñamo (creas, coletones, caserillos, etc.)	810.438	20,44	—	—	—
<b>Suecia</b>	Lino de estopa y arcos de hierro.	220.144	5,55	—	—	—
<b>Holanda</b>	Limetones vacíos y piezas de lona.	54.808	1,38	—	—	—
		<b>3.964.691</b>	<b>100</b>		<b>1.779.513</b>	<b>100</b>

569

<sup>1</sup> Sólo se indican las principales.

<sup>2</sup> «Alemania» en el texto.

Cifras redondeadas.

Fuente: *Idem*, tomo III, pp. 309 y 491-95

en especial de países neutrales<sup>24</sup>. Nuestras casas comerciales no podían admitir sin más una baja de las fundamentales importaciones británicas, tanto de origen metropolitano como colonial. Así, debieron recurrir a los proveedores portugueses para mantener el ritmo de sus operaciones. Los franceses vendrían después a comprar manufacturas de algodón y demás, es decir, cuantas mercancías inglesas escaseaban en su mercado debido a la guerra y que almacenaban aquí sus aliados con cierta profusión.

Los efectos extranjeros que entraban por las aduanas insulares, no iban dirigidos en exclusiva al mercado local ni mucho menos. Básicamente tenían otro destino: las colonias españolas de América. Es muy difícil calcular qué proporción de ellos fue consumida en las islas, aunque es verosímil que no sobrepasara la tercera parte.

El auténtico fundamento del comercio canario-americano hasta la emancipación radicaría en las reexportaciones de artículos extranjeros, de índole legal o fraudulenta, a cambio de los cuales se recibían productos indios y plata. A la hora de bosquejar algunos temas en torno a él a comienzos del siglo, siempre teniendo a la vista la recopilación de Escolar, conviene hacer algunas consideraciones previas. La *Estadística* refleja una situación que fue anómala en los intercambios entre España y las Indias, porque en el período que abarca se incluye el corto ciclo de 1802-1803, en que aquéllos saldrían de forma provisional de la desarticulación que les caracterizaba y les siguió caracterizando en el futuro<sup>25</sup>. Los reiterados bloqueos a que Nelson sometió a Cádiz durante los años anteriores a Trafalgar, contribuyeron a magnificar puntualmente la implicación de Santa Cruz en el comercio colonial. Escolar, por ello, no es una fuente tan válida para el estudio de este capítulo de la historia comercial isleña, en tanto en cuanto no puede servir de paradigma en todas sus dimensiones. Las magnitudes del tráfico legal fueron sin duda sensiblemente menores como norma. Finalmente, el texto presenta varias lagunas con las que su autor se tropezó al elaborarlo y no pudo cubrir, por lo que toda elaboración que se haga de sus datos resultará obligatoriamente aproximativa.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife fue habilitado para el comercio con América, junto al de Palma de Mallorca, por el reglamento del 12 de

24. En aquel bienio atracaron en Santa Cruz de Tenerife siete naves norteamericanas con esa procedencia, más otras tres con enseña hamburguesa, sueca y marroquí.

25. «La Corona, en un intento de recuperar un comercio que se le escapaba de las manos, decretó en 1802 la concesión de primas a las mercancías americanas reexportadas por puertos peninsulares». IZARD, p. 316.

### Cuadro III

#### *Exportaciones tinerfeñas a las colonias en 1800-1804*

Mercancías	Valor (rvon.)	%
1. Licores	7.082.723	47,07
2. Manufacturas de algodón y cáñamo	4.619.148	30,71
3. Comestibles	1.756.622	11,68
4. Manufacturas de lana y pelo	398.924	2,66
5. Idem metálicas	239.590	1,59
6. Idem de seda	233.720	1,55
7. Drogas, tintes y pinturas	197.605	1,31
8. Papel, jabón y almidón	147.492	0,99
9. Sal	87.525	0,59
10. Maderas	44.925	0,29
11. Cera	38.400	0,25
12. Ganado y volatería	34.880	0,23
13. Manufacturas de cueros y pieles	22.200	0,15
14. Loza, vidrios y piedras	21.081	0,14
15. Otras	117.378	0,79
	<b>15.044.213</b>	<b>100</b>

Fuente: *Ibidem*, tomo III, pp. 356-64.

octubre de 1778. Su aduana era la única con autorización para introducir productos indios y sólo excepcionalmente, en caso de guerra, se admitía hacer lo mismo por otras, vigilándose con esmero descargas y despachos para evitar fraudes<sup>26</sup>. A Las Palmas se le hizo extensivo tal privilegio por esta razón, sin bien Escolar no pudo ofrecernos desglosadas las referencias a la exportación e importación ni tampoco noticias sobre 1800 y 1804<sup>27</sup>. Santa Cruz de la Palma, asimismo, fue beneficiada con la entrada directa de frutos coloniales en 1800-1801 debido a la guerra con Inglaterra, sin que sepamos el porqué de su extensión a 1803<sup>28</sup>. Limitaremos, pues, a Santa Cruz de Tenerife nuestros cálculos, no sin señalar que suponen con mucho lo fundamental de este comercio para Canarias.

Con todas estas salvedades, vamos a intentar demostrar que: a) las exportaciones que desde el Archipiélago se verificaron a las colonias, eran, en su mayoría, extranjeras de origen, y, b) que las importaciones de productos coloniales, americanos y filipinos, no entraban realmente en el mercado isleño y se reexpedían acto seguido a Cádiz y otros puertos metropolitanos de forma preferente, hasta tal punto que sobre ellos descansaría la exportación peninsular «canaria» durante aquellos años. Así pues, reexportación a las colonias de manufacturas textiles y harinas extranjeras y reexportación a la Península de productos coloniales, son las dos piezas básicas de la estructura del comercio exterior canario de principios de siglo.

En el Cuadro III relacionamos de mayor a menor los valores de las mercancías exportadas por el puerto tinerfeño en el período 1800-1804. Basta un simple vistazo para apreciar la inclusión de conceptos de naturaleza no canaria o abrumadoramente extranjera. En esta nómina de Escolar, sólo se mencionan en unos pocos casos el cariz foráneo o autóctono de los bienes y falta la valoración de 9.872 1/2 libras de seda manufacturada en cintas, tafetanes y demás. Aquellos renglones cuyo origen se señala expresamente, son los que siguen<sup>29</sup>:

26. Cf. MILLARES CANTERO, «Arrecife, el puerto...», pp. 88-90, para seguir algunos de los eventos de la lucha por extender la habilitación a las demás islas.

27. *Ibidem*, tº I, pp. 498-500.

28. *Ibidem*, tº II, pp. 331-332 y 351.

29. Sin incluir partidas de procedencia inequívoca, como las almendras locales, la canela filipina, la miel de caña americana o las manufacturas metálicas europeas.

<b>— Canarias</b>			
Aguardiente		4.320.288 rvon.	
Vinos		1.495.200 rvon.	
Botas		22.200 rvon.	
		<b>5.837.688 rvon.</b>	<b>(38,80 %)</b>
<b>— Extranjeros</b>			
Algodón, lino y cáñamo manufacturado		3.777.352 rvon.	
Papel		113.040 rvon.	
Tafetanes y paños de seda		98.100 rvon.	
Lapiceros		32.000 rvon.	
Maná y pez rubia		11.304 rvon.	
Plumas		7.060 rvon.	
Peltre labrado		6.785 rvon.	
Arroz		1.440 rvon.	
Vidrios		555 rvon.	
		<b>4.047.636 rvon.</b>	<b>(26,90 %)</b>
<b>— Coloniales</b>			
Aguardiente de caña		15.900 rvon.	
Pimienta		1.701 rvon.	
		<b>17.601 rvon.</b>	<b>( 0,11 %)</b>
<b>— Peninsulares</b>			
Indianas y pañuelos de Barcelona		<b>10.837 rvon.</b>	<b>( 0,07 %)</b>

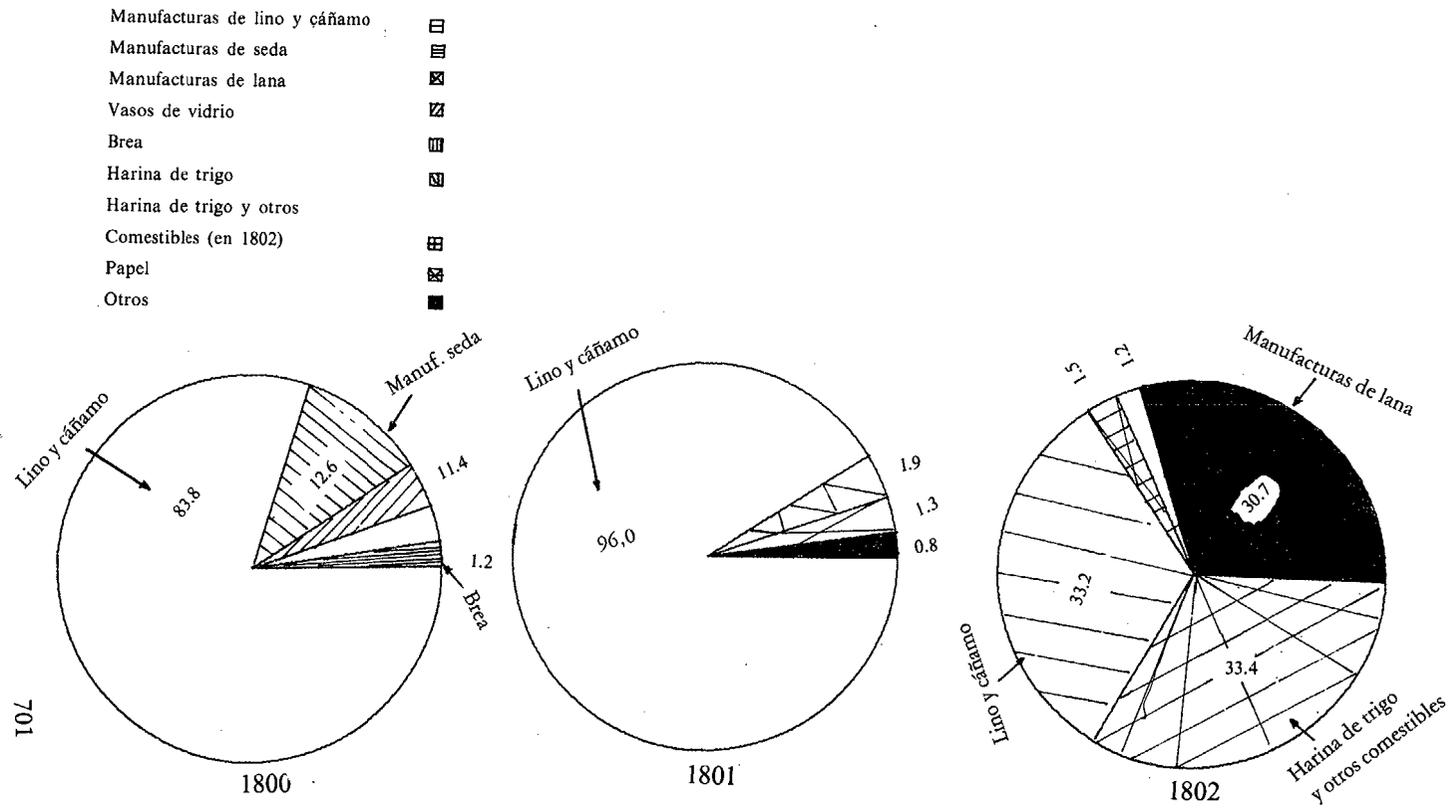
¿Puede creerse que esta distribución se ajusta a lo que fue la realidad de las exportaciones desde Canarias a América durante aquel quinquenio? La respuesta tiene que ser obligatoriamente negativa. No sólo la mayor parte de los epígrafes 2. y 8. fueron extranjeros, sino también la del 3. (con una adjudicación a la harina de trigo muy poco creíble), la del 4. y la del 5. cuando menos. En el 10., además, habría que plantear el dominio de los Estados Unidos o de las ciudades hanseáticas. Dentro de los propios «Licores», sin duda llegó a ser sobresaliente la intervención peninsular; tal vez sean aguardientes catalanes o mallorquines los que se citan por un importe de 1.143.000 rvon. Las manufacturas textiles catalanas, por otro lado, parecen estar insuficientemente representadas y entre las «Drogas, tintes y pinturas» es constatable la supremacía filipina.

Al recoger después con detalle y por puntos de destino la repartición de las mercancías que desde la aduana de Santa Cruz se consignaron a las colonias americanas (por donde único se despacharían buques de libre comercio), la documentación que utilizó Escolar es casi enteramente explícita a propósito de la preponderancia extranjera en el trienio 1800-1802. Sin agregar de cara a los «géneros extranjeros» los «ranchos» de las embarcaciones, en donde no todos los frutos y efectos eran «del país», el resultado queda de esta manera:

	Valor Total	Idem de las mercancías extranjeras	%
1800	2.522.894 rvon.	1.154.972 rvon.	45,77
1801	1.660.521 rvon.	1.171.297 rvon.	70,53
1802	4.647.258 rvon.	2.951.425 rvon.	63,50
	<b>8.830.673 rvon.</b>	<b>5.277.694 rvon.</b>	<b>59,76</b>

**Figura 2**

*Exportaciones extranjeras a las colonias americanas desde Santa Cruz de Tenerife (%)*



La composición de estas exportaciones está concentrada en un 91,89% del valor en tres únicos rubros: manufacturas de lino y cáñamo por 3.073.701 rvon. (58,23%), manufacturas de lana por 923.702 (17,50%) y harina de trigo por 853.080 (16,16%). Las primeras engloban por excelencia platillas (766,720 rvon.), bretañas angostas (760.736 rvon.) y creas angostas (417.160 rvon.), debiendo haber entrado una apreciable cantidad de forma ilegal<sup>30</sup>. Los tafetanes de seda, de fabricación francesa probablemente, alcanzarían en 1800 un momento bastante alto. Condicionada por la guerra en 1800-1801 y por el auge del comercio español con Indias de 1802 en un sentido antitético, la muestra en cuestión podría tener validez como expresiva del dominio de la aportación extranjera en las relaciones de Canarias con Ultramar. No menos de la mitad de la tasación anual de toda la exportación y «ranchos» de los buques había sido importada de Inglaterra (a través de Portugal), de los Estados Unidos, las ciudades alemanas, Francia, etc.

Es sumamente engorroso descubrir cuál fue la exacta participación de las producciones canarias en este tráfico. En el Cuadro IV recogemos las más caracterizadas según nuestra fuente. Con toda seguridad, faltan algunos efectos que desempeñaron un rol significativo. En 1800 se indica que fueron destinadas a Buenos Aires chaquetas de lana y calzones y calcetas de lino y cáñamo, «fábrica del país», por un precio de 38.170 rvon., con calzones y camisas de lienzo de idéntica factura consignadas a Veracruz. En los dos años siguientes, la ropa producida por los modestos artesanos locales seguro que continuó exportándose hacia esos u otros puertos americanos, con una pequeña demanda que no debió constreñirse a los emigrantes pero que tuvo en ellos su principal sostén. Aparte de Río de la Plata (hay que pensar en la numerosa colonia isleña de la Banda Oriental), Cuba recibiría asimismo estos suministros artesanales de lino o cáñamo; en el bienio último, sin

30. Las importaciones extranjeras de estos tres géneros por Santa Cruz se reducen en ese lapso a:

Platilla .....	365.655 rvon.
Breñañas angostas .....	359.181 rvon.
Creas angostas .....	83.130 rvon.

La diferencia pudo haber sido almacenada previamente o venir por las aduanas de otros puertos, con el de La Orotava ocupando un destacado lugar, mas es demasiado grande como para no suponer un arribo por vía del contrabando. Lo mismo puede señalarse respecto de la harina de trigo, básicamente norteamericana, pues su valoración se limita a 207.105 rvon. tan sólo. Entre las manufacturas de lana, la relación del valor de la bayeta importada del extranjero (166.650 rvon.) y la remitida a América (150.628), es a su vez indicativa de cuál era el prioritario acomodo de tales piezas. *Ibidem*, tº III, pp. 436-478.

**Cuadro IV**

*Principales mercancías exportadas a América por Santa Cruz de Tenerife (1800-1802)*

	1800		1801		1802		Total		
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
<b>EXTRANJERAS</b>	Manufacturas de lino y cáñamo	968.157	38,37	1.125.610	67,78	979.934	21,08	3.073.701	34,80
	Idem. de lana	—	—	15.510	0,93	908.192	19,54	923.702	10,46
	Harina de trigo	—	—	22.800	1,37	830.280	17,86	853.080	9,66
	Manufacturas de seda	146.080	5,76	—	—	—	—	146.080	1,65
<b>CANARIAS</b>	Aguardiente	130.195	5,16	15.460	0,93	892.815	19,21	1.038.470	11,75
	Manufacturas de seda	116.603	4,62	155.330	9,35	323.249	6,95	595.182	6,73
	Vinos <sup>1</sup>	19.910	0,78	7.289	0,43	123.870	2,66	151.069	1,71
	Almendras	38.939	1,54	2.628	0,15	37.729	0,81	79.296	0,89

<sup>1</sup> Vidueños casi en su totalidad, con malvasías sólo por 2.760 rvon. y enviados en su mayor parte a Veracruz en 1800.  
Fuente: *Ibidem*, tomo III, pp. 382-411.

incluir los que se mandaron en los correos, se evaluarían en 18.382 rvon. Mas si en este punto nos quedamos cortos, en otros aspectos hemos pecado de una generosidad extrema.

Se sabe que la oferta de aguardientes canarios tuvo y seguiría teniendo en Hispanoamérica su casi único soporte. En la cantidad que se incluye en el Cuadro se han sumado todos los valores de esta mercancía e incorporado los de los litorales, que apenas a veces se citan como «del país». En 1801, sin embargo, los Estados Unidos introdujeron en Santa Cruz aguardiente peninsular por 8.250 rvon. y los portugueses otro tanto con el suyo hasta los 9.750<sup>31</sup>. Ignoramos si algunos fueron reexportados a las colonias en definitiva, extremo no descartable en absoluto. En cuanto al vino, que ocupa una posición muy mediocre (la cifra anteriormente indicada, de ser cierta, sugiere unas afluencias masivas en 1803-1804), semejante fenómeno sería a lo mejor mucho más notable. En 1800 entraría por aquella aduana vino madeirense apreciado en 145.200 rvon. y venido de Inglaterra, mientras el francés alcanzó la cuantía de 25.400; el de Burdeos que llega en 1801 se valoró en 16.080 y en 1802 accederían otros de Málaga desde los puertos ingleses por 6.300<sup>32</sup>. El contrabando fue con toda probabilidad quien se encargó de colocar una porción de estas remesas en los mercados coloniales, aunque otra pudiera salir legalmente. Como también hicimos a propósito de las almendras, hemos tenido en consideración los aprovisionamientos a los buques, los «ranchos», que serían cuantiosos en algunas ocasiones. No quisimos limitarnos a la demanda colonial, sino averiguar en conjunto lo que el comercio indiano reportaría para nuestra producción, inclusive todo aquello comercializado por él.

Las obras de seda entrañan una problemática muy superior. Exportar a América 6.901 libras de seda manufacturada (no aparece la medida que correspondió a Puerto Rico en 1800) era más que posible para la artesanía local, sin duda. El *Censo de la riqueza territorial e industrial de España* de 1799 nos adjudica una producción de 13.416 libras de seda fina al precio de 45 rvon. c/u y 11.107 de seda ordinaria por 30. Con ella se elaboraron 351.164 varas de tafetán a razón de 15 rvon. por unidad y 345.600 de cintas a 1 1/2. El profesor Régulo apunta que, si bien la materia prima debió ser eminentemente palmera, su procesamiento se localizó más que nada en

31. *Ibidem*, pp. 452 y 465. No serían las únicas partidas, pues aguardiente de Ginebra llegó desde Inglaterra en 1802 por otros 2.400 (p. 476).

32. *Ibidem*, pp. 440-441, 455 y 476.

Tenerife, por el mayor número de buenos telares de que disponía<sup>33</sup>. Desde el extranjero, pese a todo, aflúan numerosas confecciones sederas (bien medias, pañuelos y quitasoles o listonería y rasoliso), para suplir las deficiencias de la artesanía insular y por sus precios más bajos, terminando la competencia industrial exterior (francesa, inglesa, portuguesa o catalana) por arruinarla. Otra cuestión espinosa es, efectivamente, la de la sedería peninsular que llegaba desde Cádiz. En 1804, las de este origen despachadas con rumbo a las colonias conquistarían un importe de 33.200 rvon., frente a los irrisorios 1.788 de tafetanes y cintas «del país»<sup>34</sup>. ¿Ocurrió algo parecido con anterioridad? Nosotros hemos optado por prescindir de cuantos artículos exigían un nivel técnico más alto y reducir la cuenta a cintas, tafetanes y seda torcida, aunque incluso aquí es obvio que no puede descartarse una comparecencia foránea<sup>35</sup>.

Otras producciones, al margen de las citadas ropas de lino y cáñamo, aumentan desde luego la implicación indígena en el comercio colonial, pero no representaron niveles de consideración. Los comestibles, desde cebollas a papas, gofio, judías, millo o pescado salado, abundan ya en los envíos a los puertos o en los «ranchos» de las embarcaciones mercantes y correos; la carne de vaca y puerco salada tuvo aquí alguna entidad. La brea «del país» significó en los tres años un valor de 21.135 rvon. y el del azúcar de igual índole que fue en 1802 para Buenos Aires se elevaría a 14.100, llegando los 80 pares de botas para La Habana a 6.000 y los 68 para La Guaira a 5.100. La exportación agrícola tenía el complemento de otra artesanal (textil o zapatera), más notable porque el aguardiente entra dentro de la «industria viní-

33. En 1735 operaban 90 telares tinerfeño, que en 1777 se había reducido a 44. La Palma, en 1775, contaba con 3.000 de todas clases. La producción sedera canaria de 1813 (8.285 libras), es reveladora de la crisis que este sector padeció en tan breve espacio de tiempo; un 61,27% (5.077 libras) era palmera, un 19,45% tinerfeña (1.612), un 15,06% gomera (1.248) y el resto gran Canaria (348). Nuestras sederías fueron barridas tanto del mercado indiano como del interior especialmente. Cf. Juan REGULO PEREZ, *La Laguna y la sericultura canaria*, La Laguna, 1976, pp. 51-52.

34. ESCOLAR, tº III, p. 414. Dichas obras se destinaron a Cumaná.

35. Los géneros no incluidos llegan a valer apenas 99.285 rvon. durante el trienio, por los que en el caso de haber alguno autóctono no afectaría grandemente al resultado final. A la inversa, existe la posibilidad de que entre los que suponemos extranjeros se encuentren algunos del país, porque «las señoras más bien acomodadas no desdeñaban de emplearse en hacer medias de hilo, bolsillo de seda, cordobanes y cintas de lo mismo para enviar riesgos a la América, mientras que el sexo más robusto se ocupaba en los tejidos de tafetanes y otras telas con el mismo objeto». «Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias, 1831», en *El Museo Canario*, nº XXXV (Las Palmas, 1974), p. 179.

cola», lo que conlleva una singularidad en nuestro comercio exterior, privativa del mercado americano. De cualquier forma, por mucho que se incrementara el montante total de las exportaciones específicamente canarias, éstas no debieran superar por norma el 25% del valor de las mercancías que recibieron los puertos de Indias o los barcos para la manutención de sus tripulaciones.

Un porcentaje similar pudo ser el de las peninsulares y coloniales reexportadas. Estamos convencidos de que las primeras adolecen de una infra-representación en la *Estadística*. En 1804, cuando con más frecuencia se las señala expresamente, las conducidas desde Cádiz supusieron 80.945 rvon. (manufacturas de seda, de lana y pelo, papel, aceite, vino tinto, etc.), además de 1.800 en géneros de algodón que vendrían de La Coruña<sup>36</sup>. Durante el lapso escogido (Escolar no aporta indicaciones de 1803), las indianas y los pañuelos de algodón o seda «fábrica de Barcelona» se limitarían a un importe total de 14.288 rvon., manufacturas dirigidas a Cartagena de Indias y a La Habana en 1802. No parece que esta cantidad sea la única expresión de la industria catalana dentro del concierto mercantil canario-americano de entonces. La guerra marítima con Inglaterra de 1797 frustró efectivamente el gran desarrollo experimentado por el comercio de Barcelona con Ultramar entre 1778 y 1796, pero no puede decirse que los nexos con las posesiones americanas quedasen totalmente interrumpidos hasta la Paz de Amiens<sup>37</sup>. En 1800 se facturarían desde Santa Cruz 671 resmas de papel con rumbo a Veracruz y Buenos Aires por 23.901 rvon.<sup>38</sup>. La navegación directa bajo bandera española entre la ciudad condal y nuestro puerto habilitado, no fue restablecida hasta 1802<sup>39</sup>, aunque Cádiz pudo servir de canal con Barcelona para que su producción industrial o agrícola accediese a las colonias por conducto isleño. Suponemos que las 890 varas de indianas basta y entrefina (12 llegarían a Las Palmas), los 52 pañuelos de algodón y los 336 de seda a que se reduce la reexportación específicamente catalana de ese año (con una sola pipa de vino tinto), distan de representar con exactitud el vo-

36. *Ibidem*, tº III, pp. 412-420. La no inclusión de las importaciones peninsulares, como capítulo independiente en dicha obra, nos impide elaborar este punto con el debido rigor.

37. Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, «Comercio colonial y producción industrial a fines del siglo XVIII», en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento...*, pp. 279-283.

38. En 1804 le seguirían otras 300 provenientes de Cádiz hacia Cumaná, por 18.800 rvon. ESCOLAR, tº III, p. 415.

39. Un bergantín y una polacra de Barcelona entrarían ese año, saliendo hacia allí un jabeque. En 1803 llegan dos fragatas y una goleta y en 1804 un bergantín con tal pabellón. *Ibidem*, pp. 532, 535-536 y 560.

lumen de la presencia real del Principado. De una parte, los cotones producidos totalmente en Cataluña y los lienzos pintados de lino o cáñamo que se importaban del extranjero y se teñían allí<sup>40</sup>, junto a encajes, medias, paños y bayetas, ocupan en el espectro de los textiles nacionales una proporción seguramente más alta que los indígenas. Conviene indicar que en 1801 se emitió una real orden por la cual, a instancias de los fabricantes de pintados catalanes, se mandó destruir todas las fábricas y manufacturas existentes en el virreinato de Nueva España<sup>41</sup>. Por otro lado, si el aguardiente fue el segundo artículo de exportación catalán detrás de las indianas, aun cabe pensar que alguna porción del remitido desde Tenerife lo fuera. Las sederías, con el tercer puesto, es muy difícil que hayan estado ausentes en la aduana de Santa Cruz; lo que sucederá en 1804 acaso sea expresivo de su introducción y tenga precedentes. Inclusive la franca decadencia de los tejidos de lana no es razón para excluirlas de las islas. Dos industrias secundarias, la papelera y la sombrerera, se agregarían por último a semejante movimiento, del que no pueden desecharse otros capítulos<sup>42</sup>. En aquel año se expedirían 361 sombreros a Cumaná, Buenos Aires, La Guaira y La Habana por 9.009 rvon., que podrían ser tanto autóctonos como catalanes.

La reexpedición de productos coloniales constituye otro apartado a considerar. En buques de la Real Compañía de Filipinas se despacharon en ese trienio mercancías por valor de 60.930 rvon., encaminadas a Buenos Aires, Puerto Rico, La Guaira y Veracruz, entre las que sobresalen la canela y el canelón<sup>43</sup>. Azúcar de La Habana (25.040 rvon.) y miel de caña (3.750) lo serían a Buenos Aires en 1801, lo mismo que aguardiente cubano (4.440) un año después. Estas aportaciones, más las catalanas, andaluzas y demás (aceite, sal, fideos y comestibles diversos), estimamos que en realidad se acercan a la valoración de las exportaciones canarias en aquel período. Es

40. Cf. J. FONTANA LAZARO, «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España», *Moneda y Crédito*, nº 115, diciembre de 1970.

41. Antonio GARCIA-BAQUERO, «Problemática en torno a las burguesías de Cádiz y La Habana a fin del Antiguo Régimen», en *La question de la "bourgeoisie" dans le monde hispanique au XIX<sup>e</sup> siècle*, Burdeos, 1973, p. 165. En la metrópoli, el proceso de nacionalización de la hilatura de algodón se acelerará a partir de 1802, al disponerse el 20 de septiembre la prohibición absoluta de los hilados extranjeros. Tal medida y las dificultades del tráfico marítimo, fomentaron la adopción de medios técnicos más modernos. Cf. Jordi NADAL, *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1978, pp. 189-190.

42. GARCIA-BAQUERO, «Comercio colonial...», pp. 284-294.

43. Ambas por 38.950 rvon., siguiéndoles la cera con 14.400, los abanicos con 4.680, saya por 1.580 y pañuelos y juegos de té en los correos a Buenos Aires por los 1.140 que restan.

muy complejo hablar de porcentajes debido a la indefinición de nuestra fuente, pero nos inclinamos por admitir que los efectos extranjeros oscilarían alrededor del 55-60% del valor total medio exportado comúnmente, los insulares de un 20-25 a lo sumo y los peninsulares y coloniales del 15-20. Desde luego, más de las tres cuartas partes del monto global de la exportación ultramarina consistió en mercaderías industriales o agrícola foráneas.

Las importaciones desde los dominios americanos se corresponderán con aquellos rubros de exportación que habían tenido un gran dinamismo en el XVIII: cueros del Río de la Plata, cacao de Venezuela, etc.<sup>44</sup>. Los primeros serán rioplatenses ante todo por las grandes remesas de 1801, embarcadas en Buenos Aires mismo. El cacao venezolano lo fue en La Guaira, y en La Habana en bastante menos medida. También arribó el de Guayaquil, en las templadas tierras altas del futuro Ecuador, a través fundamentalmente de Buenos Aires y Lima. Cubanos por antonomasia fueron el azúcar (tras el cual se sitúa el filipino) y el aguardiente de caña. Palos tintóreos y café vendrían asimismo de La Habana en primer término, siguiéndole Campeche, San Juan de Puerto Rico y La Guaira. Las más intensas vinculaciones con Cuba permitirían recibir desde ella muchos de los patrones básicos de la producción continental, en particular lógicamente de Nueva Granada y Nueva España. La ausencia del tabaco, como veremos más adelante, sólo resulta comprensible si atendemos al contrabando.

El 81,34% del valor del añil importado en 1800-1802 proviene de Manila, situándose a distancia La Guaira con un 11,16 y el resto repartiéndose entre La Habana, Campeche y San Juan. La carrera hacia Veracruz y Lima hizo posible, entre otras, la entrada de productos orientales, bien oriundos de Filipinas o introducidos allí desde distintas regiones. Tal es el caso de los tejidos de algodón (*mahones, cangilones, etc.*) y de las obras de seda (*raso-liso cantón y nanquín, pequín azul, etc.*). La canela y la pimienta de la pequeña isla de Jolo o de Borneo, incorporan la especiería aunque fuese en una dosis muy limitada.

Las relaciones mercantiles con las colonias ultramarinas estuvieron a cargo en primer lugar de naves de bandera española, entre las que intervenirían correos. Si comparamos el diagrama que sigue con el reproducido anteriormente, se apreciará que es el comercio americano quien sostiene de manera primordial el paso de nuestro pabellón por Santa Cruz. La diferencia total entre las llegadas y salidas a lo largo del quinquenio (50 barcos), se-

44. Cf. Nicolás SANCHEZ ALBORNOZ, *La población de América latina*, Madrid, 1973, pp. 125-150, para una visión del crecimiento económico y demográfico experimentado desde 1750.

**Cuadro V**

*Importaciones de productos coloniales por Santa Cruz de Tenerife (1800-1802)*

Mercancías	1800		1801		1802		Total	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Cueros <sup>1</sup>	452.100	56,44	959.340	47,95	970.360	27,27	2.381.800	37,46
Azúcar	107.297	13,39	38.000	1,89	935.260	26,29	1.080.557	16,99
Cacao	70.845	8,85	667.304	33,36	327.313	9,19	1.065.462	16,76
Añil	46.320	5,79	134.969	6,75	708.383	19,92	889.672	13,99
Aguardiente de caña	—	—	—	—	206.805	5,82	206.805	3,25
Tejidos de algodón	43.040	5,37	38.870	1,95	12.478	0,36	94.388	1,49
Palos de tinte	11.736	1,47	4.500	0,22	67.310	1,89	83.546	1,31
Cobre	—	—	68.076	3,41	—	—	68.076	1,07
Obras de seda	32.571	4,06	27.153	1,35	7.019	0,19	66.743	1,04
Café	4.300	0,54	1.780	0,08	38.046	1,06	44.126	0,69
Canela y pimienta	12.485	1,56	19.125	0,96	10.490	0,29	42.100	0,67
Otras	20.218	2,53	41.745	2,08	274.332	7,72	336.295	5,28
<b>TOTAL</b>	<b>800.912</b>	<b>100</b>	<b>2.000.862</b>	<b>100</b>	<b>3.557.796</b>	<b>100</b>	<b>6.359.570</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Cueros curtidos y al pelo, cordobanes y cabezas de suela curtida.  
Cantidades redondeadas y valores en ryon. No se incluyen el oro y la plata.

Fuente: *Ibidem*, tomo III, pp. 366-77.

ñala sobre todo la contribución canaria en tales travesías. El peso fundamental descansa, evidentemente, en las dotaciones que desde Cádiz hacían escala. Aunque en 37 casos no se especifique el puerto de destino, a La Habana se dirigieron 47 de las 159 embarcaciones contabilizadas y a Montevideo otras 33, pasando éstas después a Buenos Aires y retornando a Tenerife. Entre los demás sobresalen La Guaira con 16 y Veracruz con 9, expresión de los lazos directos con Nueva Granada y Nueva España. Las conexiones con Cumaná o San Juan de Puerto Rico se vieron favorecidas por la citada real orden de 24 de junio de 1791. El impacto de la guerra con los ingleses reduce, pero no colapsa, las comunicaciones en 1800-1801, que hasta la nueva confrontación de 1804 experimentan sin duda un restablecimiento importante. En suma, el 28,84% de los buques que salen de Santa Cruz en ese intervalo, son españoles con dirección a las posesiones americanas. Al no producirse en 1803 la caída que afecta a la restante navegación, el porcentaje se elevará al 40,8%<sup>45</sup>.

Las entradas de productos coloniales por la aduana de Santa Cruz, no reflejan en primera instancia otra cosa que el carácter de estación de tránsito que el puerto habilitado tiene para el comercio de la metrópoli con los dominios de América. Apenas una fracción minoritaria debió ser de adquisición local; redistribuida al cabo hacia otras islas o enajenada a los extranjeros. Francia importaría cueros por valor de 90.000 rvon. y Suecia por 75.000 en 1801, año en que el azúcar destinado a Hamburgo supuso 63.965, el añil para los norteamericanos 26.880 y el que comprarían los suecos 23.040. Las tomas francesas de azúcar en aquel punto se elevan en 1802 a 754.288 rvon.<sup>46</sup> Hacia el norte de Europa o los Estados Unidos debió encaminarse por la espita del contrabando una parte enjundiosa del añil filipino o de los cueros rioplatenses. En medio de la guerra y luego de la precaria tregua en que termina, Santa Cruz fue para beligerantes y neutrales un centro más cómodo para surtirse de productos coloniales, sin los riesgos que comportaba surcar el océano y a pesar de los corsarios que infestaban las aguas canarias.

El grueso de aquellas mercancías, si bien prácticamente imposible de calcular con exactitud recurriendo a la *Estadística* tan sólo, estuvo de antemano reservado para los mercados peninsulares. Más de las tres cuartas partes del valor de las «exportaciones tinerfeñas» a la Península en 1802-1804, consistieron en productos coloniales americanos previamente adquiridos o contratados en la metrópoli. Entre los depósitos en tránsito aparecen el

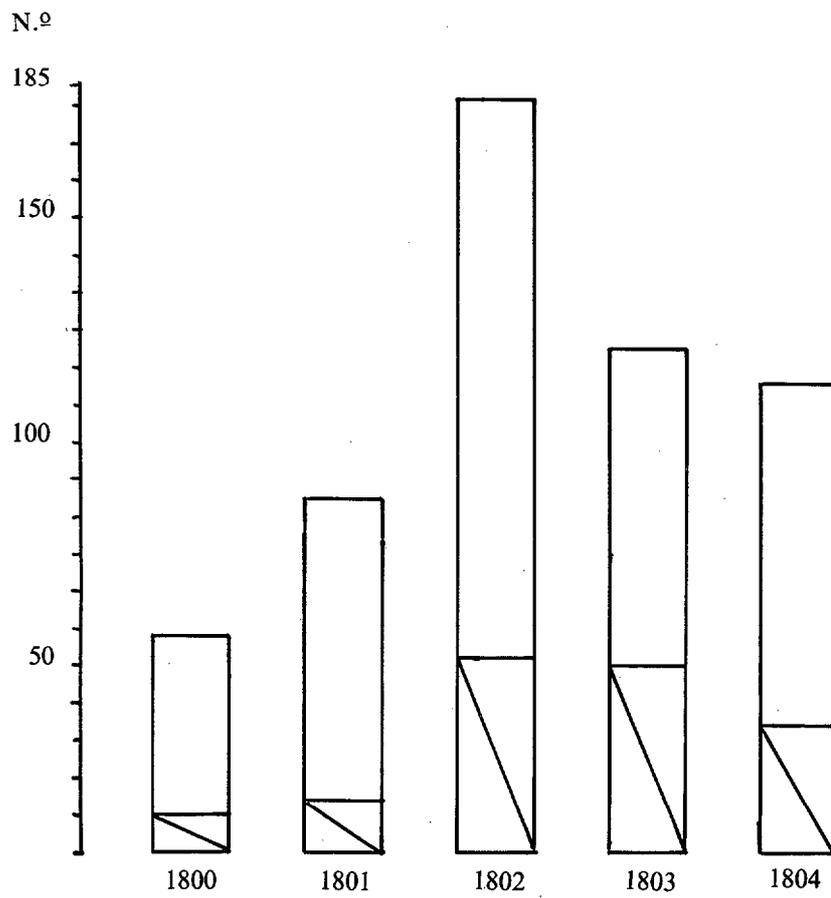
45. ESCOLAR, tº III, pp. 566-585.

46. *Ibidem*, pp. 505, 508-510 y 513.

**Figura 3**

*Salidas de buques por Santa Cruz de Tenerife (1800-1804)*

A las colonias americanas 



alquitrán (recibido desde luego en los dos años últimos) con un 31,13% de la valoración, el cacao venezolano con un 28,39, el azúcar cubano con un 24,28, los cueros y las suelas con un 6,73 y el café con un 4,15%. Los procedentes de Filipinas se reducen a la pimienta negra.

Por mucho que nos hayamos equivocado en el cómputo que figura en el Cuadro VI, la asignación isleña no podría pasar de un 15% del valor trienal recogido, un porcentaje que a buen seguro fue bastante mayor cuando los intercambios con las colonias no pasaban por una época tan favorable. En todo caso, las «exportaciones palmeras» de 1800-1801 patentizan que, aun en momentos de contracción, nuestros puertos tendrían una mera función de escala para el comercio colonial en cuanto a sus relaciones con Cádiz y otros enclaves españoles. La única exportación insular que salió desde Santa Cruz de La Palma hacia allí, fueron 29 arrobas de azúcar por un precio de 2.175 rvon. en 1801, frente a los 406.685 que significarían los efectos coloniales de pertenencia española (cueros al pelo con un 58,33% y cobre en barras con un 38,25), según las cotizaciones que tenían en América puestos a bordo y con los recargos de almacenaje, embarque y demás al arribar a la isla<sup>47</sup>. Cuando esta función de simple escala no actúa, los valores de las producciones locales pasan a primer plano. Tal ocurre en Gran Canaria entre 1802-1804, con una exportación peninsular centrada en las judías y, rezagadamente, en el vino, las almendras, el café extranjero (¿brasileño?) y los productos coloniales por último (cacao de Caracas, palo campeche, canela, azúcar, cueros al pelo y miel de abeja)<sup>48</sup>.

Función de escala, estación de tránsito, antesala para la introducción (legal o fraudulenta) de manufacturas y harinas extranjeras en los mercados indios, aprovisionamiento de los buques que cubrían las rutas atlánticas... La América colonial era igualmente la base principal del interés europeo y yanqui por las islas. Los vidueños, la barrilla, la orchilla o los aguardientes podían intercambiarse por mercaderías inglesas, norteamericanas, francesas, germánicas, suecas y demás, gracias a que los consumidores de las colonias absorbían principalmente estas últimas. La independencia se encargará de evidenciar hasta qué punto el comercio canario dependía de la salvaguardia americana. Y, por sobre todas las cosas, América fue y seguiría siendo, tras los primeros escollos de la emancipación, la fuente de las remesas indianas que permitieron saldar los déficits de la balanza comercial con el exterior, que dieron impulso a la circulación monetaria y convertirían al

47. *Ibidem*, tº II, p. 327.

48. *Ibidem*, tº I, pp. 484-485.

## Cuadro VI

### *Exportaciones desde Tenerife a la Península en 1802-1804*

Concepto	Valor (rvon.)	%
Productos americanos	5.506.475	76,78
Idem filipinos <sup>1</sup>	120.000	1,68
Idem europeos y norteamericanos (metrópolis y colonias) <sup>2</sup>	516.671	7,20
Idem de presas	108.512	1,51
Idem canarios <sup>3</sup>	870.829	12,14
Otros	49.457	0,69
	<b>7.171.944</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> No figura el valor de cinco piezas de cangas en 1802.

<sup>2</sup> Con las manufacturas de hierro en primer lugar, seguidas de canela y canelón de la India y harina de trigo, además de cortas partidas de medicamentos, manufacturas de algodón, lino y cáñamo, brea, azúcar, alquitrán, maderas y té. El cobre que incluimos aquí (7.650 rvon.) podría ser americano.

<sup>3</sup> Por riguroso orden decreciente, se incluyen: seda en rama y una corta porción torcida (que suponemos fundamentalmente palmera), judías, orchilla, azúcar de La Palma, vino y barrilla, quedando después a distancia y con pequeños valores algunos comestibles (garbanzos, papas, higos pasados, etc.), aguardientes y camisas de lienzos del país.

*Fuente:* *Ibidem*, tomo III, pp. 340-43. La Real Hacienda detrajo un millón de rvon. en 1804 (7.130 en el año anterior), encaminándose hacia los puertos peninsulares otros 475.307 1/2 en 1802-1804 y alguna plata y oro labrada.

Archipiélago en un activo foco desde el que también se surtían de plata mexicana los mercados europeos y estadounidenses, aparte de la metrópoli (Real Hacienda y demás).

México producía en 1800 el 66% del total mundial de plata e Hispanoamérica contribuía con el 90%<sup>49</sup>. Los ahorros de los emigrantes que confluían en su tierra natal y los beneficios del comercio indiano, generaban una corriente de numerario imprescindible para la economía isleña. Refiriéndose a La Palma, Escolar es terminante a la hora de establecer una prelación entre unos y otros:

«...muchos de los frutos y moneda que de las Colonias entran en ésta y demás islas no representan capitales que los isleños han llevado de su país a ellas, sino el precio del trabajo personal de aquellos que emigraron a América y se restituyen pasado algún tiempo a su país»<sup>50</sup>.

La *Estadística* nos permite conocer el volumen de esta inyección metálica en 1802 y 1804. La superioridad de Cuba no precisa comentario alguno, y decir Cuba es desde luego decir emigración. La elevada suma del primer año, procede del corte que padecieron estos suministros de metales preciosos por la conflagración con Inglaterra, acumulándose ahí los del bienio anterior. En el segundo tenemos una imagen más ajustada de su posible magnitud normal. Las remesas venezolanas, únicas que aportan piezas de oro y que hegemonizan claramente los arribos no amonedados (plata labrada y alhajas de oro), presentan una cuantía muy inferior pero en absoluto despreciable<sup>51</sup>. Fuera de Tenerife, apenas tenemos noticias de La Palma. En 1801 acceden por su puerto capital monedas (imaginamos que de plata) por 22.720 rvon. únicamente, pero dos años más tarde se elevarían a 408.140 al desaparecer los obstáculos bélicos<sup>52</sup>.

La reanudación de las hostilidades con los ingleses en 1804 provocaría otro ocaso del comercio colonial y el resquebrajamiento de los vínculos de la metrópoli con América. Si la crisis no llegó a materializarse en las islas, fue

49. John LYNCH, *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*, Barcelona, 1976, p. 23.

50. *Op. cit.*, tº II, p. 351.

51. La aportación filipina es muy marginal y se reduce a este último extremo. En 1800 se recibirán en Santa Cruz de Tenerife alhajas por valor de 3.675 rvon. y palilleros y una cigarrera de plata por 3.315; en 1802, cadena de oro por 3.273 y saleros de plata y cucharillas por 300. *Ibidem*, tº III, pp. 366 y 375.

52. *Ibidem*, tº II, p. 332. En 1800 y 1803, además, 4.545 rvon. en plata labrada y 546 en oro labrado.

por el rumbo que tomarían los acontecimientos internacionales. En efecto, las guerras del Imperio napoleónico y la invasión de la Península Ibérica, harían posible un efímero crecimiento de nuestra viticultura y un corto ciclo de esplendor para el comercio barrillero. El abastecimiento de vinos a Inglaterra desde Portugal, España y Francia quedó arruinado y las barrillas sicilianas y del sudeste español no estuvieron en condiciones de competir allí con la canaria. Por imperativos de la nueva singladura político-militar, el mercado inglés se abriría transitoriamente a la oferta local de cultivos dominantes y el perdido dinamismo de otras etapas resurge, se intensifica y generaliza.

Se ha dicho que los años 1809-1815 fueron particularmente beneficiosos para el comercio canario con el Reino Unido<sup>53</sup>. Al mismo tiempo, la tremenda expansión de su marina obligó a los británicos a adquirir vinos locales para proveer el creciente consumo de sus flotas, ante todo de las que navegaban hacia Oriente. En abril de 1813, por ejemplo, un convoy con rumbo a la India e integrado por más de 40 unidades, hizo escala en Santa Cruz de Tenerife para cargar un considerable número de pipas<sup>54</sup>. El marqués de Villanueva del Prado, en un informe de 1815, asegura que los comerciantes firmaron por aquí contratos ventajosísimos con el gobierno londinense. El suministro de tales escuadras haría subir los precios, que pasaron de 1.100 rvon. la pipa en 1811 a 1.200, 1.350 y hasta 1.500 al siguiente año, mientras que en 1799 sólo llegaban a 555<sup>55</sup>. Los mismos portugueses tuvieron que imitar a sus aliados. La fragata *Camoens* acudió al Puerto de la Orotava por estas fechas para cargar vidueños y navegarlos hacia sus colonias orientales.

Un autor coeáneo, Alvarez Rixo, escribió al rememorar aquella bonancible coyuntura que Tenerife «debiera estar empedrada de oro y plata». La isla vitícola por excelencia no solamente vivía el esplendor de sus caldos, que «para el menudeo» habrían de costar, nos dice, 1.800 rvon. la pipa y mucho más los de clase superior. Como centro del comercio interinsular y sede de las empresas mercantiles más poderosas, acaparaba la orchilla de Gomera y Hierro, controlaba la exportación de barrilla de Lanzarote y Fuerteventura, canalizaba la comercialización de los aguardientes (el garrafón

53. Joaquín NADAL-FARRERAS, «Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Nota sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914», en *Hacienda Pública Española*, nº 38 (1976), p. 159.

54. Francisco Escolar y Serrano a Francisco Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 13-IV-1813, en Arch. Juan Antonio Martín Cabrera, Las Palmas (en adelante JAMC).

55. Alonso de NAVA Y GRIMON, «Un mal endémico en la economía canaria: la extracción de numerario de las islas», en *Tres informes...*, p. 70.

## Cuadro VII

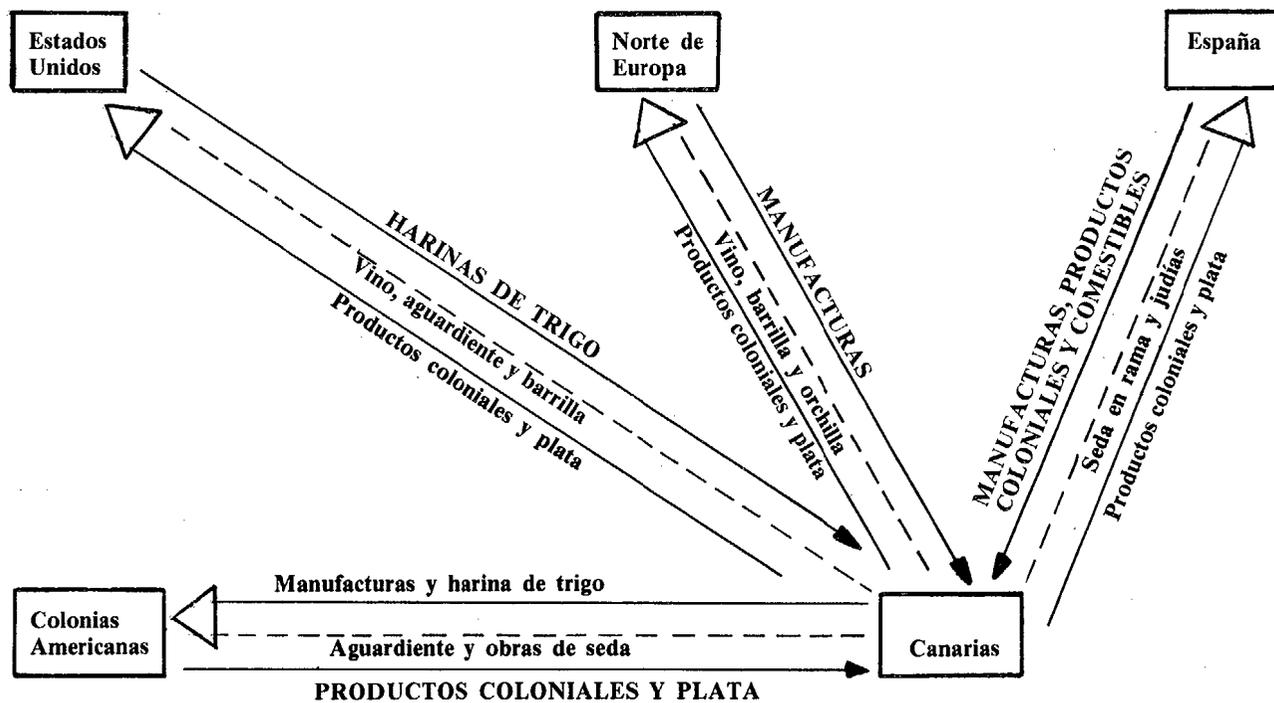
*Arribos de metales preciosos a Santa Cruz de Tenerife (1802 y 1804)*

	Procedencia	Monedas de plata	Plata labrada	Monedas de oro	Alhajas de oro
1802	La Habana	8.972.838 <sup>1</sup>	6.720	—	2.977
	La Guaira	122.840	15.160	124.600	8.746
	Campeche	10.000	—	—	—
1804	La Habana	2.103.717	—	—	—
	La Guaira	326.952	13.716	129.200	28.160

<sup>1</sup> No se incluyen 34.353 rvon. para caja de soldadas.  
Valores en rvon.

Fuente: *Ibíd.*, tomo III, pp. 372-73 y 378-79.

Esquema del comercio exterior canario a principios del XIX



Nota: En línea discontinua las mercancías autóctonas y en línea continua las foráneas, ya de importación o de reexportación.

alcanzó a valer por encima de los 100 rvon.), la seda en rama (cuyo precio por libra calculábase a partir de la fanega de trigo, excepto al producirse excesivas alzas cerealeras), así como otras producciones reservadas a los mercados coloniales, por monopolizar la habilitación en Santa Cruz. Una sola nube alcanzó a divisar el inteligente estudioso en medio de aquel radiante panorama: la escasez de granos, que obligó en 1811 y 1812 a importarlos de Madera en considerables partidas<sup>56</sup>.

Por mucho que las epidemias de fiebre amarilla de 1810-1811 no cortaran el tráfico mercantil («los intereses superaban el riezgo», afirma Alvarez), en Tenerife se padecía una crisis de la agricultura policultivista destinada al mercado interno y se hubo de recurrir al exterior para paliarla. Más de 60 barcos extranjeros anclaron en 1811 en el Puerto de la Orotava, especialmente norteamericanos que traían harinas, millo y otros comestibles, «que a no haber sido este auxilio habría perecido gran parte de la población de la ysla».

La situación que describe el cronista insular se prolongó aun en los años posteriores. Las malas cosechas de trigo y cebada de Lanzarote y Fuerteventura en 1811-1812, no permitirían verificar los acopios necesarios en ellas. Los propios mercados extranjeros terminaron por no estar en disposición de ofrecer suministros. De la América británica procederían también buena parte de los mantenimientos consumidos en las islas durante la Guerra de Independencia. Pues bien, el 1 de junio de 1812, Escolar expresaba al presbítero Cabrera su preocupación por el cierre de aquellos puertos decretado para tres meses por el gobierno, afirmando que de prolongarse otro tanto no habría posibilidades de sobrevivir<sup>57</sup>. Nuevamente fueron los yanquis quienes permitirían un respiro. A principios de agosto ancló ante Santa Cruz un buque procedente de Boston con 1.200 barriles de harina, mas junto a este importante cargamento trajo una alarmante nueva: la beligerancia entre británicos y estadounidenses, conflicto que amenazó tanto con

56. José Agustín ALVAREZ RIXO (1796-1883), *Cuadro histórico de estas Islas Canarias o noticias generales de su estado y acaecimientos más memorables durante los cuatro años de 1808 a 1812*, Las Palmas, 1955, pp. 125-126. Prólogo de Simón Benítez y epílogo del marqués de Aciálcázar.

57. «Lo que es indudablemente malo, muy malo para nosotros, es el ceramiento (sic) de los puertos de la América inglesa que ha decretado aquel gobierno por tres meses. En la escasez suma que padece esta provincia, ¿dónde se surtirá de víveres, si extienden a más tiempo esta medida? Yo espero que esto no será más que un amago; pero si se extiende a otros tres más, en que hayamos consumido los pocos frutos que producen este año estas siete peñas, pereceremos».

agudizar la crisis de subsistencia como con una parálisis de las exportaciones vitícolas<sup>58</sup>. Así, la *segunda guerra de independencia* por la conquista del Canadá (1812-1814), contribuiría a depreciar los vinos por oponer a nuestros principales clientes y frenar el normal desenvolvimiento de la navegación.

En propiedad, las guerras de aquella etapa no reportaron para nuestros cultivos dominantes todo el provecho que se pretende. La depreciación vitícola empezó a producirse bastante antes de la 2ª Paz de París (noviembre de 1815). Villanueva del Prado advierte que las manipulaciones y el monopolio *de facto* que ostentarían dos o tres firmas del Puerto de la Orotava, fueron suficientes para provocar la drástica baja de las cotizaciones que se observa en 1814 («a la mitad y aún menos»), tendencia que al año se convertiría en «escandalosa reducción»<sup>59</sup>. Los problemas con la barrilla surgen inclusive mucho antes y ofrecen mayor envergadura. Los precios en Londres se dispararon durante 1808 y 1809, pero después experimentarían un descenso notable que causó graves quebrantos. Tres años tardarían en venderse los 5.309 quintales que, en la fragata española *Los Tres Amigos*, consignan en agosto de 1810 el presbítero Cabrera y el traficante Juan Bautista Descoubet a la orden de la casa Garcías y Lewis, sin que tan larga espera arrojase el éxito apetecido<sup>60</sup>. La razón fundamental de todo ello estriba en la repulsa de las autoridades napoleónicas a conceder nuevas licencias de importación a los británicos en el continente, en consonancia con la política del *bloqueo continental*. Las fábricas inglesas de jabones, velas o vidrios que al fin se interesaban por la barrilla, debían vender parte de su producción en Francia, Holanda u otros países europeos. Al impedirseles esta posibilidad, paralizaron las compras y la acumulación de *stocks* en el mercado condujo a una paulatina mengua de su valía a pesar de puntuales recuperaciones. Hasta que no se vislumbró la paz, los pedidos barrilleros no recuperan algo de su perdida animación.

La pronta decadencia de la demanda británica de barrilla, seguida de la contracción del comercio con los Estados Unidos y la draconiana actuación de los comerciantes orotavenses por lo que al vino respecta, no iban a ser sin embargo los únicos contratiempos de la supuesta época dorada. De

58. Escolar a Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 15-VIII-1812, JAMC.

59. *Op. cit.*, pp. 73-77. El noble lagunero rechaza las argumentaciones de los comerciantes acerca de los negativos efectos de la guerra anglo-norteamericana, apuntando que si el tráfico estadounidense descendió no ocurriría lo mismo con el inglés.

60. Cf. en torno a tal *affaire* y a la evolución del mercado de la barrilla en Londres a lo largo de esta época, A. MILLARES CANTERO, «Cinco calas en el comercio canario de la primera mitad del XIX, a la luz de la correspondencia mercantil», de próxima aparición.

1810 arrancan las tensiones independentistas de Argentina, Uruguay, México, Ecuador... El circunstancial triunfo de los movimientos revolucionarios, hasta que la metrópoli logró restaurar parcialmente el régimen colonial en 1815-1817, sólo podía tener para las islas un resultado adverso. Nava y Grimón es terminante en este punto<sup>61</sup>. El cuatrienio 1811-1815 coincide con una atonía de los intercambios canario-americanos y con algo mucho más pernicioso, algo que ya principia desde que España se convierte en aliada del Reino Unido: la relación comercial directa de los británicos con las colonias, autorizada antes por los españoles y fomentada y ampliada después a otros países por los criollos insurrectos. Es de presumir que la función de Canarias como estación para las manufacturas textiles y harinas extranjeras, haya dado muestras de resquebrajarse sin esperar a que se consagrara la emancipación. El tráfico con la Península y el paso de productos coloniales se interrumpiría. El contrabando perdió mucho de su valimiento y, bloqueadas las remesas indianas, la escasez de numerario volvió a dejarse sentir.

Los síntomas de crisis que al principiar el segundo decenio del siglo estaban aquejando al comercio extranjero insular, tendrían al firmarse el Tratado de París su concreción más plena. La *Memoria* de 1831 contiene una sucinta descripción de las dificultades con las que se encontrarían los canarios tras la liquidación del imperio napoleónico. El Reino Unido conservaba el bastión de El Cabo, que sus fuerzas ocuparían durante la contienda por representar un punto estratégico en la ruta hacia La India. A partir de aquí, sus posesiones en Oriente dejaron de importar nuestros vinos para provisionarse con los de la colonia sudafricana, inferiores pero más baratos y sujetos a menores aranceles. Además, el triunfo del sistema Metternich en 1815 supuso una notable reducción de los efectivos militares de las grandes potencias, lo que se tradujo en un descenso de la marina de guerra británica y, por lo tanto, en una debilitación de sus compras. Los caldos de Jerez y Madera, muy pronto seguidos de los franceses, desbancaron poco a poco a los nuestros en las plazas europeas y americanas. De consuno, la barrilla hubo de sufrir otra vez la competencia de las sicilianas y levantinas, de superior calidad, tan pronto como se expulsó al ejército francés y las exportaciones por Palermo, Alicante y Cartagena reconquistaran el ritmo acostumbrado<sup>62</sup>.

Este conjunto de adversidades posee sin embargo una contrapartida a favor del Archipiélago. Salvo en Río de la Plata, España recuperó su domi-

61. «El comercio de América, que era el que nos proveía de dinero, está casi parado a resultas de acaecimientos bien notorios y que sería doloroso el especificar...» *Ibidem*, p. 78.

62. *Loc. cit.*, 179-181.

nio sobre las colonias y ello permitiría el restablecimiento de las relaciones mercantiles, de nuevo intensas desde 1815 en adelante. Junto al intercambio de mercancías en una y otra dirección, reaparecen «muchísimo dinero y alajas que yacían detenidas por miedo a que fuesen apresadas». La corriente de metales preciosos volvió a afluir a las islas y los buques americanos recalarán continuamente en nuestros puertos «para saber noticias del estado en que se encontrarían a la madre patria»<sup>63</sup>.

El inicio de la revolución continental, por otra parte, no puede decirse que colapsara las conexiones con Cuba. Hasta el comercio con los Estados Unidos, quizás haya seguido sosteniéndose sin menoscabo merced a ella entre 1812-1814. La exportación canaria hacia la república del Norte se había hecho a menudo contando con la Gran Antilla en los retornos. Pocos años atrás, la empresa orotavense Juan Cologan e Hijos embarcaría 2.000 pipas de vino que fueron enajenadas a los norteamericanos y su producto destinado a la adquisición de mercancías, después realizadas en La Habana y el capital invertido en productos coloniales que finalmente se introdujeron en Tenerife<sup>64</sup>. Tras la insurrección hispanoamericana, Domingo Martínez Ugarte condujo hacia este puerto harinas y madera, logrando «hacer en frutos su valor»<sup>65</sup>. El mercado cubano serviría asimismo como refugio para la comercialización vitícola en momentos de superproducción. En agosto de 1813, Escolar advertiría a su interlocutor conejero:

«estoy muy ocupado en la preparación y embarque de una porción considerable de vino, que estoy haciendo para La Havana, por descargar alguna cosa a las bodegas que tengo llenas, en tiempo en que nos amenaza la cosecha mayor que han visto los nacidos»<sup>66</sup>.

La demanda británica, pues, no bastaría para absorber toda la oferta vitícola isleña ni siquiera con anterioridad a la 1ª Paz de París (30 de mayo de 1814). Como ampliaremos más adelante de cara a los aguardientes, sin Cuba las cosas hubiesen sido mucho más comprometidas para los canarios. Desde 1815 a 1820, las remesas indianas y los postreros estertores del comercio colonial serían el «canto del cisne» de las históricas relaciones con Indias. No tendría que esperarse al derrumbe definitivo de la soberanía española en

63. ALVAREZ RIXO, *ibidem*.

64. Juan Cologan e Hijos a Agustín Cabrera Béthencourt, sin fecha, en Arch. Francisco Bravo de Laguna y Manrique de Lara, Las Palmas (en adelante AFBL).

65. *Cartas de la Condesa y otras, en idem*.

66. Escolar a Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 26-VIII-1813, JAMC.

1821. Ya en 1820, las comunicaciones quedaron reducidas a una mínima expresión y la circulación de numerario se había restringido de forma alarmante. Los negocios resintiéronse de la falta de liquidez y los débitos de los pequeños mercaderes a los grandes traficantes portuarios crecieron sobremedida. Entre septiembre de 1817 y marzo de 1818, el orotavense Domingo Nieves Ravelo le sirvió a su amiga y cliente de Arona, María de Acevedo y del Castillo, piezas de muselina y pañuelos por valor de 2.070 ryon. El pago de los primeros efectos, hasta 1.020 ryon., se hizo en enero de 1818, mas la cantidad restante no fue reembolsada hasta tres años después. A principios de noviembre de 1820, la Acevedo explicaba a su acreedor las razones del retraso en solventar la deuda:

«Aora te quiero desir que con la falta General que ay de Numerario ninguno se (ha) atrevido a comprarme un pedazo de tierra, los que he puesto en benta», indicándole que todo ello derivaba fundamentalmente de «la falta de dinero por no aber tenido remesa ninguna de la América»<sup>67</sup>.

Esta fue la consecuencia más negativa de la independencia hispanoamericana para la economía local. Las acuñaciones de oro y plata que desde las colonias llegaron a las islas en los 42 años transcurridos entre el libre comercio de 1778 y la emancipación efectiva de 1820, habían ascendido a 495 millones de ryon., con una media anual de más de 11,7<sup>68</sup>. La extracción inmediata de monedas hacia el extranjero, no permitió que estos caudales sirvieran para crear un remanente pecuniario<sup>69</sup>. Mientras el tráfico indiano se sostuvo (en 1816-1817 se desembolsaban para él más de 12 millones de ryon., con un 20% de beneficios) y las remesas de los emigrantes concurren con alguna puntualidad, se consiguió bloquear la descapitalización y posponer el empobrecimiento del país. Luego de 1818, el declive de aquél hizo imparable la decadencia económica<sup>70</sup>. La pérdida de los mercados coloniales señaló una nueva época para el sistema comercial canario, en la que

67. María Acevedo y del Castillo a Domingo Nieves Ravelo, Orotava, 4-XI-1820, en Arch. Agustín Baillon, SEHIC (en adelante AB).

68. *Memoria...*, p. 181.

69. «A los extranjeros lo que les importa sacar a cambio de sus importaciones es tanta cantidad de plata efectiva y vaya esta en mayor o menor número de pesos fuertes con tal de que vaya completa, y que en su compensación no den ellos sino la misma porción o el mismo valor de mercancías, que sabrán muy bien proporcionar al del pagamento al precio efectivo...» NAVA Y GRIMON, «Un mal endémico...», p. 82.

70. *Memoria...*, pp. 181-182.

hubo de sufrir la extinción de uno de sus principales fundamentos y adaptarse a un *rol* atlántico mucho más humilde.

## II.- EL CORSO Y SUS SECUELAS

Las actividades corsarias fueron un obstáculo de primera magnitud, para la navegación en general y para el comercio en particular, durante el primer tercio del siglo XIX. Tras la intentona de Nelson de tomar Santa Cruz en 1797, ingleses y franceses infestarían estas aguas para dirimir también en ellas sus afanes hegemónicos. Las islas se convirtieron otra vez en teatro de una conflictividad naval ante la que no pudieron permanecer al margen. Los ataques, de uno u otro signo, se prodigaron con excesiva frecuencia.

Canarias fue una importante base para el corso francés al calor de las guerras de la Segunda Coalición contra el Consulado. De los datos que Escolar aporta, resulta que en 1800-1801 arribarían a Santa Cruz de Tenerife doce embarcaciones corsarias de ese origen (tres fragatas, cuatro corbetas, tres bergantines, un lugre y otra sin especificar), procedentes de Burdeos, de Senegal y de los puertos españoles sobre todo (La Coruña y Cádiz). De entre los navíos que anclarán en dicha bahía a lo largo de ese bienio, consiguieron como presas a nueve de bandera británica (seis fragatas, un bergantín, una goleta y un lugre) y cinco con pabellón lusitano (tres bergantines, una goleta y una tartana), aparte de una fragata estadounidense. Asimismo, en la capital palmera tocarían una balandra y una goleta galas en 1800 que tenían aquel carácter también, la primera de las cuales logró la captura de un bergantín norteamericano. En este año y en el siguiente, amarrarían en tal puerto a su vez una fragata y una goleta portuguesas que habían corrido idéntica suerte a las anteriores. En suma, al menos 17 barcos aprehendidos en las cercanías del Archipiélago en dos años, es una cifra elocuente que demuestra hasta qué punto las islas sirvieron de plataforma para las agresiones navales contra la marina británica<sup>71</sup>.

La organización del corso se transformaría en una inversión rentable para los capitalistas franceses y, de paso, permitió a algunos comerciantes isleños obtener buenas ganancias con la venta de los despojos, liquidados en Santa Cruz por residir allí los cónsules extranjeros y la autoridad militar.

71. ESCOLAR, tº II, p. 361 y tº III, pp. 546-550.

Imaginamos la existencia de acuerdos entre los corsarios franceses o sus promotores y un sector de la burguesía santacruzera, para comercializar al punto los botines de aquellas rapiñas. La casa bordelesa Laprée y Hermanos armó al buque *La Mosca*, al mando del capitán Plassiard, que se hizo célebre en el Archipiélago por sus remuneradoras «hazañas». En el bienio 1799-1800 capturó seis naves enemigas y siguió operando hasta 1808. Dos de sus presas durante el primer año fueron la británica *Union* y la norteamericana *Harmony*, cuyo capitán estaba por cierto en posesión de una patente de corso contra los franceses. Las cargas de ambos se vendieron en Santa Cruz, tras vencer las correspondientes barreras legales<sup>72</sup>. Otro corsario francés, el *Sans Façon*, abordó en 1800 al bergantín yanqui *The Rower* y le condujo allí mismo, donde su capitán Agustín Laurin le enajenó en 42.000 ryon. al comerciante Diego Barry, del Puerto de la Orotava, quien además pagaría otros 96.780 por su cargazón de tabaco fundamentalmente<sup>73</sup>. Como se desprende del Cuadro VIII, las mercancías robadas que se transfirieron ahí en 1801 (casi en su totalidad a los extranjeros), representaron un volumen y una cuantía más que suficientes para calibrar la eficacia de los corsarios y la predisposición de los especuladores a recibir gustosos el producto de sus pillajes. En 1802-1804, como vimos, su exportación a la Península se remontaba a los 108.512 ryon. (69.712 de tejidos y lienzos de algodón, 34.000 de palos tintóreos, etc.). El profesor Cioranescu ha llamado la atención en torno a la funcionalidad de estas depredaciones en el mercado local, en tanto que provisión de géneros y abastos en períodos de guerra. Las noticias que aquí reunimos, plantean además el papel que jugaron en el comercio exterior.

Más que producir bendiciones para unos pocos, las incursiones corsarias y la conflictividad marítima arrostrarían males evidentes para muchos. Los golpes de nuestros aliados tendrían la adecuada réplica británica, favorecida enormemente por la indefensión de nuestros puertos. Un bergantín corsario inglés apresó en la bahía de Santa Cruz de la Palma a su homónimo isleño *El Brillante* el 4 de agosto de 1800, retirándose impunemente ante la inercia y nulidad de las fortificaciones de la plaza. El 6 de marzo de 1801, el cabildo palmero hubo de adoptar prevenciones urgentes ante la amenaza de tres barcos de esta nación que andaban a la búsqueda de dos navíos que

72. La empresa gala contó con dos empleados en ese puerto, en calidad de consignatarios y corresponsales, quienes seguro actuaban de acuerdo con varias firmas interesadas en sus «negocios».

73. Alejandro CIORANESCU, «Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII)», en Agustín MILLARES TORRES, tº IV, p. 122.

### Cuadro VIII

*Mercancías procedentes de presas exportadas por la Aduana de Santa Cruz de Tenerife en 1801*

Concepto	Valor (rvon.)
437 pipas de vino de Madera .....	230.700
36.636 libras de tabaco <sup>1</sup> .....	100.124
22.017 libras de azúcar blanca .....	66.051
1.070 cueros pequeños .....	48.150
3.519 varas de cotonia .....	42.232
230 quintales de algodón en pepita y 50 en rama .....	25.600
21 pipas de aguardiente de ron .....	15.750
65 libros de varios tamaños .....	3.600
1 bolanta .....	3.000
300 pares de calcetas .....	1.800
300 libras de pólvora .....	900
5 casacas de paño ordinario .....	600
45 plumeros para soldados .....	45
	<b>538.552</b>

<sup>1</sup> 25.552 expresamente del Brasil.  
*Fuente: Ibídem*, tomo III, pp. 504-10.

apresara *La Mosca*<sup>74</sup>. Ese mismo año, otro inglés hizo un amago para saquear la casa-fuerte de Adeje, y fue rechazado por los vecinos del término<sup>75</sup>. La balandra *Mayflower*, armada un corso, retuvo igualmente por entonces a un buque y dejó en Santa Cruz de Tenerife a sus pasajeros, previo pago de un sustancioso rescate<sup>76</sup>.

La reanudación de la contienda en 1804 reiteró este espectáculo con todo su rigor. En 1805 aprobaba el cabildo de Tenerife un plan para surtir las tropas en caso de invasión. El propio Cioranescu ha relacionado algunas capturas significativas por estas fechas. A la altura de Puerto de Cabras, el corsario francés *Général Blanchot* se hizo el 1 de noviembre con el bergantín norteamericano *Friend-ship*, de Charlestown, que capitaneado por Joseph Ingraham llevaba barrilla del coronel majorero Agustín de Cabrera y Béthencourt hacia Londres.

Los perjuicios a cosecheros y comerciantes locales acompañaban, de igual modo, la actuación de los filibusteros<sup>77</sup>. La violencia llegó a afectar a simples pescadores, víctimas de ataques de uno y otro signo. El 15 de junio de 1806, desde un navío inglés de 74 cañones, se asesinó al canario Juan Hilario Cabrera, que viajaba en su barquichuelo. La nómina de estos episodios dista de estar completa. El 23 de agosto de 1807, por ejemplo, la fragata británica *Argos*, de 44 cañones, se apoderó de dos naves del Puerto de la Orotava que con un cargamento de vinos estaban recogiendo granos de la banda del norte de La Palma; tras varias entrevistas con un emisario, el gobernador de las armas aceptó pagar un rescate de 31.144 ryon. por las mercancías que transportaban a bordo<sup>78</sup>. El Puerto de La Luz fue objeto de varias penetraciones enemigas, quedando incendiadas multitud de embarcaciones. Alvarez Rixo calcula que, de diciembre de 1804 a mayo de 1808, los ingleses nos tomarían más de 30 barcos de todas clases, de los que 14 ó 16

74. Juan B. LORENZO RODRIGUEZ, *Noticias para la Historia de La Palma*, La Laguna-Santa Cruz de La Palma, 1975, tº I (y único publicado), p. 315.

75. Francisco María de LEON, *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias, 1776-1868*, Santa Cruz de Tenerife, 1966, p. 59. Introducción de Marcos Guimerá Peraza.

76. CIORANESCU, p. 119.

77. Después de largas negociaciones entre el comandante general Cagigal y el cónsul Cuñeo d'Ornano, lo compraría el yanqui Charles Kerdision Tremais por la bonita suma de 300.000 ryon. *Ibidem*, p. 122. Cf. igualmente del mismo autor, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, vol. I, p. 423.

78. LORENZO RODRIGUEZ, pp. 319-321 y Manuel de PAZ SANCHEZ y Carmen F. HERNANDEZ SANCHEZ, *Diario de un corsario canario del año 1800*, Santa Cruz de Tenerife, 1983, pp. 32-34.

pertenecían a la matrícula de Gran Canaria, 5 a la de Lanzarote y los demás a las restantes de las islas<sup>79</sup>.

El clima de inseguridad que se respiraba en las proximidades del Archipiélago estuvo lejos de ser beneficioso para las transacciones mercantiles. Los propios norteamericanos no fueron sólo las víctimas de estos ataques. En el transcurso de la guerra de 1812-1814, sumaron sus unidades corsarias a las que pulularían por nuestras latitudes. En diciembre de 1812, una de ellas remitió a Santa Cruz la tripulación de cinco navíos, apresados entre Madera y Canarias. Los comerciantes isleños se inquietarían lógicamente ante tal situación, que ponía en peligro sus negociaciones habituales y significaba un grave transtorno<sup>80</sup>. Así, aunque esporádicamente algunos santacruceros se lucraran con semejantes saqueos (introducción de artículos y oferta de embarcaciones en momentos difíciles para la construcción naval canaria), los perjuicios eran muy superiores a las ventajas en líneas generales.

La insurrección de las colonias americanas aportó otra nueva oleada de corsarios, cuyo alcance no ha sido evaluado lo suficiente. Al parecer, ya desde 1816 está detectada la presencia de buques insurgentes en las inmediaciones del Archipiélago. León se ha referido precisamente a la frecuencia con que colombianos y argentinos navegarían ante nuestras costas, dificultando el recorrido del estratégico corredor Península-Canarias<sup>81</sup>. Un bergantín de bandera colombiana, *El Vencedor*, llegó a asaltar Puerto de Cabras

79. Al decir de este autor, de 4 a 6 pesqueros que faenaban en la costa africana tuvieron idéntico fin, siendo trasladados a los establecimientos de Fuerte Jorge o de Sierra Leona. *Op. cit.*, pp. 9-10. La enemiga francesa posterior dificultaría la navegación americana. Un bergantín de un hijo del marqués de la Florida fue apresado en 1809 mientras se dirigía a La Guaira por un buque galo, libertado por una corbeta de guerra inglesa y obligado su dueño a retornar en 1811 para venderla, pagar a sus «salvadores» y liquidar los gastos judiciales. CIORANESCU, *art. cit.*, p. 119 y ALVAREZ RIXO, p. 127.

80. Refiriéndose al corsario antedicho, Escolar informaba al hacedor Cabrera en estos términos: «Dos barcos ingleses más hubo ahier a la vista de este puerto, uno de los cuales hacía por entrar, y otro que va para el puerto de la Orotava, no escaparán quizá de sus uñas». Escolar a Francisco Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 17-XII-1812, JAMC.

81. *Op. cit.*, p. 156. Asimismo, Millares Torres indica a propósito de 1821: «Por este tiempo, buques armados en Corso, en su mayor parte americanos con patentes de las Repúblicas de Venezuela, Colombia y otras, infestan los mares de las Canarias, roban sus barcos de cabotaje e interrumpen las comunicaciones y el comercio». *Anales de las Islas Canarias. Apuntes cronológicos para servir de base a su Historia*, Ms., tº VII, fol. 103 r., Biblioteca del Museo Canario, Las Palmas.

en 1817, provocando una dura refriega<sup>82</sup>. En los años 20, el corso americano ejerció una constante presión sobre las islas de consecuencias desastrosas<sup>83</sup>.

La embarcación *Santa Rosa* del patrón Miguel Escobar, en ruta de Arrecife a Cádiz, fue interceptada a la vista de este último puerto por un corsario rebelde en abril de 1822, que se apoderaría de la correspondencia que portaba<sup>84</sup>. Mientras viajaba hacia Gibraltar en marzo de 1825, el navío *Carmen*, a las órdenes del gaditano Joaquín Ylabet, será capturado por el buque colombiano *María Isabel*, armado en corso y al mando de un tal Pedro Dantant. Conducido al sur de Gran Canaria el día 24, allí le despojarían de 21 prendas y dos onzas de oro, además de unos 8.000 rvon.<sup>85</sup> Durante este mismo año, el místico *Nuestra Señora de las Nieves* es abordado por otro corsario de aquella república. No obstante, mientras se dirigía a Puerto Cabello en el mes de septiembre, la tripulación consiguió recuperarle tras matar al capitán enemigo y arrojar por la borda a todos sus hombres, retornando por fin a la capital tinerfeña<sup>86</sup>. En 1827 tenemos constancia de un nuevo apresamiento, siendo la víctima esta vez el *Santísima Trinidad*, que capitaneado por José de Ojeda había salido el 20 de octubre de Santa Cruz con un valioso cargamento<sup>87</sup>. Al remontar la Punta de Anaga fue sorprendido por un bergantín americano con 10 piezas de cañón, al que bastaría para rendirle dos tiros de fusil. Una y otra nave se dirigieron a La Isleta, en Gran Canaria, donde el capitán isleño fue liberado con la exigencia de

82. El ataque fue repelido por las alcaldes y gentes de Casillas y Tetir, al mando del sargento Bernardino Alfaro. Serían hechos prisioneros dos componentes de la Junta de Sanidad, a los que se libera en Puerto de Lajas sin que los corsarios obtuviesen las vituallas que requerían (20 sacos de papas y 10 carneros). Algunas viviendas resultaron con desperfectos.

83. En septiembre de 1823, en plena intervención de los «Cien mil hijos de San Luis», corsarios españoles apresarian y llevarían a Santa Cruz de Tenerife a un barco francés con mercancías británicas por valor de más de un millón de rvon. Foreign Office 72/282 (legs. 65 y 71), Londres (en adelante F.O.). Ignoramos si este episodio fue un hecho aislado o constituye el exponente de una línea de conducta más amplia.

84. Antonio M. Picardo a Francisco Cabrera y Ayala, Cádiz, 21-IV-1822, JAMC.

85. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP), escribano J. Hernández Navarro, leg. 2116, fols. 358 y ss.

86. F.O. 72/306 (leg. 194). A mediados del mes de octubre, la alarma cundió en Santa Cruz ante la hipotética amenaza de una flotilla corsaria de esa nacionalidad, adoptando las autoridades militares las medidas oportunas.

87. Incluía 14 sacos y seis barriles de almendras a 150 rvon. el quintal; tres cajones con 135 libras de seda en rama a 40 rvon. c/u; seis barriles con una pipa de aguardiente de caña por 990 rvon.; cuatro piezas de hamburgo a 330 rvon. unidad; siete de cáñamo a 120 y otra de tela para sobrecamas (30 varas) por 200 rvon. AHPLP, escribano Sebastián Díaz, leg. 2147, fols. 121-123.

un rescate de 15.000 rvon. a entregar en el sur de la isla. El atribulado Ojeda dio parte enseguida de lo ocurrido, pero por única contestación las autoridades de Las Palmas le obligaron a guardar cuarentena de acuerdo con la legislación de sanidad. El 30 de octubre, pues, apareció la nave saqueada en el lugar previsto. Los autores del despojo se esmeraron en su labor, apropiándose no sólo de víveres, agua, sogas, guías y demás documentación, sino también de 62 onzas de oro que se hallaban escondidas en un lugar secreto.

Los episodios reseñados son sobradamente ilustrativos del daño que produjeron a las comunicaciones marítimas y al comercio insular, en todos sus ramales, las continuas expediciones depredadoras provistas desde las jóvenes naciones hispanoamericanas. Quizás proceda recordar que, cuando el 27 de julio de 1827 arriba a Santa Cruz de Tenerife desde Venezuela el nuevo comandante general Morales, lo hizo en el bergantín de guerra *El Cometa* expresamente por temor a una de estas agresiones<sup>88</sup>.

En julio de 1828, un bergantín con bandera argentina saqueó por aquí a un barco francés y a otro inglés, llegando sus tripulantes a Lanzarote en sendas lanchas<sup>89</sup>. De resto, la única actuación protagonizada por corsarios de esta nacionalidad de que tenemos cumplida noticia, la sufrió el lanzaroteño Mauricio de los Reyes. Cuando testa en Las Palmas el 30 de agosto de 1830, declararía, entre otros extremos, mantener litigio ante el Tribunal de Primera Instancia bonaerense por la aprehensión de su bergantín *La Soledad*, que con emigrantes navegaba hacia Cuba y Puerto Rico, en una expedición organizada por él en colaboración con el grancanario Sebastián Ortega y Barrera y su convecino Pablo Fajardo. Una goleta argentina le atacó y capturó a la altura de Cabo Verde, escoltándole después hasta Buenos Aires. A esta capital se habría de trasladar su dueño para interponer el pleito correspondiente, a cuyo fin abonaría 10.000 rvon. Ignoramos si la fortuna le acompañó, recuperando el bergantín u obteniendo las oportunas reparaciones legales<sup>90</sup>.

Evaluar los perjuicios globales que ocasionó el corso americano es hoy por hoy imposible. En enero de 1831 únicamente se citan las pérdidas que produjo en la flota local, valoradas hasta esa fecha en 18 millones de rvon.:

88. LEON, p. 214.

89. Mac Gregor a J. Bidwell, Santa Cruz de Tenerife, 31-VII-1828, F.O. 72/344 (leg. 234).

90. De los Reyes aseguró haber huido de Buenos Aires por las conmociones políticas presentes. Más adelante promovería otra expedición, esta vez a Montevideo. AHPLP, escribano José Pineda, leg. 2247, fol. 140 v.

14 barcos del comercio con Cuba y Puerto Rico, otros tantos de cabotaje y 16 de la pesca del salado en la costa africana<sup>91</sup>. Esta es sólo una cara de la realidad. Los males mayores procederían de la aguda disminución coyuntural de los intercambios con el Caribe o de la casi paralización de los peninsulares. La burguesía mercantil se vio afectada de forma muy negativa por esta ruptura con dos de sus mercados exteriores. Los negociantes extranjeros, aquejados asimismo por la conflictividad presente en nuestro entorno, redujeron el volumen de sus compraventas. Las relaciones interinsulares también sufrirían indudablemente<sup>92</sup>.

### III.- ALGUNOS PROBLEMAS DE LA BALANZA COMERCIAL: LOS MERCADOS EXTERIORES Y EL CONTRABANDO

Las 154 embarcaciones británicas que en 1820 arribaron al Archipiélago, se habían convertido en 89 en 1821. Antes de aquel año, según apunta el cónsul Mac Gregor el 11 de agosto de 1825, alcanzaban un promedio de 200 anuales<sup>93</sup>. Esta importante merma es, para el representante del Reino Unido, ante todo resultado de la independencia americana, que privó a las islas de su carácter de estación en el tráfico con las antiguas colonias. El intento de recuperarlas y la ruptura de lazos entre el continente y la metrópoli, no hizo sino favorecer el colapso mercantil y naval<sup>94</sup>.

La reacción de los organismos locales fue la de paliar, en lo posible, el deterioro de la actividad portuaria. A partir de agosto de 1822, según notificaría la Junta de Comercio al propio Mac Gregor el día 4, se establecerá una reducción de los derechos portuarios para los buques que hiciesen escala en las islas a tomar provisiones o con otros propósitos. Los fijos (barco del práctico, capitán de puerto y visita de sanidad), fijáronse en 1,12 libras, mientras los optativos (patente de sanidad y práctico) se elevaban a 52,17.

91. *Memoria...*, p. 182.

92. «Es consiguiente a la posición geográfica de las Islas Canarias que en tiempos de guerra estén frecuentemente interrumpidas sus comunicaciones por muchos meses, y ha llegado el caso concreto de estarlo por un año entero con la península: así sucedió en la última guerra con Inglaterra. No solamente están interrumpidas en semejantes casos las relaciones con España, sino las de las mismas islas unas con otras, y varias veces en estos últimos tiempos un solo corsario insurgente ha echado la llave a su tráfico recíproco». José MURPHY, *Breves reflexiones sobre los nuevos aranceles de aduanas (1821)*, Las Palmas, 1966, p. 44. Edición, prólogo y notas por Marcos Guimerá Peraza.

93. F.O. 72/306 (leg. 168).

94. Cf. sobre la crisis de la construcción naval, «Arrecife, el puerto...», pp. 130-131.

De forma paralela, nuevas tarifas más bajas entraron en vigor para los géneros de algodón y lino, cordajes y hierro que se importaban desde Gran Bretaña<sup>95</sup>. La disminución de los derechos de entrada que gravarían el vino canario en el mercado inglés, asimismo, parecía ser la contrapartida londinense a la favorable predisposición de la élite isleña hacia su oferta industrial.

El conjunto de estas medidas no consiguió detener la parálisis mercantil que progresivamente atenazó a la economía canaria. En el informe que suscribe el 31 de marzo de 1826, el mentado agente consular debió reconocer que en el segundo semestre del año anterior el comercio había descendido considerablemente. A la hora de enjuiciar los motivos de tal fenómeno, se refiere a la guerra colonial y a la relativa interrupción de las conexiones periódicas con la *madre patria* e Hispanoamérica, a la caída de la demanda europea de mercancías autóctonas y a la imposición en nuestras aduanas de un fuerte gravamen sobre la exportación de cultivos dominantes. Este último factor, contrario a la legislación vigente, se mantuvo a pesar de haberse decretado su supresión por Madrid, atribuyendo Mac Gregor semejante circunstancia al grado de anarquía que imperaba en los dominios españoles. El poder adquisitivo de la población insular se había deteriorado notablemente en esta coyuntura, extendiéndose la miseria por amplias capas. Por todo ello, las casas comerciales británicas afincadas aquí reducirían sus contrataciones a la mitad de las partidas habituales.

La lucha por suprimir los derechos que afectaban a la salida de artículos isleños, había sido una de las metas más caras de las clases dominantes. Por real orden de 16 de marzo de 1807 se consiguió suspender la aplicación en el Archipiélago de las circulares del 23 de diciembre de 1805 y 15 de junio de 1806, que incrementaban las cargas de varios géneros en contra del arancel imperante. A su vez, los cánones prevenidos por las reales órdenes de 15 de marzo y 2 de junio de 1816 fueron derogados el 15 de junio de 1817 por la Dirección General de Rentas. Otro texto, la real orden de 6 de marzo de 1820, reiterada el 2 de diciembre de 1823, aprobaría la libre exportación de vinos y demás producciones del país. El intendente Martín de Balmaseda, sin embargo, impuso la obligación de abonar la mitad de los arbitrios que antes se pagaban, dando origen a un oficio de protesta que el 23 de diciembre de 1824 elevó el Real Consulado. En él se argumenta la ilegalidad de semejante disposición y la arbitrariedad de restablecer el papel sellado que los

95. Comunicado del cónsul Bruce al ministro Canning, 5-XI-1822, F.O. 72/260 (leg. 80).

liberales aplicarían en el Trienio<sup>96</sup>. El referido informe consular nos demuestra que la situación no varió tan pronto como deseaba el comercio.

Otro de los objetivos de las fuerzas económicas locales fue el de facilitar la penetración de manufacturas de algodón y otras mercancías extranjeras. Ya el 29 de julio de 1808, la Sección I de la Junta Suprema de La Laguna (Murphy, Mesa, Torres y Cólogan) deliberaba sobre la necesidad de suprimir las medidas prohibicionistas existentes. Merced a un memorial que dirigen a este organismo varios comerciantes tinerfeños<sup>97</sup>, los vocales Bernardo Cólogan y José Murphy fueron comisionados para emitir un informe que, examinado después, trajo consigo el que se decretase la entrada libre de géneros de algodón o mezclados con él a partir del 1 de agosto y por un lapso de ocho meses, previa satisfacción de un módico canon en los puertos habilitados para el tráfico exterior<sup>98</sup>. Se pretendía con ello, entre otras cosas, frenar el contrabando y legitimar las importaciones fraudulentas que tan crecidas fueron en época del comandante general Casa-Cagigal, autorizando su enajenación sin ningún tipo de represalias<sup>99</sup>. Por otra parte, los comerciantes del Puerto de la Orotava redactarían una memoria en contestación a una circular del Real Consulado, a propósito de un oficio del Ministerio de Hacienda de fecha 30 de enero de 1811, en la que se pronunciaron por desgravar la entrada de productos de hierro (barras, arcos para pipas, utensilios), loza, sombreros, lienzos, lanas, etc.<sup>100</sup>. Los aranceles eran, de cualquier forma, considerablemente menores en Canarias que en la Península.

96. *El Real Consulado marítimo y terrestre de Canarias... Oficio*, en Biblioteca del Museo Canario, Las Palmas. Está suscrito en La Laguna por Cayetano Peraza, Juan Colombo y José González de Mesa. Uno de sus pasajes dice: «...estas islas, por su localidad, falta de comercio y de fábricas, por su limitada agricultura, pobreza y otras muchas causas, jamás pueden graduarse por la Península ni estar al nivel de ella...» (p. 5).

97. Destaca uno, firmado el 20 de julio por Guillermo Lynch, solicitando autorización para vender en Santa Cruz parte de los géneros de algodón que la goleta norteamericana *Ana Margarita* llevaba a Boston.

98. El propio gobierno central había autorizado el 19 de noviembre de 1768 la venta en Canarias de lienzos y pañuelos pintados o estampados extranjeros, aprobando la conducta del corregidor de Tenerife Agustín Gabriel del Castillo. Cf. Buenaventura BONNET, *La Junta Suprema de Canarias*, La Laguna, 1948, p. 351.

99. Álvarez Rixo afirma que esta disposición fue el «único bien» de la Junta, «con la cual el comercio consiguió alivio para negociar sin temor, ni tener que estar regalando y sobornando a varios empleados faltos de honor y conciencia que se enriquecían por este medio». *Op. cit.*, p. 98.

100. Se solicitaba igualmente la supresión del arbitrio del 7% para las mercancías extranjeras que se remitían de una isla a otra y autorización para embarcarlas hacia las colonias de América. Cf. Marcos GUIMERA PERAZA, «Bernardo Cólogan y Fallon (1772-1814)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 25 (Madrid-Las Palmas, 1979), pp. 348-349.

Las mercaderías que después se reexportaban a las posesiones americanas, debían pagar una tasa para quedar en igualdad de condiciones a las peninsulares que accedían al área colonial<sup>101</sup>.

Es conocida la oposición que suscitó por estas latitudes el Arancel General del 5 de octubre de 1820, reformado sobre las mismas bases el 20 de diciembre de 1821. Las súplicas de la Diputación provincial, los ayuntamientos y el Consulado, tendrían su máxima expresión en el célebre folleto que en Madrid publicó, durante este último año, José Murphy, «más comerciante que tratadista de economía», al decir de Guimerá Peraza<sup>102</sup>. El síndico personero, representante en la Corte de los intereses capitalinos de Santa Cruz, haría una apasionada defensa de las especificidades canarias y de las franquicias comerciales, con todo lujo de argumentaciones. La movilización isleña consiguió, al fin, una suavización del proteccionismo. Las resoluciones de signo ligeramente librecambista del Arancel de 1831 fomentarían después expectativas esperanzadoras, desechadas al decenio por la Instrucción proteccionista de 1841.

El cierre coyuntural de los mercados hispanoamericanos y el bloqueo de las relaciones con la Península, realzarían más aún el papel del comercio con el extranjero, especialmente con Gran Bretaña y los Estados Unidos. Ello es así, aunque su intervención haya menguado comparativamente con anteriores etapas y pese a que la agricultura de exportación viniera a conocer «una total decadencia desde que no necesitaron dichos vasallos extranjeros del auxilio de las islas para sus negociaciones con la América»<sup>103</sup>. En el Cuadro IX puede verse cómo en el año y medio que se indica, aquellos países aportaron el 71,73% del valor de nuestras importaciones y absorbieron el 84,06 del valor de las exportaciones. Destaca igualmente el escaso porcentaje que representó el movimiento comercial con Cuba y la práctica inexistencia de contactos de índole legal con los puertos peninsulares. En el 2º semestre de 1825<sup>104</sup>, tenemos constancia de que los únicos artículos que se introdujeron desde el orbe español serían el azúcar y el café procedentes de La Habana, limitándose las contrapartidas a vinos y aguardientes con idéntico destino en su mayor parte. Es de suponer que, sin el constreñido tráfico cubano, la desconexión de las islas con el mundo de habla castellana hubiese

101. MURPHY, p. 55.

102. Prólogo a *ibidem*, p. XX.

103. *Memoria*, p. 182.

104. Durante tal lapso, la hegemonía mercantil del Reino Unido en el Archipiélago resulta incuestionable, al tenor de las cifras que Mac Gregor reproduce acerca del comercio exterior:

## Cuadro IX

*El comercio exterior canario de julio de 1825 a diciembre de 1826 (en ryon.)*

	Valor de las importaciones	%	Valor de las exportaciones	%	Saldo
Reino Unido	10.661.580	50,48	15.710.400	65,48	5.048.820
Estados Unidos	4.490.460	21,25	4.456.800	18,58	— 33.660
Reino de Cerdeña	1.579.320	7,47	870.750	3,63	— 708.570
Holanda	1.204.740	5,71	632.250	2,64	— 572.490
Ciudades hanseáticas	1.137.420	5,38	988.740	4,12	— 148.680
España (Cuba)	1.076.850	5,09	454.680	1,89	— 622.170
Francia	973.980	4,62	877.140	3,66	— 96.840
<b>Total</b>	<b>21.124.350</b>	<b>100,00</b>	<b>23.990.760</b>	<b>100,00</b>	<b>2.866.410</b>

*Fuente:* Foreign Office, Correspondencia general, 72/320 (legs. 223-26) y 72/332 (leg. 209).

sido prácticamente total. Así y todo, no deja de ser sintomático el hecho de que éste ocupe el último lugar entre nuestros compradores, por detrás incluso de Holanda, el Reino de Cerdeña y Francia.

A lo largo de 1826, más de las 2/3 partes de las transacciones con las islas se llevaban adelante con capitales británicos y exclusivamente en buques de esta nacionalidad<sup>105</sup>. En el referido informe del 31 de marzo, Mac Gregor se jactaría de la superior calidad de los géneros ingleses sobre los de sus competidores y de las notorias ventajas que para los isleños suponía el trato que les daban sus compatriotas. El saldo favorable de la balanza de mercancías resulta, efectivamente, del sistema inglés de invertir la mayoría del capital realizado con sus ventas en adquirir productos agrícolas autóctonos pagados en moneda de oro o en dólares. A excepción de los Estados Unidos, la pauta imperante en las negociaciones de otros países fue la de introducir principalmente provisiones o artículos de lujo y retirar los fondos en metálico, destinando una pequeña proporción a comprar vinos, barrilla y orchi-lla<sup>106</sup>. En realidad, esta apreciación es en extremo parcial y alicorta, escondiéndonos importantes renglones de la balanza de renta entre el Reino Unido y Canarias durante esos dieciocho meses. Reducirlo todo al marco de la importación-exportación, es soslayar la balanza de servicios (transferencias, fletes, seguros y demás), en cuyos capítulos podría hablarse de una absoluta preponderancia británica, cuando no de un monopolio *de facto*. Las mercancías agrarias isleñas, asimismo, no se destinaban en su totalidad a los mercados ingleses, galeses, escoceses o irlandeses. Un monto variable de ellas, en especial de cara a la barrilla, se reexportaba desde Londres u otros puertos hacia Europa o el área colonial. Más de un 25% del número de pipas de vino que cargarían entonces los barcos británicos<sup>107</sup>, se destinó además a sus colonias americanas (11,55%), del Pacífico Sur (3,03%), del Índico (2,23%) y de África (1,17%), con una considerable cuantía de remi-

	Nº de barcos	Valor de las mercancías suministradas (rvon.)	Toneladas que cargan
Gran Bretaña	49	4.136.130	5.351
Otros países	30	3.622.920	3.301

De ser fidedignas, los británicos aportaron el 53,28% del valor total de las importaciones y adquieren el 61,84% del volumen de las exportaciones, con el 62,02% de los buques que anclarían en estas aguas.

105. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 1-II-1827, F.O. 72/332 (leg. 204).

106. F.O. 72/320 (legs. 220-222).

107. Cf. A. MILLARES CANTERO, *La navegación británica en el Archipiélago Canario en la década de 1820*, ponencia que será presentada en la próxima edición de este Coloquio.

siones directas al extranjero (7,57%). Los márgenes comerciales que este trasiego permitía, distaron de ser ruinosos para las empresas del Reino Unido.

Fue precisamente en 1826 cuando se invirtió la tendencia negativa de la balanza comercial canaria con el Reino Unido en la década, que durante el sexenio 1820-1825 había sido adversa en 7.397.910 rvon.<sup>108</sup> A partir de entonces, es verosímil que las relaciones reales de intercambio no fueran tan desfavorables para el Archipiélago gracias a la política comercial británica de saldar una porción cuantiosa de las mercancías importadas en frutos del país. La reducción de los arribos de embarcaciones de esta nacionalidad, provocó evidentemente una sustancial mengua de los cargamentos en uno y otro sentido. Las compras, valoradas en 8.889.750 rvon. en 1820, bajaron a 5.621.220 en 1826, con una pérdida del 36,76%, pero sus ventas de productos metropolitanos y coloniales caerían respectivamente desde los 9.912.600 a los 4.068.540 rvon., lo que supone un brutal descenso del 58,95%.

La competitividad de la viticultura y de las producciones orchillera y barrillera canarias, no se deterioró tras 1814 con la celeridad que en principio pudiera creerse. Los estertores se prolongaron durante más de tres lustros, hasta conocer su hundimiento definitivo. En octubre de 1826, los comerciantes británicos establecidos en las islas presentan ante el gobierno londinense sus reclamaciones contra los derechos de exportación ilegales con que habían sido gravados, obteniendo de Madrid una sustancial rebaja<sup>109</sup>. La importación de manufacturas inglesas en la provincia, reducida notablemente de junio a diciembre<sup>110</sup>, no pudo sin embargo recuperar su animación debido a la extrema miseria que en ella se padecía. En marzo de 1827, Mac Gregor constata que los fondos públicos estaban agotados y que los oficiales civiles y militares no cobraban desde hacía meses<sup>111</sup>.

La nómina de manufacturas que hasta 1830 llegaban a las islas desde los puertos británicos se significaría por su amplitud. Es de destacar la presencia, obviamente, de los tejidos e hilados de algodón, lana y seda, además de aros de hierro para pipería, quincalla, baterías de cocina de hierro cola-

108. NADAL-FARRERAS, p. 163.

109. El 18 de enero de 1827, tres negociantes de Londres expresarían al ministro Canning su agradecimiento por su intervención particular en tal logro, muy favorable para sus asuntos y los de sus agentes insulares. Mr. Brown y Mr. Bishop a Josef Planta, F.O. 72/336 (leg. 41).

110. F.O. 72/320 (leg. 243).

111. F.O. 72/332 (leg. 215).

do, sombreros, loza, etc. A su vez, desde las colonias de la India eran introducidos algunos otros géneros, como *salampoores* azules, guineas blancas, nanquines, pañuelos y cortas cantidades de té. La contribución norteamericana, que según todos los indicios decayó en los años inmediatos para resurgir después, tuvo como renglones principales las duelas para pipería, tablazonos, harina, millo, arroz, carne de puerco salada, velas, aceite, jabón y algunos efectos indios. Pese a predominar los artículos alimenticios y tratarse de mercancías de gran volumen y escaso valor, la balanza comercial tendió a ser negativa para Canarias en función al corto número de quintales de barrilla, la insignificante porción de pipas de vino y las pocas arrobas de orchilla que adquirirían a cambio, debiéndose cubrir con numerario la diferencia. Desde Génova se recibía papel, cristales, lencería y productos de fabricación alemana. Holanda y las ciudades hanseáticas nos surtieron de la mayor parte de artículos de lencería y del lino utilizado como materia prima para la elaboración de tejidos ordinarios en el país. El grueso de los de seda se importaba de Francia, de donde venían asimismo olanes y lienzos de hilo, suela, listones, perfumes, drogas y compuestos para uso en la farmacopea.

Las exiguas relaciones con Cuba y Puerto Rico se circunscribieron a los pocos navíos que generalmente hacían uno o dos viajes anuales, desde Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas o Santa Cruz de La Palma a La Habana o San Juan. En sus bodegas conducían algunos garrafones de aguardiente, contadas pipas de vino y otros varios efectos de muy corta valoración, trayendo en los retornos azúcar, cabuyería, suelas, aguardiente de caña, café y cacao<sup>112</sup>, en unas proporciones sin comparación posible con las del anterior comercio colonial.

¿Pudo ser la emigración, en esta coyuntura, una alternativa para los empresarios navales, que solían sustituir con pasajeros sus mermados fletes en tiempos de crisis? La resistencia española hasta 1826 y la ruptura con las nacientes repúblicas, no permitieron la aplicación de este recurso. Actividades como la de un Navarro, un Toledo, un Morales o un Stinga en los primeros años de la década siguiente y que al final analizamos, no son tan intensas en este decenio, durante el cual a lo sumo tendrían manifestaciones aisladas (expediciones del bergantín *Sara* o la goleta *La Soledad*). ¿Quiere decir esto que se interrumpió la corriente migratoria hacia tierras americanas, condenándose una de las tradicionales espigas de la economía insu-

112. *Memoria*, pp. 185-187.

lar? Si nos atenemos a las cifras oficiales en uso, el éxodo indiano, que en el cuatrienio 1818-1821 alcanzó los 2.365 individuos (2.057 varones y 308 hembras), entre 1822-1831 apenas llegó a 1.873 (1.550 y 323, respectivamente), con una presencia testimonial en 1822, 1826 y 1827<sup>113</sup>. Pero limitarse a este cómputo es sortear el sobresaliente capítulo de la emigración clandestina, o conceder a los recuentos legales demasiada credibilidad. Las expatriaciones hacia Río de la Plata siguieron verificándose muy pronto, debido a la terminación de la guerra que en otros virreinos continuaría. Ni siquiera la lucha entre el imperio del Brasil y el gobierno de Buenos Aires por el dominio de la Banda Oriental, había desanimado a unos colonos siempre bien recibidos como mano de obra barata por los propietarios de estancias, saladeros de carne o vaquerías. El cónsul español en Río de Janeiro denunció a principios de 1827 la llegada a Río Grande del Sur y a Santa Catalina de familias canarias, las cuales trataron de acceder a Montevideo en un barco que zarpó de las islas con dirección a Puerto Rico y cambiaría después de rumbo, interceptándole los buques brasileños que bloqueaban el Plata. El comandante de marina del Archipiélago suscribió una nota en la que advertía a Madrid de la continuada salida de gentes a bordo de embarcaciones extranjeras, en número aproximado a las 1.500 personas anuales. El Consejo de Estado hubo de sugerir normas para canalizar aquellas expediciones, reconociendo que estaban determinadas por la carencia de protección a la agricultura<sup>114</sup>.

En otro orden de cosas, consagrada en Ayacucho la independencia hispanoamericana, no parece que se hayan registrado retornos importantes de isleños. De una muestra de 154 repatriados que se ha recogido en las islas orientales desde 1826 a 1853, 42 se localizan sin embargo entre 1826 y 1830, con 27 en el trienio 1826-1828<sup>115</sup>. Es muy difícil ponderar si en todos los casos el regreso a la provincia lo originó el fin del régimen colonial u obedece a otras causas, mas de cualquier forma la relación sugiere la inexistencia de una nutrida repatriación, muy poco alentada por las condiciones imperantes en Canarias. Tampoco estos indios que se citan aportaron

113. LEON, p. 357. En el sexenio 1822-1827 sólo se registraron 762 salidas legales. Cf. asimismo José Valentín DE ZUFIRIA y José Joaquín MONTEVERDE, *Guía de las Islas Canarias para el año 1840*, Las Palmas, s. a., con sumas diferentes para 1837 y 1838.

114. Santos FERNANDEZ ARLAUD, «La emigración española a América durante el reinado de Isabel II», en *Cuadernos de Historia*, vol. 4 (Madrid, 1973), pp. 420-421.

115. María Cristina ALBELO MARTÍN, «Canarias y los indios repatriados durante la primera mitad del siglo XIX», en *IV Coloquio de Historia canario-americana (1980)*, tº II, Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, pp. 535-538.

capitales de consideración, salvo en algunas excepciones<sup>116</sup>, por lo que no procede comparar el proceso con el que resultaría de la guerra de Cuba de 1895.

El comercio canario-peninsular decimonónico estuvo centrado en Sevilla, puerto franco de Cádiz y Barcelona. Aceite y aceitunas, vinos y aguardientes, loza, papel, sombreros, especiería y otros artículos nos llegaban desde Andalucía o Cataluña, destacando los cereales entre nuestras exportaciones. El enclave gaditano sería asimismo el destino de muchas de las evasiones clandestinas de metálico, o bien con el correspondiente registro.

Al decir de los autores de la *Memoria* de 1831, el balance general del comercio exterior de la provincia era enormemente contrario para ella en la segunda mitad de los años 20 y constituía un claro reflejo de la postración económica insular. A tenor de los datos que reproducen, en efecto, se registran saldos negativos en las tres direcciones de aquél. Los valores en rvon. que se citan como promedio anual son los siguientes:

	Importaciones	%	Exportaciones	%	Saldo
Extranjero	9.940.457	59,63	3.887.283	78,92	— 6.053.174
Península	4.640.170	27,84	350.728	7,12	— 4.289.442
Colonias americanas	2.089.418	12,53	687.451	13,96	— 1.401.967
<b>Total</b>	<b>16.670.045</b>	<b>100,00</b>	<b>4.925.462</b>	<b>100,00</b>	<b>—11.744.583</b>

De ser fidedignas estas cantidades, resulta que a finales de la década los británicos dejaron de aplicar aquí la política de compras que se desprende del Cuadro IX, dejando al Archipiélago en una situación mucho más precaria. Según los cálculos de Nadal-Farreras, no obstante, en el quinquenio 1826-1830 los intercambios con Gran Bretaña fueron favorables para las islas en 9.284.580 rvon., y considerando globalmente el decenio 1820-1829

116. Una de ellas fue la de Antonio Julián Hernández, natural de Ingenio, que en 1823 abría una tienda en Las Palmas. *Art. cit.*, pp. 532-533. No se han detectado cuantiosas inversiones de origen indiano por estas fechas, ni figuras como las de un Matías López en la Fuerteventura finisecular. Cf. A. MILLARES CANTERO, «Notas para un estudio sobre la burguesía majorera en el tránsito del XIX al XX», en *Anuario del Centro Asociado de la U.N.E.D. de Las Palmas*, núm. 5 (Las Palmas-Valencia, 1979), pp. 128-132.

lo serían en otros 1.886.670 apenas. Quizás, más que un cambio radical en la conducta británica, se produjese un drástico declive de las adquisiciones norteamericanas y de otros países, suficientes para alterar los superávits con el Reino Unido<sup>117</sup>. Así y todo, por encima de las pérdidas que ocasionaba el tráfico con el extranjero, tenían mayor significado los 4,2 millones de rvon. que en contra de Canarias arrojaba el comercio con la Península. La balanza con las Antillas españolas, por fin, se invertía a su favor en última instancia por las remesas en metálico de los emigrantes, suficientes para alterar la desventaja mercantil según el antedicho documento. El dinero de esta procedencia permitía saldar la disparidad importación-exportación, por muy constreñidas que estuvieran aún las aportaciones indianas. Un déficit anual de 11,7 millones de rvon. era extremadamente alto de cualquier forma; compensar con numerario la balanza comercial desfavorable, suponía agudizar la descapitalización crónica que afectaba a la provincia.

Los vínculos mercantiles con los puertos andaluces o catalanes tendieron a crecer a partir de 1827, siempre en orden a la fiabilidad de los datos por ahora a nuestra disposición. Las importaciones desde ellos pasaron de la insignificancia a ocupar más de la cuarta parte de su valor, tan pronto como los intercambios se reanudaron tras la pérdida del inmenso mercado colonial. El Archipiélago parece así incluirse tímidamente en el incipiente proceso de integración del mercado nacional que ha planteado Fontana<sup>118</sup>. Pero la mayor participación de las mercancías peninsulares en el comercio exterior canario no procede de las manufacturas de las zonas industriales periféricas, sino de los productos que tradicionalmente acudían a él: aguardiente catalán y aceite andaluz, seguidos de suelas, papel, jabón, velas de sebo, etc. El 25 de enero de 1832 arribó a la capital provincial el místico *San Antonio*, que traía aguardiente, papel, velas y demás desde Barcelona y Málaga, luego de tocar en Arrecife<sup>119</sup>. La declaración de Cádiz como puerto franco, a partir de febrero de 1829, fue sin duda un acicate para multiplicar tales lazos. Dicha plaza sirvió a los comerciantes isleños para adquirir artículos extranjeros a precios muy ventajosos y de cobijo para la comercialización agrícola cuando las comunicaciones directas con el Reino Unido pasaban por algún trance difícil. En ese mismo mes, por ejemplo, los santacruceros

117. *Art. cit.*, pp. 163-164.

118. *Art. cit.*, *passim*.

119. Bernardo Forstall a Francisco Gervasio de Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 20-I-1832. AB. Era su capitán Antonio Roses (a) *Anchoa*.

Foronda, Cifra y Corbo se dirigieron allí para comprar efectos ingleses de algodón y lencería, tanto por la epidemia de cólera que afectaba a los puertos británicos, como por el interés de los negociantes gaditanos en liquidar sus existencias antes de que expirase el régimen de franquicias que transitoriamente gozaban<sup>120</sup>. También la importación de granos desde la orla cantábrica supuso otro renglón digno de considerarse, entrando en Santa Cruz de Tenerife el 20 de mayo de un místico procedente de Gijón con 2.000 fanegas de millo. Está por ver, además, hasta qué punto las islas sirvieron para introducir en la Península productos coloniales (cacao, azúcar, pimienta de Tabasco, etc.), llegados de Cuba por vía del contrabando y redistribuidos desde aquí a Cádiz y otros centros. Las dificultades españolas para abastecerse de tales mercancías y la trascendencia que a esas alturas tenía el tráfico ilegal, tal vez realzaron la función de Canarias como estación del mismo. En todo caso, nuestros nexos peninsulares y con el área antillana aumentarían sustancialmente, pues de poco más del 5% del valor de las importaciones se alcanza más de un 40% y de menos del 2% de las exportaciones se llega a una porción superior a un quinto.

En líneas generales, tal fenómeno es corroborado por los detalles que León reproduce relativos a 1833<sup>121</sup>. Los mercados peninsulares y coloniales americanos suministran ahora casi un 25% del valor de las importaciones, experimentando un descenso de más de un 10% en el primer caso y por encima del 5% en el segundo. Las exportaciones hacia América disminuyen asimismo, mas las destinadas a la Península conocen una progresión sustancial y dejan, curiosamente, un pequeño saldo a favor del Archipiélago:

	Importación	%	Exportación	%	Saldo
Extranjero	11.573.228	75,86	5.870.188	62,64	—5.703.040
Península	2.614.291	17,13	3.078.506	32,86	464.215
América	1.069.968	7,01	422.356	4,50	— 647.612
<b>Total</b>	<b>15.257.487</b>	<b>100,00</b>	<b>9.371.050</b>	<b>100,00</b>	<b>—5.886.437</b>

120. *Idem a ídem*, 3-II-1832, AB. Tras dar esta noticia, el remitente se lamentaba en los términos que siguen: «Si yo hubiera tenido qué emplear, me hubiese animado a hablar a algunos tenderos como Juan de Vera y otros y me hubiese resuelto a emprender ese viage...».

121. *Op. cit.*, pp. 359-361.

Así pues, donde únicamente fue positiva la balanza comercial de ese año es en el comercio peninsular. El panorama había variado con respecto a un lustro atrás, aunque las importaciones bajasen en más de 2 millones de rvon. Las mercancías canarias que hicieron posible tal estado de cosas presentan una relativa diversificación: 9.394 fanegas de granos y 2.920 de legumbres<sup>122</sup>, 1.200 arrobas de aguardiente, 2.000 quintales de barrilla y 6 de orchilla, 5.125 arrobas de atún y 120 de almendras (el total de la exportación en ambos capítulos), además de 3.552 libras de seda frente a las 872 remitidas al extranjero. Como contrapartida nos llegaron el total del aceite (13.389 arrobas), del papel (3.591 resmas), del jabón (2.199 quintales), de las suelas (46.000 libras) y de las velas de sebo, así como 19.219 arrobas de aguardiente. Este último artículo ofrece el cuadro que sigue:

*Aguardiente (arrobas)*

	Importación	Exportación
Extranjero	—	5.992
Península	19.219	1.200
América	838	9.933
<b>Total</b>	<b>20.057</b>	<b>17.125</b>

A la vista de semejante cuantificación, puede argüirse una producción local del todo insuficiente para cubrir la demanda interior e, incluso, una reexportación estimable de los licores peninsulares hacia América o el extranjero. La instalación de destilerías en varios puertos isleños y la proliferación de alambiques junto a los depósitos comerciales fue, sin duda, obra directa o impulsada con ahínco por la burguesía mercantil, la cual favoreció esta ocupación entre los cosecheros vitícolas. En Arrecife hemos podido detectar manifestaciones tempranas de esta índole, así como descubrir su vigencia posterior. Al despertar el XIX, en esta microciudad se ubican ya 11 de las 37 alquitaras insulares, con un 29,36% de todas sus destilaciones<sup>123</sup>.

122. La totalidad de aquéllos y la inmensa mayoría de éstas, con sólo 100 fanegas exportadas a América.

123. «Arrecife, el puerto...», pp. 72, 94 y 126-127. Según Escolar, por entonces se destinaban a su elaboración el 42,88% de las pipas de vino conejeras.

Los comerciantes de Tenerife mostrarían una atención particular por este ramo. En septiembre de 1810, Escolar anunció a Pedro Cabrera y Ayala estar a la espera de 10 ó 12 pipas de aguardiente que le solicitó, al precio de 2.250 rvon. cada una puestas en el muelle de Santa Cruz, obligándose a devolver los cascos y a dar 15.000 rvon. de entrada y el resto en un año, o bien toda la cantidad de golpe quedándose con los envases<sup>124</sup>. Poco después, en plena fiebre amarilla que dejó «casi del todo parados los asuntos mercantiles», estuvo dispuesto a adquirir licores lanzaroteños pagando hasta 2.400 rvon. la pipa, para venderlas en su ciudad a no más de 3.000<sup>125</sup>. El afán de éste y otros burgueses santacruceros por acopiar aguardientes, deriva del alza importante que su cotización había experimentado en el mercado cubano, hasta tal punto que los productores elevarían los precios ante la desesperación de los traficantes que no supieron almacenar amplias partidas comprando a la baja<sup>126</sup>. Su exportación, por estas fechas, exigía contar con un buen número de garrafrones no siempre abundantes ni baratos. De 26 a 27 de ellos hacían falta para envasar una pipa en Tenerife, y su valor por unidad oscilaba entre los 30 y los 45 rvon. según el número de asas.

A pesar del descenso en las cotizaciones que se registra en la década de 1820, la destilación de aguardientes fue una alternativa en ocasiones muy remuneradora cuando el comercio de vinos pasaba por algunas de sus múltiples fases adversas, dejando muy a menudo sus remisiones a Cuba sustanciosos dividendos. Domingo Nieves Ravelo envió 656 garrafrones a La Habana en abril de 1828 a bordo del bergantín *Mercur*, de Bremen, consignados a la orden de Pasley Little y Cía. La sucursal de esta empresa vendió ahí 623 a distintos clientes por una cuantía de 272.179 rvon. y un precio medio de alrededor de 437<sup>127</sup>. Los gastos por seguro, fletes, derechos de Aduana, descarga, conducción, almacenaje y comisión al 5% ascenderían a 118.717 rvon. La cantidad restante, 153.462 rvon., se invirtió en azúcar enviado a

124. Francisco Escolar a Pedro Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 28-IX-1810, JAMC.

125. *Idem* a Francisco Cabrera y Ayala, 5-XI-1810.

126. *Idem a ídem*, 19-X-1810. Otras veces el panorama se invertía, quedando aquéllos a expensas de estos últimos. Un tal Fernández, vecino de la Montañeta, señaló el 5 de agosto de 1822 al orotavense Domingo Nieves Ravelo que iba a quemar de cuatro a cinco pipas de vino por los apremios económicos que le atenazaban, ofreciéndose éste a tomarlas a 1.500 rvon. cada una (AB).

127. Se romperían 27 y 6 fueron destinados a relleno de otros. Entre los compradores figuran Benito García con 286 por 122.265 rvon., Miguel Roldof con 213 por 95.850, Felipe González con 62 por 27.218 y Puig y Cía. con 62 también por 26.846. (Cantidades redondeadas, en libras esterlinas en el original). *Cuenta de Venta de Aguardiente en Yslas...*, en AB.

Londres y vendido en septiembre por la casa madre de esta sociedad, a cuenta del propio Nieves. Operaciones de tal envergadura no debieron ser muy comunes, pero así y todo la oferta canaria de vinos y aguardientes conquistó un cartel apreciable entre los consumidores cubanos y puertorriqueños, por lo que presentó, con cierta frecuencia, unos volúmenes considerables. En el testamento que María Febles, vecina del Puerto de la Orotava y esposa de Domingo García Panasco, firma el 16 de septiembre de 1830, podemos leer:

«Declaro por más bienes adquiridos en el referido matrimonio, siete mil pesos (105.000 rvon.) existentes en esta forma: catorce pipas de vino sentadas, y ochenta y un garrafones de aguardiente próximos a embarcar para la Havana, y treinta más embarcados ya...»<sup>128</sup>.

La depreciación de la aguardentería empezó a remitir entrando ya el siguiente decenio. En junio de 1832, Francisco Gervasio de Ventoso recibió la noticia de la elevada cotización que se conocía en el mercado habanero<sup>129</sup>. El 20 de noviembre, el comerciante de Las Palmas Manuel Sitgler le pidió informes acerca de cuántos grados debía tener el licor y cartas recomendándole a alguna firma cubana. Semanas más tarde le ruega una confidencia puntual sobre los precios allí existentes, con la promesa de no transmitirlos a nadie, para ver si le convenía quemar sus vinos «en razón de la ninguna salida que tiene(n) y hallarme con más de 100 pipas de dos cosechas»<sup>130</sup>.

La animación que despunta en el comercio cubano de los aguardientes, se inscribe en el inicio de una recuperación general de los intercambios con América. A principios de febrero de 1832 se extiende por todo el Archipiélago la esperanzadora nueva de la apertura del mercado venezolano y, de consuno, el restablecimiento de la admisión de emigrantes<sup>131</sup>. Desde Santa Cruz de Tenerife, Bernardo Forstall intentó desesperadamente llegar a un acuerdo con Henderson, Ventoso u otros especuladores de la isla, tras fracasar con Le Brun y Davidson, para sufragar una expedición a La Habana y acceder desde allí a Venezuela, proyecto que en épocas anteriores le había re-

128. AB. La testadora era hija de los herreños Juan de Febles y María de Cejas.

129. José Martínez y Ocampo a Francisco Gervasio de Ventoso, 10 y 17-VI-1832, AB.

130. Manuel Sitgler a *ídem*, Canaria, 15-XII-1832, AB.

131. El mismo día 2, Pablo Oramas, de San Juan de la Rambla, comentó a Ventoso la carta que su hermano Antonio le había escrito el 14 de octubre anterior, para informarle de estar ya abiertos los puertos de la república al tráfico con Cuba y Puerto Rico, admitiendo la salida de frutos del país.

portado pingües beneficios<sup>132</sup>. De una casa comercial a otra, la novedad se propaga con ilusión y se planean negocios de diversa índole. El mismo Sitgler se había dirigido al acaudalado orotavense rogándole la admisión de 20 a 30 pipas de vino de su propiedad, en el supuesto de que estuviese preparando algún embarque a las Antillas españolas para desde ellas introducir sus mercancías cómodamente en «la república de Caracas»<sup>133</sup>. En los meses venideros, todo indica que las relaciones comerciales canario-americanas experimentan un claro renacimiento. El 30 de abril salió desde Santa Cruz con dirección a la capital cubana el barco *San Benedicto*. En septiembre le correspondería el turno al *Buenamuerte* y a *El Africano*. A mediados de octubre zarpó la fragata *Micaela* con idéntico rumbo<sup>134</sup>. Nuevamente, pues, las contrataciones entre los negociantes de nuestras colonias y los «isleños» recobran parte de su perdida viveza, multiplicándose las travesías. La isla caribeña sirvió igualmente de rampa para alcanzar los mercados estadounidenses del sur, parcela en la que terciarían casas comerciales de la propia Cuba. El traficante habanero Agustín Gutiérrez contaba por entonces con una embarcación que enlazaba el Archipiélago con los Estados Unidos; casi diariamente salían desde los puertos cubanos veleros con este destino, favoreciendo unas conexiones constantes que los canarios no desaprovecharían<sup>135</sup>. La acumulación de los *stocks* vitícolas en las plazas norteamericanas era tal, que los precios cayeron drásticamente. A finales de 1832, dos buques yanquis estaban anclados en Santa Cruz de Tenerife, pendientes de pasar la cuarentena para salir, el bergantín *Lucy* y la fragata *Romulus*<sup>136</sup>.

Tenemos la convicción de que el tráfico canario con Cuba fue en 1833 muy superior de lo que indican los números consignados, tratándose de un

132. Se ofreció para ello a poner fondos en Londres. Luego de apalabrarse con Real y Soto, la iniciativa se frustró por los altos fletes que imperaban en el punto de destino. Bernardo Forstall a Francisco Gervasio de Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 25 y 26-I y 7-II-1832, AB.

133. Sitgler a Ventoso, Canaria, 16-II-1832, AB. Condiciona su petición a que «tenga persona de confianza a quien consignarlo, para no llevar el chasco de perderlo todo, como su susede con frecuencia».

134. Miguel de Soto, representante en la capital tinerfeña del copropietario lagunero de esta embarcación, avisaría el 2 de septiembre a Ventoso de las órdenes que le habían cursado para partir por esas fechas, motivo por el cual transmitió el anuncio a los pueblos de La Palma, Fuerteventura y Lanzarote, con el fin de evitar los gastos de una prolongada demora en aquel puerto.

135. Bernardo Forstall a Francisco Gervasio de Ventoso. Santa Cruz de Tenerife, 23-II-1832, AB.

136. *Idem a ídem*, 17-I y 23-II-1832. Se refiere a las medidas adoptadas por la Junta de Sanidad, en previsión de posibles contagios de cólera.

comercio de tránsito con unos contingentes en absoluto desdeñables. La reexportación de artículos a las ex colonias del continente debió ser lo suficientemente amplia como para dejar raquíticos los cómputos oficiales. El emporio habanero sirvió de intermediario de cara al trasiego mercantil sudamericano-español, de gran relieve por ello durante el segundo cuarto de siglo<sup>137</sup>. Hasta la plena normalización de las relaciones directas, el rol de la Gran Antilla no podía ser ajeno a Canarias. No parece muy creíble que las exportaciones isleñas de aquel año hacia América se hayan reducido a 9.933 arrobas de aguardiente, 70 pipas de vino y 100 fanegas de legumbres, ni tampoco que las importaciones estuviesen limitadas a 6.832 arrobas de azúcar, 908 de café, 838 de aguardiente y 800 libras de seda. Por citar sólo una omisión en las fuentes, habría que referirse desde luego al tabaco.

Los pormenores sobre el volumen o la valoración del comercio exterior canario con anterioridad a las franquicias, son siempre muy problemáticos y parciales. Cuando el 25 de diciembre de 1825 elaboró Mac Gregor su informe general relativo al movimiento por los puertos del consulado de las islas, creyó oportuno añadir como observación que al valor de las importaciones y exportaciones podría agregarse un 33% de más sin mucho riesgo de equívoco, pues una tercera parte de las mercancías que entraban o salían por ellos eran de contrabando. Un año después insistiría en idénticas consideraciones respecto de la importación, rectificando así unos cálculos elaborados a partir de los manifiestos de las cargas en las aduanas. Es muy probable que las estimaciones del cónsul se ajusten bastante a la realidad, ante las copiosas mercaderías introducidas ilícitamente y, por lo tanto, no registradas, de manos de las casas comerciales que operaban dentro o fuera del Archipiélago o de simples particulares a título individual<sup>138</sup>.

En este punto, recuérdese cómo el propio Murphy había planteado el alcance de los negocios matuteros y la ineficacia de los afanes por combatirlos si no se alteraba el régimen aduanal, «porque cuando la gran mayoría de la provincia, o por mejor decir toda ella está interesada en hacerlo, son inútiles cuantos reglamentos los proscriban». El comerciante y postrer diputado a Cortes sabía muy bien lo que decía cuando hablaba de que el contrabando venía a ser «como una necesidad» y que el trajín ilícito era considerado en las

137. Cf. Jordi MALUQUER DE MOTES BERNET, «El mercado colonial antillano en el siglo XIX», en *Agricultura, comercio colonial y crecimiento...*, p. 329.

138. Álvarez Rixo (p. 126), escribió con ironía al respecto: «Mas lo que es calcular e historiar por los libros de Aduanas de las Yslas, sería lo mismo que querer embaucar al público como entonces se hacía con la mayor franqueza del mundo».

islas como «el único recurso que podrá liberrar a su agricultura y comercio de una parte de los males inmediatos que traen consigo las leyes prohibitivas»<sup>139</sup>. Las dificultades que un archipiélago como éste interponía para la persecución de tales prácticas, no podían superarse sino con un nutrido contingente de funcionarios peninsulares, con evidente perjuicio para el Erario. A continuación recogemos algunas pocas muestras de semejante actividad, sobre la que sería conveniente insistir con más atención en un futuro.

A mediados de 1824 fue detenido por contrabandear el buque norteamericano *Morgiana*, que desde Cuba venía con un cargamento de productos coloniales y al que se obligó a permanecer en Lanzarote por más de diez meses<sup>140</sup>. El intendente adoptó al principio en 1828 una serie de normas para atajar esta plaga, que serían transmitidas por el comandante general a autoridades y funcionarios mediante la circular oportuna. Se atacó con más rigor a los contrabandistas, de acuerdo con las instrucciones oficiales. Es posible que en su acoso se hayan cometido algunos excesos, aunque con más probabilidad las nuevas medidas chocaran con los poderosos intereses británicos y suscitasen una inmediata oposición. El *affaire* de la goleta inglesa *Alfred*, que llegó a Santa Cruz de Tenerife el 16 de febrero, dio origen a un temprano contencioso. Mac Gregor adujo al punto que la aplicación de aquella normativa a sus compatriotas era contraria a los tratados existentes entre ambas naciones y altamente lesiva para los derechos que disfrutaban aquí los capitanes navales del Reino Unido<sup>141</sup>. El ministro de Estado, Manuel González Salmón, comunicaría la reprobación real de tan riguroso proceder con los barcos extranjeros al comandante general, brigadier Isidoro Uriarte, por escrito firmado en Madrid el 28 de febrero<sup>142</sup>. La protesta británica contra las innovaciones aduaneras, que tan seriamente afectaban a su comercio, acabaría por hacerlas ineficaces en su capítulo de mayor significado. En pleno siglo XIX, pues, se perpetúa una situación secular: combatir el contrabando era atentar contra una parte sustancial de las negociaciones foráneas (léase inglesas sobre todo), atentado que amenazaba con derribar uno de los pilares de nuestro sistema mercantil. Si el contrabando de géneros extranjeros no era a estas alturas el sostén del tráfico comercial canario-americano, coyunturalmente muerto, sí fue un recurso común para burlar

139. *Ibidem*, pp. 59-60.

140. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 26-VII-1825, F.O. 72/306 (leg. 149).

141. *Idem* a J. Bidwell, Santa Cruz de Tenerife, 24-II-1828, F.O. 72/344 (leg. 193).

142. *Idem* a *idem*, Santa Cruz de Tenerife, 16-VII-1828, F.O. 72/344 (leg. 230).

las elevadas tarifas arancelarias vigentes en los puertos habilitados. Al fin, el cónsul británico se avino a aplicar algunos controles en la esfera de su competencia, aprobados por su gobierno en agosto, como demostración evidente del recurso de sus paisanos al contrabandismo<sup>143</sup>. Las ventajas que obtuvieron en 1826 sobre la importación, quizás favorecieran su erradicación paulatina o, al menos, su pérdida de entidad. En todo caso, la tolerancia con los ingleses contrasta con el rigor que se ejercería sobre otros extranjeros y los ciudadanos españoles en general, isleños o no.

En julio de 1823, un tal Agustín Cabrera, mayor del Primer Batallón de Milicias Voluntarias de La Habana, con licencia temporal en Las Palmas, introdujo fraudulentamente seis sacos y tres barriles de tabaco en rama (3,5 quintales) en dicha ciudad, reteniéndoselos la aduana al ser descubierto<sup>144</sup>. El vizcaíno Genaro Garay, próximo a partir hacia Cuba en 1832 como segundo piloto de un bergantín-goleta, dio poder a Domingo Medina para que en su nombre continuara el pleito pendiente con la Subdelegación de Reales Rentas de Gran Canaria por el supuesto contrabando hecho a bordo de la bombardera *Los Dos Amigos*, detenida en Arrecife<sup>145</sup>. El 23 de febrero de 1837, el bergantín *Lanzarote*, propiedad del conejero Antonio Curbelo, fue aprehendido en la playa mayorera de Corralejo con una partida ilegal de tabaco. En la Subdelegación Principal de Rentas de la Provincia se siguió causa contra el capitán y el piloto del buque, el cual se subastó y pasó a poder de Jerónimo Navarro, comerciante y naviero de Las Palmas<sup>146</sup>. Los alijos tabaqueros de procedencia cubana parecen haber sido, entonces, el principal campo de operación del contrabando insular. El estanco de este producto y la legislación restrictiva en cuanto a su cultivo, fomentaban su introducción de matute en casi todas las islas y especialmente en aquellas no autorizadas para el comercio exterior<sup>147</sup>. Semejante dedicación se vio favorecida por las travesías continuas de los navíos que transportaban emigrantes, siendo una

143. John Bidwell a Mac Gregor, F.O. 72/344 (leg. 172).

144. AHPLP, escribano P. Tomás Arñez, leg. 2001, s.f. (17-VII-1823).

145. AHPLP, escribano Francisco Quesada, leg. 2254, fols. 404 v. y ss.

146. AHPLP, escribano Sebastián Díaz, leg. 2152, fols. 37-40. Navarro le cambiaría el nombre por el de *El Temerario*, dedicándole a transportar emigrantes hacia América junto a su goleta *La Unión*. Precisamente fue aquél quien introducía en la capital grancanaria la epidemia de fiebre amarilla en 1838. AHPLP, escribano Francisco Quesada, leg. 2254, fols. 117-223 v.

147. Cf. algunas indicaciones sobre la producción y comercialización tabaquera de esta etapa anterior a las franquicias en A. MILLARES CANTERO, «La Junta del Distrito de Gran Canaria de 1854: consideraciones y documentos», en *Homenaje a Alfonso Trujillo*, tº II, Santa Cruz de Tenerife, 1982, pp. 132-133.

fórmula idónea para rentabilizar más los retornos. Muy ilustrativo es al respecto el caso del negociante saboyano Francisco Rey, a quien en 1840 se le incautó un cargamento de tabaco de La Habana que iba en el bergantín-goleta *La Magdalena*, de Joaquín Apolinario, destinado fundamentalmente a llevar isleños a las Antillas<sup>148</sup>.

Este comercio clandestino condujo en ocasiones a la ruina de sus artífices, aun cuando dejara sustanciosos dividendos la mayoría de las veces por la facilidad con que podía practicarse. Los autores de la *Memoria* de 1831, tenían sin duda sobradas razones para denunciar la tolerancia y la impunidad que existía alrededor de tan lucrativa fuente de ingresos<sup>149</sup>. El Caribe, incluso, no sería el único escenario en donde operaban los defraudadores de oficio. En Funchal radicó otro de sus centros fundamentales. Varias casas residentes allí y con relaciones en la provincia, se dedicaron tras 1812 a practicar el fraude de forma sistemática, dando origen a una importante extracción de numerario y de oro, alhajas y plata labrada. A ellos se unirían inmediatamente los buques contrabandistas que hacían la ruta desde Gibraltar, los cuales burlaron tanto las leyes de Aduanas como las de salud pública. En un período de evidente penuria monetaria, el cambio de efectos introducidos ilegalmente por monedas o metales contribuyó a degradar estos últimos, llegándose a vender el oro y la plata por la mitad de su valor intrínseco<sup>150</sup>. Quizás sea exagerado afirmar que la mayor parte de los negocios mercantiles isleños fuesen clandestinos, mas no cabe dudar de la envergadura que estos últimos tuvieron antes de 1852.

#### IV.- LOS ESCOLLOS DE LA NAVEGACIÓN Y OTRAS BARRERAS

El vapor no haría acto de presencia en la navegación de Canarias hasta la segunda mitad del XIX. Los 21 barcos mayores que en 1861 constituían la flota local dedicada al comercio exterior, eran todos veleros lógicamen-

148. AHPLP, escribano Sebastián Díaz, leg. 2154, fols. 25 y ss.

149. «El tráfico reprobado del contrabando se ha generalizado en extremo en la Provincia y sus habitantes lo protegen con escándalo...» Más adelante se enumeran, como elementos que contribuyen a tal estado de cosas, «la negligencia o apatía de los Alcaldes o comandantes de armas de las costas, la codicia de los extranjeros, el apego de los naturales al contrabando, las necesidades con que se ha visto el país, y acaso la connivencia de los mismos que debiendo evitar la estracción han contribuido a ella, estimulados por sus escaseces y privaciones» (p. 183).

150. *Ibidem*.

te<sup>151</sup>. El paso de vapores extranjeros por el puerto capitalino se fue incrementando durante el segundo tercio del siglo: 11 en 1835-1839, 24 en 1840-1844, 41 en 1845-1849, 37 en el bienio 1850-1851, mas serían todos de guerra, correos o transportes. El primer carguero mercante a vapor que llega a Santa Cruz, fue un foráneo en 1850<sup>152</sup>. Las unidades de las grandes compañías de navegación con esta clase de buques, como la británica Cunard Line, establecida en 1840, tardaron en llegar a los puertos canarios. La puesta en marcha de la primera línea regular de vapores a Africa occidental por la también firma británica Mac Gregor Laird, data de 1852 y tuvo un virtual monopolio del tráfico hasta 1862. A ella se debería tal vez una mejora de nuestras comunicaciones con el Reino Unido, por mucho que las islas quedasen postergadas frente a Azores o Madera.

La política española sobre el sector naval estuvo marcada por un fuerte proteccionismo a favor de los armadores catalanes, entre 1828-1835, y vascos, a partir de 1848. La ley de 1 de noviembre de 1837, orientada hacia el fomento de la construcción y el desarrollo de la marina mercante, cerró prácticamente en España el camino al abanderamiento de los buques extranjeros. Mientras las transformaciones técnicas se imponían en los países con los que Canarias tenía mayores contactos, la aplicación sin excepciones sustanciales de esta y otras disposiciones ataron a la provincia a las vicisitudes de la industria naviera nacional, muy débilmente capacitada. La exclusión de la bandera extranjera del cabotaje y de las relaciones con la Península, dejó al Archipiélago peor comunicado y puso al comercio en un trance difícil<sup>153</sup>. La navegación interinsular, por otro lado, no tuvo regularidad alguna hasta 1855, al crearse la primera línea marítima<sup>154</sup>.

Hemos hecho mención de uno de los principales problemas que afectaban a los viajes: el curso y la conflictividad bélica presente a lo largo del primer tercio de la centuria, con altibajos y cortos paréntesis de normalidad. Los factores físicos deben considerarse igualmente. La lentitud de las travesías atlánticas deriva de fenómenos diversos, como calmas indefinidas, tempes-

151. Alejandro CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, III, Santa Cruz de Tenerife, 1978, p. 419.

152. Pedro M. RAMIREZ, *Puertos francos. Serie de artículos sobre esta cuestión publicados en El Noticioso, periódico de esta Capital*, Santa Cruz de Tenerife, 1852, pp. 40-41.

153. Antonio CARBALLO COTANDA, *El Abanderamiento de naves en las Islas Canarias. Aspectos específicos de sus requisitos tributarios*, Las Palmas, Boletín núm. 9 del C.I.E.S., 1971, pp. 21-22.

154. Carmen G. CALERO MARTIN, *Las comunicaciones marítimas interinsulares en Canarias (siglos XVI al XIX)*, Las Palmas, Colección «Guagua», 1979, p. 31.

tades prolongadas, incompetencia de los pilotos, azares del comercio, etc. Medir las distancias permite captar uno de los condicionantes que también pesarían sobre los intercambios exteriores isleños. Los tiempos medios de los periplos a vela sufrían a menudo alteraciones muy negativas desde el punto de vista económico, pero aun sin ellas representaban un valladar que los comerciantes tenían siempre en consideración al establecer sus contratos. Las variaciones de la velocidad según la zona del océano, se conocen por el atlas que acompaña a la obra de los esposos Chaunu<sup>155</sup>. Puede pensarse que la duración de los itinerarios fuera en la primera mitad del XIX sensiblemente menor a la de épocas pasadas, aunque los adelantos técnicos y la mejora de los buques no haya contribuido en demasía a acercar las aduanas isleñas a las de La Habana, Cádiz o Londres.

Raras veces los alisios se mostraban generosos con los veleros que hacían la ruta entre nuestros puertos y los americanos. La corbeta *San Nicolás*, armada en corso y mercancías, zarpó de Santa Cruz de La Palma en la madrugada del 22 de marzo de 1800 y no avistó la isla de Tobago hasta el viernes santo 11 de abril, tras casi tres semanas de navegación<sup>156</sup>. Luis Benítez de Lugo, hijo del marqués de la Florida, salió de Santa Cruz de Tenerife con dirección a La Guaira el 3 de septiembre de 1809 en el bergantín *San Antonio de Monte Florido*, construido en Garachico y del que era primer propietario; a los 20 días le capturó un corsario francés de Guadalupe, mientras aún se encontraba a quince leguas de la Dominica<sup>157</sup>. La correspondencia mercantil que hemos consultado, nos demuestra que más de cuatro lustros después no se habían producido grandes avances, a pesar de que la paz y la extinción del corso contribuyesen a ofrecer mayores garantías. A mediados de junio de 1832, entra en la capital provincial un buque a cargar barrilla que había levado anclas en San José de Puerto Rico 25 días antes<sup>157 bis</sup>. El 24 de julio le corresponderá el turno a un bergantín brasileño consignado a Bruce y Cía., procedente de Bahía y con otros 34 de crucero. Los primitivos correos hacia las posesiones americanas, suspendidos a raíz de la invasión napoleónica y la emancipación continental, se restablecerían en 1827 al someter el comercio habanero a la consideración gubernativa un proyecto para

155. Pierre y Huguette CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, tomo VII.

156. Cf. PAZ SANCHEZ y HERNANDEZ SANCHEZ, pp. 13-17. Marchaba en ella el joven palmero Manuel Massieu y Tello, que acompañaba a su tío el coronel Manuel Fierro y Sotomayor nombrado en diciembre de 1795 agregado al Estado Mayor de Caracas. Sus experiencias quedaron descritas en un pequeño diario.

157. ALVAREZ RIXO, p. 127.

157 bis. Forstall a Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 16-VI-1832, AB.

el envío regular de correspondencia; el nuevo correo antillano saldría de Cádiz en invierno y primavera y en verano de La Coruña, deteniéndose en Santa Cruz tanto a la ida como a la vuelta<sup>158</sup>. El restablecimiento de la línea impulsó nuestras relaciones con Cuba, si bien la periodicidad no significaba aceleración. Al arrancar la segunda mitad del siglo, los mejores veleros tardaban un promedio de unas cuatro semanas en alcanzar La Habana desde Cádiz y viceversa; la inauguración del servicio de vapores entre ambos puntos en 1850, no logró sino una rebaja de cuatro días en las ocasiones más felices<sup>159</sup>. Así pues, es previsible que una embarcación común raramente estuviera en condiciones de emprender más allá de tres expediciones anuales entre una y otra orilla del océano, contando con las arduas labores de limpieza, carenado y avituallamiento y las no menos engorrosas operaciones burocráticas o de contratación de fletes y demás<sup>160</sup>.

La cercanía del mercado británico, tan vital para el comercio exterior isleño, estaba en función de múltiples variantes. Según los epistolarios en cuestión, el *record* pertenece al buque que empleó tan sólo 10 días en venir de Inglaterra a Arrecife el 10 de septiembre de 1812<sup>161</sup>. El 6 de diciembre, no obstante, dos bergantines de esta nación con destino al Río de la Plata tardaron 25 desde Plymouth a Santa Cruz de Tenerife<sup>162</sup>. Es indudable que los distintos tipos de embarcaciones, los avatares del recorrido, las escalas que cubrían y el propio carácter de las expediciones, justifican sobradamente diferencias tan acusadas en un mismo momento. De cualquier forma, los seis casos de que tenemos noticia en 1832 sitúan el promedio de la singladura anglo-canaria en 16 días<sup>163</sup>. Fueron 21 los que precisó la balandra de guerra *El Cuervo*, que el 16 de enero ancló en la capital proveniente de Portsmouth. El 24 de febrero fondeó allí mismo *El Gato*, a la consignación de Le Brun y Davidson, tras invertir apenas 15 desde Londres. Un *packet* llegaría el 20 de mayo con 16 de navegación y otro lo hizo el 24 de julio con dos

158. CIORANESCU, *ibidem*, pp. 437-438. Desde 1851, este servicio fue adjudicado a la empresa Arieta, Villota y Cia., cuyas fragatas bimensuales amarraban en nuestro puerto solamente en el viaje de ida.

159. MALUQUER DE MOTES, p. 328.

160. En la década de los 50 del presente siglo, los vapores *Montserrat* y *Begoña* de la Cia. Transatlántica tardaban una semana en llegar a La Guaira y el *Libertad*, el *Uruguay* y el *Argentina*, de la E.L.M.A., de 10 a 12 días a Santos, Montevideo y Buenos Aires. Datos facilitados por Elisa Millares Alonso.

161. Escolar a Cabrera y Ayala, 12-IX-1812, JAMC.

162. *Idem a ídem*, 6-XII-1812.

163. Los buques de la Fred Olsen, *Bruno* y *Bencomo*, empleaban 4 1/2 días en cubrir la línea Londres-Las Palmas hacia 1952-1953. El trayecto Las Palmas-Rotterdam lo hacía el *Black Prince* en otros 5 por entonces. Gentileza de Elisa Millares Alonso.

semanas; acompañado éste por *El Divino*, consignado a Valentín Baudet y en lastre para Swanston, que soltó amarras en Plymouth 13 días atrás<sup>164</sup>. El 12 de octubre, finalmente, dio fondo en aquella rada una goleta con lino para Le Brun, con 17 desde Aberdeen. Dos o tres jornadas de más o de menos nos separarían de otros enclaves del norte de Europa, según su localización. La fragata *Battenera* empleó 14 días en llegar desde El Havre a Santa Cruz el 3 de mayo. Hamburgo y otros puertos cercanos distarían unos 17-19 de no mediar contratiempos.

Se ha visto cómo los comerciantes foráneos residentes aquí, eran quienes por excelencia operaban como consignatarios de las embarcaciones que acudían del Reino Unido. Los ejemplos podrían multiplicarse. En carta de 17 de mayo de 1828, el irlandés Rodrigo Rearden, del comercio de Arrecife, puso a disposición del hacedor Cabrera y Ayala el bergantín *Filey*, que desde Londres pensaba despachar en 15 días, por si le interesaba embarcar alguna remesa de barrilla o cualquier otro producto<sup>165</sup>. A la orden de Houghton, de Las Palmas, vendría desde Plymouth en enero de 1832 el bergantín inglés *María*, diligenciado con cargo a Le Brun en Santa Cruz de Tenerife para que cumpliera la oportuna cuarentena, en razón de la epidemia de cólera morbo que sufría Gran Bretaña<sup>166</sup>. A finales de abril del mismo año entró en el puerto capitalino otro bergantín, el *Bee*, desde Saint Malo y para Botts. Este negociante, como todos los que disponían de una amplia cartera de operaciones, utilizaba los servicios de los *packets* para transportar sus mercancías, en especial del *Azores Packet* que pasaba por Santa Cruz.

El tramo entre Cádiz y el Archipiélago fue cubierto de forma muy irregular durante la época de la navegación a vela. Para 1809 contamos con valiosos testimonios sobre los percances que frecuentemente padecían los buques en el corredor canario-peninsular. El regente Hermosilla llegó en 8 días desde Las Palmas al puerto andaluz en marzo-abril. El 15 de julio arribó a La Orotava una pequeña nave que hizo la travesía contraria en apenas 6, los mismos que tardó hasta Santa Cruz la expedición en que viajaba el co-

164. Forstall a Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 23-II y 20-V-1832, AB.

165. En esta misiva se hace eco del incumplimiento de la promesa de un hermano del religioso, en cuanto a remitirle 100 ó 150 quintales de barrilla en un barco que el inglés Juan Enrique Rudall diligenció para Londres (JAMC).

166. Forstall a Ventoso, 17-I-1832, AB. El propio Le Brun estaba a la espera de otro buque consignado a su firma, que debería llegar desde la capital británica con efectos. El *María* salió para Hamburgo el 28 de abril siguiente.

mandante general Carvajal en mayo de 1810<sup>167</sup>. En estos exponentes es lícito decir que la fortuna acompañó a los expedicionarios. No correrían igual suerte el marqués de Villanueva del Prado y sus acompañantes, ni el obispo de Arequipa y su séquito, en el último cuatrimestre de 1809. Alonso de Nava embarcó a mediados de septiembre en Arrecife y un temporal obligó al navío a reintegrarse a Lanzarote, tras haberse refugiado en Funchal. El segundo intento se verificó a las 12 horas del 23 de octubre en el bergantín *San Vicente*, dejándonos el «diputado» en la Junta Central una plástica descripción del martirio que para tripulaciones y pasajeros representaban los huracanes del Estrecho. El sábado 28 al mediodía creyeron estar cerca de las costas españolas y confiaban en poder oír misa en Cádiz el domingo. De poco les servirían sus piadosas intenciones. Un «levante furioso» les hizo recalar junto al cabo San Vicente, donde el lunes 30 saltaron a tierra el marqués y los suyos ante el riesgo de retrasar *sine die* su acceso a «La tacita de plata» o de «coger La Coruña o La Inglaterra al cabo de mil trabajos y peligros»<sup>168</sup>. Su contrincante grancanario, el prelado Luis de la Encina, partió con igual rumbo en otro bergantín que se hizo a la mar el 14 de octubre desde la caleta de San Telmo. El 20 avistaron Madera y en su capital desembarcaron el 22 para proveerse de víveres y loza, «porque toda la que sacamos de Canaria se había roto con el mal tiempo». Entre esta isla y la de Porto Santo se rompió la vela mayor, anclando aquí para repararla. No culminaron su accidentada odisea hasta el 7 de noviembre, ¡23 días después de su salida de Las Palmas!<sup>169</sup>.

Los accidentes naturales obstaculizaban este itinerario más a menudo de lo que pudiera creerse, pues el 23 de septiembre de 1810 amarró en Santa Cruz un barco con 12 días de crucero. Las cuatro recaladas que conocemos en 1812, indican la extrema variabilidad imperante. El bergantín *Aguiles*, con 2.000 fanegas de trigo picado en sus bodegas, rompió seguramente todas las marcas cuando apareció ante la capital de la provincia el 29 de febrero, con una regata de 5 días<sup>170</sup>. Una semana invirtió el correo

167. Juan Primo de la GUERRA, *Diario, II, 1808-1810*, Aula de Cultura de Tenerife, 1976, pp. 124, 141 y 202. Edición e introducción por Leopoldo de la Rosa Olivera.

168. Por tierras portuguesas y españolas anduvieron durante 10 días hasta entrar en Sevilla, luego de todo lujo de incidentes debidos a la guerra. Alonso de NAVA Y GRIMON, *Obras políticas*, Santa Cruz de Tenerife, 1974, pp. 49-51. Edición, introducción y notas por Alejandro Cioranescu.

169. «Diario del viaje a la Península del Ilmo. Sr. D. Luis de la Encina y Perla, Obispo electo de Arequipa (Perú) escrito por uno de sus capellanes: Dn. Agustín Romero de la Coba, natural de Telde en Canaria», en ALVAREZ RIXO, Apéndice XI, pp. 273-275.

170. Escolar a Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 3-III-1812, JAMC.

que rindió viaje el 2 de abril. En cambio, a mediados de diciembre tomarían puerto dos embarcaciones que precisaron 18 días de conserva.

La proeza del *Aquiles* ya no era tan extraordinaria en la tercera década del siglo. El correo que entraría en Santa Cruz y la nave *La Paloma* que abordaba Arrecife a primeros de octubre, fueron capaces de igualar su singladura. La goleta *San Antonio* fondeó en la ensenada conejera el 6 de enero de 1837 con un periplo superior en casi 48 horas, mas había largado velas en Almería. El 13 de marzo, el místico *Buen Mozo* cubrió la carrera Cádiz-Las Palmas en 4 días solamente, a pesar de las averías que ocasionó el viento reinante. El correo del 22 de abril la haría en otro tanto con idéntica derrota<sup>171</sup>. Los buques más pesados o con escala en otros puertos, se retrataban un poco más. El navío inglés *Triunfante*, desde Gibraltar a Santa Cruz para cargar vinos, tardó una semana en mayo de 1832<sup>172</sup>.

El tráfico mercantil con la Península o simplemente el transporte ocasional de viajeros, de ordinario carecía de la rapidez habitual de los correos (buques de línea regular en Canarias, sean o no servicio público) o de otros veleros de mayor porte. Raras veces los mercantes no tocaban en varios puertos isleños a la ida o a la vuelta, con la consiguiente demora. Una de las más elocuentes pruebas que podemos esgrimir sobre ello la protagonizó la polacra mallorquina *Diligencia*, «que de todo tenía menos de diligente», según apostilló con ironía el historiador Millares Torres, dedicada al comercio canario-peninsular y que acostumbraba admitir algún pasaje. El lunes 26 de octubre de 1846 zarpó de la bahía de La Luz, el viernes 30 alcanzó Puerto de Cabras y no penetró en Naos hasta las siete de la mañana del 1 de noviembre. Desde aquí tomó la ruta de Cádiz 38 horas después, pero no avistaría este puerto hasta ¡la madrugada del 17!, casi a los 23 días de abandonar Las Palmas y a los 16 de haber dejado atrás Arrecife, luego de una semana de circunnavegación interna para descargar y cargar efectos en las capitales de Fuerteventura y Lanzarote<sup>173</sup>. Las calmas permanentes que la embarcación

171. Este mismo o un homónimo suyo, sin embargo, necesitó 7 a mediados de enero. Cf. José María ESPASA CIVIT, *Historia del correo en Canarias*, Las Palmas, 1978, pp. 66-67.

172. Forstall a Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 8-V-1832, AB. En 1973, el *Ciudad de Compostela* o el *Santa Cruz de Tenerife* cubrían la ruta Las Palmas o Santa Cruz-Cádiz o Algeciras en 40-42 horas. Gentileza de Elisa Millares Alonso.

173. No acabó aquí el *vía crucis* de la polacra, en la que aparte de Millares iban el oidor Diosdado, Fernando del Castillo Westerling (hijo del IV conde de la Vega Grande) y el político Jacinto de León, entre otros. La Junta de Sanidad le prohibió desembarcar en Cádiz por tener la sospecha de existir en el Archipiélago brotes de fiebre amarilla. Tuvo que ir a Mahón y en su lazareto pasar los navegantes una breve cuarentena. El 9 de diciembre embarcaron en el va-

hubo de soportar durante toda la travesía no eran, de igual forma que los temporales, un elemento obligado, pero así y todo, el *affaire* en cuestión es buena prueba de los sinsabores que acompañaban a las comunicaciones e intercambios con la Península antes de que se implantase el vapor.

Más de veinte días a La Habana, unos 16 a Londres, y 4 ó 5 a Cádiz, debieron ser unos intervalos muy adversos a menudo para la actividad comercial de las islas, máxime los dos primeros. Las noticias en torno al movimiento de los mercados circulaban con estabilidad, pero sin la fluidez conveniente de intervenir bruscas fluctuaciones en los precios. Si un comerciante solicitaba informes acerca de la cotización del vino, el aguardiente, la barrilla o la orchilla en Cuba o Gran Bretaña, la respuesta no la recibía hasta casi dos meses o mes y medio después, respectivamente. Desde que ultimaba su envío y conseguía embarcarlo<sup>174</sup>, hasta que el buque ganaba el punto previsto, transcurrían no menos de cuatro y tres semanas en uno y otro caso. Muchas novedades podían ocurrir en 50 ó 35 días, cuando la estimación de determinados artículos se supeditaba a otras ofertas (la de Portugal y Andalucía para el vino, la de Sicilia y Alicante para la barrilla, la de Cataluña y Mallorca para el aguardiente, la de México y Honduras para la cochinilla, etc). Los altos fletes, los derechos de aduanas, los seguros y otros gastos representaban un desembolso en absoluto insignificante si al fin una depreciación puntual aquejaba a las mercancías al introducir las en sus destinos. Mantenerlas en depósito allí a la espera de una posible recuperación, era un riesgo imprevisible que, incluso saliendo airoso, venía a reducir los beneficios inicialmente calculados. Una escrupulosa y continua información re-

por *Mallorquín*, que les condujo a Barcelona. El 13 salieron de la ciudad condal en una diligencia que entró en Madrid el 17 a las cuatro de la madrugada. ¡51 días desde Las Palmas a la capital del reino! Cf. Agustín MILLARES TORRES, *Notas y recuerdos*.

174. Esta tarea no resultó siempre sencilla. El 2 de mayo de 1832, Forstall comunicaba a Ventoso: «Llegó ayer el Celestino con el vino que está en casa, porque no habiendo principiado a cargar el Azores Packet, me dijo Botts que era preciso que sus pipas fueran debajo... Botts no empieza a cargar hasta la semana entrante. Embarcaré el vino cuando llegue su tiempo en guía separada, pues Botts no quiere que en sus guías se hagan mezcla de carga de otros». Los agentes de algunas líneas (el citado parece serlo del buque referido), imponían así sus criterios a los demás exportadores. A veces, por lo demás, no se encontraba barco en el que remitir algunas partidas. Al mismo destinatario escribe aquel corresponsal santacrucero el 21 de septiembre: «El Toscano no quiere admitir propuestas para Hamburgo y sólo toma carga para el Mediterráneo...» Retrasos considerables podía sufrir igualmente el transporte de viajeros. El italiano A. Benvenuty, desde Santa Cruz de Tenerife, escribía a Domingo Nieves el 2 de septiembre de 1829: «Por más que he hecho con el Capitán del buque que sale mañana para Cádiz por que me aguarde dos o tres días más, no lo he conseguido y he tenido que quedarme, y aprovecharé un bergantín inglés que saldrá por el 15 del corriente» (AB).

presentaba para los negociantes un requisito imprescindible, mucho más accesible a las casas extranjeras, más fuertes y con mejores enlaces en el exterior (consignaciones, corresponsalías, etc.). Pero las distancias y los obstáculos de orden humano o físico no serían, después de todo, las únicas dificultades a vencer.

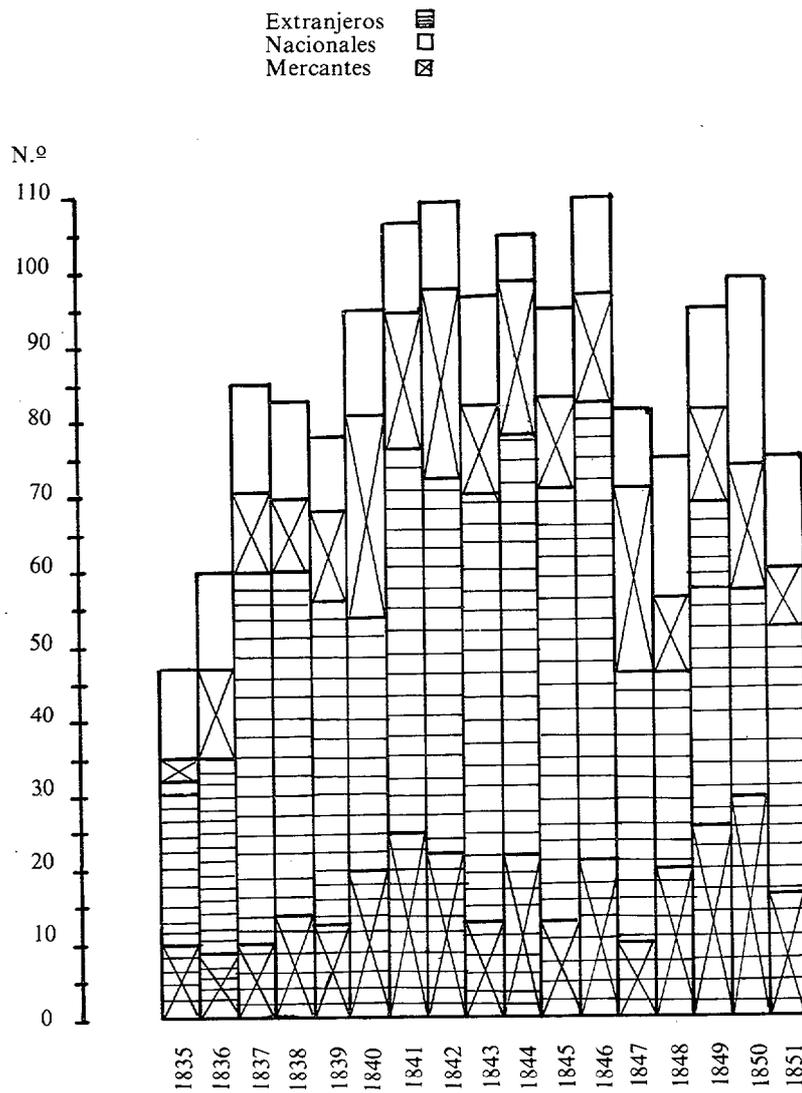
Siempre se ha insistido en la importancia del Archipiélago como encrucijada marítima. El desempeño de esta función, no obstante, dependía de las facilidades que se diesen a las embarcaciones extranjeras en nuestros puertos y sobre todo en Santa Cruz. La competencia de Madera hacía preciso ofertar ventajas tangibles, que Madrid no permitió con mucha prodigalidad.

La fuente de riqueza que suponían los buques en tránsito no se le ocultaba a las clases dominantes, ya por adquirir frutos indígenas para su aprovisionamiento, por exportar en ellos sus mercancías o por permitir una correspondencia más rápida, estable y segura. Las Cortes decretaron en 1821 la supresión de los derechos de puerto y navegación para tales barcos, medida derogada en 1824 por el ministro López Ballesteros y puesta otra vez en vigor por los progresistas en 1837<sup>175</sup>. La exención de toda clase de gabelas y derechos para este tipo de naves, por la que tanto clamaron los organismos que representaban las fuerzas económicas, permitió en buena parte que aumentara el paso de embarcaciones extranjeras que se registra en la capital provincial entre 1837-1846 (Fig. 4). En su drástica caída de 1847-1848, incidió sin duda el retorno a las imposiciones anteriores sobre estas escalas (100 rvon. para Sanidad, 66 para capitanaía de puerto y 22,17 para el bote del práctico), muy superiores a las que se cobraban en la Península. En diciembre de 1848, la Junta de Comercio recogió el malestar que producía el no permitir a los buques mercantes de arribada comunicarse con sus consignatarios o recibir algún refresco sin entrar previamente. El jefe político atendió estas razones el 7 de marzo de 1849, pero el gobierno central desaprobó su conducta el 8 de octubre. La insistencia de la Junta consiguió que se dictase la real orden de 22 de mayo de 1850, por la que se mandó rigiese la tarifa del puerto de Cádiz hasta la aprobación de un nuevo arancel particular. Las autoridades de marina interpretaron esta norma a su antojo y exigieron a cada navío 285,32 rvon., provocando la persistencia de las reclamaciones.

175. La base 13<sup>a</sup> del arancel especial, rezaba así: «Todo buque que llegase de arribada a los puertos habilitados de las islas, o hiciese escala en ellos, con el objeto de refrescar sus víveres, será libre del derecho de navegación, aún cuando tuviese necesidad de presentar el manifiesto de su carga».

Figura 4

Entradas de buques en Santa Cruz de Tenerife (1835-1851)



Fuente: RAMIREZ, *ibid.*

Otra real orden de 10 de enero de 1851 excluyó de aquellas cargas a los vapores paquetes británicos de la línea del Brasil<sup>176</sup>. La demanda de una total exoneración, que alcanzase hasta los derechos de consumos, siguió presentándose hasta las franquicias<sup>177</sup>.

La política proteccionista española había conducido a que la posición estratégica de Canarias quedase infrautilizada, en detrimento de sus clases dirigentes y del propio Tesoro. El principio del libre comercio imperaba ya en las islas de Madera y Cabo Verde y en el puerto de Dákar, transformándose en excelentes focos de atracción para el tráfico intercontinental. El vapor exigía estaciones para la aguada y el carboneo, eligiendo las compañías de navegación aquellas plazas que les ofrecían mayores utilidades. El promedio anual de buques extranjeros llegados a Santa Cruz de Tenerife bajó de 71 en el quinquenio 1842-1846 a 53 en 1847-1851, es decir, experimentó una reducción de más de la cuarta parte; los españoles se mantenían prácticamente inalterables mientras tanto, con una media de 32 y 31 arribos anuales en uno y otro período. Siendo prioritaria la participación extranjera, ya que superó los dos tercios de las entradas en 11 de los 17 años recogidos, la idoneidad de nuestro primer puerto como escala internacional se estaba deteriorando, no sólo por la crisis económica europea de 1847, sino además por el régimen aduanero que regía en las islas. Su exposición a las fluctuaciones mundiales era lo suficientemente seria como para crear encima otros impedimentos. El número de veleros mercantes, que había pasado de 96 en 1835-1839 a 217 en 1840-1844, descendió a 159 en 1845-1849. La intervención de la bandera nacional es entre ellos proporcionalmente superior a la extranjera, porque apenas pagaban derechos. De cualquier forma, sólo representaban en conjunto un 36,04% del total de embarcaciones, frente al 63,96% de las unidades de guerra, transportes y correos. Casi un tercio de los vapores acudirían en el bienio final. Fue en 1851 cuando superaron a los veleros (38 contra 37), a lo que contribuyó el amparo a la línea británica del Brasil. En noviembre de 1850 había llegado a la capital el agente inglés List, de la Compañía del Servicio de Correos, que visitaba los puertos de la nueva ruta del Brasil y Río de la Plata a fin de formalizar los acuerdos sobre el paso de sus buques. Si se quería que el Archipiélago desempe-

176. PERAZA DE AYALA, «La Junta de Comercio de Canarias», en *El régimen comercial...*, pp. 229-230.

177. «De no hacerse así, el resultado seguro fuera alejarse aquellos buques completamente de nuestros puertos, pues aún los pocos que se hallasen forzados a una arribada, la verificarían, con preferencia, a la isla de la Madera». RAMIREZ, p. 39.

ñase la misión a que estaba llamado por imperativos de la expansión capitalista, a la par que tomaban cuerpo las ambiciones africanistas de Madrid, tenía que adoptarse otro proceder. En julio de 1852 llegó a materializarse.

## V. LA CRISIS DE LOS CULTIVOS DOMINANTES

En 1815 habían ya desaparecido las circunstancias extraordinarias que favorecieron a la oferta vitícola local en el mercado británico. La independencia americana privaría después a nuestros aguardientes de la demanda que alcanzaron en Caracas, Veracruz y otros centros continentales. El largo camino de la crisis para nuestro primer cultivo exportador, iniciado ya desde el último tercio del XVII<sup>178</sup>, acelerado en 1778, toma cuerpo de forma definitiva.

La firma londinense A. A. Gower Sobrinos y Cía. aseguraba en 1817 no convenirle adquirir vinos isleños «por hallarnos abundantemente provistos y sin la menor demanda». Los caldos ligeros y baratos de la colonia del Cabo, con unos derechos muy inferiores a los que gravaban la entrada de los foráneos (la tercera parte), eran casi los únicos que se consumían. A finales de mayo, la empresa insiste en este punto e informa que los precios nominales «de los de carga» oscilaban entre los 1.620-1.800 rvon. por pipa y entre 2.700-2.790 para «los llamados de Londres»<sup>179</sup>.

Las importaciones vitícolas en el Reino Unido durante el cuatrienio 1820-1823, demuestran sin embargo que la oferta colonial, con el Cabo de Buena Esperanza en primer término (seguido de las posesiones de las Indias Orientales y Occidentales y de Malta), apenas aporta el 7,34% de los suministros de la metrópoli. La hegemonía la detentan los caldos portugueses, tanto continentales como insulares (*oporto* y *madeira*), con un 58,30% del total importado. La España peninsular (Andalucía) ocupa la segunda posición, quedando Tenerife ligeramente por delante de los aprovisionamientos franceses; la ausencia de datos en 1822 no sabemos si deriva de un corte en la exportación insular o de lagunas documentales, acercándose más a los niveles de Madera de mediar esta última razón. Casi las 3/4 partes de las importaciones (1.189.976 galones) proceden de la Península Ibérica.

178. Cf. José Ramón SANTANA GODOY, «Crisis económica y conflictos sociales en Canarias (1660-1740)», en A. MILLARES TORRES, *Historia General...*, tomo IV, pp. 202-208.

179. A. A. Gower Sobrinos y Cía. a Cabrera y Ayala, Londres, 14-II y 31-V-1817, JAMC.

**Cuadro X**

*Importaciones vitícolas en el Reino Unido durante 1820-1823 (en galones)*

<b>Origen</b>	<b>1820</b>	<b>%</b>	<b>1821</b>	<b>%</b>	<b>1822</b>	<b>%</b>	<b>1823</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Portugal	242.748	52,42	126.429	36,99	211.009	56,52	241.435	53,46	821.621	50,41
España	96.733	20,89	82.493	24,13	72.393	19,39	116.736	25,85	368.355	22,59
Madeira	31.010	6,69	24.654	7,21	42.959	11,51	30.094	6,67	128.717	7,89
Tenerife	28.540	6,16	33.291	9,74	—	—	11.341	2,51	73.172	4,49
Francia	24.090	5,20	10.711	3,13	20.179	5,41	16.191	3,59	71.171	4,37
C. Buena Esperanza	17.322	3,75	7.315	2,13	16.396	4,39	13.913	3,08	54.946	3,38
Indias Or.	2.514	0,55	38.704	11,33	332	0,08	813	0,18	42.363	2,59
Nápoles-Sicilia	6.565	1,41	14.599	4,27	4.789	1,29	14.313	3,16	40.266	2,48
Ind. Occ. Británicas	12.157	2,63	1.717	0,51	3.907	1,04	4.225	0,94	22.006	1,36
«Alemania»	1.308	0,28	1.800	0,53	1.149	0,31	2.555	0,56	6.812	0,42
Malta	—	—	131	0,03	253	0,06	—	—	384	0,02
Georgia	104	0,02	—	—	—	—	—	—	104	—
<b>Total</b>	<b>463.091</b>	<b>100,00</b>	<b>341.844</b>	<b>100,00</b>	<b>373.366</b>	<b>100,00</b>	<b>451.616</b>	<b>100,00</b>	<b>1.629.917</b>	<b>100,00</b>

*Fuente:* Foreign Office, ZHCI, p. 645.

Es probable que, más que afectar a la comercialización isleña en suelo metropolitano, la competencia de los vinos de la colonia sudafricana haya seguido teniendo una incidencia particular sobre los cargamentos británicos hacia sus territorios del Indico. La Junta de Comercio argumentaba el 21 de septiembre de 1835 que Canarias no estaba sólo en la ruta de América, sino que era un punto de apoyo también para la Compañía de las Indias Orientales<sup>180</sup>. Sus buques dejarían de abastecerse en Santa Cruz para hacerlo en la base estratégica de Ciudad del Cabo, arrebatada en 1806 a Holanda, tras perder el monopolio indio en 1813. Aquella misma entidad, sustituta del Real Consulado Marítimo y Terrestre, aludía no obstante en un informe al gobierno de fecha 22 de noviembre de 1833 que los plantíos de viñas del Cabo de Buena Esperanza constituían una de las razones del abatimiento de la exportación vitícola canaria. En la sesión en donde se elabora este texto, se dio cuenta asimismo de un escrito del diputado decano del ayuntamiento de La Orotava, Miguel de Villalba, en el que se hacía ver que la decadencia de su comercio obedecía a su vez al monopolio de unos cuantos comerciantes, indicando la conveniencia de que se dirigiese el jefe político a los cónsules españoles en Gran Bretaña y que los cosecheros vendiesen *directamente* a los cargadores para suprimir tales intermediarios<sup>181</sup>.

Las poderosas casas comerciales portuarias adquirirían el vino de las bodegas de los grandes multifundistas tinerfeños y demás o a través de sus arrendatarios y colonos. En agosto de 1824, la firma Bruce y Cía. sacó 14 pipas y 10 barriles, por un valor total de 8.010 rvon. (a 540 la pipa), de las propiedades que en Taganana tuvo Ana del Hoyo a cargo de su administrador Pedro José de Vera; la retribución se debía efectuar en un plazo de tres años por medio de su hermano, el conde de Sietefuentes<sup>182</sup>. Como fue norma en este negocio, singularmente en épocas de crisis, la fijación de los precios dio origen a algunas tensiones. Un grupo de vinateros de Buenavista solicitó en septiembre de 1831 del citado aristócrata un dictamen en torno a quiénes correspondería fijar los del mosto. A juicio de Fernando del Hoyo, tal papel interesaba que quedase en manos de los propietarios, que compraban una parte de la producción a sus colonos, y no de los comerciantes,

180. PERAZA DE AYALA, p. 231.

181. *Ibidem*, pp. 234-235.

182. Contrato original en AB.

«porque los primeros son los que tienen el verdadero interés en conservar las viñas que exclusivamente constituyen la riqueza del País y los segundos sólo se dirigen a una negociación lucrativa, que dexando de haber mosto emplearán su dinero en otro género».

Ambos, cosecheros y negociantes, solían adelantar fondos para atender los costosos gastos de «las fábricas de las viñas» (dinero y frutos), pero los últimos lo hacían en unas condiciones mucho más gravosas. Igualmente se pronuncia el conde porque las cotizaciones del partido de Daute se ajusten a las del Valle de la Orotava, que servían de base para el comercio de su puerto, «pues de otra manera resultaría perjuicio para unos y ventaja desproporcionada para otros»<sup>183</sup>. Las opiniones de este noble, vecino de La Laguna y a menudo residente en aquel enclave marítimo, plantean el control que por costumbre ejercían las empresas mercantiles sobre la política de precios y el relieve de sus adelantos a los cultivadores, que frecuentemente quedaban endeudados con ellas.

La depreciación en los mercados exteriores produjo un paulatino descenso de la superficie destinada a este cultivo. Especialmente en Tenerife, muchas fincas redujeron o reconvirtieron su producción, cayendo con harta frecuencia en un lamentable abandono. Lo sucedido con la hacienda del Diablo, propiedad del mentado Sietefuentes, confirma el alcance de esta tendencia. Según el dictamen que el 3 de junio de 1837 emiten los peritos Antonio Galano y Pedro Hernández, a solicitud de Juan Evangelista Oramas, en 1826 daba regularmente una cosecha de 24 pipas de vino, no disponiendo en aquel año de viñas suficientes para superar las 17. Los males causados desde la muerte del arrendatario Sixto Román, la falta de riego y el descuido de los medianeros, hacían imprescindible contratar 80 peones durante varios días (con un jornal de 3,24 rvon. diarios), si se quería restaurarla, empleándoles en verificar nuevos plantíos y en «arrancar el exeso de durasneros que impiden la abundante cosecha de Mosto...»<sup>184</sup>. Este y otros dispendios para acondicionar las tierras y restablecer el potencial de las fincas, no parecen que hayan sido muy rentables. La pipa de vino, siempre en

183. Escrito del conde de Sietefuentes, Buenavista, 25-IX-1831, AB.

184. Original en *idem*. Una catástrofe natural, el aluvión del 7 de noviembre de 1826, arrojó incalculables pérdidas para la agricultura por los enormes destrozos que produciría en plantaciones y viñedos, en particular en las fincas situadas en los valles y vertientes montañosas expuestas al mar. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 12-XI-1826, F.O. 72/320 (leg. 258). En la «Noticia» que elaboró Alvarez Rixo, se cifra el valor de los terrenos perdidos en 22,5 millones de rvon. Cf. MILLARES TORRES, tomo IV, pp. 316-317 y LEON, p. 363.

base al antedicho dictamen, había descendido de 272,5 rvon. a 165,8 en aquel lapso de tiempo. En tales condiciones, parecía preferible ensayar otros cultivos. La cochinilla, pues, avanzó en el campo tinerfeño merced a la progresiva ruina de los viñedos.

El estado de postración que alcanza el tráfico vitícola en 1832, y las dificultades por las que hubieron de pasar productores y exportadores, puede colegirse de la correspondencia cursada entre el coronel tinerfeño Manuel de Monteverde y Tovar (1797-1858), último mayorazgo de su casa<sup>185</sup>, y el tantas veces citado Ventoso. A principios de año, éste estuvo dispuesto a tomar a aquel gran cosechero de 100 a 150 pipas pagaderas en tres años por trimestres (aunque había quien las compraba con un plazo de cuatro), siempre que se aviniera a percibir una cuarta o quinta parte del valor en efectos de su almacén. El 2 de febrero, Monteverde se mostró conforme con esta última proposición (recibir una quinta parte en mercancías), mas intentó conseguir que el vencimiento fuera a los dieciocho meses. El comerciante no aceptó tal cláusula y el hacendado de Garachico se vio en la necesidad de narrarle puntualmente todos sus apuros, en párrafos en extremo reveladores<sup>186</sup>. Las bases del arreglo quedaron muy confusas en definitiva, porque Ventoso creyó haberse comprometido a comprar apenas 120 pipas de vinos y madres de la hacienda de Intcrián y don Melchor pensaba que el trato se

185. Francisco FERNANDEZ DE BETHENCOURT, *Nobiliario de Canarias*, tomo III, La Laguna, 1959, p. 523.

186. Así, por ejemplo, le dice: «...las Bodegas de vino, que es el único renglón de mis haciendas que realiso (porque los demás, aunque no se gastan en la Casa, se imbierten en ella misma) para atender a esta obligación, me rendirán por los bajos precios del día cuando mucho mil y quinientos pesos, de que rebajado una quinta parte quedan exactamente para cada trimestre (calculando por tres años) sien pesos, que es lo que parese corresponderme..., y por día 9 reales de plata no cavales; ahora, si con un diario tan pequeño le parese a V. posible atender a los gastos de una Casa que contiene trese personas de familia, yo quedaría sumamente contento, con que V. que también la tiene, y debe saber el consumo de la suya, me indicara el advitrio de que podía valerme, para dejar cumplidas, no sólo las necesidades personales, sino también todas las de demás que son innumerables y aún de mayor importancia que ésta; pero más aún, doy por echo que fuese tanta mi avilidad como para poder salir de un problema tan arriesgado. ¿Qué haré para satisfacer a mi hermano Dionicio (que se halla en Pariz siguiendo estudios) un duro diario que tengo que pasarle? Ni aún a esto alcanza, mi amigo, la limosna que V. me ofrece, y de consiguiente nosotros tendremos que salir, para escapar con el pellejo, con un ganiguito al brazo visitando conventos o Casas de caridad; por lo tanto, me persuado que considerando V. mis apuradas circunstancias actuales como debe, no dejará de convenserse en que mi propuesta es demaciado prudentísima, y que sólo una absoluta presición de señirme a las circunstancias del día, sin que haya otro recurso, me pudiera hacer pasar la indicación que a V. hize».

extendía a toda su cosecha, añadiendo la de su finca de Taco<sup>187</sup>. El traficante orotavense se mantuvo en la cantidad por él calculada como cierre del contrato y envió a su maestro bodeguero para recogerla. En este punto se encontró con una sorpresa en extremo desagradable, pues los gastos de acarreo, embarque y transporte naval se elevaron a 15 rvon. por pipa y tuvo que satisfacer, además, los otros dos por cada una que la municipalidad de Garachico impuso como gravamen en los embarcaderos de su jurisdicción<sup>188</sup>. En resumen, amargamente se quejó de que estos vinos le habían supuesto probablemente 14 rvon. por pipa más caros que cualquier otros, en un momento en que las cosas no estaban para ajustes tan poco gratificantes. Efectivamente, don Francisco Gervasio se había referido ya a los enormes aprietos por los que pasaba la comercialización vitícola, «y aún más después de la interdicción de los negocios con Inglaterra»; la cuarentena de 30 días que en Santa Cruz se exigió a todos los barcos procedentes de Londres, no vino sino a agravar más semejante coyuntura calamitosa<sup>189</sup>. El 7 de mayo hizo a su cliente y asentista la confesión que sigue:

«Yo no puedo tomar ni una sola pipa de vino más, porque no sé qué hacer con el que tengo, ni caben en mis Bodegas, no teniendo pipas en qué ponerlos».

Este «estado de degradación total», del que habla acto seguido, quizás resultara mucho más nefasto para los cosecheros que para los comerciantes. A juzgar por las previsiones de Monteverde, el precio de cada pipa vendida a Ventoso llegaba meramente a 187,5 rvon. Suponiendo, pues, un valor total de 22.500 por las 120 del convenio, la quinta parte, 4.500 rvon., las cobró en géneros diversos que el comprador almacenaba<sup>190</sup>. Era ésta, desde

187. Monteverde a Ventoso, Garachico, 10-V-1832, AB.

188. Respondiendo a la misiva que Monteverde le dirigió el 21 de mayo, Ventoso expresó su extrañeza ante «las facultades de ese ayuntamiento, que quiere tener fondos pagos por individuos de otros Pueblos, abrogándose la facultad de imponer los que sólo pertenecen a S.M.».

189. «Todo conspira contra el triste comercio de las Yslas», dirá en contestación a la epístola de su interlocutor fechada el 2 de febrero, concluyendo en que era muy engorroso extraer una sola pipa de vino.

190. Don Manuel se interesaría por bramante, lienzos, lino y otros artículos disímiles. La relación de los mismos que le haría llegar Ventoso, incluye arcos de hierro, lona, jarcias, pólvora, cueros al pelo, sillas americanas pintadas, sobretodos de lana, alfombras, trajes de gaza bordados, pañuelos de algodón, gazas claras y tupidas, carranclanes de colores, hamburgos de diferentes clases y medidas, dril para calzones de hilo, bramantes, cotonia lisa, olan blanco y negro, muselinas indias sencillas o dobles, etc. La nómina constituye una buena muestra de los cuantiosos productos que solían almacenar los grandes traficantes isleños. Monteverde a Ventoso, Garachico, 10-V-1832, AB.

luego, una cómoda forma de pago para las casas comerciales, quienes además suministraban botellas, duelas o arcos de hierro a los hacendados con cierta periodicidad<sup>191</sup>, a fin de envasar su producción; cómoda y lucrativa, porque colaboraba a dar salida a los *stocks* acumulados.

Los comerciantes disfrutaban después de algunos privilegios fiscales que repercutían en los precios que se pagaban a los cosecheros, contra lo cual reclamó la Junta de Comercio en 1846<sup>192</sup>. De lo dicho resulta que la pipa de vino, en este escalón, pasaría de valer 540 rvon. en 1824 a 272,5 en 1826, 187,5 en 1832 y 165,8 en 1837. Las cifras que aporta Diston coinciden con una fortísima depresión en 1833-1835, situándose los precios entre los 195-225 rvon. Si de verdad hubo un alza momentánea en 1836 (330-390 rvon.), o no fue general, o al año siguiente había desaparecido. En 1839 se conocería una recuperación hasta los 300, precio que en la segunda mitad de los cuarenta «es el mejor que sacan en el día los cosecheros»<sup>193</sup>. Las condiciones leoninas que impusieron las casas comerciales, acaso hagan verídicos los límites de 195-225 rvon. otra vez en 1843-1844 y 1846<sup>194</sup>. Lejos quedaban ya los 1.500 rvon. conquistados durante la Guerra de Independencia y hasta los 750-600 rvon. del precio medio por pipa que en 1800-1804 Escolar recoge para Tenerife.

Hemos hablado de una reducción de la superficie dedicada a la vid, pero quizás este proceso se haya operado en relación con la etapa floreciente de 1811-1813. En 1837, la producción vitícola canaria se estimó en unas 53.200 pipas anuales, de las que 25.000 (el 46,99%) correspondían a Tenerife, 9.000 a Gran Canaria (el 16,91), 8.000 a La Palma (el 15,03), 4.000 a Lanzarote, lo mismo a Gomera, 3.000 a Hierro y las 200 restantes a Fuerteventura<sup>195</sup>. Estas cantidades se asemejan mucho a las que Escolar nos brinda como cosecha media anual en 1800-1804 (24.846 pipas en Tenerife y 4.081 en Lanzarote, por ejemplo)<sup>196</sup>. Tal vez el cónsul británico no se haya molestado mucho en acopiar nuevas informaciones y se limitase a redondear los

191. Con el patrón del barco que le trajo el vino, Ventoso envió cuatro docenas de botellas a Monteverde, el cual le reclamó meses más tarde cincuenta o cien duelas y dos centenares de arcos de hierro. *Idem a ídem*, 4-V y 22-VII-1832, AB.

192. PERAZA DE AYALA, p. 235.

193. Pascual MADOLZ, *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tº V, Madrid, 1846-1850, p. 404. El aguardiente experimentó también una baja ostensible, cayendo el precio del garrafón de 240-120 a 70-50 rvon.

194. LORENZO CACERES, pp. 22-23.

195. F.O. ZHCI/1224, p. 301. Informe de los principales artículos producidos anualmente en las Islas Canarias.

196. *Ibidem*, tº II, p. 94 y tº III, pp. 212, 216, 220 y 224.

cálculos de la *Estadística*. De no ser así, la producción a finales de los treinta era bastante similar a la de principios de siglo, con depreciación y todo.

Las exportaciones vitícolas al Reino Unido habían sido reducidas en el trienio 1821-1823, y lo fueron más aún en el cuatrienio 1829-1832. A partir de 1839 su descenso es acusado, pese a tímidas mejoras<sup>197</sup>. A la mengua de nuestros vinos contribuyeron en gran medida los crecidos derechos de importación que habían de pagarse en Londres, los cuales persistieron pese a las continuadas gestiones isleñas para que el gobierno español demandase las rebajas oportunas, en lógica contrapartida por los módicos impuestos que en las islas gravaban la introducción de tejidos de algodón ingleses. El trato favorable de 1825 se había esfumado. La Junta de Comercio trabajaría por satisfacer tales reivindicaciones, como también por aminorar las exacciones de los daneses sobre los caldos que pasaban hacia el Báltico por el Sund. El fracaso de las gestiones diplomáticas en el Reino Unido, intensificó la búsqueda de una salida a la crisis mediante el concurso de otros mercados, como el de Prusia<sup>198</sup>. Todo resultó inútil. Habíamos perdido el principal y ningún otro vendría, como el norteamericano a finales del XVIII, en auxilio de este decadente renglón.

En los años cuarenta se acelera el proceso de reconversión de la agricultura canaria, movido por el hundimiento de la vid. Los parrales de malvasía en régimen de regadío, que principalmente cubrían el occidente de Tenerife y el sudeste de Gran Canaria, desaparecieron en su mayor parte, destinándose las tierras a plantíos de millos, papas o nopales; su conservación se redujo a las orillas de las propiedades rústicas con mayores disponibilidades de agua. Los vidueños de secano subsistirían en algunas grandes plantaciones del Monte Lentiscal, en la Vega de los Mocanes de Valsequillo o en pagos de Telde. La parra moscatel quedó como artículo de lujo<sup>199</sup>. Tras 1850, el vino es ya un cultivo residual básicamente volcado hacia el mercado interior. En regiones determinadas, como la de La Geria en Lanzarote, alcanzaría una justa reputación.

La producción de la orchilla aparece eminentemente localizada en Gomera y Hierro, islas del señorío de Adeje. Durante el quinquenio 1761-1765, cuando su venta en el mercado interno se ajustó a 210 ryon. el quin-

197. NADAL-FARRERAS, pp. 165-166.

198. MADOZ y PERAZA DE AYALA, *ibídem*.

199. Francisco María de LEON y FALCÓN, «Memoria sobre el estado de la agricultura en la provincia de Canarias», en *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tº IV, Madrid, 1852, pp. 460-463.

tal, la recolección gomera se elevaría a 2.159,93 quintales y la herreña a 683,5, con un producto de 453.585 y 143.535 rvon., respectivamente<sup>200</sup>. En 1768, aún, los precios subirían a 350 rvon. Las firmas comerciales del Puerto de la Orotava, con los Cologan en primer término, controlarían por antonomasia la comercialización de liquen tintóreo, a través de sus representantes en San Sebastián o Valverde. La participación de Lanzarote y Fuerteventura en este ramo fue bastante inferior. De 1801 a 1809 sólo se exportaron 1.207 quintales por Arrecife, de los que Hamburgo recibió 953 (el 78,95%) y Londres el resto, corriendo los trece embarques documentados por cuenta de fragatas, bergantines y goletas estadounidenses y británicas. Los negociantes arrecifeños prevalecen entre los exportadores, seguidos a distancia de los residentes en aquel puerto tinerfeño o en Santa Cruz, más volcados hacia la oferta periférica occidental<sup>201</sup>.

Hasta 1818, en que fue declarada de libre comercio, la orchilla permaneció bajo control señorial en las cuatro islas de señorío y de la Real Hacienda en las tres realengas. Al tratarse de un producto estancado, su utilidad no llegó a ser muy grande para el conjunto de la economía local. El decreto que el 6 de agosto de 1811 aprueban las Cortes gaditanas fue derogado por real cédula de 15 de septiembre de 1814, implicando el restablecimiento del régimen señorial la devolución de los frutos y rentas que hubiesen producido el derecho de quintos o la recolección de orchillas. El administrador de los señores de Lanzarote y Fuerteventura, José Díaz Señoráns, se aprestó a obtener el reintegro de las jurisdicciones abolidas fugazmente. El avisado Escolar, en este punto, le acosó para conseguir el arrendamiento de las orchillas conejera y majorera, ofreciendo a Cabrera y Ayala la posibilidad de unirse a él en el negocio. A principios de diciembre, contando con el visto bueno del presbítero para arrendar las de Lanzarote, el autor de la *Estadística* se encontró con la resistencia del intendente a restablecer la situación anterior y con el recelo y las evasivas del representante de los Santa Coloma y

200. Los gastos de recogida y comisión del administrador supusieron 72.842 y 20.974 rvon. *Copia del Quinquenio remitido por el Administrador de Canarias, Comprehensivo desde el año de 1761 hasta el de 1765 inclusive, y de las rentas que rindieron en aquel tiempo los Mayorazgos de la Gomera, Hierro y Adexe*, AB.

201. Entre los primeros figuran el portugués Manuel José Alvarez, Francisco Aguilar, Juan Antonio Brito, Ginés de Castro y Gerardo Morales; entre los segundos, Diego Barry, Juan Cologan y José y Patricio Murphy. *Copia de la certificación expedida por Sixto Román y Machado, contador principal de la Real Hacienda de Canarias, a petición del Cabildo Eclesiástico el 16 de mayo de 1818*, JAMC.

los Saavedra<sup>202</sup>. El interés de la burguesía comercial por sacar tajada de los privilegios señoriales, no siempre resultó una operación lucrativa. Juan Antonio Brito, arrendatario de la orchilla lanzaroteña en 1809, dejó al morir una deuda con el administrador José Ginory de 15.000 rvon., que el 16 de julio de 1812 habrían de satisfacer sus apoderados Vicente Curbelo y Antonio González Bermúdez<sup>203</sup>.

En las postrimerías de las guerras napoleónicas, curiosamente, el comercio de la orchilla parece conocer un momento bastante favorable. Ante el ofrecimiento de una partida que les hizo el gran terrateniente de Fuerteventura, coronel Agustín de Cabrera y Béthencourt, los Cólogán se mostrarían muy interesados en comprarla en abril de 1815, aunque por un costo inferior, diciéndole que tenían a la vista «la cuenta de venta de unas 7 sacas embarcadas en Octubre próximo pasado, que habiéndose vendido al precio más favorable nos producen a razón de 28 pesos el quintal»<sup>204</sup>. En los primeros meses de 1817, el valor de esta medida en Londres se situaba entre los 602-642 rvon., pero las contrataciones no tenían mucha actividad<sup>205</sup>.

Ni las altas cotizaciones londinenses ni el desestanco de 1818 servirían de incentivos para las exportaciones orchilleras canarias. Los nuevos colorantes que se imponen en la industria europea redujeron la demanda considerablemente. Las dificultades de la recolección, con riesgo de las vidas para los pocos campesinos dedicados a esta labor de forma eventual, tampoco permitían un incremento de la producción<sup>206</sup>. En el decenio 1814-1823 ésta fue en La Gomera, por término medio, de 140 quintales al año<sup>207</sup>.

A finales de la década de los veinte, en contraposición con el mercado declinar de la barrilla, la orchilla experimenta una clara tendencia alcista. En agosto de 1826, los mismos Cólogán revelan al latifundista majorero que

202. Escolar a Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 2-XI y 2-XII-1814, JAMC.

203. Carta de pago en *idem*. A principios de siglo era arrendatario de ella en Tenerife el propio Ventoso, quien el 23 de abril de 1805 satisfacía al administrador de la Real Aduana del Puerto de la Orotava 3.327,5 rvon., con destino a la Intervención de la Contaduría Principal del Caudal de Orchilla. De esta cantidad, 2.342,5 rvon. correspondían a la compra de la producción del partido de Los Silos desde 1802 a 1804, y los 985 restantes a La Orotava. Recibos en AB.

204. Bernardo y Juan Cólogán a Agustín Cabrera Béthencourt, Puerto de la Orotava, 27-IV-1815, AFBL.

205. A.A. Gower Sobrinos y Cía. a Cabrera y Ayala, Londres, 14-II-1817, JAMC. A finales de mayo, esta empresa confiaba en una pronta mejoría, «pues las existencias se han reducido considerablemente».

206. MADDOZ, tº V, p. 403. Hacia mediados de los cuarenta, los recolectores cobraban 150 rvon. por quintal.

207. *Ibidem*, tº VIII, p. 440.

no les acomodaba tomar ningún monto de aquella, señalando a propósito de ésta que aceptarían

«la partida de que Vm. guste disponer, unificada como la mejor que sale de esa Ysla, a quarenta pesos quintal a la orilla del mar, devolviendo los sacos o el lienzo, hilo y ahujas, siendo las sacas nuevas y propias para embarque. El pagamento lo haremos en el plazo de un año desde su embarque, de tres en tres meses...»<sup>208</sup>.

Si estos reputados especuladores estaban dispuestos a pagar el quintal de orchilla a 600 rvon. en Fuerteventura, es porque tenían exacta información de que su costo en Londres era notablemente más alto. Casi dos años después, en febrero de 1828, este panorama debió persistir. Juan Enrique Rudall, que tuvo por agente en Arrecife a Carlos Baker, escribe a Pedro Cabrera y Ayala desde la capital del Reino Unido:

«La orchilla está algo escasa en este mercado, y por lo tanto sería la mejor remesa que Vm. podría hacer»<sup>209</sup>.

Es probable que esta fase álgida no durara mucho y que la depreciación en los mercados extranjeros fuese similar a la de los otros cultivos de exportación. Ya en los años cuarenta, la orchilla sería suplantada por el musgo de la costa africana o por neófitos tintes, obra de los avances de la química<sup>210</sup>. La producción herreña se calculaba por entonces sobre un promedio de 180 quintales anuales<sup>211</sup>, con una sensible decadencia en los principales centros a lo largo de la primera mitad del siglo, hasta desaparecer prácticamente de nuestro comercio.

En su célebre *Memoria* de 1850, León y Falcón recordaba con nostalgia la época en que el quintal de barrilla se pagaba en Lanzarote y Fuerteventura a 60 ó 75 rvon., señalando que a fines de los cuarenta no alcanzaba sino los 7 1/2 debido al descubrimiento y aplicación de la sosa artificial y a las adulteraciones de nuestros cosecheros<sup>212</sup>. En realidad, las cotizaciones durante el período más bonancible de la comercialización barrillera conquis-

208. *Idem a ídem*, Puerto de la Orotava, 5-VIII-1826, AFBL.

209. Juan H. Rudall a Pedro Cabrera y Ayala, Londres, 4-II-1828, JAMC.

210. LEON y FALCON, 348-349.

211. MADDOZ, tº IX, p. 194.

212. *Loc cit.*, tº III, p. 451. En algunas zonas de la Península se cotizaba a 22 y 24 rvon. coetáneamente.

tarían cotas más altas en los mercados insulares. En una sola operación, convenida el 16 de noviembre de 1807 y materializada entre el 31 de marzo y el 23 de abril siguientes, los lanzaroteños Luis Cabrera Rodríguez y su hijo Lorenzo Cabrera López venderían al apoderado insular de Tomás Cologan, Marcelo Carrillo, 6.225 quintales al precio de 90 rvon. c/u., con una factura total de 560.250 rvon.<sup>213</sup> A principios de 1809, por otro lado, el santacruceño Pedro Forstall ofreció 120 rvon. por quintal, obligándose a entregar 40.000 rvon. como anticipo y la cantidad restante al año de recibir la piedra<sup>214</sup>. Todo ello corrobora la afirmación de Escolar en cuanto a que el valor del quintal era de 90 rvon. en 1807-1808, pero que llegó a los 120 puesto a bordo en algunas ocasiones, tanto en Lanzarote como en Fuerteventura. Madoz fue aún más lejos y hablaría hasta de 140 rvon.<sup>215</sup>, testimoniando quizás cuál fue su cénit a raíz de la invasión napoleónica de la Península Ibérica.

El alza de precios y la gran demanda que se produce en los primeros tiempos de la Independencia, representó el período más próspero de la barrilla en el Archipiélago. Unos pocos años atrás, Manuel José Alvarez se comprometió a satisfacer 120.000 rvon. en dos plazos de seis meses a Juan Bernardo Cabrera, vecino del lugar de Teseguite en Lanzarote, por 2.000 quintales que remitiría a Antonio Power, de Santa Cruz<sup>216</sup>. Esos 60 rvon. por quintal ya suponían una ganancia de consideración para el cosechero o para el traficante de Lanzarote y Fuerteventura, así que calcúlese lo que significaba el doble poco después.

No debe pensarse que la oferta de barrilla canaria se haya deteriorado drásticamente en el mercado británico desde el Tratado de París. Tras lograr su estimación más alta en el verano de 1810, bajó seguidamente y se mantuvo en una línea de relativa estabilidad hasta cuatro años más tarde, tocando fondo en octubre de 1814 y recuperándose un tanto a partir de aquí. Lo que ocurrirá de 1816 a 1820, probablemente no fue muy distinto de lo que sucedió en 1814 y 1815.

La firma A.A. Gower Sobrinos y Cía., se nos presenta a la altura de 1816 como una de las principales empresas interesadas en la barrilla canaria. Mantenía tratos con Diego Little, del Puerto de la Orotava, con Escolar y José Crossa, de Santa Cruz, y con Domingo Martínón, de Arrecife. En julio de

213. Contratos en Arch. Alfredo Marallana Cabrera, Arrecife.

214. Pedro Forstall a Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 9-VI-1809, AB.

215. *Ibidem*, tº V, p. 404.

216. Obligación en JAMC.

aquel año fletó el bergantín inglés *María*, de 142 toneladas, por cuenta de Escolar y para conducir barrilla, orchilla y otros artículos isleños a Londres. Al ofrecer sus servicios al presbítero Cabrera en el mes de febrero siguiente, sus directivos le comentan el buen aspecto que el comercio de la piedra presentaba, «cuyo consumo en el día es tan preferido sobre las de Almería». Poco tiempo antes se había vendido el cargamento del bergantín *Neptuno* a 112 rvon. el quintal, teniendo contratado el que venía en el *Océano* a 116. Este panorama ya no era tan alentador al 31 de mayo. La demanda había caído de forma ostensible porque la inactividad reinaba en las fábricas de jabón, bajando los precios a 106 rvon. por la multiplicidad de cargos introducidos. Aunque se aguardaban otros, las perspectivas eran halagüeñas, esperándose una recuperación inmediata de las compras. El 16 de junio confirmábase estos vaticinios optimistas, pagándose la barrilla isleña otra vez a 112 rvon. el quintal y la siciliana a 120, con gran animación entre industriales y especuladores<sup>217</sup>. En definitiva, aunque la época de las «vacas gordas» había quedado atrás, nuestra barrilla pudo mantener un cartel en el Reino Unido, aproximarse a la de mayor calidad de Sicilia y superar incluso la competencia de parte de las españolas, en los años que siguieron a la recuperación de sus áreas productoras rivales.

La evolución de los precios en el mercado laboral dependía de factores de variada índole, desde la calidad del producto al tamaño de los ajustes. La política compradora de los comerciantes de Tenerife y Gran Canaria en Lanzarote y Fuerteventura, no se detuvo en absoluto al producirse la Restauración. Los afanes por reunir las «piedrecitas preciosas» de las que habló Escolar en septiembre de 1810<sup>218</sup>, disminuirían seguramente luego de un quinquenio algo conflictivo, para volver a la cadencia anterior a 1809. La pacificación auguraba una normalización de las importaciones británicas, porque los mercados europeos se abrían para los productos que empleaban la sosa natural en su fabricación. Semejante comportamiento empresarial no excluye reveses, pérdidas que hicieron a algunos lamentarse de haber terciado en este asunto<sup>219</sup>. En septiembre de 1817, el grancanario Santiago

217. A.A. Gower Sobrinos y Cía. a Cabrera y Ayala, Londres, 27-VII-1816 e *ibidem*. Los fletes significaban menos de 11 rvon. por quintal y los premios de seguros eran calculados en un 2 1/2 ó 3% del valor total de la carga.

218. «Arrecife, el puerto...», n. 30.

219. La conducta de los negociantes arrecifeños había provocado una reacción preventiva de sus clientes en las islas centrales, aún en plena fiebre alcista de 1808. Tomás Cologan señaló el 29 de diciembre a Luis Cabrera López, futuro alcalde de la microciudad burguesa: «Con el número de cargazones de Barrilla dirigidas al norte y la noticia que tengo de lo bajará este

Verdugo y Dapelo se quejaba al hacedor Cabrera de los perjuicios que le reportó el invertir 75.000 rvon. en barrilla, aparte de «las crecidas ganancias que dexé de percibir por no haberse empleado la mitad en granos», como había dispuesto. Pedro Cabrera, recientemente fallecido, le embarcaba en la compra de una elevada porción, de la que todavía quedaban sin vender 300 quintales, por lo que reclama al hermano los 18.000 rvon. de su coste para satisfacer algunos años de las vacantes de las capellanías de su casa<sup>220</sup>.

Los precios a que hubieron de abonar la barrilla en Lanzarote las casas comerciales grancanarias y tinerfeñas, se mantuvieron en 60 rvon. hasta fines de 1818 a juzgar por las enajenaciones del religioso Cabrera y Ayala. Del 15 de noviembre de 1817 al 26 de diciembre de aquel año, suministró por este importe 4.018 quintales a Bernardo y Juan Cologan, Little y Cía., Diego Manly y Nathaniel Cogswell. Este último, sin embargo, había conseguido 1.500 quintales el 16 de enero de 1817 a 41,25 rvon. cada uno, mientras los Cologan tuvieron que desembolsar 75 el 1 de diciembre al adquirir otros 1.117. Desde 1819 en adelante empieza a producirse una baja paulatina que debió proceder de un demérito en el mercado londinense. Comprar barrilla en las islas productoras a 60 rvon. el quintal y poderla realizar en Londres a más de 100, podía convenir aún a los especuladores del Puerto de la Orotava o de Las Palmas, pero si en este mercado no excedía la cotización de 75-80 rvon., los gastos de los fletes, seguros, derechos aduaneros y demás se encargaban de absorber un margen comercial tan pequeño y resultaba un negocio muy poco convincente.

En los 250 quintales que Cabrera vendió el 5 de febrero de 1819 a Diego Manly, de Las Palmas, por mediación de José Antonio Brito, tanto como en los 2.000 que cinco meses después suministra a su vecino Carlos King, el valor del quintal desciende a 52 1/2 rvon., cayendo a 47 en los

artículo en aquellos mercados aún antes de que llegasen, no me permite entrar en especulaciones de esta naturaleza; ya me ha dado este ramo muchos clavos y no pienso por este año, o interín no tenga noticias de mi hijo Don Juan, hacerme cargo de nuevas partidas. Ustedes la han puesto en un estado que, o es preciso manejar sus compras con mucho tino, o sólo las harán los que ignoren los descalabros que ofrece y quiera Dios que alguno no pierda en sola una ocasión lo que le ha costado muchos años de sudores». Arch. Alfredo Matallana Cabrera, Arrecife.

220. Santiago Verdugo a Francisco Cabrera, Canaria, 30-IX-1817, JAMC. El 10 de enero de 1811, desde Guía de Gran Canaria, Verdugo adelantó 45.000 rvon. a Antonio Cabrera y Ayala, en tanto que su pariente Juan Domingo Dapelo Saviñón, vecino de La Laguna, remitía otros 37.500 a su hermano Francisco a través del también presbítero lanzaroteño Isidoro Arbelos. El primero había enviado a su fiador una letra de 7.500 rvon. contra la casa Cologan, prometiendo hacerle llegar otra por los 10.000 restantes por igual procedimiento o por conducto de Carlos King, traficante inglés de Arrecife.

1.310 que Manly mismo volvió a tomar el 16 de septiembre y a 46,30 en los 1.500 que contrató Joaquín Ballester, peninsular y vecino de Arrecife, el 10 de diciembre<sup>221</sup>. Este último precio se mantuvo en las dos partidas que hasta 1.921 quintales recibió otra vez Ballester en febrero-marzo de 1820<sup>222</sup>. En los 200 que adquiere el 20 de abril<sup>223</sup>, así como en los 1.200 que nuevamente Manly compró el 9 de septiembre, la cotización del quintal se redujo a 45 rvon. Cuarenta días después, cuando de nuevo Ballester ajusta otros 2.500 quintales para los Cóllogan, cae a 40<sup>224</sup>, descendiendo a 37 1/2 en los 1.300 que Ginés de Castro y Alvarez obtiene por encargo de Forstall e Hijos el 19 de enero de 1821.

Una depreciación tan acusada en tan corto espacio de tiempo, pasando de 60 a 37 1/2 rvon. el quintal en apenas dos años, retrotrae la comercialización barrillera en los centros productores a niveles propios de 1800. Nuestro segundo rubro de exportación, que había permitido ampliar la oferta agrícola insular desde fines del XVIII y auxiliar a su comercio cuando las dificultades del vino le colocaron en una posición delicada, inicia desde 1819 su reflujó. Los gastos de producción (cultivo y quema) se cifraban en 15 rvon. por quintal hacia 1818 y los cosecheros lo vendían a los comerciantes de Lanzarote por el doble. Mientras éstos le pudieron colocar a 60 rvon., con una ganancia del cien por cien, todo fue de maravilla para la burguesía mercantil insular y hasta para las empresas centrales que la enviaban a Londres, si allí los precios se mantenían por encima de los 110 rvon. Desde que la baja en el mercado británico obliga a reducir en más de un 37% el coste al que venden los negociantes periféricos a los centrales, todo el sistema quebró. Es de suponer que las compras al campesinado conejero no subiesen de 20-25 rvon. por quintal, si debían enajenarle a sólo 37 1/2. La rentabilidad del laboreo de la barrilla,

221. «Arrecife, el puerto...», p. 82. Respetamos aquí la cuantía y el valor que aparece en la contrata de venta. El recibo de Cabrera a King, a propósito de los 2.000 quintales del 5 de julio, se extendió por 88.515 rvon. y no por los 105.000 que luego pasarían a los *Cuadernos* de aquél y se incluyen en el cuadro del texto que se cita.

222. *Cuenta de D. Joaquín Ballester*, Lanzarote, 15-IV-1825, elaborada y rubricada por éste con el visto bueno del presbítero, JAMC. De Fuerteventura proceden 200 quintales, entregadas de cuenta del vendedor por José Pérez González.

223. En los *Cuadernos* antedichos sólo aparecen 2.000 quintales. Contrata de venta entre Francisco Cabrera y Joaquín Ballester, JAMC.

224. De ellos, 155 son de Lucas Fajardo, que el hacedor libraría por fin al comerciante sudicho.

base de la expansión económica de Lanzarote y Fuerteventura, se perdería ya para siempre<sup>225</sup>.

Los anticipos de sumas elevadas desaparecieron y las contrataciones se fijarían a plazos cada vez más largos, lo cual en un momento de desvaloración creaba un terreno idóneo para los especuladores. Los vencimientos de las pequeñas partidas no pasaban de los seis meses: José Antonio Brito se acomodó a liquidar los 13.125 rvon. de la barrilla que acopiaría por orden de Manly en febrero de 1819, con dos entregas en mayo y agosto; en abril de 1820, los 6.975 rvon. a que ascendían la que transfiere Lucas Fajardo a Cabrera, aceptó Ballester cubrirlos en cuatro o cinco meses. Las fórmulas de pago en las ventas mayores serían bien distintas. Casi dos años de moratoria impuso el propio Ballester para abonar los 70.323 rvon. de su cuenta del 1 de diciembre de 1819, con 3.000 rvon. mensuales hasta saldar el total del importe. Los 100.000 rvon. del 19 de octubre de 1820, habrían de liquidarse en 16 meses por pagos cuatrimestrales de 25.000 rvon., mediante libranzas a cargo de los Cólogan a quince días vista. Este margen de manobra del elemento mercantil, le permitió seguir operando con alguna ventaja.

Uno de los principales motivos por los que la barrilla se depreció radicaría en las adulteraciones que en las islas practicaron tanto campesinos como mercaderes. De 1824 a 1828, los ayuntamientos de Teguise y Arrecife desatan campañas para controlar las calidades y perseguir los fraudes crónicos. En 1834 y 1837 insistirán en ellas, pero la libertad de comercio del ramo, establecida por real orden de 6 de mayo de 1834 y real decreto de 26 de agosto de 1835, impidió mantener unas inspecciones que incluso con anterioridad no pasaron de éxitos raquíticos.

Las remesas consignadas a Londres por los comerciantes de turno hacia mediados de los veinte, no presentan los grandes volúmenes de las épocas de euforia. Miguel Méndez, de Puerto de Cabras, embarcó sólo 300 quintales en el bergantín *Weasel* en octubre de 1824 y al año siguiente otros 800 en el *Zephyr*, como representante de la casa Wood y Marury de Las Palmas<sup>226</sup>. Durante el trienio 1827-1829, un comerciante y agricultor lanzaroteño (¿Lorenzo Cabrera?) fue capaz pese a todo de adjudicar 11.518,47 quintales a empresas de Arrecife (de forma primordial a Rowlinson y Sanders y a Carlos King). Desconocemos los valores de estas compras, mas ten-

225. Cf. sobre la crítica situación de los campesinos conejeros, «Arrecife, el puerto...», pp. 84—86. El diezmo llegó a absorber en la práctica más de un 30% de lo que recolectaba el agricultor.

226. AHPLP, escribano Miguel Calderín, leg. 3099, fols. 25 y ss.

drían que ser pírricos si de verdad el quintal se pagaba en Londres a 24 ryon. en febrero de 1828<sup>227</sup>. La cotización máxima de 19-20 ryon. que podía conseguirse en los años cuarenta<sup>228</sup>, y hasta la de 7 1/2 que impera al finalizar este decenio, a buen seguro se habían soportado previamente.

El hundimiento de nuestra exportación barrillera a Gran Bretaña en la década 1831-1840, es el resultado del maridaje entre el uso progresivamente generalizado de sales y específicos químicos equivalentes y el descrédito de la producción que motivarían las adulteraciones. En 1831, 1833 y 1836, la comercialización local en el Reino Unido superó a la de otras provincias del reino, aproximándose a la mitad de la importación total española en 1837. A partir de aquí se produce la ruina final de la oferta isleña, que ni siquiera conoció la ligera mejoría de 1840 en las zonas mediterráneas. La secuencia de las exportaciones británicas de peninsulares y canarios fue bastante similar desde 1834 a 1839. Con anticipación, las islas sufren los efectos de la crisis definitiva común, ya anunciada en ellas por el bache de 1832 y sin poder sostenerse en 1834. El ligero avance de 1835 tuvo una réplica contraria más fuerte en el Archipiélago, que un año después ni lograría llegar a la altura de 1836. Claro que, donde la comparación con la Península resultaría más desventajosa para Canarias, sería en el capítulo de los precios. La municipalidad arrecifeña se dirigió a la Junta de Comercio en 1834 para advertir que la barrilla alicantina, por su pureza, se pagaba un 25% más cara que la conejera y majorera<sup>229</sup>.

La búsqueda de otros mercados preocupó a la burguesía comercial, y tal parece que sus inquietudes depararon algunos logros reparadores. Forstall avisó a Ventoso en el verano de 1832, de que un tratante italiano apellidado Grasso tenía interés en compartir con él una expedición a Génova o Marsella, en la que éste aportaría 2.000 quintales de barrilla y 40 ó 50 pipas de vino en cascos menores y el proponente algo de atún, para traer a la postre un cargamento surtido de Italia o de Francia<sup>230</sup>. Pero no sería la demanda del Mediterráneo la que desde los treinta sirvió a la barrilla como sostén capital, sino la estadounidense reaparecida. Todavía el 18 de enero de 1841, el bergantín yanqui *Fany Colk* parte de Santa Cruz de Tenerife hacia Nueva York con 2.000 quintales de barrilla y 227 pipas de vino. Es posible que los norteamericanos volviesen a dinamizar sus adquisiciones de caldos isleños

227. Juan H. Rudall a Cabrera y Ayala, Londres, 4-II-1828, JAMC.

228. MADDOZ, *ibídem*.

229. PERAZA DE AYALA, p. 235

230. Forstall a Ventoso, Santa Cruz de Tenerife, 14-VIII-1832, AB.

por esas fechas, aunque según estimaciones coetáneas la barrilla fue objeto de su atención preferente<sup>231</sup>.

A pesar de estos magros alientos, el *crack* de la barrilla siguió su curso imparable. La escasez de numerario y el almacenamiento de *stocks* sin salida en manos de cosecheros y exportadores, determinarían su utilización para

### Cuadro XI

*Importaciones de barrillas españolas en el Reino Unido durante el decenio 1831-1840 (en quintales)*

Años	Península	%	Canarias	%	Total
1831	61.921	39,21	95.995	60,78	157.916
1832	132.567	79,36	34.475	20,63	167.042
1833	74.537	40,01	111.747	59,98	186.284
1834	120.860	65,00	65.071	34,99	185.931
1835	64.175	61,63	39.943	38,36	104.118
1836	19.434	41,53	27.359	58,46	46.793
1837	37.027	51,38	35.025	48,61	72.052
1838	38.624	66,12	19.784	33,87	58.408
1839	29.744	79,90	7.481	20,09	37.225
1840	36.585	84,53	6.693	15,46	43.278
<b>Total</b>	<b>615.474</b>	<b>58,11</b>	<b>443.573</b>	<b>41,88</b>	<b>1.059.047</b>

Fuente: Foreign Office, ZHCI/1521, pp. 239 y 241.

cubrir débitos en Lanzarote y Fuerteventura. En agosto de 1827, Rudall expresa a Francisco Cabrera su predisposición de aceptar barrilla para reembolsarse el capital que adelantó a su hermano Félix en Londres durante la enfermedad que le llevó a la tumba<sup>232</sup>. El arrecifeño Gerardo Morales, en 1833, se comprometió a saldar sus deudas con la firma Rowlinson y Sanders entregando un valor equivalente en barrilla e hipotecando la producción del islote de Alegranza, que como su padre tenía en arriendo<sup>233</sup>.

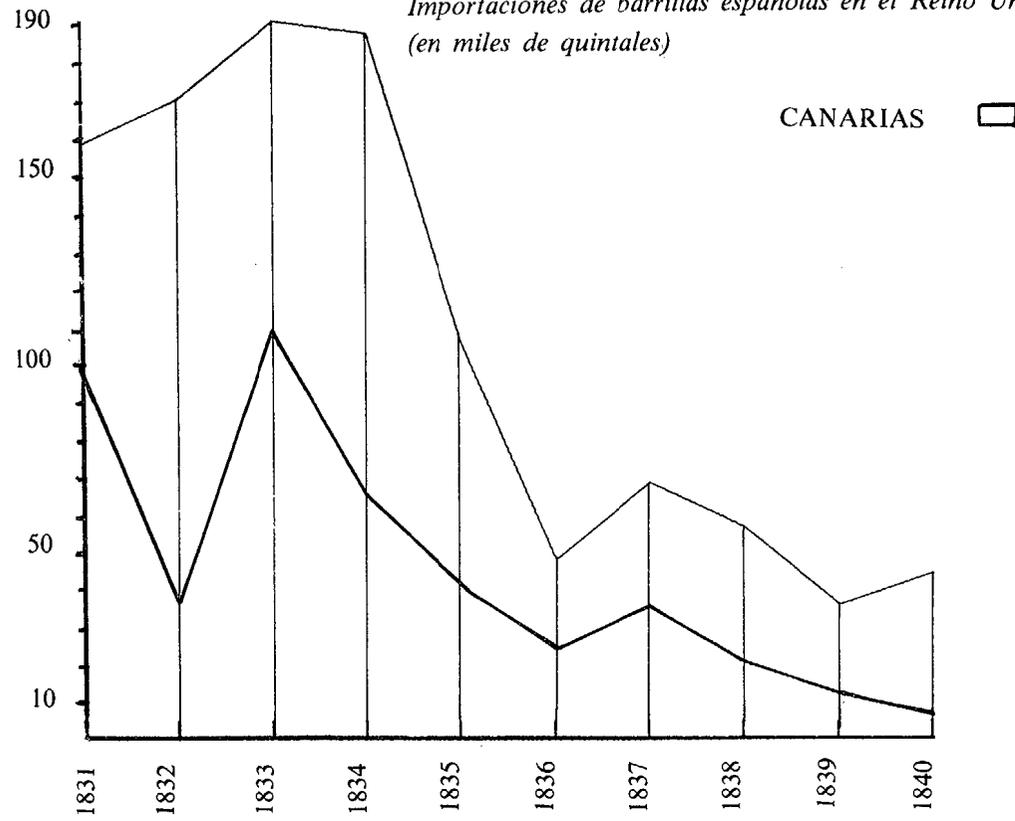
231. *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* (BOPC), 25-IV-1837, pp. 399-400.

232. *Idem a ídem*, Londres, 30-VIII-1827, JAMC.

233. AHPLP, escribano Domingo Cancio, leg. 2959, fols. 228-229.

Figura 5

Importaciones de barrillas españolas en el Reino Unido de 1831 a 1840  
(en miles de quintales)



El precio medio del vino que en 1839 se exportó desde Canarias fue de 300 rvon. la pipa (algo menos en la «isla redonda»), siendo así que en 1799 llegó a valer 555, 1.110 en 1811, 750 en 1814 y 540 en 1824. Ha ascendido en relación a los años inmediatamente anteriores, pero volverá a caer en los venideros. La barrilla se sitúa en 15 rvon. por quintal en todos los mercados insulares, es decir, una cuantía inferior a la que Madoz atribuye a los cuarenta, pero a mitad de camino de su bajón terminante. La orchilla y el musgo están en segunda posición, aunque ello se deberá a este último, de muy corto aprecio (50 rvon. por quintal). La orchilla, con estar muy constreñida su recolección, ha caído desde los 600 rvon. de 1826 a 500, sin alcanzar esta cifra en Lanzarote. Con toda suerte de alzas puntuales, la tendencia de los productos dominantes de la exportación provincial es a la baja sin paliativos. La comercialización vitícola también se vio afectada por las mezclas de los buenos caldos tinerfeños con los de inferior calidad de Hierro y Gomera. La penuria de alcoholes autóctonos y los elevados derechos de entrada que pesarían sobre el coñac en nuestros puertos, no fomentaron un desarrollo de la producción de aguardientes<sup>234</sup>.

Vino, musgo-orchilla y barrilla representaban en ese año el 72,07% del valor total de las exportaciones visibles isleñas; tres rubros en clara decadencia, de los que los mercados extranjeros absorben el 91,87, el 95,01 y el 91,89%, respectivamente. La cochinilla, en cuarto lugar, se remite en una valoración del 65,58% a la Península y del 34,42 al extranjero. El aguardiente y en menor medida las almendras, tendrán en las colonias antillanas su soporte básico; el primero con un 82,87% de la cotización destinada a «América» y las segundas con un 58. Judías y sedas no se exportarán más que a las plazas peninsulares, como el trigo. En fin, en las tres direcciones del movimiento exportador isleño, destaca la nítida dependencia de unas pocas mercancías, cuya concurrencia en los mercados está signada por la depreciación o por su escasa entidad sobre el conjunto:

	Valor total	Principales productos	Valor
Extranjero	6.022.430	Vino, musgo-orchilla y barrilla	5.571.830
Península	1.471.031	Cochinilla, judías y seda	1.064.926
América	818.467	Aguardiente, almendras y vino	704.695
	<b>8.311.928</b>		<b>7.341.451</b>

234. BOPC, 12-VI-1841, p. 3.

La extramada fragilidad que aquejaría a nuestro comercio exterior, queda perfectamente reflejada y con los tintes más negros, dentro de una vorágine crítica que se agudizará en la década entrante. No podía ser de otra forma, desde el momento en que casi las tres cuartas partes de las exportaciones legales se reducen a cuatro únicos renglones, aquejados de una fuerte competencia en el extranjero<sup>235</sup>. Las obras sederas de antaño han desaparecido y es la producción en rama la que pobremente se envía a Cádiz o Barcelona. La diversificación de otros artículos apenas cuenta, con las cebollas, las losas, el pescado salado, la carne de puerco, el atún y las esterillas por riguroso orden decreciente.

No precisa especiales comentarios la lógica primacía del puerto de Santa Cruz de Tenerife sobre los demás. Por él y por el de La Orotava se expide el 95,56% del total de las 7.147 pipas de vino, con el 59,09% para uno (4.420) y el 36,46 para otro (2.727). La capital provincial es asimismo el primer foco de salida para el musgo y la orchilla, hasta un 95,33% del volumen del primero y un 65,36 del liquen (35.701 y 385 quintales). Otro tanto sucede con la cochinilla, pues de 28.642 libras comercializará 25.292, el 88,30%. Arrecife y Cabras fundamentan su no menos curiosa superioridad sobre Las Palmas en su inmutable condición de embarcaderos de barrilla, aunque ya es sabido que su tráfico exterior corre por cuenta de las casas de las islas centrales; no se olvide que una cosa es el valor de las exportaciones y otra distinta el movimiento portuario. De los 94.905 quintales que se extrajeron, 50.034 lo serían por la microciudad costera de Lanzarote y 41.209 a través de la de Fuerteventura (respectivamente, el 52,72 y el 43,42%). La barrilla llegó a suponer el 84,38% del importe global de la exportación conejera y el 93,19 de la majorera. Las Palmas es el segundo puerto en cuanto al musgo y la orchilla (1.064 y 110 quintales), así como para la cochinilla (1.826 libras), enormemente rezagado con respecto a Santa Cruz. Por el viejo muelle de San Telmo se sacan el grueso del trigo y las judías, convirtiéndose en el emporio más «peninsular» después del capitalino. El de Santa Cruz de La Palma ocupa el primer rango de cara a los aguardientes (5.996 arrobas sobre 12.398, el 48,36%), absorbiendo el 58,36 del enviado a Cuba y Puerto Rico; poco a San Juan y prácticamente todo a La Habana, claro, desde donde como otras partidas pudo reexportarse al continente. La capital de la «isla bonita» quedaría, significativamente, relegada a un tercer puesto

235. Disociando el musgo y la orchilla. De aquél se exportarían 37.446 quintales por valor de 1.872.300 rvon. y de ésta 589 por 294.375.

**Cuadro XII**

*Exportaciones canarias en 1839 (en ryon.)*

Productos	Valor total	%	Extranjero	%	Península	América		
						% (Cuba y P. Rico)	%	
Vino	2.400.325	28,88	2.205.125	36,62	—	—	195.200	23,85
Musgo y orchilla	2.166.675	26,06	2.058.675	34,18	108.000	7,34	—	—
Barrilla	1.423.575	17,12	1.308.030	21,72	106.545	7,24	9.000	1,09
Cochinilla	748.638	9,00	257.702	4,28	490.936	33,37	—	—
Aguardiente	371.940	4,48	63.750	1,05	—	—	308.190	37,66
Almendras	347.071	4,18	90.766	1,51	55.000	3,74	201.305	24,59
Judías	332.150	3,99	—	—	332.150	22,57	—	—
Seda	241.840	2,91	—	—	241.840	16,44	—	—
Papas	122.483	1,48	29.112	0,49	24.000	1,64	69.371	8,48
Trigo	112.560	1,36	—	—	112.560	7,66	—	—
Otros	44.671	0,54	9.270	0,15	—	—	35.401	4,33
<b>Total</b>	<b>8.311.928</b>	<b>100,00</b>	<b>6.022.430</b>	<b>100,00</b>	<b>1.471.031</b>	<b>100,00</b>	<b>818.467</b>	<b>100,00</b>

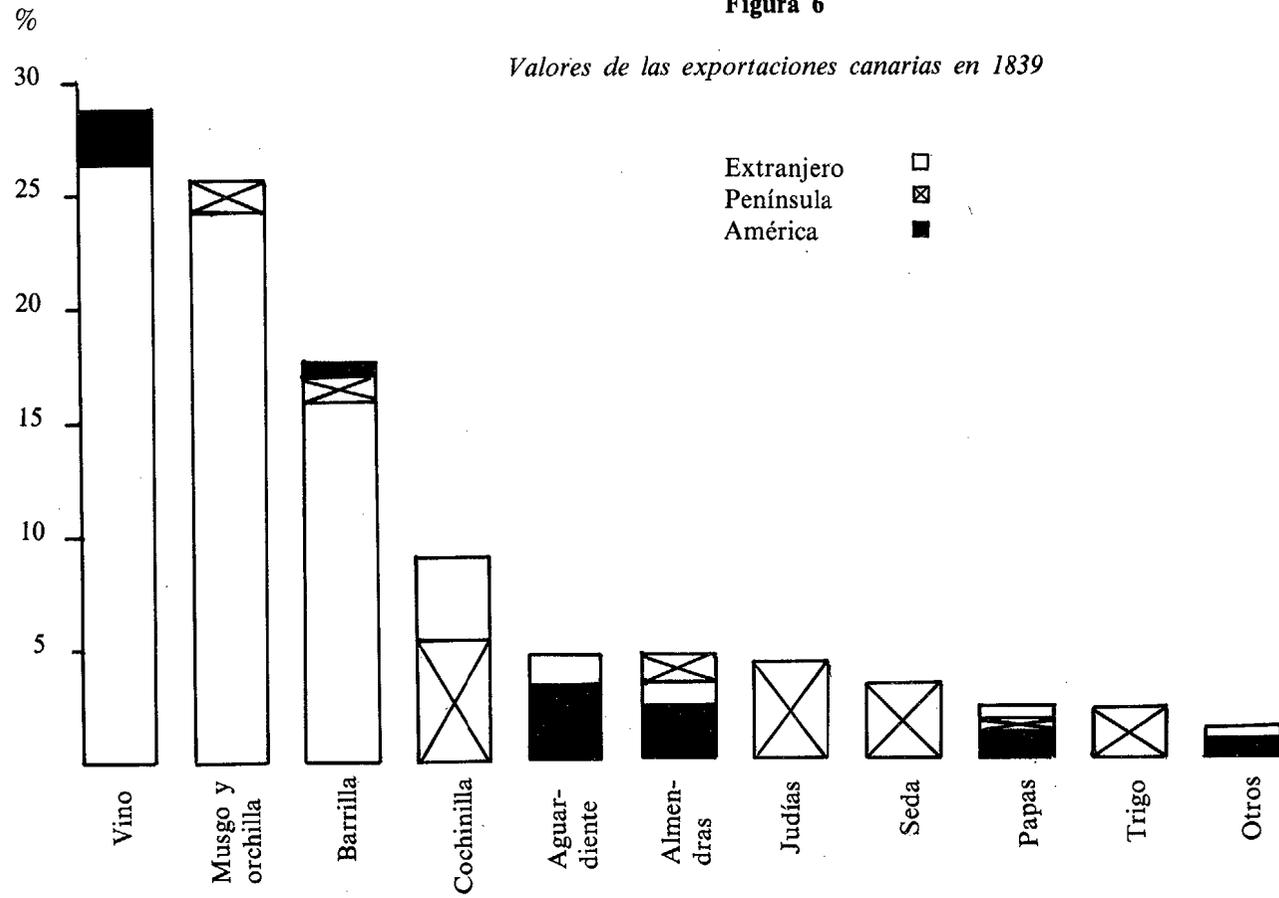
Cuadro XII (continuación)

Puertos	Extranjero		Península		América (Cuba y P. Rico)		Total	
		%		%		%		%
Santa Cruz de Tenerife	3.615.553	60,03	895.150	60,86	304.326	37,18	4.815.029	57,93
Puerto de la Orotava	814.927	13,53	—	—	229.560	28,04	1.044.487	12,56
Arrecife	705.110	11,71	184.232	12,52	—	—	889.342	10,69
Puerto de Cabras	663.275	11,01	—	—	—	—	663.275	7,98
Las Palmas	223.565	3,72	361.199	24,56	73.100	8,94	657.864	7,92
Santa Cruz de la Palma	—	—	30.450	2,06	211.481	25,84	241.931	2,92
<b>Total</b>	<b>6.022.430</b>	<b>100,00</b>	<b>1.471.031</b>	<b>100,00</b>	<b>818.467</b>	<b>100,00</b>	<b>8.311.928</b>	<b>100,00</b>

Fuente: ZUFIRIA y MONTEVERDE, pp. 159-60.

Figura 6

Valores de las exportaciones canarias en 1839



en lo tocante a la seda, detrás inclusive de su homónima grancanaria, si bien controlará la totalidad o la mayoría de los géneros menores que llegaron a las colonias (carne de puerco, esterilla y pescado salado).

¿Qué fue de las importaciones extranjeras en el Archipiélago mientras se deterioraban los pilares de sus exportaciones visibles? Sólo disponemos de una muestra parcial, pero enormemente cualificada: las británicas de 1831-1840. Si en una primera fase (1831-1835), éstas se mantuvieron por debajo de la cota de los 3 millones de rvon., en la que sigue la rebasarían con mucho, situándose más allá de los 4 millones en el trienio final. De 1835 a 1839, casi se duplican los valores de las mercancías británicas que se introdujeron aquí. Positivamente sabemos que el bache de 1832 lo origina la epidemia de cólera que en febrero ataca Londres y desde aquí se expande hacia Quebec en junio y Nueva Orleans en octubre<sup>236</sup>. El contagio persistirá en Europa hasta 1837 y fue en 1833-1834 cuando, al retornar de América, irrumpe en la Península (está en Vigo y Oporto en enero de 1833 y en Barcelona en agosto de 1834). El establecimiento de rígidos «cordones sanitarios» era la única forma de combatir esta clase de enfermedades. Así, entra dentro de la lógica suponer que, si los canarios redujeron sus relaciones con los británicos en 1832, éstos hiciesen lo mismo en 1835 por temor a hipotéticos brotes de cólera en las islas, ya de raíz peninsular o americana<sup>237</sup>.

Son las manufacturas de algodón las que marcan en líneas generales la cadencia de dichas importaciones, con un promedio del 54,15% del valor total y unos máximos proporcionales en 1834, 1835 y 1840. Es natural que así sea, aunque la estructura anterior va a estar reforzada por dos hechos: el gran salto de la mecanización algodonera inglesa (de 2.400 telares mecánicos en 1813 se pasa a 85.000 en 1833), de una parte; la ubicación de Canarias en el camino de las zonas de mayor interés para la exportación británica de algodón, o sea, América latina y las Indias orientales, de otra. En la primera mitad del siglo, el mercado latinoamericano fue el que salvó a esta industria precisamente<sup>238</sup>. Tales manufacturas y las de lino, reúnen más de las 3/5 partes de la evaluación global (desde un 55,29% en 1832 a un 71,72 en

236. En Santa Cruz se tuvo conocimiento de ella al menos desde mediados de mayo, cuando ya había alcanzado Irlanda. Forstall a Ventoso, 20-V-1832, AB.

237. André ARMENGAUD, «La población europea, 1700-1914», en Carlo M. CIPOLLA, ed., *Historia económica de Europa*, (3), *La revolución industrial*, Barcelona, 1979, pp. 40 y 42-43.

238. Eric J. HOBBSBAWM, *Industria e imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1770*, Barcelona, 1977, pp. 62 y 140-141.

**Cuadro XIII**

*Valores de las importaciones británicas en el Archipiélago Canario durante el decenio 1831-1840 (en ryon.)*

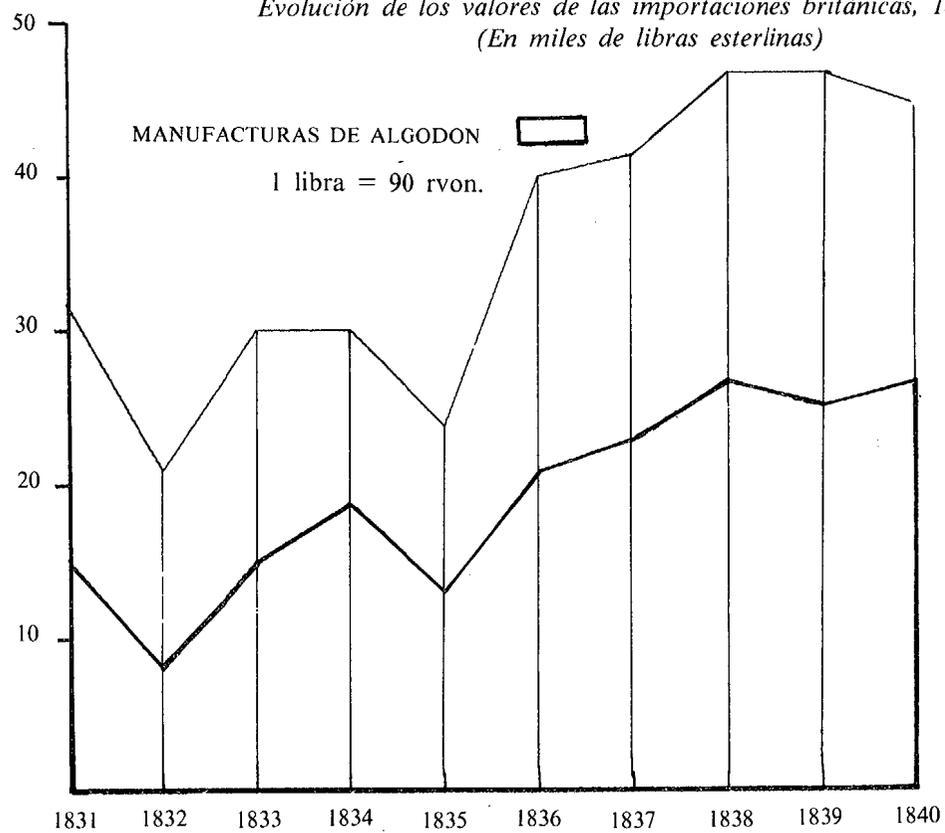
Año	Valor total	Manufac. de algodón	%	Idem de lino	%	Idem de seda	%	Idem sin especificar	%	(1)	%	Hierro y acero	%	Ferretería y cubert.	Manufac. de cobre, estaño en bruto y plomo	%	Otros produc.	%	
1831	2.995.380	1.408.140	47,01	446.670	14,92	23.400	0,78	409.230	13,66	174.240	5,82	158.400	5,28	57.240	1,92	41.400	1,38	276.660	9,23
1832	1.894.770	854.730	45,10	193.230	10,19	13.410	0,71	262.620	13,87	117.180	6,18	81.270	4,29	42.300	2,24	12.870	0,68	317.160	16,74
1833	2.745.630	1.404.180	51,14	286.830	10,45	33.120	1,20	405.090	14,76	170.370	6,20	108.540	3,96	100.440	3,66	37.620	1,37	199.440	7,26
1834	2.761.740	1.688.850	61,15	162.990	5,91	10.260	0,38	416.430	15,07	130.680	4,74	142.560	5,16	84.690	3,06	36.090	1,31	89.190	3,22
1835	2.187.720	1.229.040	56,17	97.380	4,45	11.700	0,54	293.850	13,43	141.210	6,45	104.400	4,78	79.020	3,62	21.870	0,99	209.250	9,57
1836	3.633.300	1.923.030	52,93	380.160	10,47	41.940	1,15	643.590	17,72	149.310	4,10	187.290	5,15	92.700	2,56	4.230	0,11	211.050	5,81
1837	3.771.360	2.069.730	54,89	345.420	9,15	17.100	0,45	484.560	12,85	144.900	3,85	269.820	7,15	77.940	2,06	34.920	0,93	326.970	8,67
1838	4.292.370	2.373.390	55,29	471.960	10,99	17.190	0,40	455.940	10,63	135.090	3,14	326.430	7,61	120.690	2,82	47.250	1,10	344.430	8,02
1839	4.293.900	2.337.840	54,44	742.050	17,28	6.570	0,15	379.710	8,85	222.120	5,17	236.610	5,52	114.750	2,68	38.340	0,89	215.910	5,02
1840	4.128.570	2.422.620	58,68	446.130	10,81	28.530	0,69	405.990	9,84	211.860	5,13	175.590	4,25	88.470	2,14	15.300	0,37	334.080	8,09
Total	32.704.740	17.711.550	54,15	3.572.820	10,93	203.220	0,62	4.157.010	12,72	1.596.960	4,89	1.790.910	5,47	858.240	2,62	289.890	0,89	2.524.140	7,71

(1) Géneros de punto, encajes, hilos, ropa, sombreros y artículos de mercería.

Fuente: Foreign Office, ZHCI/1521, p. 242.

Figura 7

*Evolución de los valores de las importaciones británicas, 1831-1840*  
(En miles de libras esterlinas)



1839), proporción que hasta se ampliaría con algunos de los montos «no especificados», entre los cuales parecen incluirse los tejidos de lana. Los productos textiles en conjunto alcanzan las 3/4 partes de la valoración decenal, quedando los metalúrgicos con menos de un 10%. Entre los demás artículos destacan la alfarería, los comestibles (azúcar refinada, queso y mantequilla y demás), las armas y municiones, los de vidrio, etc.

No puede decirse en propiedad que Canarias haya sido inundada de tejidos de algodón. Con un mercado restringido en población y recursos, las cantidades fueron más bien modestas. El consumo se limitaba básicamente a la burguesía rural y urbana, y la crisis económica no debió favorecer la presencia de un sector numeroso de potenciales clientes, ni aún a escala provincial. Puede pensarse que una porción de estos artículos se reexpedía después a Cuba y Puerto Rico por mediación del contrabando, y que las manufacturas textiles llegaban con la mira puesta en las colonias antillanas también.

Los isleños comerciaban con el Reino Unido de mil formas distintas. Estaban las sucursales de firmas británicas y las casas de esa nacionalidad o ascendencia<sup>239</sup>, los agentes y otros intermediarios, los consignatarios de líneas navieras, los simples clientes particulares... Una nutrida legión de burgueses foráneos o autóctonos subordinados a Londres por tantos conceptos. Veamos cómo actuaba uno, el orotavense Domingo Nieves Ravelo, centrándonos en dos o tres cuestiones sugestivas.

Al margen de los tratos directos con algunas empresas, había que explotar cualquier ocasión para traer géneros ingleses. En el verano de 1824, aprovechando la estancia en aquella urbe de Alfredo Diston y sus compras a un amigo común apellidado Ball, Nieves le encargó la adquisición y posterior remesa de una serie de mercaderías, las cuales recibió puntualmente a excepción de los pañuelos, que aquél se propuso facturárselos muy pronto en el próximo buque que iba a consignar a Tenerife<sup>240</sup>. Una de las sociedades londinenses con la que negoció fue Little y Cía., para la cual enviaba a finales de abril de 1831 una partida de metales preciosos valorada en 26.820 ryon. (14 barras de plata y 7 de oro), en el navío *Orotava* y a cargo del capitán Smith<sup>241</sup>. Su venta le permitió hacerse con tejidos y otros efec-

239. Las únicas de nacionalidad francesa que operaban en la provincia al principiar 1851, eran las de Hardisson y Pedro Schwartz, en Santa Cruz de Tenerife, y la de Alfonso Gourié, en Las Palmas, todas con sus titulares como únicos socios y sin filiales en otros puertos. Murray a Palmerston, Santa Cruz de Tenerife, 17-I-1851, F.O. 72/792.

240. Alfredo Diston a Domingo Nieves Ravelo, Londres, 22-VII-1824, AB.

241. Little y Cía. a *idem*, Londres, 8-VI-1831, AB. La carta llegó en el *Brasil Packet*.

tos. A principios de 1849 seguía utilizando este sistema, pues en el bergantín *Dacila*, capitaneado por Pedro Manuel Arozena, hizo llegar a Londres otra remesa por valor de 5.040 rvon. (15 onzas, 10 adarmes y 7 libras de plata) con destino a José Bishop e Hijos. Los miembros de esta compañía le sirven en el mismo barco el pedido que les encargó, indicándole el 3 de mayo que el navío *Sarah* se pondría inmediatamente a la vela con rumbo al Archipiélago y en él le autorizaban a mandarles alguna cochinilla si los precios eran ventajosos. La carga que a su nombre llegó en el *Dacila* se elevaría a 20.043 rvon., incluyendo 100 docenas de pañuelos y otras 20 de calcetines de algodón, más 8 balas de lo mismo y 10 pañuelos de seda de la India<sup>242</sup>. Los pagos totales o parciales en oro y plata de origen americano, con seguridad fueron un requisito de los mayoristas ingleses, que desviaron así hacia Londres muchos de los contados caudales de metales preciosos que afluían a nuestros puertos. La desventaja de los tratantes isleños frente a sus opulentos proveedores, suscitó muchas veces unos pasivos endémicos no tan fáciles de cubrir.

Considerando todo lo hasta ahora expuesto, no resulta extraño en absoluto contemplar el saldo en contra del Archipiélago que la balanza comercial con el Reino Unido empieza a arrojar desde 1838 a 1844 de forma sistemática; con la única exclusión de 1839, por lo que el Cuadro XII quizás no sea lo suficientemente expresivo de la crisis en curso. Entre 1840-1844, el déficit representaría más de 6,5 millones de rvon. El comercio de vinos, musgo-orchilla y barrilla por manufacturas dejó de ser recíproco por la baja cíclica de los precios y la mayor agresividad empresarial británica. Será la cochinilla la que posibilite recuperar otra vez un cierto nivel de intercambios<sup>243</sup>.

La importación extranjera en Santa Cruz de Tenerife se elevó en 1845 a 7.288.966 rvon., comprendiendo más de un millón de varas de tejidos de algodón, 173.102 de lienzo, 2.281 mantas y cobertores y 26.052 pañuelos de algodón, de lana o seda, junto a 51.032 arcos para pipería, 770 quintales de hierro, etc... En contrapartida, las exportaciones hacia los mismos destinos (preferencialmente los puertos británicos), apenas se tasarían en 2.560.915 rvon. durante el bienio 1844-1845, con los productos ya enume-

242. Joseph Bishop and Sons a *idem*, 3-V y 11-VI-1849, AB. En la última epístola, donde le adjuntan *Nota* de los efectos, se lamentan de no haber podido suministrarle nanquines indios al límite de 180 rvon. la pieza. En la carta de fletamento del bergantín, fechada en Londres el 15 de diciembre, se especifica que tocaría en Vigo, Puerto de la Orotava, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Arozena añadió en castellano bajo su firma: «Ignoro el contenido y no respondo de las aberías».

243. NADAL-FARRERAS, pp. 164 y 166.

rados pero en valor y volumen muy inferiores a 1839 (2.254.114 rvon. de diferencia a favor de este año frente a esos dos). Aunque crece en 1845 y se mantiene en 1844 con respecto a esa fecha, la exportación americana por dicho puerto distaría de estar a la altura de la importación:

	Exportación	Importación	Saldo
1844	300.024	1.333.965	—1.033.941
1845	480.409	968.178	— 487.769
	<b>780.433</b>	<b>2.302.143</b>	<b>—1.521.710</b>

Madoz consigna aquí el movimiento comercial con «los diferentes países de América», mas como en 1839 seguimos juzgando que las cifras se refieren en primer término a Cuba y Puerto Rico, por donde debieron pasar mayormente las mercancías asignadas a Venezuela y demás. En la relación de artículos importados tendrían una presencia sobresaliente el azúcar, los cueros al pelo, el cacao y el café, por lo que las colonias antillanas continuaron suministrando al Archipiélago productos coloniales, absorbidos por el mercado local o canalizados por el contrabando hacia el exterior; si bien muy lejos de las medidas del período colonial. Las remesas de los emigrantes no significaron más que 227.515 rvon., reducidísimo aporte de numerario que resultaría insuficiente para equilibrar siquiera la balanza deficitaria americana de 1845, cuando representó casi un 90%. La contracción de los arribos monetarios indianos no hizo sino agudizar el peso de la crisis<sup>244</sup>.

Las exportaciones dirigidas a América (aguardiente, vino, almendras, cebollas, papas, pescado salado o losas), llegarían incluso a decrecer tras 1845 al interrumpirse el tráfico palmero. Por real orden de 11 de diciembre de 1811, reafirmada por la de 17 de noviembre de 1841, se había habilitado a Santa Cruz de La Palma para ese comercio. Cuatro o cinco buques indígenas llevaron adelante unos intercambios muy beneficiosos (con remisión de obras de seda y frutos pasados, además), que si decaen en los años veinte, al

244. MADDOZ, tº XIV, pp. 700-702. Unos pocos años atrás, el caso del tinerfeño Antonio Martín de Orihuela, hijo de Francisco Martín y de Josefa de Orihuela, vecinos del lugar de Buenavista, constituye un exponente particular de esta corriente dineraria, tan decaída a esas alturas. Al fallecer en Caracas dejó a sus hermanos y sobrinos 80:000 rvon., librados en 1840 desde allí por su albacea Juan José Echenique a la firma comercial gaditana Martín e Irigoyen, de quien los recogería Fernando María del Hoyo y Solórzano por virtud del correspondiente poder. La entrega de la suma a los herederos se verificó en Buenavista el 29 de septiembre, ante el escribano Francisco Antonio de Abreu. (Originales en AB).

filo de 1840 tenían una cierta significación, como apuntábamos al comentar las exportaciones de 1839. Prácticamente el único numerario que circulaba en la isla (hasta 1,2 y 1,5 millones de ryon.) tenía este fundamento. A raíz de un informe del intendente, sin embargo, otra real orden vino a suspender la habilitación, imponiéndose otra vez el despacho de las embarcaciones en Santa Cruz de Tenerife. Los navieros se desanimarían con tal impedimento y acabaron por renunciar a su lucrativa ocupación, con evidente perjuicio para la economía insular<sup>245</sup>. Gracias al decreto de junio de 1852 pudo reanudarse este trasiego.

La profunda crisis económica en que se debaten las islas desde 1835, se reflejaría perfectamente en su evolución demográfica. La tasa de crecimiento de 0,6% en 1787-1835, cayó al 0,01% de 1835-1857<sup>246</sup>. Brotes epidémicos localizados tendrían consecuencias fatales. En Las Palmas, la fiebre amarilla de 1838 interrumpió el tráfico marítimo y paralizó por ende su comercio. El cólera morbo provocaría en Gran Canaria 5.599 defunciones en 1851, un 9,49% de su población. Las malas cosechas y hambrunas de 1847, acompañadas de nuevos contagios, nos emparentarían dramáticamente con Irlanda. El número de emigrantes legales se duplicó con creces de 1834 a 1835, pasando de 702 a 1.571. Si en el período 1832-1834 marcharon a América 1.729 personas autorizadas (lo cual contrasta con las 911 del trienio inmediatamente anterior), entre 1835-1838 lo harían otras ;12.304!, es decir, que la sangría migratoria legal se multiplicó por más de siete en tan corto lapso<sup>247</sup>. Según datos del historiador decimonónico Manuel María Marre-ro, entre 1841-1845 abandonaron la provincia con destino a Venezuela 8.747 canarios<sup>248</sup>. El cuadro estadístico que en torno a la inmigración en Cuba se elabora bajo el mandato del gobernador y capitán general Leopoldo O'Donnell en 1846, señala la presencia de 19.759 naturales del Archipiélago (14.336 hombres y 5.432 mujeres), frente a los 27.264 oriundos del

245. LEON y FALCON, tº IV, p. 127.

246. Antonio MACIAS HERNANDEZ, «Canarias en la Edad Moderna», en prensa.

247. LEON, p. 357. Cf. asimismo FERNANDEZ ARLAUD, pp. 423-433 y Enrique GUE-RRERO BALFAGON, «La emigración de los naturales de las Islas Canarias a las repúblicas del Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. VI (Madrid-Las Palmas, 1960), pp. 493 y ss.

248. Cit. por Julio HERNANDEZ GARCIA, *La Emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*, Las Palmas, 1981, p. 140. Este mismo autor (p. 167) recoge el registro de entrada que para 1832-1834, 1837-1845, 1852 y 1857 efectuó el Ministerio del Interior venezolano, del cual se desprende que sobre 12.415 inmigrantes eran isleños 8.115, el 65,36%.

resto de España<sup>249</sup>. Fue el caso canario el que dio lugar a la política emigratoria del Estado en estas circunstancias. Este fue el firme de la provechosa actividad de los empresarios navales del Archipiélago, que después esbozamos. Episodios como los del bergantín *Libertad* del genovés Compiano, que narra Fernández Arlaud, pregonan los padecimientos de quienes habrían de abandonar su tierra para someterse al *diktat* de sus conductores y contratantes. Con este sufrimiento hacían su agosto algunos avispados capitalistas.

Pocos años antes de establecerse el régimen de franquicias, la cochinilla empezaba a levantar el ánimo de los abatidos cosecheros y exportadores. La economía canaria precisaba disponer de, al menos, un cultivo exportador para que disminuyese el coste de oportunidad de las clases propietarias, permitiéndole mayores ventajas ante las obligatorias importaciones de manufacturas y otras mercancías. Para hacer viable la estrategia económica que se consagraba en 1852, ni el vino, ni la orchilla, ni la barrilla podían ya ser útiles. La grana sí llegaría a serlo, pero no con tanta facilidad o sin tener que franquear respetables obstáculos.

El comerciante Lázaro Rugama Nieves, que fuera primer alcalde de Puerto Cabras, acudió en abril de 1845 a su tío Domingo Nieves Ravelo para que le prestase 15.000 rvon., porque no había cosechado en sus fincas y pasaba por grandes apuros. Quien había sido munícipe del Puerto de la Orotava, se limitó a deplorar no contar con recursos para atender la súplica,

«pues en el día estoí escaso de reales, y lo que es el negocio poco o nada ago, pues todo en este puerto está enteramente parado...»<sup>250</sup>.

Nieves no era un don Nadie entre la burguesía del Archipiélago, como tampoco lo fue su sobrino Rugama. No todos los comerciantes pasaban por los mismos agobios, aunque esta clase de anécdotas señalan inequívocamente que la cochinilla no sirvió de pronta panacea a la agricultura o al comercio. El 5 de marzo de 1847 se detuvo en La Orotava a Diego Little, cabeza de la sociedad mercantil Pasley y Little y Cía., por irregularidades en su administración. Permanecería en la cárcel bastante tiempo, tras una causa de quiebra y la correspondiente sentencia del juez de aquel partido. El 21 de febrero de 1849, el cónsul Bartlett hizo llegar al capitán general la pro-

249. *Ibidem*, pp. 163-164. Un 85,65% se ubicaban en el departamento Occidental, fundamentalmente en las jurisdicciones de La Habana, Matanzas, Cardenas y Nueva Filipinas.

250. Nieves a Rugama, Puerto de la Orotava, s.f., AB.

testa de los comerciantes británicos residentes en Canarias, solidarios con su colega preso<sup>251</sup>. No se han estudiado las quiebras de las firmas comerciales que actuaron por estas latitudes. La bancarrota de una tan representativa, bien por mala gestión, por emplear métodos ilícitos o heterodoxos, cuando no simplemente por deudas y operaciones ruinosas, es al fin y al cabo una expresión más de los apremios que angustiaron a la élite mercantil antes de la consolidación de la cochinilla y del histórico decreto de Bravo y Murillo. Le Brun y Davidson, en concepto de apoderados de Baker y Daniels, de Londres, sostenían en 1850 dos pleitos en el juzgado de primera instancia de Las Palmas contra el negociante Francisco Rey, por el cobro de sendos créditos<sup>252</sup>. No debieron ser escasos los deudores insolventes, los embargos y los hundimientos empresariales al borde de 1852.

#### VI.- LA COCHINILLA, UNA PROMESA

No es este el lugar para extendernos en consideraciones acerca de la aclimatación de la cochinilla en el campo canario<sup>253</sup>. Si la afirmación de Millares Torres sobre la introducción en 1784 de tuneras de fruto colorado para fomentar la cría de la grana, coincide con los intentos que protagonizó en Adeje el administrador de la casa-fuerte Francisco del Castillo Santelices, todo parece indicar que estos tempranos ensayos no tendrían continuidad alguna. Habría de esperarse a 1820-1825 para que apareciesen en Tenerife las primeras pencas que iban a inaugurar un nuevo ciclo económico, importadas desde Honduras y México, vía Cádiz. Sólo a través de una perseverante campaña ilustrada, mediante la publicación de artículos en los balbucientes semanarios de la época o la edición de memorias, cartillas e instrucciones, se pudo superar con lentitud el desinterés de los grandes propietarios y la ignorancia de los parcelistas y medianeros, que consideraron al *coccus cacti* tan perjudicial como la filoxera de las viñas; en el trienio 1822-1824 fueron frecuentes las demandas entre vecinos porque los insectos de

251. R. Bartlett a V. Palmerston, Santa Cruz de Tenerife, 6-XI-1847 y 13 y 29-XI-1848, F.O. 72/747.

252. Informe de los Sres. Le Brun y Davidson, del comercio de Santa Cruz de Tenerife, F.O. 72/770.

253. Cf. A. MILLARES CANTERO, «Apuntes etnohistóricos sobre la cochinilla en Canarias», comunicación presentada al II Congreso Iberoamericano de Antropología, Las Palmas, diciembre de 1983, en prensa.

uno se fijaban en los nopales de otro, reclamando este último daños y perjuicios<sup>254</sup>. Los tunos, además de servir para alimentar a camellos y otros animales, se utilizaban para extraer aguardientes y eran consumidos por muchas familias campesinas, ocupando una parte de la dieta alimentaria por pequeña que fuese. De aquí el escaso éxito inicial que acompañó a los pioneros del cultivo, a pesar de que Santiago de la Cruz (dotado por el gobierno con 4.400 rvon. a propuesta del intendente Juan Bautista de Antequera), recorriese diversos pueblos tinerfeños dando lecciones prácticas y cediendo madres gratuitamente<sup>255</sup>.

La protección oficial no fue suficiente para dar un rápido impulso a su cultura. Por real orden de 14 de enero de 1827 se previno que cuantos en España se dedicasen a la cría y propagación del parásito quedaran exentos de toda contribución eclesiástica, civil y municipal por espacio de tres lustros. El Real Consulado Marítimo y Terrestre libró algunas cantidades para su fomento en 1828, conforme a otra real orden del 11 de diciembre del año anterior. La Real Sociedad Económica de Tenerife premiaría en 1830 a los primeros cosecheros con una onza de oro: Francisco y Marcos Peraza y Diego y Marcos Torres, del lugar de Arico<sup>256</sup>.

Una circunstancia fortuita vino a propiciar en esta isla el triunfo de la propaganda de los ilustrados. Nos referimos a las pertinaces sequías que sufrió el Archipiélago en la década de los 30 y 40, particularmente graves en cuanto a sus efectos en las localidades del sur, más áridas y deprimidas. Legiones de jornaleros hambrientos invadían con los suyos las calles de Santa Cruz y La Laguna, acogiéndose al amparo de la caridad pública o privada. Ante esta coyuntura calamitosa, que llegó a reportar la pérdida de las cosechas de cereales durante tres años seguidos, los multifundistas optaron, al decir del catedrático Reymundo, por plegarse a las incitaciones de la minoría más inquieta y avanzada<sup>257</sup>. Es entonces cuando se emprende una pausada reconversión del agro insular, pasándose allí de una agricultura extensiva de subsistencia y consumo para el mercado interior a una agricultura de

254. Mariano REYMUNDO, «La cochinilla», en *Gaceta Agrícola del Ministerio de Fomento*, VI (Madrid, 1878), p. 536.

255. MADDOZ, tº V, p. 404.

256. PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, n. 514.

257. *Art. cit.*, p. 537. El autor no data el hecho con precisión y aduce sin más una sola sequía de tres o cuatro años. El profesor Macías Hernández, en su tesis doctoral de próxima presentación, aborda justamente el papel desempeñado por las áreas sureñas de Tenerife en la expansión de la cochinilla, en plena crisis antiguo-regimental.

exportación, intensiva y de gran rentabilidad. Desde el sur de Tenerife, el fenómeno se propagó poco a poco a otras zonas y su consolidación final incentivó al resto de la provincia.

En los repertorios epistolares que hemos consultado, la cochinilla aparece únicamente en unas pocas ocasiones y con un papel del todo marginal. Ni en las cartas comerciales de los Cologan, Escolar, Nieves Ravelo o Ventoso, figuran referencias a ella de especial significación a lo largo de la primera mitad del XIX. No es gratuito plantear, pues, la enervante ralentización que el nuevo cultivo precisaría para empezar a adquirir carta de naturaleza en el paisaje rural y alguna entidad dentro de nuestras exportaciones. Ello es sumamente revelador y contrasta con el proceso que seguirían plátanos y tomates en las postrimerías de la centuria, cuando el capital foráneo desempeñó funciones hegemónicas. Si de veras fue la economía insular la que protagonizó el despegue de la grana sin que interviniesen recursos exteriores, dicho fenómeno sólo puede explicarse atendiendo a la escasez de capitales disponibles (de origen agrario o mercantil, más la aportación de las remesas indianas), o cuestionando seriamente el presunto dinamismo de las clases dominantes. El contexto depresivo frenó considerablemente las disponibilidades autóctonas para fomentar el novel ramo de riqueza. Esta circunstancia nos impidió aprovechar las elevadas cotizaciones que en Inglaterra imperaron hasta 1831, en que la cochinilla era utilizada para la elaboración del carmín y demás pastas finas de pintura o el gobierno británico la adquiriría directamente para teñir los uniformes militares<sup>258</sup>.

Contrariamente a lo que pudiera creerse, fue el mercado peninsular el que primero absorbió de forma abrumadoramente prioritaria el grueso de nuestras exportaciones, como ya hemos tenido ocasión de apuntar. En el Cuadro XIV se recoge su evolución en el decenio 1833-1842, donde puede constatarse cómo durante este lapso, que se corresponde con el ciclo inaugural de las remesas exteriores, casi las 4/5 partes de la cochinilla canaria se envió a Cádiz y otros puertos nacionales. La demanda extranjera, básicamente inglesa, se presenta con unas exiguas cantidades y no sigue un proceso lineal ascendente. La progresión de las adquisiciones foráneas, con el bache de 1837, alcanzaría su cénit en 1839 para iniciar después un drástico declive, con una ligera recuperación al término del período acotado. La oferta isleña, así, tardó en abrirse paso en los mercados europeos y sobre todo en Londres, ante el total predominio de México y Honduras.

258. REYMUNDO, VIII, p. 414.

**Cuadro XIV**

*Exportación de cochinilla durante el decenio 1833-1842  
(En libras)*

	TOTAL	DESTINO				ADUANAS DE SALIDA									
		Península	%	Extranjero	%	Santa Cruz	%	Las Palmas	%	Arrecife	%	Pto. de Cabras	%	Orotava	
1833	1.319	1.225	92,87	94	7,12	1.199	90,90	120	9,09	—	—	—	—	—	—
1834	1.882	1.697	90,17	185	9,82	1.686	89,58	196	10,41	—	—	—	—	—	—
1835	5.658	4.962	87,69	696	12,30	3.806	67,26	1.705	30,13	—	—	—	—	147	2,59
1836	6.008	4.654	77,46	1.354	22,53	5.195	86,46	—	—	—	—	—	—	813	13,53
1837	7.020	6.226	88,68	794	11,31	4.727	67,33	2.253	32,09	—	—	40	0,56	—	—
1838	24.548	16.146	65,77	8.402	34,22	18.164	73,99	4.731	19,27	1.340	5,45	—	—	313	1,27
1839	28.642	18.541	64,73	10.101	35,26	25.292	88,30	1.826	6,37	148	0,51	1.376	4,80	—	—
1840	77.041	57.722	74,92	19.319	25,07	56.791	73,71	17.540	22,76	2.138	2,77	213	0,27	359	0,46
1841	100.566	87.069	86,57	13.497	13,42	75.608	75,18	11.410	11,34	9.362	9,30	4.186	4,16	—	—
1842	74.589	62.084	83,23	12.505	16,76	51.840	69,50	14.423	19,33	7.062	9,46	1.064	1,42	200	0,26
<b>Total</b>	<b>327.273</b>	<b>260.326</b>	<b>79,54</b>	<b>66.947</b>	<b>20,45</b>	<b>244.308</b>	<b>74,64</b>	<b>54.204</b>	<b>16,56</b>	<b>20.050</b>	<b>6,12</b>	<b>6.879</b>	<b>2,10</b>	<b>1.832</b>	<b>0,55</b>

Fuente: «Estado demostrativo de la exportación y precios de la cochinilla desde que empezó a ser objeto de Comercio en estas Islas», en **Boletín Oficial de la Provincia**, 10-V-1843, núm. 55, p. 4.

La cochinilla empezó a exportarse en 1831, cuando saldrían ocho libras en calidad de muestra desde Santa Cruz de Tenerife, al precio de 32,17 rvon. cada una<sup>259</sup>. Al año siguiente se llegó a 120 apenas, de las que 96 fueron a la Península y 24 al extranjero. La cotización bajó entonces a 30 rvon. y así se mantuvo hasta 1835, en que volvió a descender a 26,4. En 1836 los precios alcanzaron su máxima cota (33,12 rvon.) cayendo a 30 en 1837 y a 26 en el bienio 1838-1839. Esta misma tónica persiste en el trienio final, con un amplio margen de oscilación: de 16 a 24 rvon. en 1840 y de 18 a 20 en 1841, para fijarse en 17 rvon. en 1842. En suma, la fase inicial de la comercialización de la grana no fue uniforme y estuvo sujeta a altibajos diversos, cuyo origen hoy por hoy ignoramos en toda su dimensión.

La introducción de la cochinilla canaria en el mercado peninsular fue favorecida por la misma real orden de 14 de enero de 1827, por la cual se le declaró exenta de todo derecho de puertos en Cádiz y demás núcleos marítimos. Semejante tratamiento fiscal permitiría el desarrollo de las importaciones españolas a un ritmo creciente, triplicándose entre 1837 y 1839 para casi quintuplicarse de aquí a 1841, año en que las compras extranjeras abandonarían el alza importante que presentarían desde 1838. La razón del declive último radicaría en el fin de aquel privilegio aduanero. La Junta de Comercio de Canarias promovió un expediente el 18 de agosto de 1842 para que continuara en vigencia la exoneración de tal gravamen, mereciendo el favorable dictamen de la Dirección General de Aduanas, Aranceles y Rentas Unidas de fecha 17 de noviembre. El 21 del siguiente mes, el Ministerio de Hacienda decidió el restablecimiento de la inmunidad derogada, hasta que se verificase la rectificación y arreglo de tarifas de puertos<sup>260</sup>. El retorno al anterior sistema al finalizar la Regencia, podría después explicarnos las 69.241 libras de grana que se exportarían en el bienio 1844-1845 desde Puerto de Cabras (49.712) y Arrecife (19.529) con dirección a «otros puertos del reino», mientras las partidas que desde la capital provincial saldrían hacia el extranjero no llegaron sino a 34.082, con 32.196 en 1845<sup>261</sup>.

Es incuestionable el escaso volumen que las exportaciones tendrían en el mentado ciclo inaugural. Esos 3.272,73 quintales de los diez años recogidos, contrastan sobremanera con los 4.000 que se enviaron a Londres sólo

259. En 1802 se mencionan 1.600 libras exportadas a África por la aduana de Santa Cruz de Tenerife, pero se trataría de la reexportación de una parte de las 2.795 que el año anterior llegaron desde Inglaterra. ESCOLAR, tº III, pp. 460 y 512.

260. BOPC, 30-I-1843, p. 1.

261. MADDOZ, tº VIII, p. 255; tº X, p. 70 y tº XIV, p. 701.

en 1850 y, desde luego, con la cifra-punta de los 60.000 que allí arribarían cuatro lustros más tarde, tras el *boom* productivo quinquenal analizado por Morales Lezcano<sup>262</sup>. Según el informe que el cónsul británico Bartlett firma en Santa Cruz de Tenerife el 1 de octubre de 1847, la cochinilla exportada desde el Archipiélago durante el año anterior representó 232.338 1/2 libras<sup>263</sup>, distribuidas de la forma que sigue:

Santa Cruz de Tenerife .....	157.013	(67,57%)
Puerto de la Orotava .....	5.808 1/2	( 2,49%)
Las Palmas .....	35.810	(15,41%)
Arrecife .....	21.134	( 9,09%)
Puerto de Cabras .....	12.573	( 5,41%)

En base a estos datos, se desprende que la supremacía tinerfeña en las exportaciones, con las 3/4 partes de las mismas en el decenio 1833-1842, fue disminuyendo muy paulatinamente en la década de los cuarenta. Los comerciantes de Santa Cruz, a buen seguro, no sólo canalizaron la producción de su isla sino también una parte de la conejera y majorera. Mas considerando incluso esta circunstancia, la grana es un producto cultivado eminentemente en Tenerife que tardó en expandirse hacia el área oriental. Las primeras remesas desde Arrecife aparecen en 1838 y las de Cabras no tuvieron algún relieve hasta un año después, con todo lujo de inflexiones<sup>264</sup>. Las Palmas vio truncado su despegue de 1835 y no será hasta 1840 cuando logre una cuantía de consideración, si bien porcentualmente inferior a las de 1835 y 1837 sobre el total provincial. Santa Cruz sería, pues, el puerto por excelencia de la cochinilla antes de la promulgación de las franquicias comerciales. La competencia gran Canaria no se hizo efectiva hasta los años sesenta y en el bienio 1870-1871 controlaría ya casi la mitad de la produc-

262. Se sitúa éste en 1865-1869, cuando la cochinilla supuso el 90% del valor total de las exportaciones canarias y los británicos absorbieron el 73,2% de su cuantía, con el 22,2 para los franceses. Víctor MORALES LEZCANO, «Producción, precios y distribución de la cochinilla. Un capítulo de la historia económica de Canarias», en *Revista Canaria de Economía*, nº 4, Vol. I (Las Palmas, 3<sup>er</sup> trimestre de 1972), pp. 198-211.

263. Bartlett a Palmerston, F.O. 72/730.

264. En el primer trimestre de 1861, la exportación de cochinilla por Arrecife fue de 90.366 libras, de las que 32.101 (el 35,52%) se destinaron a la Península, 29.135 (el 32,24%) a Inglaterra, 16.700 (el 18,48%) a Francia y 12.430 (el 13,75%) a otras islas. Es posible que la de Lanzarote y Fuerteventura haya seguido teniendo en el peninsular su primer mercado, en detrimento de Londres o Marsella. La remisión directa hacia el Reino Unido está ejemplificada en julio de aquel año por el cargamento del vapor *Gladiator*, que según parece llevó hasta allí por vez primera una partida de vino conejero.

ción<sup>265</sup>. Swanston y Cía. o Tomás Miller e Hijos, grandes exportadores de Las Palmas, adquirieron también cochinilla del multifundista majorero Cristóbal Manrique de Lara y Cabrera<sup>266</sup>.

El propio cónsul británico, en el antedicho informe, asegura que la propagación del insecto crecía en todo el Archipiélago y que se habían realizado extensas plantaciones, esperándose que la exportación en 1847 superase con mucho la del año anterior. En 1848 es cuando se conquista un cartel entre los compradores londinenses, favoreciéndonos la política arancelaria librecambista del ministro conservador sir Robert Peel. Sin embargo, a estas alturas se había producido ya una notable depreciación, por estar saturados los mercados europeos y por otras causas relativas a la falta de escrúpulos de los productores indígenas.

El 16 de mayo de 1845, el jefe superior político, Miguel Díaz, elaboró una circular con algunas reflexiones sobre el tráfico de la cochinilla para que fueran transmitidas por los alcaldes a los cosecheros. La autoridad civil veía planear sobre el ramo el mismo peligro que tanto contribuyó a la caída precedente de la barrilla, pues

«también por desgracia, ya el comercio se lamenta de la adulteración de este importante artículo, a que mezclan los cosecheros, pidrecillas volcánicas e insectos que tienen semejanza con la grana y hasta granos de plomo; empezando ya a sentirse en los mejores mercados de este precioso artículo los perjuicios que hoy el comercio y mañana la agricultura necesariamente deben experimentar»<sup>267</sup>.

Desde Marsella comenzaron a llegar, efectivamente, denuncias de que la cochinilla se recibía adulterada<sup>268</sup>. La conjunción de esta doble y temprana amenaza (saturación y adulteración, con la competencia centroamericana de fondo), hizo bajar los precios y desanimó a muchos propietarios que ha-

265. REYMUNDO, p. 537. La directa reciprocidad del *tándem* grana-puertos francos, fue puesta de relieve en la *isla redonda* por un testigo de excepción, el político moderado Antonio López Botas, quien afirmaba: «Sin esas franquicias, el cultivo de la cochinilla jamás hubiera llegado a desarrollarse en tan grande escala, porque no hubiera habido capitales para ello, no se hubieran podido facilitar a plazos los guanos, muselinas, rengues, y otros artículos a las únicas cinco casas de comercio que existían y tenían que pagar en el acto los crecidos derechos de Aduanas». Cit. por MORALES LEZCANO, p. 196.

266. *Cochinilla que perteneciente al Señor Coronel Don Cristóbal Manrique de Lara, se ha pasado hasta la fecha que la última partida señala y 1864 y 1865 y 1867*, AFBL.

267. BOPC, 19-V-1845, p. 2.

268. PERAZA DE AYALA, «La Junta...», pp. 236-237.

bían apostado por la reciente alternativa de la agricultura exportadora, haciendo desistir a otros de imitar su ejemplo. Madoz refiere que, en Lanzarote, la pronta depreciación de la grana indujo a que muchos labriegos prefirieran destinar los nopales a producir higos picones, «por sacar mayores utilidades que del cultivo de aquélla»<sup>269</sup>. En un manifiesto escrito en Las Palmas el 24 de octubre de 1850, el comisionado regio Francisco María de León, luego de lamentarse de las resistencias que aún interponían «muchos labradores y hasta propietarios ilustrados» para extender una explotación tan lucrativa, se pronuncia por su ampliación a pesar de que la baja de los precios redujese el producto líquido de las tierras, porque según decía

«carecemos de renglones que se estraigan a fin de comenzar la incesante pérdida en metálico causada por la introducción de efectos manufacturados del extranjero y por el pago de los impuestos»<sup>270</sup>.

Las importaciones británicas no experimentarían un progreso sustancial hasta después de establecerse los puertos francos. En la segunda mitad de los cuarenta se había producido un gran avance, pasándose de un valor de 14.187 libras esterlinas en 1845 a las 90.072 de 1850. Con todo, la cochinilla canaria que en 1845-1851 entró en el Reino Unido no llegaría a valer sino 268.159 libras, cuando sólo en 1852-1853 se elevó a 481.609. El récord de este último año (273.144 libras), no se traspasó hasta 1865<sup>271</sup>.

269. *Ibidem*, tº X, p. 69.

270. «El comisionado regio para la Inspección de la Agricultura en esta Provincia. A los habitantes de la misma», en BOPC, 25-XI-1850, p. 4.

271. NADAL-FARRERAS, pp. 166-167.

## VII.- HECHOS Y FIGURAS DE LA BURGUESÍA COMERCIAL GRANCANARIA: UN ESBOZO DE SUS PRÁCTICAS DE CLASE

Las Canarias de los vinos, la orchilla, el musgo, la barrilla y la incipiente cochinilla, por encima de crisis y adversidades de todo orden, atrajeron a una pléyade de extranjeros que confiaron encontrar en estas islas su tierra de promisión. El comercio exterior es quien llama a este enjambre de aventureros cualificados, que terminaría por encumbrarse hasta los más altos peldaños de la burguesía local.

No era la primera vez que esta inmigración selectiva llegaba al Archipiélago, evidentemente. En Tenerife, las firmas de mayor prosapia tenían ya su historia al romper el ochocientos. Varias generaciones de Cólogan habían cimentado el prestigio de su casa en todos los puertos insulares. Las tareas que cumplen como especie de banca comercial, con depósitos, giros y transferencias, no nacen de la noche a la mañana. Los Murphy, en Santa Cruz, tampoco serían unos neófitos. Pero la futura capital de la provincia y el bastión del Puerto de la Orotava (heredero de Garachico), congregaron a lo más selecto del mundo de los negocios desde años atrás, merced a su producción vitícola. Lo verdaderamente nuevo en el tránsito del XVIII al XIX, fue la aparición de unos grupos comerciales extranjeros en Las Palmas que no tenían parangón con épocas anteriores, bien por su número o cualificación. Si nos hemos interesado por la burguesía mercantil de esta ciudad, en el instante en que empezaba a adquirir su fisonomía burguesa, la atención hacia el elemento foráneo no tardaría en desprenderse de la propia documentación consultada.

¿Qué hizo posible esta afluencia? Para nosotros, la respuesta sólo puede ser una: la barrilla, cultivada sobre todo en Lanzarote y Fuerteventura, animó a un sector importante de los allegados a establecerse más cerca de los centros productores, pese a los alicientes de Santa Cruz como puerto habilitado para el comercio colonial. A fin de cuentas, el contrabando nivelaba en la práctica las posibilidades de ejercer el típico trasiego insular en otros núcleos. Hay además, en un sentido más amplio, una suerte de «marcha hacia el este» que impulsó a muchos comerciantes de Tenerife a emigrar hacia aquellas islas, ya como agentes o a título particular. La nómina es amplia: González Bermúdez, Arroyo, Pereyra o Martinón a Lanzarote; Páez o Rugama a Fuerteventura. El eje mercantil siguió radicando en Tenerife, pero se abrieron perspectivas inéditas en el grupo oriental.

Arrecife y Puerto de Cabras nacen en esta coyuntura como microciudades burguesas, y no es casual que algunos de los más eminentes inmigrados grancanarios pasasen por una u otra antes de afincarse definitivamente en Las Palmas, tuvieran allí parientes o comisionados y se interesaran tanto o más que la burguesía tinerfeña por comprar bienes urbanos o rústicos en suelo conejero o majorero. Radicarse en la capital grancanaria tenía, después, otro atractivo para unos hombres que pretendían enriquecerse a toda prisa: la ausencia de contrincantes de altura, por no citar la acumulación de rentas decimales y la mayor riqueza en granos sobre Tenerife, más las comodidades de una ciudad ya consolidada frente a la penuria urbanística de aquellos jóvenes enclaves. Nathaniel Cogswell, tal vez el pionero de este sucesivo cuentagotas, residió primero en Lanzarote y allí «su perspicacia le hizo conocer la infancia en que se hallaba el comercio de las islas todas, con excepción de Tenerife». No tardó en trasladarse a Las Palmas y en desempeñar un papel cardinal en el tráfico de sus vinos, para los que obtuvo en Norteamérica una disminución de sus derechos de entrada, participando en otros «proyectos ventajosos con que los hijos del país no se habían calentado la cabeza»<sup>271 bis</sup>. Al primer Miller que apareció en el Archipiélago, nos lo encontramos en el Puerto de Cabras primitivo. El onubense Sirvera laboró tanto en Las Palmas como en Arrecife. Así pues, las opciones fueron diversas pero con un denominador común: el reclamo de la barrilla y, por último, su ampliación a otros renglones.

Los británicos Swanston, Miller, Wood, Houghton, Manly y Marury; los franceses Gourié y Ripoché; el saboyano Rey o el maderense Vasconcellos, son apellidos de obligada referencia cuando se analiza la burguesía comercial de la *isla redonda*, la que actúa en ella durante la primera mitad del XIX. Algunos desaparecerían tras dejar una estela más o menos difusa; otros alumbrarían verdaderas sagas sin las cuales no es posible entender la idiosincrasia de la burguesía «isleña» decimonónica. El saboyano Rey, uno de los más interesados tempranamente en exportar cochinilla a Marsella, terminó en la ruina sin poder superar el bache económico de los cuarenta. Los más, sin embargo, no sucumbieron frente a las adversidades. Antes al contrario, salen fortalecidos en su patrimonio con la miseria de amplias capas de la población. Tal parece que las «crisis» para ellos no son las *crisis* de los demás. Compran, venden, arriendan y construyen, en un momento en que era *a priori* difícil comprar, vender, arrendar o construir. El capital comercial

271 bis. ALVAREZ RIXO, p. 15.

se realiza entre esta minoría acaudalada, en una cadena sin demasiadas figuras. Las relaciones familiares forjan en esta cúspide una enmarañada red, pues la élite mercantil de Gran Canaria, eminentemente extranjera, tendió hacia una endogamia con ribetes de nepotismo.

Junto a los extranjeros, o mejor, detrás de ellos, los prohombres indígenas y, por fin, un pequeño tropel de catalanes, andaluces, mallorquines y otros, incentivados por el reciente dinamismo mercantil. No queremos decir que no existiera una burguesía comercial autóctona precedente. Lo que ocurre es que, del antiguo al nuevo régimen, el revulsivo exterior parece hacerla salir de un cierto letargo y acomodarla a los tiempos.

Cuanto aquí se consigna sobre las compañías existentes, las inversiones y otros extremos, no tiene más que un valor provisional. Nuestra aportación sobre lo que fue el negocio migratorio no es muy densa, aunque contribuya a ampliar los conocimientos por ahora a nuestro alcance. Salimos, en este punto, del marco exclusivamente grancanario para extender el enfoque a las islas en donde hemos localizado algunos ejemplos de interés. En todas estas direcciones seguiremos trabajando en el futuro. Veamos lo que podemos difundir en el presente.

Entre los comerciantes extranjeros residentes en Las Palmas, la personalidad más notable la constituye, sin género de dudas, la del escocés Diego Swanston, hijo de Pedro Swanston y de Elena Miller, que llegó a la ciudad en 1811, aún un mozalbete. Durante varios lustros, la empresa comercial más poderosa de las Islas Orientales llevará su nombre, incluyendo a diversos socios a lo largo de su prolongada y compleja existencia.

El 25 de abril de 1831, don Diego se une al comerciante tinerfeño Ramón Páez, residente a la sazón en Puerto Cabras, donde se había establecido en 1829 a los 28 años de edad<sup>272</sup>. Hijo de José Francisco Páez y de María del Rosario Rodríguez, su progenitor fue durante algún tiempo delegado en Santa Cruz de Tenerife de Bernardo y Juan Cologan<sup>273</sup>, por lo cual puede decirse que tuvo un buen maestro en la profesión. Al unirse con Swanston, cada uno aportó la suma de 75.000 rvon. con el fin de importar toda clase de mercancías y exportar barrilla, granos y vinos. La duración de la sociedad se estableció por seis años y en sus bases se preveía un orden sucesorio en ca-

272. *Padrón de Vecinos de 1835*, Archivo Municipal de Puerto del Rosario. En 1836 figura como regidor y entre los mayores contribuyentes del término. Cf. MILLARES CANTERO, «Notas para un estudio...» pp. 84 y 87.

273. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2151, fol. 86 v. y ss.

so de fallecer alguno de los partícipes<sup>274</sup>.

Una hermana de Ramón Páez, Isabel, estuvo casada con Mateo Martínón, de quien sabemos se había asociado con Swanston años atrás. De su fallecimiento, ocurrido en 1830, se acusó precisamente a su mujer, dando origen a uno de los más curiosos procesos de la época<sup>275</sup>. Como tutora de sus hijos quedará la madre de la encartada, la antedicha María del Rosario Rodríguez, que el 7 de agosto de 1834 recibirá la parte del capital invertido y ganancias que a sus nietos correspondía al liquidarse la empresa: 82.695 ryon. en metálico y 25.185 en efectos<sup>276</sup>. Un heredero del difunto y emigrante en Montevideo, Augusto Martínón, nombraría en 1845 como apoderado al maltés Cayetano Inglott, para tener acceso a las cuentas de Diego Swanston y Cía. en virtud de desavenencias planteadas en el cobro de sus derechos<sup>277</sup>.

Tres meses después de su amalgama con Páez, el 26 de julio de 1831, Diego Swanston instituirá otra compañía con su hermano Jorge y con su primo Tomás Miller, también escocés y vástago de Diego Miller y de Isabel Swanston. La mitad del capital la aportó el primero, que actuó como representante de la firma, y la otra mitad sus nuevos colaboradores a partes iguales. La casa de comercio funcionó por documento privado en principio, no elevándose a escritura pública hasta 1838 su contrato fundacional, cuando se fijó su pervivencia desde el 1 de enero de 1839 al 31 de diciembre de 1850. Entre las bases de tal convenio se especifica que las utilidades o pérdidas se repartirán en función de las cantidades aportadas; que ninguno de los socios podría sacar dinero de la cuenta común para asuntos particulares, aunque sí para sus gastos; que si don Diego se trasladase o estableciese en cualquier otro punto, éstos correrían por cuenta de la sociedad; que si muriesen dos de sus miembros, el sobreviviente sería auxiliado en la liquidación por Pedro Swanston y Alejandro Cochram, etc.<sup>278</sup>.

274. Por parte de Diego Swanston, su hermano Jorge y su primo Tomás Miller; por la de Páez, su padre y su hijo José. *Ibidem*, leg. 2150, fol. 139 y ss.

275. Cf. el poder que su padre dio para su defensa en 1833, ante la Audiencia de Sevilla, en *ibidem*, leg. 2151, fol. 63 y ss.

276. *Ibidem*, fol. 143 v. y ss.

277. Poder de Diego Swanston a Tomás Miller, *ibidem*, leg. 2155, fol. 37 y ss.

278. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 1 v. y ss. y leg. 2154, fol. 105 y ss. La escritura no se protocolizó hasta 1840. Según el *padrón* de 1835, en la casa nº 35 de la calle Cano vivía Diego Swanston, viudo de 38 años de edad, junto a su hermano Jorge, soltero de 29 que vino en 1821; el también escocés y negociante Alejandro Cochran, que se afincó en ese entonces con 28; Tomás Miller, que lo hizo a los 19 en 1825; Pedro Swanston, que imitó a sus otros familiares en 1833, cuando contaba 28; el adolescente Guillermo Hogg, escocés igualmente y luego residente en Puerto Cabras, y por último tres criados grancanarios y una criada escocesa, Ignacia Anderson, de 18

Con estos tres ingredientes, que le confieren un neto carácter familiar, la rúbrica «Diego Swanston y Cía.» operó solamente hasta el 15 de abril de 1844, fecha en que Jorge Swanston se separará de sus parientes. Al rescindir el contrato, se estableció que cedería a su hermano mayor las tres cuartas partes de sus intereses en las fincas rústicas y urbanas que poseía la firma en Las Palmas y Puerto Cabras, y la cuarta restante a su primo, recibiendo como contrapartida seis pagarés de 15.000 ryon. cada uno<sup>279</sup>. Desde 1837, Jorge actuaba como encargado en el Archipiélago de la casa londinense de Carlos Bourjoz y Cía.<sup>280</sup>.

El mismo año en que apareció la empresa tripartita, en 1831, el tándem Swanston-Miller enlazó con el saboyano Francisco Rey. De los 120.000 ryon. que compusieron el capital social de esta firma, 60.000 fueron aportados por este último, que pasó a desempeñar su dirección<sup>281</sup>. Marsella sería uno de los puertos extranjeros con el que tendrían frecuentes lazos comerciales, exportando hacia allí barrilla y cochinilla que compraban en Lanzarote. Pese a que la vigencia de la compañía se fijó en seis años, finiquitó al quinquenio, repartiéndose entonces las ganancias del siguiente modo: 64.605 ryon. para Rey y 102.180 para los hermanos Swanston y para Miller, quedándose una y otra parte con los efectos que conservaban en sus almacenes<sup>282</sup>.

Otro comerciante que se relacionó con «Diego Swanston y Cía.» fue el francés Pedro Schwartz, vecino de Santa Cruz de Tenerife. Para tratar con «vino y todas las ramas del comercio del país», se asociarían en 1842 con un capital de 382.500 ryon., de los que 300.000 se entregaron en efectivo y el resto en mercancía y material (vino y duelas). Aunque proyectada para un lapso de seis años, apenas trabajó durante tres, bajo la jefatura de Schwartz, quien no obstante no había contribuido más que con 100.000 ryon.<sup>283</sup>. Una de las plazas con las que más asiduamente mantuvieron vínculos fue Londres.

Liquidadas las cuentas con Jorge Swanston, don Diego y don Tomás optaron por seguir unidos. Así, tras haber roto su ajuste con Schwartz, en 1845 montan entre ambos otra casa con un capital esta vez de 3.071.034

años. Cf. Alfredo HERRERA PIQUE, *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Las Palmas, 1978, p. 163.

279. *Ibidem*, leg. 2155, fol. 38 y ss.

280. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 50 v. y ss.

281. *Ibidem*, leg. 2150, fol. 262 y ss.

282. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 202 v. y ss.

283. En calidad de director, quedó autorizado a deducir 15.000 ryon. anuales para gastos. *Ibidem*, leg. 2154, fol. 6 v. y ss. y leg. 2155, fol. 39 v. y ss.

rvon., de los cuales 2.666.370, el 86,82%, correspondían al acaudalado Swanston<sup>284</sup>. No permanecieron solos mucho tiempo. Su línea de conducta fue siempre la de integrar a otros colegas en sus actividades.

Los dos primeros conectaron de nuevo con un francés, Juan Bautista Ripocha, convecino suyo en Las Palmas, para fundar el 26 de abril de 1847 otra compañía que no se disolverá hasta el 29 de marzo de 1855. En esta oportunidad el capital ascendería a 1.203.510 rvon., distribuidos así: 669.465, el 55,62%, de Swanston; 502.095, el 41,71%, de Miller y la ínfima suma de 31.950 rvon. del galo, que entregó en efectivo 23.820. Aparte de ello, don Diego prestó a la empresa 2.308.050 rvon. con un interés anual del 5%<sup>285</sup>.

Al dejar de existir este último consorcio, todavía Diego Swanston se animó a crear otro con el citado Ripocha. El capital ascendió en este exponente final a 2.571.759 rvon., perteneciéndole a aquél dos tercios y reduciéndose la aportación de éste a efectos y frutos que en el extranjero tenía. Swanston prestó ahora 474.000 rvon., con un interés anual idéntico al del anterior caso<sup>286</sup>.

En resumen, podemos hablar de una ininterrumpida actividad de Diego Swanston desde Las Palmas durante más de un cuarto de siglo. Sus disponibilidades económicas le permitieron ejercer un *rol* de primer orden en el comercio local. Desde allí y en el período recogido, «Swanston y Cía.» realizó operaciones al menos con Puerto Cabras, Arrecife, Santa Cruz de Tenerife, Funchal, Cádiz, Madrid, Marsella, Londres, Hamburgo y Boston. El cosmopolitismo y la vasta red intercontinental que caracterizó a tantos negociantes isleños, se encarna especialmente en esta figura. En el mercado interinsular, su puesto es enormemente destacado. De Puerto Cabras le llegaban barrilla y granos a través de Páez<sup>287</sup>; en Arrecife, Rey

284. Interesa hacer constar el origen de la fuerte aportación de don Diego: 1.137.810 rvon. los tenía en efectos en sus almacenes; 128.505 procederán de la parte que le tocó al desaparecer la compañía formada con Schwartz; 163.635 del valor de sus mercancías en el extranjero; 130.350 en vinos y cascos de sus bodegas; 32.850 en géneros en Fuerteventura; 12.090 en barrilla; 2.565 de la testamentaría de Miguel Morales en Lanzarote y, por último, 1.058.505 rvon. en créditos activos de su casa. Tomás Miller aportará 404.664 rvon., desglosados en idénticos conceptos a los de Swanston. *Ibidem*, leg. 2155, fol. 39 v. y ss.

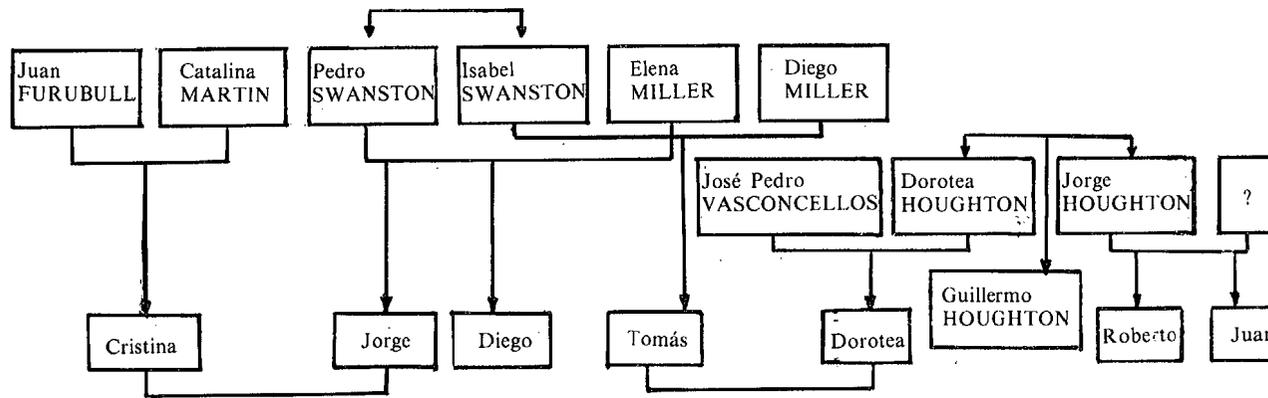
285. *Ibidem*, fol. 98 y ss. y leg. 2160, fol. 19 y ss.

286. *Ibidem*, fol. 20 y ss.

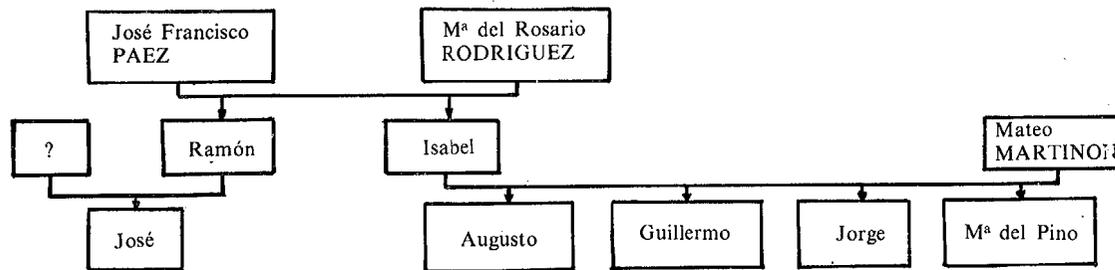
287. Su interés por Fuerteventura fue siempre muy grande. El 19 de diciembre de 1836, los ttereños Sebastiana Ocampo y hermanos le traspasarían, por 4.200 rvon., un almacén para barrilla y un cuarto alto en la calle principal de la iglesia. En 1837, su socio Tomás Miller solicitó de la municipalidad la cesión de un solar contiguo a las casas que habían adquirido a José Ca-

Relaciones familiares entre la burguesía comercial de Las Palmas

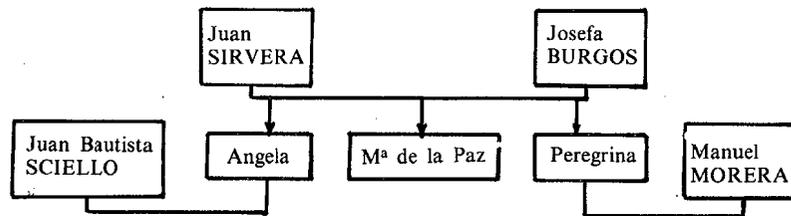
1. SWANSTON-MILLER-VASCONCELLOS-HOUGHTON



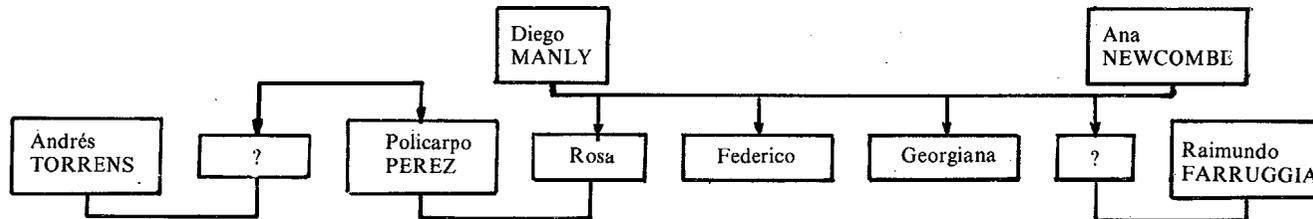
2. PAEZ-MARTINON



3. SIRVERA-MORERA-SCIELLO



4. MANLY-TORRENS-PEREZ-FARRUGGIA



comprará barrilla y cochinilla para exportar a Marsella; Santa Cruz de Tenerife le provee de vinos que destinó a Londres. De cara al mercado exterior desempeñaría un papel aún más relevante. Por los protestos de sus letras que hemos podido consultar, son inequívocos sus empalmes con Cádiz y Madrid. Un negociante de Boston apellidado Winchester, es desde el 6 de agosto de 1846 su delegado, bajo cuyo control quedó toda posible compraventa en el continente<sup>288</sup>.

Las restantes compañías que localizamos en Las Palmas son de rango inferior a las que se articularon en torno a Diego Swanston. Una de ellas es la que forman en 1823 el onubense Juan Sirvera y los británicos Diego Manly y Jorge Houghton<sup>289</sup>, que se desenvolverá por espacio de nueve años. El abanico de sus conexiones debió ser muy extenso, pues nos consta que trabajaban con Manuel Martos en Puerto Cabras, con Felipe Ravín en Santa Cruz de Tenerife, con J.A. Beandi en Funchal y con Carlos José Otero en Cádiz. Las relaciones atlánticas y el comercio cuadrangular que realizó el español a lo largo de su etapa arrecifeña<sup>290</sup>, nos inducen a creer que en este estadio amplió en valor y volumen todo su dispositivo mercantil, auxiliado por sus importantes socios; el londinense Manly, como dijimos, había sido uno de los grandes compradores de barrilla conejera, junto a los irlandeses Cologan<sup>291</sup>. A la hora de disolver la firma el 15 de marzo de 1832, los dos ingleses se comprometieron a pagar a don Juan 30.000 rvon.<sup>292</sup>.

macho y esposa. Por estas fechas, su representante en la isla era Rafael Brito. Recuérdese que en Cabras residía desde principios de siglo un Diego Miller, el primero de tal apellido en llegar a Canarias. Cf. «Notas para un estudio...» pp. 83—85.

288. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2155, fol. 85 v. y ss.

289. Este último estaba unido por vínculos familiares con los Swanston y Miller. En efecto, su hermana Dorotea casó con José Pedro Vasconcello, una de cuyas hijas, a su vez, enlazó con Tomás Miller.

290. «Arrecife, el puerto de la barrilla...», pp. 115-16. Sirvera contrajo matrimonio con Josefa Burgos, de la que tuvo tres hijas: María de la Paz, Angela y Peregrina, esposas del genovés Juan Bautista Sciello y de Manuel Morera, respectivamente, las dos últimas.

291. De sus nupcias con su compatriota Ana Newcombe, nacieron un varón y tres hembras. Aquél, llamado Federico, continuó el oficio de su padre y nombró por única heredera a su hermana mayor, Georgina. La siguiente, Rosa, casó con Policarpo Pérez y la última, cuyo nombre ignoramos, con Raimundo Farruggia, ambos comerciantes. En 1844, Pérez estaba en Caracas y desde allí envió en el bergantín *Cristina* doce botellas de rapé para el especulador de Las Palmas Lucas Real y quince onzas de oro y tres cargas de cacao para su mujer. Aunque todo ello iba correctamente registrado, tuvo problemas aduaneros al llegar aquí, por la prohibición que existía en España de importar rapé. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2154, fol. 14 v y ss.

292. La forma de pago se estableció de la siguiente manera: 4.500 rvon. en efectivo, 3.000 en mercancías diversas de la sociedad y 1.500 de la tienda de Manly, más otros 1.500 cada dos meses hasta saldar la deuda. *Ibidem*, leg. 2150, fol. 78 y ss.

El testamento de Sirvera nos confirma la magnitud de sus negocios canarios. En él se consignan los débitos de poderosos miembros de la burguesía comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura: 25.500 rvon. de Manly, 22.500 del mayorero Martos, 19.500 de su hermano Francisco, 5.700 de Felipe Rodríguez, 4.950 de los herederos del conejero Gerardo Morales, 3.000 de Vicente Curado y otros 1.500 en Fuerteventura<sup>293</sup>. De entre sus herederos excluirá a su hija Angela, en razón de la cuenta que con su marido tenía pendiente<sup>294</sup>. A través de su yerno, puede decirse que sus contactos con el Mediterráneo se fortalecerían sobremanera.

Otra sociedad es la que constituyen el 25 de marzo de 1825, a partes iguales, los también ingleses Diego Wood e Ignacio Marury, alianza fructífera para uno y otro que, tras sucesivas prórrogas, se mantendrá en pie hasta 1839<sup>295</sup>. Wood se estableció en Las Palmas en 1816 a los 18 años, según consigna el recuento vecinal de 1835. Estos bien avenidos socios exportaban barrilla para Londres desde Puerto Cabras, para lo cual contaron con Miguel Méndez como representante mayorero<sup>296</sup>. A su vez, desarrollarían negocios con los Estados Unidos en comandita con los sucesores de su compatriota Nathaniel Cogswell; cuya mujer les traspasará en 1834 una casa y dos bodegas, sitas en la calle de Triana, por un importe de 135.000 rvon. a abonar en especies<sup>297</sup>.

Todas las compañías que hasta ahora hemos considerado han sido promovidas por comerciantes extranjeros o peninsulares, desde Swanston a Sirvera. Los autóctonos, como un Martínón o un Páez, no aparecen sino como auxiliares de segundo orden, tal vez más próximos a simples agentes que a otra cosa. Está de más decir que, al igual que ocurre en los puertos tinerfeños, la primacía corresponde a los británicos. Ellos parecen ser los únicos capaces de montar estas empresas tan arcaicas, familiares a menudo, suma-

293. *Ibidem*, fol. 132 y ss.

294. El genovés Sciello tenía en su poder cerca de 20.000 rvon. procedentes del cobro del seguro de su bergantín *Florida*, fletado por su suegro desde Las Palmas y que a la altura de La Coruña sufrió una avería. Además; había recibido en su ciudad natal treinta pipas que aquél le envió desde dicho puerto gallego, a 900 rvon. cada una, y cuyo importe nunca reintegró.

295. *Ibidem*, leg. 2148, fols. 175 y 179; leg. 2151, fol. 75 v. y ss.; leg. 2152, fol. 9 v. y ss. y leg. 2153, fol. 10 y ss.

296. El 23 de abril de 1832, les comunicó que podían reclamar a la Aduana de Londres los 2.168 rvon. pagados por el envío, el 19 de diciembre de 1825, de 880 quintales de barrilla en el bergantín inglés *Zephir*, previamente desembolsados por su capitán Guillermo Scott. Escribano Miguel Calderín, leg. 3099, fol. 25 y ss.

297. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2151, fol. 22 v. y ss. Cogswell falleció en Nueva York el 13 de noviembre de 1833.

mente inestables y de corta vida, porque ellos fueron los únicos que realmente disponían de los recursos y conocimientos necesarios. Véase cómo la parte del león pertenece por regla general a Swanston en todos los apéndices que fue agregando a su casa central.

Hoy por hoy sólo tenemos conocimiento de tres únicas compañías mercantiles formadas por españoles exclusivamente. La primera gira en torno a la tienda de comestibles que mancomunadamente abrieron en 1834 la viuda de Sirvera, su hija María de la Paz y su yerno Morera, con un capital de 37.500 rvon.: 22.500 en efectivo, 9.000 de una deuda de Diego Manly y 6.000 de otra del majorero Ildefonso Bravo. El único que podía realizar operaciones de compraventa era el varón<sup>298</sup>. Desde 1832, estos herederos del onubense habían liquidado sus cuentas con Manuel Martos, tras vender una casa que tenía en Puerto Cabras.

Los catalanes Juan Quiscul, José Estartus y Francisco Ninot montarán otra compañía el 26 de mayo de 1842 para intervenir en el tráfico canario-peninsular, aportando cada uno 23.100 rvon.<sup>299</sup>. El azafrán fue uno de los productos con el que expresamente comerciaban. La tercera empresa sabemos que estuvo integrada por Torrens y Navarro, mas carecemos tanto del instrumento notarial por el que se constituyó como de cualquier otro documento relativo a su estructura y carácter.

Aparte de las compañías están los comerciantes que emprendieron su labor a título particular, o bien la continuaron tras separarse de otro. Cabe citar en principio a los de origen exterior, pese a los pocos y dispersos datos que poseemos. Valga decir que de algunos apenas conocemos algo más que el nombre.

Tras su ruptura con «Diego Swanston y Cía.» en 1836, Francisco Rey despachó el 13 de febrero del siguiente año, junto al tinerfeño José María García, el bergantín-goleta *Magdalena*, con carga y pasaje<sup>300</sup>. También en 1837 adquirió el saboyano un buque y recibió de la viuda de Francisco Páez 41.250 rvon. en calidad de préstamo. Poco tiempo más tarde, en 1839, llevará a efecto con el francés Coulomb una expedición, que entre los dos equiparían por un coste de 6.000 rvon.<sup>301</sup> Asimismo, siguió comprando cochinilla en Lanzarote y remitiéndola a Marsella<sup>302</sup>.

298. *Ibidem*, fol. 12 y ss.

299. Escribano José Benítez Oramas, leg. 2286, fol. 375 v. y ss.

300. Cit. por el periódico *El Atlante*, Santa Cruz de Tenerife, 13-II-1837.

301. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2153, fol. 1 y ss.

302. *Ibidem*, leg. 2154, fol. 82 v. y ss.

Federico Manly, hijo de Diego, se inició en la profesión como representante de éste durante sus ausencias en Londres<sup>303</sup>. En 1840 suscribió una obligación de 40.000 ryon. con Leonardo Sánchez, para satisfacer un préstamo en monedas de oro y plata, hipotecando a tal fin una hacienda que tuvo en Santa Brígida<sup>304</sup>. Durante los primeros años de la década de los cuarenta mantuvo frecuentes y amplias relaciones con la poderosa casa comercial santacrucera Le Brun y Davidson, y a raíz de una deuda con la misma volvió a hipotecar dicha propiedad en 1842<sup>305</sup>.

Como ya indicamos, el madeirense José Pedro Vasconcellos fue consorte de Dorotea Houghton y suegro de Tomás Miller. A su cuñado Guillermo designó administrador de todos sus bienes en aquella isla, en sustitución de un tal Teixeira, para que ratificara si lo creía conveniente los arrendamientos e inquilinatos suscritos o contratase otros más ventajosos<sup>306</sup>. En suma, Vasconcellos es uno de los varios especímenes representativos de los lazos económicos que desde la conquista existieron entre su tierra natal y Canarias. No es difícil suponerle entregado a la comercialización de cereales desde Funchal, primero, y desde Las Palmas, después.

Los últimos casos nos son menos conocidos todavía. Cayetano Bernardo Inglott nombró a su madre e hijos como herederos en 1839. Los descendientes de Jorge Houghton sostuvieron tratos con firmas de Londres<sup>307</sup>. El galo Francisco Rosalía Gourié, al fin, hizo otro tanto con la compañía de Cornich y Spalding, que contó con una sucursal en La Habana<sup>308</sup>.

Paralelamente a los extranjeros, los comerciantes peninsulares y canarios desenvuelven sus transacciones con más modestia. Ello no excluye, claro está, que algunos se hayan enriquecido considerablemente en relación con otros trajinantes menos afortunados. El mallorquín Rafael Quegles y Martorella fue capaz de testar medio barco, dos casas en Triana y un almacén, bienes valorados todos ellos en 60.000 ryon.<sup>309</sup> Muy pocos eran, no obstante, los que importaban directamente desde Londres u otras ciudades industriales europeas. Por lo común se veían impelidos a acudir a los ricos empre-

303. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 54 v. y ss.

304. *Ibidem*, leg. 2154, fol. 65 v. y ss. El pago y cancelación de la hipoteca se efectuó el 22 de noviembre de 1846.

305. *Ibidem*, fol. 59 v. y ss.

306. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 9 y ss.

307. *Ibidem*, fol. 16 y ss.

308. Gourié era natural de Fontainebleau y llegó a Las Palmas en 1806 cuando contaba 24 años, siempre en orden a la fiabilidad del *padrón* de 1835.

309. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2149, fol. 78 y ss.

sarios foráneos para surtir sus tiendas. Francisco Anselmo Rodríguez, en 1833, compró a la compañía de Wood y Marury por valor de 56.975 rvon.<sup>310</sup> A veces hasta recurrieron a Santa Cruz de Tenerife, como hizo Domingo Cubas al sacar 2.186 rvon. en cabos de los almacenes de la viuda de Juan Fruillé, en 1842. A lo largo del bienio 1846-1847, las mercancías que Miguel Sarmiento recibió de Diego Swanston alcanzarían los 7.230 rvon., cantidad que satisfizo el 14 de junio de 1849<sup>311</sup>. Hasta los navieros, pues, dependían como clientes de los británicos y otros cualificados inmigrantes, residentes o transeúntes. Las conexiones fueron de distinta consideración, aunque no siempre amistosas. Los extranjeros podían viajar y conocer idiomas, lo cual les convirtió en comisionados idóneos para solucionar múltiples cuestiones surgidas al calor de las prácticas mercantiles. Salvador González de Torres, como tutor de sus sobrinos, dio poder a Luis Yeoward para que fuese a Marsella a arreglar con Juan B. Goubert Jr. la cuenta que desde 1850 tenía pendiente de liquidación, por una partida de vino que en el bergantín español *Norma* le remitió su difunto hermano Bernardo<sup>312</sup>.

Por muchas dificultades que tuviere el comercio isleño durante las décadas de los treinta y los cuarenta, los grandes comerciantes se las ingeniaron siempre para acaparar pingües beneficios y mejorar su *status* económico y social. Junto a terratenientes y otros importantes rentistas, ellos son los únicos que en el Archipiélago soportan airosos los períodos de crisis cíclicas y amplían su patrimonio, a menudo a costa de la miseria de amplias capas de la población. El capital comercial permite así el acceso de nuevos individuos que incrementan la reducida nómina de la burguesía insular. Dentro de semejante minoría, las inversiones se dirigen tanto hacia los bienes rústicos como a los urbanos. La compra y el arrendamiento de tierras y aguas tenía que ser, por mor de evidentes condicionantes estructurales, el destino prioritario de los dineros que amasaban estos editores de las mercancías producidas por artesanos o campesinos. Con regularidad adquieren fincas en términos diversos de las islas, en las que sin embargo no parecen introducir mejoras técnicas apreciables o nuevos sistemas de cultivo, salvo en contadas excepciones.

310. *Ibidem*, leg. 2156, fol. 245 y ss.

311. La suma se entregó en el plazo de un año con un interés del 6%. Hipotecó como garantía el buque *Federico*, que hacía la ruta Canarias-Cádiz, apreciado en 30.000 rvon. *Ibidem*, leg. 2157, fol. 223 v. y ss.

312. *Ibidem*, leg. 2154, fol. 30 y ss. Sólo dos personas hablaban inglés en Las Palmas a principios de siglo, María Russell y el santacrucero Esteban Cambreleng. Si fallaba éste, «se apelaba a la pantomima». A. RIXO, p. 15.

En las líneas que siguen no hemos pretendido cuantificar, de forma exhaustiva, el volumen de las inversiones que en sectores dispares realizaron algunos de los más conspicuos componentes de la élite mercantil canaria, ni tampoco tratar de cualificarla globalmente o explicar de una vez su finalidad y significación auténticas. Nuestro único propósito ha consistido en rastrear, a título de ejemplo, cómo varios de los más caracterizados negociantes de Las Palmas emplean parte de su peculio y por qué renglones demostraron una especial predilección, sin otro ánimo que el de mostrar con tales exponentes lo que pudo ser la tendencia general de sus afanes, lucrativos o no.

La propiedad urbanística se encuentra estrechamente anudada al espíritu burgués decimonónico. Merced al crecimiento de nuestras ciudades y al poder de atracción, cada vez mayor, que ejercen sobre el medio rural, se produce una febril actividad constructora con el derribo de murallas y la apertura y trazado de nuevas calles. Las Palmas se desborda, así, más allá de su recinto histórico, *fuera de La Portada*, e inicia el que después sería proceso de conurbación con La Luz, revalorizando fincas suburbanas. Solares y bolsas agrícolas surgen, pues, al compás de la expansión urbana. Precisamente el mayor de los desembolsos que hemos detectado fue el de los 750.015 rvon. que Diego Wood hizo al rematar el 1 de julio de 1840 un cercado de 7,5 fanegadas de tierras desamortizadas que el Convento de Santo Domingo tenía fuera de la Portada de Triana, con tres días de agua para su riego<sup>313</sup>. También en esa zona y en el mismo año, la sociedad Wood y Marury adquirió a Pablo y Jacinto Bravo de Laguna unas 12,7 fanegadas por 63.312 rvon., procedentes de la herencia de su padre<sup>314</sup>. Con antelación, en 1834, otro de los herederos de Pedro Bravo de Laguna, don José, había vendido 11 fanegadas en aquel paraje a Leonardo Sánchez por 19.500 rvon.<sup>315</sup> Este especulador, dos años después, se hizo con un cercado de tierra labrantía de 5,1 celemines y un día de agua por el Heredamiento de Triana, más unas 55 brazas de superficie construida, bienes ubicados en el Terrero y que obtuvo por 39.000 rvon. de Felipe Massieu y Vandale y sus dos hermanas<sup>316</sup>.

313. *Ibidem*, fol. 66 v. y ss.

314. *Ibidem*, fols. 55 v. y 70 y ss.

315. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 144 y ss.

316. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2173, fol. 55 y ss. Lindaba por el naciente, con la calle que subía de la muralla del barranco de Guinguada a la puerta principal de la ermita de San Justo, y por el poniente y norte con el cercado del *comunal grande* de la catedral y casa perteneciente a la Cofradía de la Imagen de la Concepción.

Luis Navarro se interesaría igualmente por predios localizados en la zona «urbana» de la capital. El 24 de julio de 1841 subastó un cercado de más de 4,4 fanegadas labrantías, con un día y ocho horas de agua para su riego y una casa terrera, que lindante con el Barranco de Guinguada y por valor de 75.000 rvon. perteneció al suprimido Convento de Santa Clara<sup>317</sup>. En las proximidades del Barranco, donde dicen Lomo de los Palomos, radican asimismo las 4,5 fanegadas labrantías con casa de alto y bajo que en 1837 merca la casa de comercio Houghton Hermanos, y en su nombre Roberto Houghton, por 22.065 rvon.<sup>318</sup>.

Las muestras de esa línea de inversiones rústicas que los comerciantes emprenden en las inmediaciones de Las Palmas o en el interior de su perímetro, tienen uno de sus más elocuentes prototipos en Tomás Miller, que mostró su predilección por la zona hoy conocida por su apellido. Otro será Joaquín Apolinario, quien tan sólo en el bienio 1830-1831 gastó 25.800 rvon. en el llamado Lomo de Albiturría, al que después dio su apellido igualmente, haciéndose con cuatro pequeños fundos que totalizan una extensión de 1,9 fanegada, además de un estanque de 18 varas de largo y 10 de ancho<sup>319</sup>. Sus pertenencias en dicho punto debieron ser considerables, aunque nosotros sólo hayamos podido localizar otras dos compras: una en 1837, consistente en una suerte labrantía con arifes de más de 2,1 fanegadas de extensión y por la que satisfizo 4.360 rvon.<sup>320</sup>; otra en 1845 y apreciada en 825 rvon., tratándose de una parcela de 2,5 celemines de «tierra barrial para un estanque que se cultiva y en el que se han plantado frutos»<sup>321</sup>. En el distrito de San Lorenzo, al que pertenecía el Lomo, en 1845 también adquirió seis fundos con más de 3,9 fanegadas a Domingo Santana, vecino de Teror, en las cuales se incluían una casa con sus muladares y una cueva-habitación con patio, por 5.955 rvon., situados en Las Labrado-

317. Su hijo Jerónimo compra en 1849 seis fanegadas en el pago de La Atalaya, Santa Brígida, correspondientes a la cuarta parte de una hacienda de tierras labrantías de secano, con árboles, casa de dos plantas y bodega, por 15.000 rvon. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2157, fol. 135 y ss.

318. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2173, fol. 160 v. y ss. Antes alcanzó a tener media hora de agua para su riego, del Heredamiento de la Fuente de Morales.

319. Al menos una fanegada se dice que es labrantía, de regadío, pero sin agua. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fols. 12 v., 60 v., 149 y 222 y ss.

320. Se trata de terrenos antaño vinculados. Escribano Francisco Quesada, leg. 2259, fol. 932 y ss.

321. *Ibidem*, leg. 2267, fol. 278 y ss. Las casi 4,1 fanegadas que hemos contabilizado en poder de este comerciante en El Lomo, con un valor de 30.985 rvon., debieron de distar mucho del total de sus pertenencias allí.

ras, La Solana y otros sitios, haciéndose constar la presencia de tuneras y el tratarse de tierras de *sembradura* con muy pocos arrifes<sup>322</sup>. Al año siguiente pasó a detentar media fanegada en el Barranquillo de la Era Vieja, de la misma jurisdicción, por un costo de 796 ryon. Finalmente, su patrimonio en las cercanías de Las Palmas ya se había ampliado en 1838, cuando obtuvo una finca de 7,1 fanegadas en las Rehoyas por un importe de 2.568 ryon., de las cuales 4,1 eran de regadío<sup>323</sup>.

Además de inclinarse por las explotaciones agrícolas en la capital o sus alrededores, es obvio que la burguesía comercial se sintió atraída por hacerse con inmuebles en la ciudad portuaria, que empezaba a tener una fisonomía distinta, en parte por la presencia de estos hombres de negocios. Junto a tiendas, almacenes o lonjas, los comerciantes debían disponer de lujosas viviendas o acondicionarlas vaciando sus bolsillos. La compañía Wood y Marury empleó 135.000 ryon. en 1834 en las casas de la calle Mayor de Triana marcadas con el número 49, y un año atrás consiguieron un sitio que daba a la de la Marina, procedente de los propios, por 1.998<sup>324</sup>. Los socios Luis Navarro y Andrés Torrens, por su lado, poseyeron un caserón de dos plantas en la calle que, desde Triana, subía al Monasterio de Santa Clara, haciendo esquina a la de Los Moriscos, que les costó 35.465 ryon. en 1836<sup>325</sup>. El hijo de aquél, Jerónimo Navarro, gastó en 1849 otros 23.057 ryon. en una casa de dos pisos en la calle de la Herrería y 7.475 en otra, terrera, sita en la de García Tello, ambas con dependencias para oficinas<sup>326</sup>.

Si el dinero que procede del comercio circula eminentemente por manos extranjeras, no es raro entonces que sean británicos o franceses los que más a menudo destinan apreciables sumas a crearse o apuntalar un patrimonio urbano. Jorge Swanston consiguió que el ayuntamiento de Las Palmas le vendiese en 1837 el sitio de la ermita de los Remedios por 19.375 ryon., previamente cedidos a dicha corporación por el obispado<sup>327</sup>. Federico Manly, hijo de don Diego, acaparó en 1838 dos viviendas, una de alto y bajo en

322. *Ibidem*, fol. 365 y ss.

323. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2098, fol. 47 v. y ss.

324. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2151, fols. 22 v. y 131 v. y ss.

325. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 197 v. y ss. Torrens arrendó, en 1835, unos edificios en la calle de la Peregrina durante tres años y por una renta de 2.250 ryon. anuales, de los cuales pagó por adelantado 4.500. Podía deducir del alquiler los gastos de las reparaciones. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2097, fol. 13 v. y ss.

326. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2157, fol. 135 y ss.

327. El traspaso llevaba anejo la obligación de cumplir con ciertos requisitos urbanísticos, en consonancia con la Leyes de Policía. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 97 y ss.

la calle de los Genoveses por 16.510 rvon. y otra terrera en la del Diablito por 3.000<sup>328</sup>. En esa misma calle de los Genoveses, hoy de Travieso, Francisco Rosalía Gourié destinó 10.223 rvon. a adquirir en 1837 dos casas de una planta<sup>329</sup>; un lustro atrás había arrendado por diez años al comerciante inglés Juan Parkinson «un jardín con dos cuartos y dos estanques», para el establecimiento de una fábrica de velas, pagando de alquiler 300 rvon. anuales en el primer quinquenio y 375 en el segundo<sup>330</sup>. Incluso mientras no habían formalizado aún su licencia para afincarse en el país, los comerciantes foráneos recurrían a testaferos para tener bienes a su disposición. Tal hizo en 1836 el mercader Domingo Romay con una casa o sitio en ruinas situado en la calle de San Francisco, que compró por 12.000 rvon. a nombre de Roberto Houghton, para quien celebra escritura de cesión poco después<sup>331</sup>. Este último vivía en una mansión de dos pisos en la arteria de Triana, en donde también tenía sus almacenes, que alquiló en 1835 por cinco años y una renta anual de 4.500 rvon.<sup>332</sup>

Entre los nativos y peninsulares sobresalieron varios individuos por su caudal en pertenencias urbanas. Quizás sea Apolinario uno de los más significativos, con una riqueza que se repartía por diferentes núcleos. Así, nos consta que en 1844 se gastó 17.050 rvon. en seis casas terreras distribuidas de esta forma: una en el Risco de San Francisco de Las Palmas por 5.941 rvon.; dos en La Lechuza, jurisdicción de San Mateo, por 5.318; otras dos en la plaza de este pueblo por 3.097, y, por último, casi una con sitio y alrededores en la plaza de San Francisco de Telde, por 2.694<sup>333</sup>. Al año siguiente se quedó con otra vivienda en Agüimes por 1.230 rvon., situada en la calle de La Cruz<sup>334</sup>. Ya desde 1835 contó con un almacén en el Puerto de La

328. *Ibidem*, leg. 2153, fol. 103 v. y ss. Su padre, en 1833, había tomado en arrendamiento una vivienda de dos pisos en la calle de Los Reyes, con algunas piezas sin construir, por ocho años y a razón de 2.100 rvon. anuales. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 66 v. y ss.

329. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2173, fol. 177 y ss. Su hijo Alfonso, cuatro años más tarde, adquirió otra en el barrio de San Roque por 756 rvon. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2154, fol. 121 y ss.

330. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2169, fol. 68 y ss.

331. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2152, fols. 44 y 56 y ss.

332. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 127 y ss.

333. Escribano Francisco Quesada, leg. 2266, fols. 301, 307, 319 y 345 y ss. Con las casas de La Lechuza le enajenó Francisco Almeida poco más de 1 1/2 cuartillo en dos trocitos de terreno, uno allí y otro en La Caldereta. Por todas estas propiedades se pagaba una media cuarta de aceite como tributo perpetuo a la Fábrica de San Mateo.

334. *Ibidem*, leg. 2267, fol. 241 v. y ss.

Luz para sus operaciones mercantiles, así como con otro inmediato que decían «el grande», valorados ambos en 4.410 rvon.<sup>335</sup>.

La burguesía comercial en Gran Canaria se mostró proclive a apropiarse de tierras en otros términos distantes de la capital. Realmente, esto ocurre en el conjunto de las islas: los comerciantes, establecidos en sus puertos principales, extienden su presencia por zonas agrarias de reconocida riqueza o prometedor futuro. Poco a poco, sin prodigarse en grandes gastos de una vez, pasarían a controlar un tejido de parcelas en donde dominan los cultivos de mayor demanda. Tal ocurrió desde Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de La Orotava a Las Palmas, desde Santa Cruz de La Palma a Arrecife o Puerto Cabras.

Lo más frecuente es que las inversiones rústicas procedentes del comercio se localicen sobre todo en una zona concreta. El área de atracción preferente para los burgueses arrecifeños fue, así, la vitícola de La Geria. En la *isla redonda*, el panorama está más diversificado. El francés Francisco Rosalía Gourié optó por destinar sus ahorros al pago de Los Trapiches y, en general, a la jurisdicción de Arucas y comarcas aledañas. En aquel punto se hizo, ya en 1830, con 2,1 celemines labrantíos de secano por 1.579 rvon.<sup>336</sup>. En el quinquenio 1832-1836, verificó allí quince compras de tierras y aguas por valor de 32.797 rvon., dominando como siempre los minifundios. Las seis propiedades que pasó a detentar en 1834 no totalizan sino una cabida de casi 1,11 fanegada<sup>337</sup>. La principal de sus adquisiciones se sitúa, sin embargo, en 1833, cuando por 9.975 rvon. dispuso de dos pedazos de tierra labrantía con una cuarta de agua del Heredamiento de Firgas y Arucas, incluyendo asimismo el derecho al Albercón de Los Trapiches<sup>338</sup>. Entre los vendedores, claro, figuran pequeños campesinos que se deshacen de una porción de su humilde patrimonio para sobrevivir; en 1833, 1835 y 1836 compró Gourié tres trozos iguales, de 6,1 celemines, labrantíos bajo riego, pero sin agua, a los herederos de Rita Guerra, todo por 4.230 rvon.<sup>339</sup> Entre las compras específicas de aguas, destaca la media azada que en 1833 hizo por 3.000 rvon. al Heredamiento citado, del que dos años después volvió a arrendar dos cuartas por 1.912 rvon.<sup>340</sup>. En el lugar de Fontanales, juris-

335. *Ibidem*, leg. 2259, fol. 370 y ss.

336. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fol. 213 y ss.

337. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2171, fols. 78, 80, 81 v., 463, 465 y 575 y ss.

338. *Ibidem*, leg. 2170, fol. 32 v.

339. *Ibidem*, fol. 827 v. y ss.; leg. 2172, fol. 102 y ss. y leg. 2173, fol. 149 v. y ss.

340. *Ibidem*, leg. 2170, fol. 30 v. y ss. y 2172, fol. 85 v. y 158 v. y ss.

dicción de Arucas, nuestro comerciante cedió 75.000 rvon. a los herederos del capitán Francisco Ponce y Micaela Ponce Díaz en 1836, a cambio de una «hacienda o cortijo de tierras labrantías con agua propia, secano, arboleda, vuelta de ganado, sus casas y cuevas», que tenía una extensión de 100 fanegadas<sup>341</sup>. Ello nos indica que las grandes explotaciones también interesaron a estos inversores, siempre que la oferta les pareciera atractiva.

Telde fue otro de los distritos en donde poseyó Gourié algunos predios. Dos cercados, de 2,6 fanegadas cada uno, dio en arriendo en 1830 por anualidades en especies: el primero, en el Campillo, contenía casa, gañanía y cuarto, así como azada y media de agua por el Heredamiento de la Vega Mayor; el segundo, situado donde llaman Calabocillo, comprendía una casita, alpendres y cuarta y media del mismo heredamiento. La duración de ambos era de tres años y la renta consistía en 42 fanegas de millo en aquél y 47 en éste, que los colonos debían conducir a la hacienda del amo ubicada en el que fue Monte Lentiscal<sup>342</sup>. Otras veces era el propio don Francisco el arrendatario, como en el cercado de tierras labrantías bajo riego con casa terrera del barrio de San José de Telde, que en 1834 contrató por diez años a razón de una renta anual de 2.025 rvon., adelantando los 20.250 de marras en el momento de firmarse la escritura<sup>343</sup>. Por último, señalemos que en esta localidad sureña llegó a contar con una pequeña casa en la calle Marcos Alonso, que le costó 875 rvon. en 1834<sup>344</sup>.

El primer Gourié que se afincó en Gran Canaria constituye, pues, un magnífico ejemplo del interés inversionista de la burguesía mercantil extranjera en la isla. Su potencial económico en los años treinta queda más delimitado aún si añadimos un molino junto al estanque de Tafira, por el que pagó en 1831 la cantidad de 40.040 rvon.<sup>345</sup> De él procederá una notable saga burguesa, en la que figuraron su hijo Alfonso Gourié Alvarez y sus nietos, los Gourié Marrero, personalidades políticas de la Restauración<sup>346</sup>. Los cimientos de la fortuna familiar los puso sin duda este avisado capitalista,

341. *Ibidem*, leg. 2173, fol. 160 v. y ss.

342. *Ibidem*, leg. 2167, fols. 253 y 255 y ss.

343. *Ibidem*, leg. 2171, fol. 461 y ss.

344. *Ibidem*, fol. 51 y ss.

345. *Ibidem*, leg. 2168, fol. 138 v. y ss.

346. En 1841, Alfonso Gourié aparece comprando dos cuartas de agua del Heredamiento de la Vega Mayor de Telde, por 3.300 rvon., al coronel y gobernador militar Francisco María de León, procedentes de la vinculación instituida por su antepasado Diego Romero e incorporadas a ella en 14 de agosto de 1691. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2154, fol. 95 v. y ss.

capaz de invertir en ocho años 160.516 rvon. en bienes rústicos y urbanos como mínimo, con un promedio de unos 1.672 rvon. mensuales.

Federico Manly prefirió centrarse en Santa Brígida, en concreto en la Hoya de Bravo. Desde 1830 arrendó allí un cercado a Juan Pestana Jáquez, por tres años y a razón de 450 rvon. anuales<sup>347</sup>. En 1836 obtuvo una hacienda que la Real Caja de Amortización le embargó a un hermano de aquél, don Manuel, la cual incluía casas, oratorio, gañanías, estanque, lagar y cinco días, cinco noches y dieciséis horas de agua por el Heredamiento de La Hoya. Aunque el precio de salida en la subasta fue de 102.546 rvon., le fue adjudicada por sólo 63.000<sup>348</sup>. Este debió de ser el núcleo central de las 18 fanegadas que, por un valor de 150.000 rvon., sirvieron de garantía para el préstamo que en 1840 le hizo Leonardo Sánchez. En el Lomo de Tomás León, de Firgas, en 1849 se apropió de unas 8 fanegadas por 60.000 rvon., que componían las tres quintas partes de una hacienda de tierras labrantías y arrifes, casa, bodega, gañanía y media azada de agua del Heredamiento de Arucas y Firgas<sup>349</sup>.

El patrimonio rústico de Diego Swanston se localiza fundamentalmente en el otrora Monte Lentiscal y procede de dos adquisiciones que llevó adelante en 1835. En efecto, a través de su arrendatario, el oidor de la Audiencia José de Santo Domingo, la marquesa de Acialcázar y Torrehermosa, Juana de Llarena y Westerling, esposa de Tomás de Nava y Grimón, marqués de Villanueva del Prado, le traspasó casi 17,1 fanegadas pertenecientes a un mayorazgo que poseía en el camino del Fondillo, plantadas de viña y árboles, por 21.368 rvon.<sup>350</sup> El día anterior, además, había hecho otro tanto con una finca colindante de más de 1,1 fanegada, con una casa de alto y bajo, bodega y cercadito, igualmente con algo de arbolado y parras, al precio de 38.633 rvon.<sup>351</sup> No hay duda, entonces, de que el acaudalado escocés se preocupó por dotarse de tierras que le permitieran una producción vitícola propia. Ya desde 1834, la compañía que llevó su nombre tomaba en arrendamiento unas bodegas en la calle Perdomo de Las Palmas por 2.000 rvon. anuales<sup>352</sup>. Como fruto de sus relaciones con Puerto Cabras y Arrecife,

347. Escribano Francisco Quesada, leg. 2259, fol. 633 y ss.

348. Escribano Francisco Cabrera, leg. 2179, fol. 192 y ss.

349. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2157, fol. 343 y ss.

350. Escribano Nicolás de Troya, leg. 2035, fol. 129 y ss.

351. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2152, s.f. (38 y ss.).

352. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 138 y ss. Al siguiente año, don Diego mercaría en ese lugar un pedazo de sitio con patio, cocina, parral, común y estercolero por 1.973 rvon. (leg. 2152, s.f.).

Swanston compraría en 1833 un cortijo en La Geria a los herederos de Gerardo Morales, valorado en 32.036 rvon., que en 1829 se le hipotecó para asegurarle el pago de una deuda<sup>353</sup>. En la misma Lanzarote dispuso de otro cortijo en el pago de Guenia, que vendería después a su representante Guillermo Topham.

Joaquín Apolinario no se limitó a comprar tierras en San Lorenzo. La extensión de la cochinilla le animó a ofrecer 2.715 rvon. en 1845 a los esposos José Medina y Antonia García, por dos pedazos de sequero en El Ejido de Telde, con casa, patio y tuneras<sup>354</sup>. Luego, al año siguiente, logró otras dos suertes de secano donde dicen La Morisca, con una extensión de 7,5 y 3,1 celemines, respectivamente, a cambio de sólo 945 rvon.<sup>355</sup> Así pues, de lo que llevamos dicho se desprende que invirtió 27.775 rvon. en conjunto durante el bienio 1844-1845, cifra nada despreciable habida cuenta de la crisis.

La nómina de estos acaudalados burgueses podría ampliarse con el citado Leonardo Sánchez, de quien recogimos dos fondos que tomó en Las Palmas. Con antelación, en 1832, había hecho su compra más estimada, consistente en la Hacienda del Drago, en San Lorenzo, de 17,3 fanegadas y con casas, gañanías, estanque y demás accesorios, por la que dio 120.000 rvon. al corregidor Salvador de Terradas<sup>356</sup>. De igual forma, entonces arrendó dos cercados labrantíos en El Campillo, Telde, con una cuarta de agua cada uno, por un período de seis años y una renta anual de 2.175 rvon. que entregó por adelantado<sup>357</sup>. Esta manera de satisfacer el total del arrendamiento al elevar el contrato a escritura pública, nos demuestra las disponibilidades monetarias de este grupo de capitalistas, verdadera élite económica que se benefició de los reveses que sufrió el campesinado e incluso de aquellos otros que padecieron algunos componentes de las clases dominantes, menos hábiles e indispuestos para salir airosos de trances difíciles. Sánchez todavía

353. Tal deuda ascendía a 32.083 rvon., y al no serle satisfecha se le cedió la finca. (Escribano Domingo Cancio, leg. 2959, fols. 276-79). Mal debieron pasarlos los hijos de don Gerardo, pues también por entonces el inglés Jorge Sanders protestó una letra de 7.500 rvon. girada contra ellos por el orotavense José García Benítez, para el abono del arrendamiento de Alegranza. En tal circunstancia declararon no disponer de dinero, ya que Antonio Morales no había percibido aún los frutos que ese islote le reportaba. (*Ibidem*, fol. 359).

354. Escribano Francisco Quesada, leg. 2267, fol. 233 v. y ss.

355. *Ibidem*, leg. 2268, fol. 315 v. y ss.

356. Escribano Mariano Martínez de Escobar, leg. 2169, fol. 154 y ss.

357. *Ibidem*, fol. 168 y ss.

empleó 15.000 rvon. en 1842, para gozar de una casa de dos pisos con oficinas en la calle de la Carnicería de Vegueta<sup>358</sup>.

Las muestras podrían multiplicarse, pero bástenos recoger los nombres de Francisco García Borrero y Miguel Sortino. A aquél nos lo encontramos en 1830 destinando 4.241 rvon. a la octava parte del Cercado de Santa Ana en la Vega de Telde, con 1,1 fanegada de extensión y derecho a 17 horas de agua del Heredamiento de la Vega Mayor y al Albercón nombrado de Don Luis<sup>359</sup>. En 1836 arrendó en dicho punto y en El Tabaibal, durante tres años prorrogables a voluntad del propietario, dos trozos de tierra por 2.700 rvon. anuales, de los que uno contaba con tres cuartas de agua<sup>360</sup>. En cuanto a Sortino, pasó a disponer por esa época de una suerte labrantía de 6,3 celemines en Gáldar, con agua del Heredamiento de la Vega, por la que satisfizo 9.336 rvon.<sup>361</sup>

A veces un comerciante se vio en la necesidad de no actuar solo, máxime al afrontar una empresa de cierta envergadura. Un curioso contrato de arrendamiento suscriben en 1846, de una parte, los vecinos de Las Palmas Andrés Escofet, Pedro de la Guardia y Esteban Manrique, junto con el que lo era de la Aldea de San Nicolás, Faustino Molina y Benítez, y de la otra el lagunero Tomás de Nava y Grimón. Según el mismo, éste les arrendaba durante nueve años una hacienda y heredamiento que poseía en el antiguo señorío jurisdiccional de su familia, como parte de su mayorazgo, sin reserva alguna a excepción de un hato de ovejas. La renta anual alcanzó los 45.000 rvon., a los que se añadían 200 fanegas de cebada y 100 varas de lienzo «según uso y costumbre de manufacturarse en dicha Aldea». Los cuatro arrendatarios celebran acto seguido un convenio particular, entre cuyas bases se fijaba que al comerciante Escofet correspondía la obligación de vender toda clase de frutos que produjese la hacienda, así como la de darles la mayor estimación posible. De querer operar fuera de la provincia, era preciso contar con el beneplácito de los demás asociados<sup>362</sup>. Este documento testimonia, a mayor abundamiento, la atención prestada por la burguesía mercantil al proceso productivo, para suministrarse en colaboración con algunos hacendados las mercancías agrarias o textiles que después comercializaba.

358. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2154, fol. 2 v. y ss.

359. Escribano Francisco Cabrera, leg. 2175, fol. 228 y ss.

360. *Ibidem*, leg. 2179, fol. 221 y ss. En ese mismo año adquiriría en la calle de Los Remedios de Las Palmas una casa por 8.478 rvon. (fol. 448 v. y ss.).

361. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2097, fol. 4 v. y ss.

362. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2155, fols. 2 v. y 13 y ss.

Lo que sucede con los comerciantes grancanarios en relación con la tierra, es indicativo del comportamiento de esta burguesía portuaria que emergió con fuerza desde las entrañas del Antiguo Régimen, en medio de una conyuntura histórica signada por relevantes transformaciones. La tierra fue siempre símbolo de poder y prestigio social, y en Canarias resulta absurdo hablar de «traición de la burguesía» cuando era aquélla el destino natural y prioritario de los capitales acumulados en las prácticas mercantiles. La participación de estos hombres de negocios en los procesos desamortizadores no parece haber sido muy numerosa. Sin embargo, Diego Wood fue el quinto máximo comprador en las Islas Orientales durante la desamortización eclesiástica, según se desprende de una relación en la que el comisario de Montes Bartolomé Cifra ocupa el séptimo lugar y Vicente Toledo el décimo<sup>363</sup>. En las Occidentales, igualmente, figuras como Claudio Grandi, Juan Manuel Foronda, Antonio Cifra, Domingo Leal, Juan B. Escoubet o Agustín Guimerá, se incluyen entre los veinte primeros adquirentes<sup>364</sup>. La abolición de mayorazgos, vínculos y patrimonios religiosos permitió, a su vez, la entrada en el mercado de lotes de terreno que en ocasiones fueron a parar a manos de estos burgueses. Claro que no sólo los comerciantes *sensu strictu* se interesaron por las propiedades agrícolas. Un naviero como Cipriano Avilés contó en el pago de La Atalaya con una hacienda que en 1830, cuando fue fiador de su yerno Pedro Russell, comerciante, fue tasada en 82.650 rvon.<sup>365</sup>

Nuestro breve recorrido por las inversiones de la burguesía comercial, finaliza con una referencia sobre varias de las pocas que se destinaron a la industria. Se trata, evidentemente, de una actividad industrial de neto cuño artesano, desde la construcción naval a las de carácter alimenticio, ornamental o textil.

No vamos a insistir ahora en las escasas noticias de que disponemos sobre la fabricación de embarcaciones en los principales puertos canarios<sup>366</sup>. En el astillero de Las Palmas se conocerían iguales inconvenientes para el desarrollo de la industria naval que en los restantes, si bien los problemas eran mucho más agudos en Arrecife por carecer de bosques y tener que im-

363. José Juan OJEDA QUINTANA, *La Desamortización en Canarias (1836 y 1855)*, Las Palmas, C.I.E.S., 1977, pp. 56 y 49-51. El último de los mencionados se hizo en 1831, con 12,8 fanegadas labrantías de secano en el pago teldense de La Breña, por un precio de 4.500 rvon. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fol. 80 v. y ss.

364. *Op. cit.*, pp. 57-58.

365. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2149, fol. 257.

366. Cf. «Arrecife, el puerto...», pp. 130-33.

portar maderas desde La Palma u otras islas. Así y todo, los barcos pertenecientes a la matrícula del Archipiélago integraban en 1840 once bergantines, 62 bergantines-goleta y doce goletas, por lo común de pequeño calado y casi todos hechos aquí<sup>367</sup>. La destreza y el prestigio de nuestros artesanos y armadores fue reconocida en el exterior. Nueve bergantines-goleta y una goleta, con un total de 538 1/2 toneladas, se vendieron en América de entre los buques que se botaron en el astillero de la capital grancanaria de 1837 a 1857; dos lo fueron en Mallorca y uno, respectivamente, en Cataluña, La Palma y Lanzarote<sup>368</sup>.

Al comparárseles con otros de los navíos que surcaban nuestros mares, los que nuestros carpinteros de ribera fabricaban eran más bien humildes. El *San Juan de Arucas*, de cabotaje, fue vendido en 1830 por el grancanario Francisco Cabrera a Cosme González, de Santa Cruz de Tenerife, en 24.000 rvon., y apenas tenía 33 toneladas<sup>369</sup>. No mucho mayor era el *Jesús María*, que los carpinteros Antonio de Armas González e hijo construirían para el tráfico con La Habana<sup>370</sup>. Si algún naviero o empresario en general precisaba de un barco de gran tonelaje, la norma era tener que recurrir al extranjero. El comerciante José Joaquín O'Shanahan dio poderes en 1834 al escocés Alejandro Cochran para que en Londres, Marsella u otros puntos europeos le adquiriese uno de 150 ó 200 toneladas, pudiendo llegar a ofrecer por él hasta 120.000 rvon.<sup>371</sup> Algo parecido hará en 1837 el negociante Francisco Rey con el piloto Juan José de Soria, a fin de que le trajera otro de algún puerto español, francés o de cualquier otra nacionalidad donde se le presentaran mejores oportunidades<sup>372</sup>.

El armador y el comerciante solían coincidir en las mismas figuras. Era lógico, debido a la situación de las Canarias, que los burgueses se preocupasen por las actividades marítimas. Adelantaban dinero a los artesanos, traían materiales y quizás hasta financiaran directa o indirectamente algunos talleres. La pesca, claro está, ejerció sobre ellos un hechizo invencible. Cipriano Avilés, de Las Palmas, aparece volcado en la industria pesquera desde principios de siglo, con las goletas *La Africana* y *Venus*, de 45 y 50 toneladas, respectivamente, para sus capturas en el banco sahariano<sup>373</sup>; en

367. ZUFIRIA y MONTEVERDE, p. 155.

368. Cf. «Estado de los buques...», en *El Omnibus*, Las Palmas, 28-II-1857, p. 2.

369. Escribano Francisco Cabrera, leg. 2175, fols. 139-40.

370. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2149, fol. 259 y ss.

371. *Ibidem*, leg. 2151, fol. 109 y ss.

372. *Ibidem*, leg. 2152, fol. 35 y ss.

373. ALVAREZ RIXO, pp. 46 y 185.

1824 se abasteció de sal en las salinas de Antonio de la Rocha, al que abonó por ello ni más ni menos que 56.246 rvon.<sup>374</sup> En Arrecife abundaron los especuladores de barrilla y otros productos agrícolas que participaban en la pesca del salado, disponiendo de naves de considerable tamaño y cuantía<sup>375</sup>. José Rodríguez del Carmen, en Las Palmas, traspasó un barco costero a José Valido por 8.697 rvon. en noviembre de 1824<sup>376</sup>. La mitad del bergantín *Flor de Mayo*, con igual destino, es cedida en 1832 al comerciante Rafael Quegles Martorella por 5.250<sup>377</sup>. La única compañía de que tenemos constancia, sin embargo, es la que constituyeron diecisiete suscriptores en el Puerto de la Orotava en 1811, la cual contó con dos buques que principiaron a faenar a finales del verano. La suerte no acompañó a esta iniciativa, pues uno de ellos se hundió y el otro acabó por ser vendido<sup>378</sup>.

Vinculada al negocio pesquero se sitúa la erección de salinas. A Cipriano Avilés, que proyectaba el establecimiento de unas en La Isleta, y a Antonio de Franchy, comisionarían los miembros de la Sociedad Económica de Las Palmas en 1783 los estudios acerca de la conveniencia de montar otras y en qué puntos. Sus memorias, redactadas el 25 de agosto, señalaban la buena calidad de la sal recogida en Gando<sup>379</sup>. Esta línea de conducta probablemente siguió reproduciéndose y hasta se incrementó entre los núcleos comerciales más vanguardistas de Gran Canaria y Lanzarote.

Muchos navieros se especializaron en el transporte, bien de mercancías o de pasajeros, mientras lo más frecuente fue que simultanearan ambas dedicaciones con la pesca de altura. José Navarro, amigo personal del portugués Manuel José Álvarez, se asoció con el piloto Barrera y botó un bergantín-goleta el 25 de junio de 1807, año en que un bergantín suyo hacía la travesía de Las Palmas a Lisboa. Inmediatamente engrosó su potencial náutico con dos nuevos bergantines: el *San Luis*, de 45 toneladas, para la pesca del salado y el *San Fernando*, de 71, que empleó en el tráfico con Cádiz, a los que habríamos de añadir el candray *San Rafael*, de 12<sup>380</sup>.

Se sabe que, paralelamente a la producción vitícola, la fabricación de aguardientes tuvo gran predicamento y a ello se dedicaron muchos comer-

374. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2155, fol. 190 y ss.

375. *Art. cit.*, pp. 134-38.

376. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2147, fol. 13 y ss.

377. Escribano Francisco Cabrera, leg. 2177, fol. 230 y ss.

378. ALVAREZ RIXO, p. 127.

379. José de VIERA Y CLAVIJO, *Extracto de las Actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1777-1790)*, Las Palmas, 1981, p. 86.

380. ALVAREZ RIXO, pp. 11 y 185. Este último se destinó para la pesca en Jandía.

cientes, que instalaron alambiques en pequeñas destilerías. La capital conejera, en este como en otros aspectos, tiene categoría paradigmática<sup>381</sup>. Aquí hemos hecho referencia a varias bodegas de Tenerife.

La industria textil y sedera prosigue desenvolviéndose en un marco familiar, pero cada vez más comprimido. Desde finales del XVIII, los comerciantes que actuaban en las Sociedades Económicas se movilizaron para introducir o ampliar el cultivo de plantas industriales. Bernardo Cólogán, en La Laguna, y Pedro Russell, en Las Palmas, hicieron lo posible por promocionar la linaza, el cáñamo y el propio lino. El mismo Russell incentivó la propagación de tornos de hilar manuales, que importó y colocó por diversos pueblos mediante cómodos plazos. La producción de lienzo fue también promovida. Los Cólogán instalaron en el Puerto de la Orotava una fábrica de tejidos de seda. Los más toscos de lana, por su parte, se expandieron merced a la materia prima que venía de Fuerteventura, emprendiéndose estudios y gestiones para ampliar y mejorar el trabajo de las hilanderas. Técnicas francesas para la elaboración de sombreros se empezaron a conocer, y en 1783 los obradores de Guía embarcaron unos 700 para Santa Cruz de Tenerife<sup>382</sup>. Estos talleres domésticos, perderían su capacidad de maniobra tan pronto como las manufacturas industriales británicas controlaron el mercado local. Nuestra pequeña industria artesana fue su víctima, precisamente cuando apenas despuntaba de la mano del reformismo borbónico. Los comerciantes, en semejante tesitura, prefirieron cumplir escrupulosamente con su papel de intermediarios y abandonar o reducir al mínimo cualquier veleidad productiva de resultados inciertos, como ya vimos.

Dentro de las industrias alimentarias, en 1824 se produce por parte de Manuel Cabrera Dávila, vecino de Las Palmas, y de José Pagés, que lo era de Masnou, Cataluña, la compra por 16.000 rvon. de una máquina para la fabricación de fideos, «con todas las piezas necesarias de madera y otros enseres», que había sido traída de Génova por Antonio Grondona y Francisco Grazzo y Ravina<sup>383</sup>. Los comerciantes, desde luego, contarán con molinos en varias ocasiones, como ocurre con Gourié. La molienda de granos y, a buen seguro, la elaboración de gofio y pan, fue otra faceta en donde estuvieron presentes.

La atracción de la burguesía comercial por la industria tendrá en 1848 una nueva muestra. El negociante de Las Palmas Julián Torón se hace con la

381. «Arrecife, el puerto...», p. 97.

382. VIERA, *op. cit.*, pp. 75-76, 88-90, 94-99 y 101-105.

383. Escribano José Benítez Oramas, leg. 2286, fol. 253 y ss.

propiedad de la fábrica de vidrios que, tiempo atrás, instalara el mallorquín Guillermo Vidal, desde entonces convertido en mero director. Las existencias que se detallan en la transacción son las que siguen: tres hornos valorados en 1.200 rvon., para hacer vidrio, guisar y obtener sulfatos; diecinueve pilas por otros 1.200 rvon.; sesenta quintales de barrilla por 900; dos estanques con sus tanquetas por 600; parte de los derechos de una licencia de 2.500 quintales de leña, por el mismo valor; herramientas de hierro por 480; ciento cincuenta libras de antimonio por 450; una tahona por 300; un caballo por idéntica cantidad; seis quintales de sulfato por 270; otro tanto por los moldes de barro y bronce; docientas libras de manganeso por 180; hachas, cuñas, sierras y martillos por 120; una artesa para amasar la pasta por 60; cuatro seretas de palma por 30 y 15 por seis cucharas de palo. El precio estipulado en la venta fue de 17.483 rvon., y como los enseres y demás sólo llegaban a 6.975, los 10.508 restantes quedaron como deuda y Vidal extendió los pagarés correspondientes<sup>384</sup>.

Las periódicas crisis agrícolas que jalonaron la historia de Canarias, proceden de sequías o plagas unas veces y otras se vieron agudizadas por ellas. Sus efectos sobre la población son conocidos: el binomio hambre-epidemia irrumpió con periodicidad, dejando tras de sí su terrible secuela demográfica. La emigración no es más que la respuesta desesperada a una economía insuficiente para sostener el crecimiento poblacional y asimismo el fruto de marcadas desigualdades en la propiedad de los medios de producción. El campesinado pobre y el jornalero sufrirían así uno de los capítulos más tristes y vergonzosos del pasado insular. En 1833, cuando una calamitosa coyuntura económica se cebaba sobre el Archipiélago y en especial sobre Lanzarote y Fuerteventura, el conejero Agustín Reyes, al solicitar licencia para enajenar unos bienes y partir hacia La Habana, confiesa acongojado que tal hace «para evitar que sus hijos lleguen a ser pordioseros, que comúnmente es lo que sucede en esta isla». Coetáneamente, la vecina de Arrecife María del Carmen Delgado concede licencia a su esposo para que emigre durante cuatro años a Puerto Rico, «que son los que considera necesarios para provocar su fortuna y hacer bien a la compareciente y sus hijos»<sup>385</sup>. Los parcelistas vendieron sus minifundios a fin de poder satisfacer con frecuen-

384. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2156, fol. 51 v. y ss.

385. Escribano Domingo Cancio, leg. 2959, fols. 22 v. y 101 y ss.

cia tan sólo el precio del pasaje; cuando no, hipotecan todo tipo de propiedades, desde humildes casuchas a muebles y demás<sup>386</sup>.

Es muy probable que nuestra arrecifeña haya sido en exceso optimista. Pocos fueron los que ahorraron lo suficiente para salir airosos de tan dura prueba, casi siempre a costa de grandes sacrificios y privaciones. Los indios del grueso reloj de cebolla, los dientes de oro y el fajín adornado con monedas, no dejaron de ser una irrelevante minoría a la que sonrió la fortuna. La mayor parte de la copiosa legión de isleños que se cernió sobre tierras americanas, apenas consiguió lo suficiente para la manutención de los suyos y para sobrevivir a duras penas, sometidos a una salvaje sobre-explotación. Quienes sí se lucrarían fueron los burgueses que actuaron como navieros y armadores, transportando esta «mercancía humana» que con frecuencia sustituyó a los menguados productos que se embarcaban en la flota local. Según ya vimos, la *Memoria* anónima de 1831 nos advierte que, ante la decadencia del tráfico comercial con las Antillas (con una exportación muy reducida de aguardientes y vinos), «es el transporte de viajeros el motivo principal que tienen los navieros para emprender sus navegaciones», conduciendo en los retornos azúcar, café, cacao y a alguno de los anteriores emigrados que volvían con sus exiguos capitales<sup>387</sup>.

En 1826 tenemos noticias de dos expediciones a La Habana. La primera tuvo lugar en el bergantín-goleta *Vencedor*, capitaneado por José Fortunato Pereira<sup>388</sup>. La segunda, organizada entre abril y julio, corrió a cargo del bergantín *La Estrella*, consignado para la casa comercial de Luis Navarro y Andrés Torrens por su dueño y capitán, Ramón Costa<sup>389</sup>. En este último viaje hemos localizado la presencia de veintisiete pasajeros que pagaron 30.865 rvon., aunque es probable que fuesen más o en su defecto algo de carga. La cuantía de los fletes estaba en relación con múltiples factores (condiciones o contratas, cargamento, hipotecas, etc.), y uno de los viajeros tuvo que pagar

386. En 1802, María Granados se desprendió de un trozo de tierra en Teror de 1.350 rvon. a fin de abonar el billete de su hijo a América, y Juan de la Rocha hipotecó sus muebles como contrapartida de un préstamo para el suyo. (Escribano Manuel Román Falcón, leg. 1286, s.f.). Casi un cuarto de siglo después, en marzo de 1826, Miguel C. Muñoz solicitó para lo mismo un préstamo de 900 rvon. a Sebastián Ortega Barrera, y su mujer hipotecó otra suerte que había heredado. (Escribano T. Álvarez Oramas, leg. 1949, fols. 125 v. y 126).

387. *Loc. cit.*, p. 187.

388. Deuda de Cristóbal Martín Mederos de 900 rvon. por su flete. (Escribano José Hernández Navarro, leg. 2117, fol. 467 v. y ss.). Nueve años más tarde, este buque, alias *El Canario*, era propiedad del genovés Francisco Grasso y seguía empleándose en los mismos menesteres. (Escribano Sebastián Díaz, leg. 2152, s.f.).

389. Escribano José Hernández Navarro, leg. 2117, fols. 178 y 301 v. y ss.

5.600 rvon. con equipaje incluido<sup>390</sup>. Al retornar este buque, varios compatriotas residentes allí aprovecharon para reclamar a sus familias<sup>391</sup>.

Los emigrantes canarios que decidieron irse en el bergantín *Sara* en 1827, hubieron de satisfacer a su capitán Gregorio Borges la suma de 800 rvon. por su flete tan sólo. Sobre lo gravoso que la misma era para la capacidad económica de algunos campesinos, sirva el ejemplo de un aruquense que tardó seis años en retribuir la mitad del pasaje que adeudaba<sup>392</sup>. Menos suerte, sin embargo, tendrían entonces los de la goleta *La Soledad*, ya que el precio de aquél por persona adulta osciló entre los 800 y los 1.000 rvon.<sup>393</sup> Como promotores figuraban José Navarro y el propio capitán, Gaspar Cabrera, que abonarían 1.960 rvon. por los 49 pasaportes expedidos a los pasajeros embarcados hacia La Habana, por no tener recursos éstos.

La enorme rentabilidad del negocio migratorio hizo que se especializaran en él algunos navieros, o a lo sumo que múltiples burgueses le prestaran especial atención. Uno de ellos sería precisamente el antedicho Navarro, que a bordo del bergantín-goleta *El Canario* volvió a conducir en 1830 hacia la Gran Antilla otra partida de emigrantes, vecinos de Tejada, Arucas, Jínámar, Marzagán, etc.<sup>394</sup>; el capitán del barco fue su propio hijo Jerónimo y los fletes se mantuvieron en idénticos precios. Una recluta por zonas agrícolas de Gran Canaria verificó asimismo en los meses de marzo y abril de aquel año Vicente Toledo, quien logró la firma de contratos en Arucas, Moya, San Mateo, Santa Brígida, Artenara y otros distritos afectados profundamente por la crisis económica, para completar la polacra-goleta *San Juan*, que consignó a Antonio José Colomer por 22.000 rvon. y con igual destino<sup>395</sup>.

390. Reconocimiento de deuda al capitán Costa por Antonio de Armas. *Ibidem*, fol. 178 y ss.

391. Esto fue lo que hizo, entre otros, Juan García Sánchez, comprometiéndose a satisfacer 9.700 rvon. por el traslado de sus hijos. *Ibidem*.

392. Escribano Sebastián Díaz, leg. 2151, fol. 10 v. y ss. La nave salió de Santa Cruz de Tenerife e iba, como las anteriores, a la capital cubana. Cf. algunos contratos en *ibidem*, leg. 2147, fols. 6 y 7.

393. Esta última cantidad la satisficieron la viuda de Tafira María del Pino Hernández, para su hijo, y Vicente Montesdeoca. Otra mujer de aquel pago, no obstante, sólo tuvo que entregar 800 por un hijo igualmente. *Ibidem*, leg. 2147, fols. 126-28.

394. Para evitar retrasos y trastornos al cumplimentar los requisitos que exigió la Subdelegación de Policía, Navarro se comprometió a librar, en el término de cuarenta días, 40 rvon. por cada pasaporte expedido, dando como garantía unas casas suyas de Triana. *Ibidem*, fols. 154-55.

395. Escribano Francisco Cabrera, leg. 2175, fols. 296, 309-10 y 321 y ss.

### Cuadro XV

*Contratos establecidos por el naviero Vicente Manuel Toledo en marzo-abril de 1830 en Gran Canaria, para la conducción de emigrantes a La Habana a bordo de la goleta-polacra San Juan*

Contratante	Lugar de origen	Personas	Costo del flete (en ryon.)
Tomás González <sup>1</sup>	Arucas	2	1.600
Juan Manuel Martín <sup>2</sup>	Arucas	1	720
Pedro José Hernández	Artenara	1	1.540 <sup>3</sup>
Domingo Penichet <sup>4</sup>	Teldé	1	900
Juan Rodríguez <sup>5</sup>	San Lorenzo	1	900
José Naranjo <sup>6</sup>	Tamaraceite	1	800
Juan M. de Armas <sup>7</sup>	Tenoya	1	900
Nicolás de Zerpa	Moya	1	750
José de Vega	San Mateo	3	3.000 <sup>8</sup>
Blas Miranda <sup>9</sup>	Las Palmas	4	1.350
Miguel Alemán	Telde	1	1.000
Vicente Viera <sup>10</sup>	Tamaraceite	1	900
<b>Totales</b>		<b>18</b>	<b>14.360</b>

*Fuente:* AHPLP, escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fols. 69, 72 y sigs., 83 v. y 85 y sigs. Escribano José Pineda, leg. 2247, fols. 71 y sigs. y 74-75.

<sup>1</sup> Para el contratante y su nieto.

<sup>2</sup> Contrata el pasaje de Cristóbal González.

<sup>3</sup> Va en cámara.

<sup>4</sup> Para su hijo Juan Penichet.

<sup>5</sup> Para su sobrino Angel Ribero.

<sup>6</sup> Para su nieto Pedro Naranjo.

<sup>7</sup> Para su hijo Manuel de Armas.

<sup>8</sup> Para el contratante y sus dos hijos José y Francisco. Viajan en cámara.

<sup>9</sup> Para sus nietos María Dolores, Vicente, Bartolomé y Blasina.

<sup>10</sup> Para su nieto Isidro Viera.

Las décadas de los treinta y los cuarenta fueron un período de vacas gordas para estos pocos empresarios navales. La miseria general, con el creciente movimiento migratorio, les garantizaba un flujo continuado y progresivo de clientes. A principios de 1832, el francés del Puerto de la Orotava Juan Fruillé, dueño y capitán del bergantín *Europa*, se encuentra en Las Palmas ultimando los acuerdos de una expedición<sup>396</sup>. Los comerciantes sabían que era una inversión segura fomentar la emigración. Claro que, más clientes, no significa, por necesidad, mejores clientes. Las posibilidades del campesinado eran muy reducidas y tenderán a decrecer a medida que sequías, plagas y demás le arrojen en la más espantosa de las miserias. Fue imprescindible, ante tal cuadro, abaratar los costes para el potencial emigrante, respondiendo con ello también a la mayor competencia existente. Fruillé cobró sólo 220 rvon. a Miguel Peñate, de Valsequillo, por el billete de un hijo suyo a La Habana. Durante los meses de junio y julio, Jerónimo Navarro fijó varios contratos de fletamento con gentes de Arucas, Teror, Artenara y otros puntos, esta vez como dueño y capitán de la goleta *La Unión*<sup>397</sup>. El precio de los pasajes se sitúa en una media de 700-800 rvon. por persona, tratándose de un viaje similar al anterior y por el cual obligan algunos sus escasas pertenencias. Disponemos aquí del contrato de enrole de la tripulación, documento interesante en el que se enumera la dotación del buque (capitán, primer piloto, segundo, agregado, contra maestre, dos cocineros, carpintero, cuatro marineros y dos grumetes o mozos, lo que supone un total de catorce tripulantes). El primer piloto tenía participación en los beneficios, por ser copropietario de la goleta, y se indica que el segundo y el agregado trabajarían gratuitamente, sin especificar si era a cambio del billete o por hacer prácticas de aprendizaje<sup>398</sup>.

396. Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fol. 44 y ss. En el contrato se especifica que en el buque podrá transportar mercancías y pasajeros. En el lugar disponible para éstos hay, además, tres cámaras. No debió irle tan mal a este buen señor, pues al año siguiente, en abril de 1831, repite la experiencia. En esta ocasión fletó la fragata *Amistad* a su capitán Manuel Buena-muerte. (*Ibidem*, fol. 70 y ss.). Cinco años más tarde le vemos de nuevo, ahora asociado al siciliano de Arrecife, Mariano Stinga.

397. Escribano Francisco Quesada, leg. 2254, fol. 37 v. y ss. Otro tanto había hecho en marzo de 1830 contratando pasajes, también en el *Europa*, en Telde, Tamaraceite, San Lorenzo y Agüimes. (Escribano Nicolás Oramas Rojas, leg. 2096, fols. 56 v. y ss., 71 y ss. y 81 v. y ss.).

398. Cf. todo lo relativo a esta expedición en escribano Francisco Quesada, fols. 217, 223 v., 231 v. y 241 y ss. Don Jerónimo aparece en 1837 como capitán del bergantín-goleta *El Intrépido*, en tránsito igualmente hacia La Habana, y contrató entonces un pasaje en 600 rvon. *Ibidem*, leg. 2259, fol. 569 v.

Desde junio de 1832, también inició el comerciante tinerfeño Francisco G. de Ventoso los preparativos para enviar a La Habana su goleta *Primavera*. A este fin escribió a Icod a Melchor de Monteverde y Benítez de Lugo para que fijase allí los anuncios al público y remitiese otros a El Tanque y Guía de Isora. El hacendado le recomendó tocar en Puerto Rico para conseguir así más pasajeros, que pagarían «en vino o en contado (en) cuanto se recoja la cosecha presente de granos»<sup>399</sup>. Al zarpar el 16 de septiembre lo hizo sin poder atender a esta sugerencia, mas llevaba un buen número de viajeros.

Las oscilaciones en el precio de los fletes parecen estar en relación con múltiples factores y no presentan homogeneidad alguna. En los meses de septiembre, octubre y noviembre del mismo año de 1832, el capitán y piloto del bergantín-goleta *Villalba*, propiedad de José Betancort Brito, estableció sus contrataciones para ir a La Habana. La esposa de un emigrante se pudo marchar con él por 450 rvon., mientras el galdense Lázaro de los Reyes se vio obligado a desembolsar 1.200 en el lugar de destino e hipotecar los bienes que dejaba en la isla a cargo de su consorte. Antes de partir, el dueño del buque vendió dos tercios del mismo a Antonio Viera y José de las Llagas, habilitándolo entre los tres para el trayecto y acordando repartir a partes iguales los beneficios, mencionándose sobre todo 48.165 rvon. que quedaban pendientes de las obligaciones hechas por los pasajeros y los 10.585 de los terrenos que se habían escriturado a favor de Betancort y Viera. Por fin, casi ya al zarpar, el 6 de noviembre, los dos últimos accionistas dieron poder al capitán José Fortunato Pereira para que vendiese sus participaciones respectivas y con su importe les comprara otra embarcación más apropiada<sup>400</sup>.

En absoluto debe creerse que estos empresarios se limitaron a las islas centrales. Hoy conocemos su importancia en Arrecife de Lanzarote, en donde nació y residía Francisco Morales al verificar los preparativos de una

399. Melchor de Monteverde a Francisco G. de Ventoso, Icod, 22 de junio de 1832, AB. En la carta del 12 de julio le dice: «Acaba de salir de aquí un hombre que quiere irse en su Goleta de Vmd. para La Habana, y me dice que hay otros animados, porque les parece barato el flete...» En efecto, varios se unieron a la expedición a través de este noble, tal y como comunicó más adelante; entre ellos un tal Franchy, a quien se comprometió a pagar aquí el billete de no hacerlo él mismo tras llegar a Cuba.

400. *Ibidem*, leg. 2254, fols. 330 v.-407. Se incluyen a lo largo de estos folios dieciocho documentos sobre tal viaje, con el contrato de la tripulación en el último.

## Cuadro XVI

*Contratos establecidos por el naviero Francisco Morales  
en diciembre de 1832 en Fuerteventura, para la conducción  
de emigrantes a América*

Contratante	Lugar de origen	Personas	Costo del flete. (en rvon.) <sup>1</sup>
Marcial Acuña	Villa de Fuerteventura	6	5.000
José Chamorro	La Asomada	4	6.000
Mateo Ruiz	La Asomada	2	5.000
Agustín de la Cruz	La Asomada	6	3.740
Juan Marichal	La Asomada	3	6.240
Antonio Arbelo	La Asomada	1	2.500
Domingo Santa Ana	La Asomada	3	6.240
Domingo Ruiz <sup>2</sup>	La Asomada	1	2.500
María Cedrés <sup>3</sup>	La Asomada	1	2.500
Nicolás Santos	Puerto Cabras	1	2.000
Andrés García	Puerto Cabras	1	8.000
<b>Totales</b>		<b>29</b>	<b>49.720</b>

Fuente: AHPLP, escribano Miguel Calderín, leg. 3099, fols. 181-88 v.

<sup>1</sup> Es de suponer que las diferentes condiciones en que viajaban los pasajeros originasen estas variaciones en los fletes. Se establece que el contratante pagará a los 15 días de llegar al puerto de destino, espacio de tiempo en que debían emplearse en alguna hacienda, abonando la cantidad prefijada.

<sup>2</sup> Contrata el pasaje de José Peñate.

<sup>3</sup> Para su hijo.

expedición americana a fines de diciembre de 1832<sup>401</sup>. El Cuadro XVI recoge la relación de los contratantes mayoreros que incluía, sin que sepamos el nombre del buque ni su dirección exacta. A juzgar por la elevadísima cuantía de los pasajes, que alcanzaba los 2.500 rvon. por persona adulta y cantidades algo inferiores para sus hijos, es posible que no estuviese en la América española su destinación realmente, sino en Uruguay, a donde tantos conejeros y mayoreros emigraron antes y después de aquellas fechas<sup>402</sup>. El grupo lo formaban un total de seis familias y cinco varones que viajaron en solitario, procediendo la mayoría del pago tetireño de La Asomada. De los ingresos que obtuvo, Morales invirtió 10.244 rvon. en la compra de varias casas, terrenos para barrilla y gavias de bebedero en Tetir.

Puede que uno de los navieros más ricos de Canarias haya sido Mariano Stinga, quien se afincó en Arrecife allá por 1813 como piloto naval<sup>403</sup>. Moviéndose de isla en isla, intervino en el comercio interior y exterior y amasó capitales importantes con las travesías americanas de sus barcos, invirtiéndolos después en tierras, casas, etc. Estamos aquí ante uno de los más evidentes modelos del armador adinerado gracias a la masiva expatriación isleña. En la expedición o expediciones que auspiciara durante el primer trimestre de 1833 en su goleta *Veloz Mariana*, contaría con la colaboración del comerciante arrecifeño Agustín González Brito, que aportó 7.875 rvon. destinados a adquirir víveres para la manutención de los contratantes<sup>404</sup>. Estos son campesinos que proceden principalmente de Yaiza, el propio Arrecife y Tías. Ante la carencia de recursos para cubrir los gastos de fletamento de sus familias, muchos de ellos tendrían que deshacerse de pequeñas parcelas que traspasaban a Stinga en condiciones muy favorables para él<sup>405</sup>. Entre las

401. Cf. acerca de su padre, Gerardo Morales, las referencias que figuran en «Arrecife, el puerto...», pp. 123-24. De entre sus hermanos, al presbítero Gerardo le correspondió uno de los dos barcos de pesca que tuvo su progenitor, en tanto que Antonio, representante en Las Palmas de la firma bostoniana Thaxter y Brown, siguió arrendando el islote de Alegranza para cultivar en él barrilla. Escribanos Domingo Cancio, leg. 2959, fols. 228-29 y Sebastián Díaz, leg. 2148, fol. 111 v. y ss.

402. En 1829, el comerciante genovés Juan Bautista Arata, vecino de Arrecife y propietario del bergantín *La Industria*, consiguió un préstamo de la compañía santacrucera de Le Brun y Davidson para sufragar una expedición a Montevideo.

403. Cf. «Arrecife, el puerto...», pp. 110 y 114.

404. Al mismo personaje hizo Stinga una retroventa de casas y terrenos por valor de 7.515 rvon., tanto como garantía del dinero recibido como de las cien fanegas de trigo que le envió a Madeira. Escribano Domingo Cancio, leg. 2959, fol. 126 y ss.

405. Aunque no abundan pruebas al respecto, es presumible que en numerosos casos los bienes que se hipotecan hayan pasado a poder de los navieros, dada la insolvencia del emigran-

Cuadro XVII

*Contratos establecidos en el puerto de Arrecife con Mariano Stinga, para conducir emigrantes a Cuba y Puerto Rico, durante el primer trimestre de 1833.*

Contratantes	Nº de Personas	Costo del Flete (en rvon.)
Juana de Armas <sup>2</sup>	1	2.250
Manuel García	2	4.000
Marcial G. Martín	5	7.000
Antonio F. Rodríguez	2	4.000
Marcial Abreu	5	8.000
Miguel Brito <sup>3</sup>	4?	3.760
M <sup>a</sup> Rosario González	2	4.000
Manuel Pérez	1	2.000
<i>Eugenio Suárez</i>	4?	8.000
Juan Rivero <sup>4</sup>	2	2.000
<i>Salvador Herrera</i>	2	4.000
<i>Juan Alfonso</i>	4	6.000
María Román	4	7.560
Tomás Borges	4?	7.560
<i>Miguel Cabrera</i>	6	8.000
<i>Andrés Angulo</i>	1	2.000
Marcial Cedrés <sup>5</sup>	7?	12.000
<b>Totales</b>	<b>56<sup>6</sup></b>	<b>92.130</b>

Fuente: AHPLP, escribano Domingo Cancio, leg. 2959, fols. 1-2, 4, 27, 50 vto., 67-69, 73 vto., 77, 86, 89 vto., 90 vto., 91 vto., 94 vto., 95 y 113.

- <sup>1</sup> En general, los contratantes se obligan a pagar antes de saltar a tierra en el punto de destino, por lo que pueden tratarse de contratos similares a las que cita Fernández Arlaud (págs. 424-30). En cursiva se recogen los individuos que no se obligan directamente con el naviero, sino con Agustín Reyes, a quien devolverán el préstamo que éste les hace «dentro de un año, desde que llegue(n) a América». Dicho prestamista, vecino de Las Casitas de Femés, tampoco contrata su pasaje con Stinga, pero solicita permiso para vender los bienes de sus hijos menores e ir a América con su segunda mujer y sus tres hijos, más otros cuatro de su primer matrimonio. Además, vendió a aquél una casa y terrenos por valor de 45.000 rvon. (fol. 103-106).
- <sup>2</sup> Para su hijo Manuel Morales, que iría como pasajero de cámara. Abonará el dinero a los seis meses de regresar la goleta a Arrecife.
- <sup>3</sup> Todos los casos, salvo el último, donde aparecen interrogantes en la columna «N.º de personas», es porque se indica que «viajará con mujer e hijos» sin precisar número, por lo que suponemos un mínimo de cuatro almas.
- <sup>4</sup> Previamente, Juan Rivero y su padre *vendieron* (probablemente cedieron gratuitamente) tierras a Stinga por valor de 1.500 rvon., «para pagar con su importe el flete». De ahí que luego abone sólo 2.000 rvon., precio teórico de un solo pasaje cuando va acompañado por su esposa.
- <sup>5</sup> Contrataron Marcial Cedrés, de La Palma y Marcial Martín García, de Lanzarote. El primero lleva a su familia, compuesta de seis personas.
- <sup>6</sup> Se dan dos casos más de individuos que venden terrenos al propio naviero, expresando en el contrato que su finalidad es pagar los fletes pero sin obligación expresa con él. Se trata de Juan Ortega, que pensaba partir con cuatro hijos menores, y de Pedro Martín Barbosa, yerno del teniente coronel José Blas Vivera, que saldría con sus ocho vástagos.

mismas, varias de las cuales recogemos en el Cuadro XVIII, figuraban tierras de barrilla, tuneras, «hoyos» de vid, gavias de bebedero, higueras y demás con algún aljibe; el promedio de su extensión oscilaba de tres a cuatro almudes. Este siciliano, regidor y apoderado insular de los ricos tinerfeños Enrique Casalón y Pedro de Luna, proseguiría participando en esta productiva ocupación. Así, en 1836 perrecha junto a Vicente Toledo la fragata *Los Tres Amigos*, propiedad de ambos<sup>406</sup>.

Joaquín Apolinario fue otro de los comerciantes de Las Palmas que con asiduidad se comportó como los anteriores. En 1832 le vemos de consignatario y copropietario del bergantín-goleta *Jesús Nazareno*, del cual una porción pertenecía a José Medina Báez, que navegó rumbo a Cuba<sup>407</sup>. Juan Alonso Urquía, de Agüimes, se obligó a pagar 675 rvon. por la conducción en él de su convecino Juan Dávila. Luego dispondrá Apolinario, en solitario, de otra nave similar, *La Magdalena*, a la que hemos localizado en ruta hacia Cádiz y Gibraltar en 1837 y hacia Barcelona en 1848<sup>408</sup>, mientras en 1842 había vuelto a destinarse a aquel objetivo<sup>409</sup>; lo que refleja su utilización indistinta para el transporte de viajeros o carga, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Este bergantín-goleta nos consta que realizó contrabando de tabaco desde La Habana en 1840, así como que en 1842 y 1844 se encaminó a Cuba y Puerto Rico llevando como capitán a un hijo de su dueño<sup>410</sup>. El naviero Apolinario, además, se acomoda a una novedad acerca del sistema de cobro de los pasajes que se impone desde principios de los cuarenta: el hacerlo en onzas de oro (de 340 rovn.) exigiendo una o dos por

te a la hora de retribuirle. En noviembre de 1832, el capitán de la goleta *Circariana*, Domingo Pérez de Medina, reclamó 1.000 rvon. al sargento de artillería Francisco Ignacio Hernández, quien en 1821 se comprometió a abonárselos en Santa Cruz de Tenerife por el traslado de su cuñado a Cuba. Al no cumplir, se quedó con la casa y las tierras que afianzó en Arafo. (Escribano Francisco Quesada, leg. 2254, fol. 432 y ss.). El hecho de que muchos campesinos se comprometían a pagar el flete antes de saltar a tierra, se debe a que viajaban en régimen de contrata.

406. Escribano Domingo Cancio, leg. 2961, fol. 37 y ss.

407. Escribano Francisco Quesada, leg. 2254, fol. 269 v. y ss.

408. En el primer viaje, el mismo Apolinario desempeñó funciones de capitán y piloto. (*Ibidem*, leg. 2259, fol. 155 y ss.). Como capitán del segundo iba José Pagés. (Escribano Sebastián Díaz, leg. 2156, fol. 41 y ss.).

409. Escribano José Benítez Oramas, leg. 2286, fol. 99 y ss.

410. Joaquín y Juan Francisco Apolinario depositarían fianza el 30 de marzo para que se les concediera real patente y demás documentos precisos. Especialmente se obligaron a no ejercer el contrabando y a obedecer los preceptos de las Ordenanzas de Matrícula. El incumplimiento de tales normas implicaba una multa de 15.000 rvon., mitad del valor del buque. Escribano Francisco Quesada, leg. 2266, fol. 287 v. y ss.

### Cuadro XVIII

*Adquisiciones rústicas verificadas por Mariano Stinga en Lanzarote durante el primer trimestre de 1833*

Vendedor	Lugar	Fecha	N.º de parcelas	Extensión (en fan.)	Casas (en rvon.)	Valor
Agustín Reyes	Femés	5/ II	5	4,2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	16.500
<i>Juan Ortega</i>	Tías	23/ II	3	1,1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	7.950
Andrés Angulo <sup>1</sup>	Yaiza	25/ II	9	2,8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	4.500
<i>José Blas</i> <sup>2</sup>	Yaiza	5/III	10	10,6	1	10.800
Bartolomé Cabrera	Tías	6/III	1	0,½	—	300
<i>Miguel Brito</i>	Arrecife	7/III	—	—	0,½	2.610
Domingo Ferrer	Yaiza	7/III	24	15,8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>3</sup>	9.630
Marcial Barreto	Tías	19/III	1	0, 5	—	375
María Román	Yaiza	20/III	3	0, 4	1	1.500
<i>Agustín Reyes</i>	Femés	22/III	42	21,5	1	45.000
Domingo Figueroa	Arrecife	23/III	—	—	1	3.000
<i>Saturnino Reyes y Cipriano Rodríguez</i>	Arrecife	23/III	—	—	1	660
Juan M. Brito	Arrecife	23/III	—	—	1	9.000
<b>Totales</b>			<b>98</b>	<b>56,1½</b>	<b>10½</b>	<b>111.825</b>

Fuente: *Idem*, fols. 25 vto.-26 vto., 47 vto., 51-52, 59-61, 62, 67, 72, 84 vto., 89 vto., 103-106, 106 vto., 109 vto. y 110 vto.

En cursiva, quienes venden para pagar sus fletes y marchar hacia América.

<sup>1</sup> Stinga revendería 1,½ almud de este lote en 1.350 rvon. (fol. 87).

<sup>2</sup> El teniente coronel José Blas Viera y su yerno Pedro Martín Barbosa, realizan la venta con objeto de pagar el flete de este último y de sus ocho hijos. En 2.250 rvon. traspasa después 1,3 fanegada el naviero al sargento Manuel Viñoly, de Yaiza (fol. 113 v.).

<sup>3</sup> Una de estas dos casas fue cedida en retroventa a Agustín González Brito, junto con la que había comprado a Juan M. Brito, ambas por un total de 7.515 rvon. (fol. 126).

persona<sup>411</sup>. A lo largo de estos años persisten tales labores marítimas. José del Pino Rodríguez, dueño del bergantín *Dos de Agosto*, conducía canarios a Matanzas en 1842<sup>412</sup>. La larga cadena migratoria siguió adelante, y sólo el dominio del vapor apeó a la burguesía local de entre sus directos beneficiarios.

411. Escribano José Benítez Oramas, leg. 2286, fol. 99 y ss. Francisco Pérez de Vega, vecino de San Mateo, se compromete a entregar una onza de oro por la conducción de José Martín a La Habana, en el buque *Magdalena*.

Escribano Francisco Quesada, *ibidem*, fol. 345 v. y ss. José Almeida, vecino de Teror, adeuda, en 1844, cuatro onzas (1.360 rvon.) por el viaje de dos personas allí mismo. ¿Era éste el oro que recibían después las firmas británicas?

412. Escribano José Benítez Oramas, *ibidem*, fols. 440 v. y 468 y ss.