

# LA MADERA COMO EJE COMERCIAL ENTRE AMÉRICA DEL NORTE Y CANARIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

*Ramón Álvarez Arvelo*

A mediados del siglo XIX se produjo una faceta poco conocida en el comercio marítimo de Canarias, como fue la llegada de barcos con ingentes cantidades de madera. Esta provenía de varios puertos de Norteamérica, de forma mayoritaria de New York y Filadelfia, pero también de otros de la cornisa atlántica como Boston o New Brunswick (Canadá). Incluso durante la Guerra de Secesión americana (1862-1864) se mantuvo ese flujo comercial que no cesó en ningún momento. Nos preguntaríamos qué mercancía era la que se importaba desde esos puertos, y por qué era tan rentable a esos navíos hacer travesías de un mes de duración hasta los puertos de las Islas. La respuesta es doble, por un lado la exportación masiva de una variedad de abeto (abies) que denominan “pinsapo”,<sup>1</sup> y que se va a enviar debido en gran parte a la deforestación que sufrieron las islas occidentales desde el mismo momento de finalización de la conquista.

... Los conquistadores, dueños de estas islas, se mostraron poco cuidadosos. Avidos por gozar de su conquista, abatieron los árboles sin inteligencia ni previsión, y aun recurrieron al incendio como medio mas espedito para presurar los desmontes. Este malhadado sistema de explotación fue practicado desde el principio con tal ahinco que el mismo Adelantado, después de haber procedido al reparto de tierras, se asombró de semejante abuso. Decía “La isla no durará doscientos años”, aludiendo a esas continuas devastaciones. Efectivamente, todo mudó bien pronto de aspecto, los árboles indígenas desaparecieron en masa, y la vegetación primitiva atacada por todas partes por los cultivos se refugió en los sitios menos accesibles...<sup>2</sup>

Y por otro lado estaba la gran exportación de “barrilla”<sup>3</sup> y vino que se hará hacia esos puertos americanos durante gran parte del siglo XIX.

Los barcos salían desde los puertos americanos del Atlántico ya nombrados anteriormente y se dirigían hacia la costa oeste de la Península Ibérica, que era hacia donde les impulsaba la corriente del océano, de oeste a este, para luego bajar hacia el sur por el archipiélago de Madeira hasta Canarias.

En la isla de Tenerife llegaban tanto a Santa Cruz como a La Orotava, y el regreso podía ser por el puerto contrario al de llegada. Un ejemplo lo tenemos en el *Cairo*, barco que llegaba al puerto de Santa Cruz proveniente de Nueva York el 4 de septiembre de 1839 cargado con duelas<sup>4</sup> y pinsapo, bajo la consigna del Sr. Francisco G. Ventoso. El mismo va a partir del puerto de La Orotava diez días después, el 14 del mismo mes, cargado de barrilla hacia Filadelfia.

Lo normal era que el tiempo dedicado a la carga de barrilla, muchas veces en Fuerteventura o Lanzarote, fuese de 3 a 5 semanas, por eso el caso del *Cairo* es totalmente

atípico por la brevedad de su estancia en Tenerife, ya que seguramente estaría la carga de este producto dispuesta en el muelle de La Orotava para su embarque.

El puerto de La Orotava actuaba como un centro neurálgico para la salida del vino y aguardiente, puesto que la mayoría de las plantaciones de viñedos se encontraban en el norte de la isla, con lo que era más fácil su salida por mar.

La travesía desde los Estados Unidos, dependiendo de la meteorología, rondaba un mes hasta llegar a los puertos canarios como lo atestiguan los siguientes casos:

*William*, anglo-americano, llegó a Santa Cruz de Tenerife el 24 de julio de 1838, después de 25 días de navegación desde el puerto de Filadelfia. Su cargamento: duelas y pinsapo. Consignatario: Francisco G. Ventoso.<sup>5</sup>

*Cairo*, americano, llegó a Santa Cruz de Tenerife el 4 de septiembre de 1838, habiendo salido del puerto de New York 32 días antes. Su cargamento estaba compuesto por duelas y pinsapo. Saldrá 10 días después con barrilla y vino. Consignatario: Francisco G. Ventoso.<sup>6</sup>

*Mogul*, americano, arribará al puerto de La Orotava, después de 32 días de navegación desde su salida de New York. También traerá duelas, y en este caso, aceite. Saldrá con vino y barrilla para U.S.A. Consignatario: Pasley, Litle y Cia.<sup>7</sup>

*Statira*, americano, llegará a Santa Cruz de Tenerife el día 3 de septiembre de 1838, tras 31 días de navegación. Provenía de New York y su carga eran duelas. Consignatario: Le Brun y Davidson.<sup>8</sup>

Por tanto vemos que en la isla de Tenerife no solo era el puerto de Santa Cruz el que absorbía el tráfico marítimo, también lo era y de gran importancia el de La Orotava (Puerto de la Cruz). Los consignatarios<sup>9</sup> principales eran los ya nombrados: Francisco G. Ventoso, Pasley, Litle y Cia, Le Brun y Davidson, así como Bruce y Hamilton, Juan Manuel Foronda y Tomás Carpenter (estos dos últimos de menor importancia).

Al consignatario Luis Hamilton lo vemos salir del puerto de Santa Cruz con destino a Nueva York el 14 de mayo de 1838 a bordo de la fragata *Pleyades*; su misión era seguramente la de negociar la venta de barrilla y vino y la importación de madera, duelas y otros productos americanos.

Son muchos los barcos que arribarán a Canarias en la época de esplendor de los vinos canarios con cargamentos de duelas, que una vez ensambladas en nuevos toneles serán exportados para los mismos puertos pero esta vez llenos del apreciable líquido. Así, el 29 de enero de 1839 llegará desde Nueva York el *Pilgrim* con un cargamento de 20.000 duelas y 2.164 tablas de pinsapo. Algunos años más tarde, en 1852, llegará del mismo puerto el *Osceola* con duelas y tablas.

En 1853 arribará al puerto de Santa Cruz el navío llamado *Vernon* que, bajo la consigna de Hamilton y Cia., traerá 5.025 tablas de pinsapo.

También el puerto de San Juan (St. John) en New Brunswick (Canadá) será punto de partida de bastantes barcos hacia Tenerife a partir de los años sesenta. En 1863 aparece en el periódico *El Guanche* la llegada del buque de bandera inglesa *Alice T.* cargado con madera.

En *El Fénix* se registra la llegada del navío americano *Evergreen* en 1864 con el mismo cargamento, madera. Años más tarde, en 1869, aparece en el *Eco del Comercio* la llegada de

otro barco de bandera inglesa, *Janet*. En 1871 y 1872 se presenta en *La Propaganda* la arribada de los navíos *New England*, *Choice*, *Harold* y *Bcauty*, los dos primeros de pabellón inglés y los otros americanos, pero todos con igual cargamento, madera.

Como ya hemos mencionado, la llegada de estos navíos con madera a Canarias era debido en parte a la escasez que de ella existía en las Islas. Esta circunstancia se había originado por un uso indiscriminado de la misma, por un lado para la arquitectura canaria, que como diría Fernando G. Martín<sup>10</sup> era una “arquitectura de la madera”, pero también por los ingenios azucareros y como material de combustión.

En los protocolos del siglo XVI observamos gran cantidad de referencias a la madera, de lugares, de compras, de concesiones, etc., que son realizadas por carpinteros, toneleros y otros profesionales de ese material. En fin, va a ocupar una faceta muy importante de nuestra economía durante mucho tiempo.

AÑO	BARCO	DESDE	CARGA	HACIA	FECHA
1837	“MARY CARVES”	NEW YORK	MADERA	S/C.TFE.	23 FEBRERO
1837	“COVER”	NEW YORK	MADERA	S/C.TFE.	27 FEBRERO
1837	“MATAWANKEAZ”	NEW YORK	DUELAS	S/C.TFE.	14 MARZO
1837	“IWAWNA”	¿?	DUELAS	S/C.TFE.	28 SEPTIEMBRE
1837	“CHANCELLON”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	14 OCTUBRE
1837	“SAMUEL”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	23 NOVIEMBRE
1838	“INDEPENDENCE”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	22 ENERO
1838	“ALBERT M. HALE”	FILADELFIA	DUELAS/PINSAPO	OROTAVA	17 FEBRERO
1838	“SAN RAFAEL”	CABO VERDE	CAOBA	S/C TFE.	12 MARZO
1838	“WILLIAN”	FILADELFIA	DUELAS/PINSAPO	S/C TFE.	24 JULIO
1838	“CAIRO”	NEW YORK	DUELAS/PINSAPO	S/C TFE.	4 SEPTIEMBRE
1838	“MOGUL”	NEW YORK	DUELAS/ACEITE.	OROTAVA	14 SEPTIEMBRE
1838	“STATIRA”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	3 SEPTIEMBRE
1838	“SAGADHOCK”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	15 SEPTIEMBRE
1839	“PHEBE ELIZA”	¿?	DUELAS/MUEBLE	OROTAVA	19 SEPTIEMBRE
1839	“PILGRIM”	NEW YORK	DUELAS/PINSAPO	S/C TFE.	29 ENERO
1839	“TENERIFE”	NEW YORK	DUELAS	S/C TFE.	¿?
1839	“ACTON”	NEW YORK	DUELAS/JABÓN	S/C TFE.	6 DICIEMBRE

Cuadro I.

(Fuente: *El Atlante y El Conservador 1837-39*)

*En el período de 1837-39 reflejado en el Cuadro I aparecen el año de salida, el nombre del buque (todos eran americanos excepto el “San Rafael” y “Tenerife” que eran españoles), el puerto de salida de los mismos que era en esos años mayoritariamente Nueva York, además de su cargamento (duelas, pinsapo, aceite...), el puerto de llegada y fecha de arribada.*

La madera constituye durante mucho tiempo un material imprescindible para la economía canaria. Son muchas las indicaciones a la madera hechas por los escribanos, de ellas vemos algunos ejemplos de utilización de distintos tipos de madera a mediados del siglo XVI, apenas algo más de 50 años de terminarse la conquista.

1557, junio, 19:<sup>11</sup>

... Melchor Martín, hijo de Juan Martín del Pozo, vº., debe a Luis Vendabal, vº., 28 tablas de solladio de 14 palmos de cumplido y 2 de ancho, 6 piezas de portadas de alto de 10 palmos y 3 de ancho,...y 10 canales de cumplido de 24 pies cada una,... La madera deberá ser *tea*... Martín le vendió la madera a precio de 1.300 mrs...

AÑO	BARCO	DESTINO	CARGA	PUERTO	FECHA
1837	"ELISA"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	3 FEBRERO
1837	"ACKUS"	U.S.A.	VINO/BARRILLA	OROT.	8 MARZO
1837	"DOVER"	U.S.A.	VINO/BARRILLA	OROT.	17 MARZO
1837	"MARY CARVES"	U.S.A.	VINO/BARRILLA	OROT.	24 MARZO
1837	"PAULINO"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	29 ABRIL
1837	"MATAWANKEAZ"	FILADELFIA	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	10 MAYO
1837	"WILLIAM"	U.S.A.	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	19 JULIO
1837	"CAIRO"	U.S.A.	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	9 NOVIEMBRE
1837	"WILLIAN"	NEW YORK	BARRILLA	S/C TFE.	13 NOVIEMB.
1837	"CHANCELLON"	NEW YORK	BARRILLA	S/C TFE.	14 NOVIEMB.
1838	"INDEPENDENCE"	NEW YORK	EFFECTOS	S/C TFE.	23 FEBRERO
1838	"MASSASOIT"	NUEVA ORLEANS	VINO/BARRILLA	OROT.	3 FEBRERO
1838	"PLEYADES"	NEW YORK	BARRILLA	S/C TFE.	14 MAYO
1838	"CELERITY"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	11 AGOSTO
1838	"CAIRO"	FILADELFIA	VINO/BARRILLA	OROT.	14 SEPTIEMB.
1838	"MOGUL"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	OROT.	¿?
1838	"CASABOU"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	OROT.	12 SEPTIEMB.
1838	"PHEBE ELIZA"	U.S.A.	VINOS	OROT.	28 SEPTIEMB.
1839	"PILGRIM"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	OROT.	27 SEPTIEMB.
1840	"ACTON"	NEW YORK	VINO/BARRILLA	S/C TFE.	16 ENERO

## Cuadro II.

(Fuente: *El Atlante y El Conservador 1837-39*)

En este cuadro se reflejan algunas de las salidas de barcos americanos (excepto el "Ackus" que era de Bremen) cargados de vino y barrilla hacia Estados Unidos (Nueva York mayoritariamente).

1554, agosto, 28:<sup>12</sup>

Ejecución de obra que Francisco Pérez de La Galga, vº., concierta con el muy magnífico Sr. Licdo. Juan López de Cepeda, Gobernador de las islas de Tenerife y La Palma, ... Se obliga a cortar, flaquear, aserrar y acarrear al puerto del barranco de La Galga la cantidad de madera siguiente: 80 través de 15 pies de cumplido, ... Pérez dará todo el tablado que fuere menester para sollar los sollados de la fortaleza que la Ciudad edifica en el barrio del Cabo... Los dará de *barbusano*...

1525, enero, 3. San Pedro:<sup>13</sup>

Cristóbal Ponce, vº., se concierta con Roque Fernández, carpintero calafate, vº., de madera que el segundo está obligado a hacer un navío de 14 "goas" por quilla de cumplido... para hacer el navío ha de traer toda la liazón, rodal o ruedas y quilla que el navío necesitare de *palo blanco* o de otra madera adecuada...

Con datos como estos del siglo XVI, nos podemos hacer una idea de la gran tala a la que estuvieron sometidos nuestros bosques en toda la época histórica de nuestras islas.

Además de las ingentes cantidades de madera utilizadas en los ingenios azucareros (como combustible, construcciones o las mismas cajas de embalar ese producto), estaban la roturación de nuevas tierras, la industria de elaboración de la pez o su exportación a otras islas, la Península o extranjero. Tampoco podemos olvidar los grandes incendios que asolarán de forma periódica nuestros montes; en este apartado podemos ver, en nuestro momento de estudio (mediados del XIX), varios incendios que ocurren en Tenerife o en La Palma. De esta última es la siguiente crónica:<sup>14</sup>

26 de agosto de 1863

... en nuestro apreciable colega "El Time" leemos con bastante disgusto lo siguiente: "los incendios han causado en estos días horribles devastaciones en los montes de la isla. Una considerable porción de trigo y árboles frutales han sido consumidos por las

llamas. El largo camino de la “Cumbre Nueva” ha visto cebarse en aquellas hermosas selvas el fuego destructor, que en poco tiempo ha recorrido la sierra desde el monte de la Breña-alta hasta la Caldera.

Al mismo tiempo se ha incendiado el de Barlovento y el de los Sauces, habiendo recorrido el fuego voraz aquellas verdes lomas hasta internarse en los bosques de los “Galguitos”.

La Palma, pues, ha sufrido una de las mayores calamidades que pueden afligir a un país que, como el nuestro, tiene pendiente el porvenir de las cosechas y de la conservación de sus inapreciables arboledas”.

Uno de los factores de deforestación de las Islas, como se dijo anteriormente, fue la introducción de la industria azucarera. Con ella, las exigencias de madera aumentaron de forma considerable. En referencia a ello, nos dice Benedicta Rivero<sup>15</sup> hablando de Tenerife:

... podemos señalar cuatro apartados a la hora de explicar en qué medida la instalación de la industria azucarera en la Isla mermó las existencias de madera: 1. Utilización de la madera para la construcción de las distintas dependencias que conformaban el ingenio, ... canales, ruedas, ejes, etc. 2. ... combustible, es decir leña. 3. Fabricación de cajas donde era depositado el azúcar para su exportación.<sup>16</sup> 4. La exportación de madera con dirección a otras islas del Archipiélago, especialmente Gran Canaria.

El Cabildo de la isla era quien tenía la propiedad del bosque y quien regulaba su aprovechamiento. Para hablar sobre este tema tenemos que hacer referencia al gran trabajo del doctor Fernando G. Martín Rodríguez<sup>17</sup> que hará a mediados de los años setenta en su tesis doctoral.

Según este profesor, serán las ordenanzas que dicten los Cabildos las que intenten parar de alguna forma la tala abusiva tanto de las zonas de laurisilva como del pinar. Así, en Gran Canaria, las ordenanzas de Francisco de Melgarejo en 1521 intentarán frenar los cortes indiscriminados en zonas de Doramas, Gáldar, Firgas, Teror o Tamadaba. El mayor de estos bosques, el de Doramas, constituía un ejemplo importantísimo de la flora canaria; situado entre Teror, Moya y Guía, poseía gran variedad de arbolado: tiles, laureles, palos blancos, barbazanos, viñátigos, aceviños, hayas, etc.

Dos años antes, en 1519, se había permitido por Real Cédula cortar madera en grandes cantidades y su exportación tanto a las islas orientales, Lanzarote y Fuerteventura, como a la costa de Berbería.

En Tenerife, de igual forma que en Gran Canaria, se había abusado del aprovechamiento forestal de una manera tan importante que el bosque había retrocedido en muchos lugares hasta convertirse en reductos. Tan solo a nueve años de terminada la conquista (1505) se prohíben los cortes sin licencia, penalizando a sus infractores con grandes sanciones. Aún así se siguió durante varios siglos y con virulencia en muchas zonas la pérdida de masa forestal.

En 1837 Juan Manuel Pereira y Soto-Sánchez, marqués de la Concordia y Mayordomo de Semana de la Reina Isabel II, mandará unas ordenanzas para la Provincia de Canarias. En ellas se van a limitar las atribuciones de los Ayuntamientos a la extracción de leña y carbón y algunas excepciones como canales de regadíos, el resto de las competencias corresponderá a la Diputación Provincial.

En la isla de La Palma las ordenanzas de Alonso Fernández Saavedra de 1611 intentaban regular de alguna manera ese descontrol con algunos artículos sobre el corte y la saca de la isla de madera alguna.

El Hierro va a recopilar unas ordenanzas en 1705 que de igual forma prohíben la tala y exportación de madera fuera de la isla. Tanto las de este lugar como las de La Gomera serán otorgadas por el conde de La Gomera.

Por tanto vemos todo un proceso en el archipiélago de legislar y dictar ordenanzas para impedir la deforestación de las mismas. Este proceso, que comienza nada más terminar la conquista de las Islas, llegará hasta bien entrado el siglo XX. Podemos hacernos con ello una idea del desastre ecológico que nuestras generaciones pasadas cometieron en esta tierra.

Teniendo una visión global del comercio y tráfico de la madera hasta nuestro momento de estudio nos daremos cuenta del déficit que de ella comenzó a notarse desde el siglo XVIII. Se comenzó por ello a importar madera de la Península y del norte de Europa, para pasar posteriormente a contactar con el continente americano. De ahí es de donde surge nuestro estudio, ya que serán muchísimos los barcos que traerán madera de abeto (abies) conocida por “pinsapo” por su similitud a la que se importaba de la Península Ibérica.

Entre las propias Islas existirá también un comercio muy importante de madera. Ya no solo los barcos que venían de puertos americanos, sino que existirá un gran número de ellos que formarán un “ir y venir” constante entre todos los puertos de las Islas.

El propio “pinsapo” será trasladado a otros puertos menores a cambio de otras mercancías. Pero será la leña y el carbón, para ser utilizados como combustible, los que coparán gran parte de ese tráfico interinsular. Barcos como *Carmen*, *Esperanza*, *Rosario*, *San Antonio*, *Teide*, *Carmita*, *Constancia*, *Encarnación*, *San José*, *Adelaida*, *Nereida*, *Vencedor*, *Rosario Grande*, *Petra* o *Virtud* serán algunos de los numerosos barcos que llevarán leña y carbón a Las Palmas de Gran Canaria en los años 1852-53.

No solo será llevada de Santa Cruz de Tenerife, Buenavista, Icod o La Orotava en Tenerife, sino también desde otros puertos de la misma Gran Canaria como La Aldea, Agaete, Gáldar o Mogán.

De mediados del siglo XIX, concretamente del 9 de enero de 1842,<sup>18</sup> es la declaración que hace Eduard C. Waterman, capitán del bergantín goleta americano *Hiram*. Este llegaba al puerto de La Orotava y en la Aduana Nacional hará una declaración bastante detallada de todos los bienes que portaba su navío.

Comienza describiendo las características del buque como el porte que era de 143 tn., así como el número de tripulantes, 8 contándose él mismo y un tripulante.

Pasa más tarde a describir, y es la parte que más nos interesa, la carga que lleva y el nombre de los consignatarios. Así, en primer lugar describe la que viene al consignatario don José Cullen, con 10.000 duelas<sup>19</sup> además de aceite de pescado y té.

Para otro consignatario, Pasley Litle y Cia., muy importante en ese momento en Tenerife, venían 20.000 duelas de quarterales además de otros productos típicos del comercio americano como se detallan a continuación:

- ½ barril de carne de puerco
- ½ barril dicho idem de bacas
- 1 barrica de salmón
- 1 caxón dichos ahumados
- 1 barril de pan
- 8 barrilitos dicho
- 4 botijas manteca (dícese) orzas
- 4 caxones velas de cebo manteca
- otro de esperme
- y 2 máquinas de desgranar millo

Pero además el *Hiram* transportaba otras pertenencias de las que su capitán, Eduard C. Waterman, era dueño o partícipe, y que también va a declarar en la Aduana. Nos referimos a 1.442 tablas de “pinsapo” y tres palos “para barco”.

El barco acarrea además comida e intendencia para la tripulación, como carne y pescado salado, harina, galletas, papas, manteca, queso, arroz, garbanzos, café o azúcar, o incluso se declara la cantidad de tabaco que llevaba el barco destinada a la tripulación (30 libras).

Waterman declarará además otros datos importantes como el no haber estado en lugar expuesto a la peste o traer tabaco de contrabando.

## CONCLUSIONES

El presente trabajo intenta recapacitar en la importancia que ha tenido la madera desde el mismo momento de finalizar la conquista en el archipiélago. En primer lugar en lo referente a su arquitectura, fundada básicamente en este material; también en su economía, que se cimentó durante muchos años en la industria del azúcar sobre todo en Gran Canaria y en menor medida en Tenerife y La Palma.

El comercio de madera desde Europa hacia las Islas, pero sobre todo desde Norteamérica, contribuyó a parar el expolio a que estaban sometidos nuestros bosques y montes. Hemos hecho retroceder y desaparecer totalmente las masas arbóreas desde los 400-500 metros sobre el nivel del mar hasta los 800-900 metros en muchos parajes de Tenerife, que corresponderían al denominado “monteverde”.

Los pocos reductos de laurisilva (Terciario) están en zonas muy delimitadas actualmente, ocupando en el siglo XV grandes zonas de las islas occidentales.

La llegada de esta madera del exterior frenó en alguna medida la tala de variedades autóctonas, permitiéndonos hoy en día contemplar zonas con esa vegetación.

El intercambio que se hizo de esa madera por productos como el vino y la barrilla contribuyó a incentivar el pobre y deficitario comercio que mantuvo Canarias durante grandes períodos de tiempo del siglo XIX.

La gran potencia emergente en el siglo XIX será Estados Unidos que, transcurridas algunas décadas desde su guerra civil (1862-64), se lanzará a ocupar el espacio que ocupaban hasta ese momento las potencias coloniales como España, en el caso del Caribe con Cuba y Puerto Rico o en el Pacífico con Filipinas.

Serán muchísimos los barcos que llegarán a Canarias con madera desde Estados Unidos que contribuirán a paliar ese déficit, pero que además traerán otros productos de su incipiente industria como herramientas, o pescado y carne en salmuera, jabón, etc.

Además serán los que transportarán ingentes cantidades de “duelas” de varios lugares como las de los bosques de robles de Virginia con los que los toneleros canarios construirán las barricas para los vinos y aguardientes que serán exportados en muchos casos a esas tierras.

Debemos destacar el papel fundamental que van a desarrollar los “consignatarios” extranjeros en las Islas en la ampliación de mercados internacionales, además de fortalecer los puertos canarios no solo con las importaciones y exportaciones con el extranjero sino también como nexo de unión entre ellas.

La Ley de Puertos Francos (11 de julio de 1852), el comercio de la grana (cochinilla) que será el revulsivo hasta los años setenta de este siglo y que estará en estrecha relación con el carboneo de los buques ingleses, además de la llegada de otro producto, el tabaco,<sup>20</sup> marcarán el devenir de nuestras islas en unos momentos importantes de lucha entre las oligarquías del llamado “Pleito Insular”.



## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

— Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.

— Hemeroteca de la Biblioteca General de la ULL.

— Prensa:

<i>El Atlante</i>	1837- 39
<i>El Conservador</i>	1839
<i>El Isleño</i>	1839 y 40
<i>El Noticioso de Canarias</i>	1851-53
<i>El Porvenir de Canarias</i>	1853
<i>El Eco del Comercio</i>	1856, 58 y 69
<i>El Omnibus</i>	1856
<i>La Fe</i>	1857
<i>El Guanche</i>	1862 y 63
<i>El Fénix</i>	1864
<i>La Propaganda</i>	1872

HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín: *Protocolos de Domingo Pérez, Escribano Público de La Palma (1557-1558)*, T. IV, Santa Cruz de La Palma: Taravilla SL, 2002, p. 233.

NOUGUÉS SECALL, Mariano: *Cartas histórico-filosófico-administrativas sobre las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife: Imprenta y Librería Madrileña de Salvador Vidal, 1858.

MARRERO RODRÍGUEZ, Manuela: *Extractos de los Protocolos de Los Realejos (1521-1524 y 1529-1561)*, La Laguna, Fontes Rerum Canariarum-XXXIV, Instituto de Estudios Canarios, 1992.

MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel: *Arquitectura doméstica canaria*, Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular, Interinsular Canaria, 1978, p. 62.

MARTÍNEZ GALINDO, Pedro: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, Fontes Rerum Canariarum-XXVII, Instituto de Estudios Canarios, 1988, 2ª Parte, p. 593.

MORENO FUENTES, Francisca: *Las datas de Tenerife (Libro V de datas originales)*, La Laguna, Fontes Rerum Canariarum-XXVIII, Instituto de Estudios Canarios, 1988, p. 38.

RIVERO SUÁREZ, Benedicta: *El azúcar en Tenerife 1496-1550*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1990, p. 93.

## NOTAS

- <sup>1</sup> El *Abies pinsapo* es un árbol nativo de las montañas del SO de España, cerca de Ronda, donde crecen en las laderas calizas hasta los 2.000 m. Lo que llaman “pinsapo”, en estos momentos, y que se importa de USA es una variedad de ese abeto que por analogía llaman de igual forma.
- <sup>2</sup> NOUGUÉS SECALL, Mariano: *Cartas histórico-filosófico-administrativas sobre las Islas Canaria*, Santa Cruz de Tenerife: Imprenta y Librería Madrileña de Salvador Vidal, 1858, pp. 384 y 385.
- <sup>3</sup> Barrilla (*S. salsosa*), planta con gran cantidad de sodio que se dejaba secar para luego quemar, quedándose convertida en piedras sólidas. Su uso era necesario en la fabricación de jabón, cristales o tintes. Será exportada de forma masiva hacia los Estados Unidos durante una parte del siglo XIX a cambio en su mayoría de madera pero también de jabón y otros productos.
- <sup>4</sup> Piezas de madera que forman las barricas o cascós de vino.
- <sup>5</sup> *El Atlante* de 24 de julio de 1838.
- <sup>6</sup> *El Atlante* de 4 de septiembre de 1838.
- <sup>7</sup> *El Atlante* de 14 de septiembre de 1838.
- <sup>8</sup> *El Atlante* de 3 de septiembre de 1838.
- <sup>9</sup> Eran las personas que representaban al buque en el puerto de destino para entender de los asuntos administrativos relativos a su carga y pasaje.
- <sup>10</sup> MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel: *Arquitectura doméstica canaria*, Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular, Interinsular Canaria, 1978, p. 62.
- <sup>11</sup> HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín: *Protocolos de Domingo Pérez, Escribano Público de La Palma (1557-1558)*, T. IV, Santa Cruz de La Palma: Taravilla SL, 2002, p. 233.
- <sup>12</sup> *Ibidem*, (1554-56), T. II, pp. 138 y 139.
- <sup>13</sup> MARTÍNEZ GALINDO, Pedro: *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*, La Laguna, Fontes Rerum Canariarum-XXVII, Instituto de Estudios Canarios, 1988, 2ª Parte, p. 593.
- <sup>14</sup> *El Guanche* de 26 de agosto de 1863.
- <sup>15</sup> RIVERO SUÁREZ, Benedicta: *El azúcar en Tenerife 1496-1550*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1990, p. 93.
- <sup>16</sup> *Ibidem*, p. 96 “... la utilización del til, el laurel e incluso la haya es justificada por parte del Cabildo, en relación con la gran cantidad que de este tipo de madera existía en las montañas de Tenerife...”.
- <sup>17</sup> MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel: *opus cit.*
- <sup>18</sup> Archivo Histórico Provincial de Tenerife. H-11-31, Registro 2116, Caja 16.
- <sup>19</sup> Se trata de las piezas que forman las barricas o toneles de vino.
- <sup>20</sup> *El Avisador* del 11 de enero de 1851 hace mención a la llegada de la fragata *Adelaida* procedente de La Habana con semillas de tabaco con objeto de proceder a su aclimatación. De igual forma aparece en el mismo periódico de 24 de agosto de 1853, la llegada de nuevas semillas, esta vez en la fragata *Las Palmas*.