

Comercio canario-americano a fines del Antiguo Régimen

Juan Manuel Santana Pérez

Las relaciones comerciales entre las Islas Canarias y el continente americano han sido abordadas en diversas ocasiones, así hoy en día contamos con estudios en los que podemos ir reconstruyendo gran parte de estos tráficos y desvelar claves de la articulación comercial y los intercambios desiguales,¹ pero a partir de finales del Antiguo Régimen, escasean estos trabajos, justamente cuando se está dando la desintegración del Imperio español.

Durante el reinado de Carlos IV se produce la primera crisis del absolutismo en España, lo que confiere especial interés al tema. En este sentido, es preciso considerar la herencia recibida por Carlos IV. Diversos estudios sobre el reinado de Carlos III suponen que España había conseguido la estabilidad, con un importante poder imperial y un comercio americano protegido que proporcionaba ingresos elevados y defensas seguras. Sin embargo, como ha analizado I. Wallerstein tras la finalización de la Guerra de los Siete Años, en 1763, Francia fue prácticamente eliminada en la situación colonial americana, por lo que España quedó sola frente a la amenaza inglesa.²

El reglamento del 12 de octubre de 1778, orientado en favor del librecambismo había supuesto la apertura al comercio de muchos puertos de España y de América, con el fin del monopolio gaditano, acompañado de una serie de reformas impositivas.³

Sin embargo, el comercio marítimo español acusó un duro golpe durante la guerra contra la Francia revolucionaria y quedó

prácticamente interrumpido en los peores años del enfrentamiento naval contra Inglaterra.⁴

Existen estudios sobre el comercio portuario de Juan J. López González para Málaga, Pierre Vilar para Barcelona, Enrique Giménez López para Alicante o García-Baquero González para Cádiz, en que se ponen de manifiesto las repercusiones del ciclo bélico de 1793 a 1802 con una disminución del tráfico.⁵

La declaración de guerra a Gran Bretaña de octubre de 1796 tuvo como efecto una evacuación británica en el Mediterráneo occidental y una reagrupación de su flota en el Atlántico. España sufrió un doble golpe en febrero de 1797: la derrota naval en el cabo de San Vicente y, en América, la pérdida de Trinidad. El bloqueo británico de Cádiz y el ataque contra los barcos españoles cortaron las comunicaciones con las colonias y perturbaron el comercio; se aflojaron los vínculos entre la metrópoli y los dominios y se retrasó la llegada del dinero colonial. El gobierno se vio obligado en noviembre de 1797 a permitir que los neutrales comerciaran directamente con el Imperio español.⁶ Dentro de estos acontecimientos debemos inscribir el intento de invasión de las Islas Canarias por parte de los ingleses comandados por el almirante Nelson.⁷

Por otra parte, el comercio ilícito con las colonias aumentó significativamente en 1796-1801 y se estableció firmemente en Buenos Aires y Montevideo, a partir de 1807, con la complicidad del virrey. Pero estos avances se debieron más a la superioridad naval de Inglaterra que a la fortaleza de sus contactos comerciales, porque los intercambios de este país con las colonias hispanas disminuyeron bruscamente durante la tregua de 1802-1804.

En Canarias asistimos a un nuevo equilibrio de fuerzas en la estructura comercial y en los intercambios.

Las relaciones canario-americanas fueron múltiples desde el mismo momento de la llegada europea a aquellas tierras y aun hoy en día se mantienen con lazos muy sólidos. Incluso el profesor Alcina Franch apunta la posibilidad de que hubiese relaciones durante la

prehistoria,⁸ aunque, en rigor, no nos parece factible. Lo cierto es que desde el descubrimiento y colonización europea de Canarias, el Archipiélago tuvo un importante papel en los contactos entre Europa y América. De hecho, a lo largo de todo el Antiguo Régimen, fue un punto de referencia en los intercambios entre ambos continentes. Desde los momentos iniciales se alza como escala obligada de las embarcaciones que cubrían la travesía oceánica, primeramente sólo como lugar de avituallamiento y, seguidamente se inicia una fluida relación comercial entre Canarias y América.

Creemos especialmente acertada la idea que defiende que Canarias se inserta en el mundo americano, fundamentalmente, a partir del siglo XVIII, en la triple serie histórica de esa época, es decir, la bélica, la diplomática y la comercial.⁹ Sin embargo las relaciones comerciales entre América y Canarias se inician desde el siglo XVI.¹⁰

En los años de 1610, 1611 y 1612, se limita la posibilidad de comerciar de Canarias con América, pero con la real cédula de 16 de mayo de 1650 se restablece la licencia para enviar productos a La Habana y se mantienen las limitaciones con los otros mercados. El 6 de febrero de 1652 era confirmada dicha cédula.¹¹

Una vez comprobada la inutilidad de los Jueces de Registro, se decidió suprimirlos y los desórdenes llevaron a la necesidad de asentar en Canarias un Juez Superintendente de Indias que procediera de la Casa de Contratación. La designación recayó en el licenciado Salinas quien debía: hacerse cargo de los pleitos originales y visita de navíos arribados; enterarse de los buques despachados a América; hacer que su predecesor reconociera las causas que siguió y; obligar a éste y a sus colaboradores a responsabilizarse de las faltas cometidas.

Por el constante tráfico marítimo entre el Archipiélago y los puertos de ultramar (tanto de forma legal, como a través del contrabando, lo cual era una realidad evidente y admitida), se tomaron una serie de medidas para prevenir la entrada de posibles epidemias. Los controles sanitarios fueron instituidos a través de Reales Cédulas

en las que se comunicaba la existencia de una enfermedad determinada y allí mismo se establecía el rigor con el que se debía controlar el movimiento portuario. Sirve de modelo la Real Cédula de 1674, por la que se le indica al Juez de Registro de Tenerife “... *que hay que evitar con todos los medios, que una enfermedad entre en nuestros puertos, por tanto... hay que hacer la visita tanto a barcos que vengan de Indias como de otros puertos...*”.¹²

En la mayor parte de los legajos referidos a sanidad de que disponemos, no se hace alusión a las mercancías, sin embargo, hay información sobre las diligencias que se debían seguir con las cargas transportadas.

En 1762, el navío “Aguas Lluvias”, que traía principalmente cuerambre. El capitán y el resto de individuos interrogados, declararon que habían empezado a cargar, una vez finalizada la epidemia de vómito negro. Sobre la carga dijeron que “...*venía bien acondicionado, y el cuerambre está beneficiado y curado en salmuera por lo que no puede causar la menor infección ni peligro alguno...*”.¹³

Estas alegaciones fueron corroboradas por la similitud de las respuestas de los encuestados. De esta forma, el médico encargado de la inspección autorizó que los cueros y demás cargas podrían desembarcarse, pero en el caso de que se hallare algún cuero en malas condiciones por la humedad o cualquier otra corrupción, estos serían ventilados en un lugar dispuesto por la Junta de Sanidad.

En el terreno burocrático, se producirán disputas entre el Corregidor y el Juez de Indias, enfrentamientos motivados por la fragilidad de los límites de las competencias entre ambos cargos, ya que debían visitar todos los barcos. El Corregidor alega que el Juez de Indias, únicamente debía preocuparse por la carga, mientras que habría de ser un Justicia quien realizase las visitas de salud.

En el tercer cuarto del siglo XVIII tenemos referencias que señalan que el principal ramo de comercio de estas Islas consiste en la salida de sus frutos a la América en varios navíos del turno que van a Canarias.¹⁴

Los ilustrados de la época relacionaron la crisis económica del XVIII canario y la fuerte salida emigratoria, con los obstáculos del comercio con América:

*“Así pues, tanto la emigración como la decadencia del cultivo nace de la decadencia del Comercio, y mientras éste no se fomente crecerá la salida de hombres para América y disminuirá la agricultura, porque el hombre ha de buscar los medios para su subsistencia.”*¹⁵

En este mismo sentido se expresó también un importante personaje, Alonso de Nava y Grimón, marqués de Villanueva del Prado, que mientras fue Personero General de Tenerife, expuso esta misma preocupación en las sesiones de los Ayuntamientos celebrados, para tratar de impedir la salida de canarios hacia América.

La libertad definitiva del comercio con Indias, está en relación con las reformas ilustradas de los ministros de Carlos III, donde se buscaban soluciones a los distintos problemas del Reino. Junto con las reformas agrarias se promulgaba en 1778 el comercio libre, aunque creemos que esta medida llegaba demasiado tarde, puesto que la competencia de los puertos peninsulares era mayor y la decadencia canaria era aguda. A partir de este momento se diversificaba los lugares de destino y se abría la posibilidad de comerciar con más productos. Los descontentos los encontramos en el propio grupo de ilustrados, don Fernando Rodríguez, miembro de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, escribe el 23 de enero de 1779, refiriéndose a la situación anterior: *“El principal comercio de la Península era con Veracruz, Honduras, Buenos Aires, Chile y Perú, donde no concurrían las embarcaciones canarias...”*¹⁶ Sin embargo, fue ventajoso para Canarias que el libre comercio no incluyera a Caracas por pertenecer al monopolio que tenía la Compañía Guipuzcoana, pero en 1780, al terminar la Compañía de Filipinas que suceda a aquella, entra de hecho Caracas en el Reglamento, aunque esa extensión del libre comercio para Caracas y Nueva España no se llevó a cabo hasta el 28 de febrero de 1789.

El artículo 53 de ese Reglamento del 12 de octubre de 1778 ordenaba que en todos los puertos donde no hubiese Consulado de comercio se formase de acuerdo con las leyes de Castilla e Indias.

Por Real Cédula de 22 de noviembre de 1786, se crea el Real Consulado de Mar y Tierra de Canarias, con residencia en la isla de Tenerife, concretamente en La Laguna, pero con jurisdicción sobre todo el Archipiélago. El nuevo organismo se ubicaba en La Laguna, que se podía considerar la capital de Canarias en esos momentos, pero, en 1819 pasará a Santa Cruz de Tenerife por la oposición de sus comerciantes.

La misión del Real Consulado era resolver rápidamente los pleitos mercantiles, protegiendo y fomentando el comercio y la agricultura.

En general, el Real Consulado de Canarias no tuvo la trascendencia pública que alcanzó esa institución en puntos de la Península y América, debido principalmente a la escasez de sus fondos. Su actuación se limitó casi exclusivamente a los puertos tinerfeños, la reconstrucción del camino hacia Santa Cruz, solicitar el establecimiento de un aprendizaje de marinería, propagación de algunos cultivos y velar porque se desgravase el comercio canario-americano.

Las cargas impositivas actuaron de forma perjudicial en los flujos comerciales entre ambas partes del Atlántico. Los productos canarios a su llegada a América se veía obligados a pagar una serie de derechos, que disminuían la rentabilidad de este tráfico y, en consecuencia, perjudicaron la economía isleña.¹⁷ En el período objeto de estudio nos vamos a encontrar con propuestas para relanzar el comercio canario-americano, que pasaban necesariamente por eliminar las contribuciones a que estaban forzados los exportadores canarios, que estaban obligados a pagarle al:

<i>Comandante General</i>	4.500
<i>Juez de Indias</i>	4.500
<i>Escribano de Indias</i>	750
<i>Escribiente del Escribano</i>	300
<i>Guarda Mayor de Indias</i>	750
<i>Capitán de Puerto</i>	4.200
<i>Secretario de la Comandancia General</i>	450
<i>Alguacil del Juzgado de Indias y sus Guardas</i>	450
<i>Guardas de Aduana y Tabaco</i>	600
<i>Total</i>	16.500 Reales Vellón

Fuente: Archivo del Museo Naval. Manuscrito 1.955, s/fol.
Elaboración propia

En relación con la dinámica de la política económica del siglo XVIII y las libertades en ese terreno, justifican la aparición de Compañías mercantiles con especiales privilegios para el desarrollo de su tarea. Se intentaba incrementar el tráfico comercial con América en detrimento del monopolio sevillano primero y que ahora había pasado a Cádiz. Sin embargo, hemos de señalar que muchas de estas medidas quedaron tan sólo en intentos como sucediera en Canarias.

En La Laguna se llevaron a cabo una serie de reuniones para debatir el problema y proponer soluciones para el comercio insular, llegando a la conclusión que con el establecimiento de una Compañía de Comercio se podría contentar a cosecheros, comerciantes y dueños de barcos. Sin embargo, la Compañía no llegó a ser una realidad, el 12 de marzo de 1754 el Consejo de Indias aseguraba no tener conocimiento del proyecto y se pronunciaba contrario a tal iniciativa.

Los mejores puertos americanos para los europeos, con la excepción de los que abrían paso al Océano Pacífico, eran los caribeños, Santo Domingo y La Habana que permanecieron casi siempre abiertos para los canarios, este último era un punto obligado de escala para las flotas, por lo que estuvo constantemente merodeado por piratas y contrabandistas.¹⁸

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, a La Habana como punto de destino hegemónico del comercio canario-americano, le aparece un fuerte competidor en Tierra Firme, el puerto de La Guaira, y se produce un desplazamiento desde las Antillas a Venezuela.¹⁹

El comercio del tabaco, a mediados de esta centuria, proporcionó muchas interrelaciones entre ambas orillas. El tabaco llegaba desde América a Canarias, donde hubo un administrador que lo fiscalizaba y controlaba, lo que le producía importantes rentas y una notable posición económica. Existe constancia de las preferencias canarias por el tabaco americano:

*“... abundan muchísimo en Tenerife y Canaria; más no se les permite cultivarlo, ni aun usarlos. Es aquella gente apasionada del tabaco sobre lo que se puede explicar. No les alcanza el jornal para comer, pero el medio real para tabaco ha de ser lo primero que se separa. El de la Fábrica de Sevilla no lo aprecian los hombres de gusto; sino el puro que viene de La Habana, o los manojos de Caracas en sus Navíos de Registro. Ellos lo muelen, y lo adoban, entiéndase con el Administrador para que él se haga desentendido.”*²⁰

Para el año 1789 sabemos que Canarias exporta a las Américas vinagre, aguardiente y alguna porción de cintas de seda e hilo, además de renglones de menor consideración en la economía insular como pasas y almendras.²¹ Ya desde dos años antes, hallamos un expediente sobre la marca de las manufacturas y tejidos que se exportan a América.²² Sin embargo, algunas décadas más tarde comprobaremos que la industria, sobre todo textil, desaparece rápidamente a instancias de la competencia que le oponen las manufacturas extranjeras, y como consecuencia de la pérdida del mercado colonial; pérdida que se sanciona con la emancipación de la América Española.²³

También contamos con detallada cuenta de los productos que llegaron de América a Canarias entre 1800 y 1804:

<i>AÑO 1800</i> Lima Montevideo Puerto Rico	<i>cacao</i> <i>cacao, cuero y pieles, varias clases</i> <i>comestibles, especería, licores, cueros, pieles, droga</i>
<i>AÑO 1801</i> La Guaira La Habana Cuba Buenos Aires Lima	<i>algodón, cueros y pieles, comestibles, especerías, licores, drogas, varias clases</i> <i>drogas</i> <i>cueros y pieles, comestibles, especerías, licores, drogas</i> <i>cueros y pieles, lana, comestibles, varias clases</i> <i>comestibles</i>
<i>AÑO 1802</i> Campeche La Guaira La Habana Puerto Rico	<i>Plata, cueros y pieles, drogas, maderas</i> <i>Oro y plata, algodón, comestibles y licores, cueros y pieles,</i> <i>drogas, varias clases</i> <i>Oro y plata, algodón, comestibles, especería y licores,</i> <i>cueros y pieles, drogas, maderas, varias clases</i> <i>comestibles y licores, drogas, cueros</i>
<i>AÑO 1804</i> La Guaira La Habana	<i>Oro y plata, algodón, cueros y pieles, comestibles,</i> <i>especería y licores, drogas, maderas, varias clases</i> <i>Oro y plata, lana y pelo, cueros y pieles, comestibles,</i> <i>especería y licores, drogas, estancos, varias clases</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de Germán Hernández Rodríguez: Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria, 1983.

También podemos conocer de forma precisa, en lo que se refiere al tráfico legal las cantidades a que ascendían estos productos y los puntos de destino.

Por su parte, en contrapartida, las exportaciones canarias en este mismo período podemos agruparlas de la siguiente manera:

Buenos Aires	Seda, comestibles y licores, lana y pelo, lino y cáñamo, varias clases
Cumaná	Seda
La Guaira	Comestibles
La Habana	Seda, comestibles, lino y cáñamo, varias clases, rancho
Puerto Rico	Seda, comestibles, varias clases, rancho
Veracruz	Seda, comestibles, drogas, lino, cáñamo, algodón, varias clases, rancho, rancho de correo
Trinidad	Seda

Fuente: Elaboración propia a partir de Germán Hernández Rodríguez: **Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806**. De Francisco Escolar y Serrano. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria, 1983.

A continuación mostramos como era distribuido por cantidades y lugares de destino.

En torno a los productos llegados de América se va a articular también el comercio interinsular canario, porque desde las islas más ricas se van a redistribuir estos productos hacia las islas periféricas formando unos intercambios que se mantendrán lo largo de todo el Antiguo Régimen y que, en gran medida, explican los desarrollos desiguales que se generan en las Islas Canarias y cuyas repercusiones llegan a la actualidad. Esto lo tenemos testificado por los viajeros que pasaron en la época por las Islas y que les llamó la atención este fenómeno: *“Cuando estas lluvias son abundantes, no se pueden hacer idea de la extrema cantidad que se recoge en estas islas de trigo, cebada, y otros granos; el excedente se transporta a Canaria y Tenerife, que a cambio envían productos americanos o de la metrópoli.”*²⁴

Año 1801 Producto. Valor de rs.	CIUDADES EXPORTADORAS					
	Buenos Aires	Cuba	La GUAYRA	La HABANA	Veracruz	Trinidad
<i>Seda</i>	49.331	1.603	12.772	80.249	13.961	7.748
<i>Comestibles y licores</i>	31.130	-	17.496	5.242	-	-
<i>Lana y pelo</i>	198.642	-	-	-	-	-
<i>Lino y cáñamo</i>	5.100	160	90	4.522	690	-
<i>Varias clases</i>	12.952	-	305	-	-	-
<i>Rancho</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Drogas</i>	6.000	-	-	-	-	-
<i>Rancho para Correos</i>	-	-	-	16.943	-	-
Géneros Extranjeros						
<i>Comestibles</i>	420	-	22.80	-	-	-
<i>Droguería</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Varias clases</i>	4.077	-	3.300	-	-	-
<i>Rancho</i>	7.847	-	-	-	-	-
<i>Sedas</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Tejidos</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Rancho para Correos</i>	921	-	-	-	-	-
<i>Lana y pelo</i>	15.510	-	-	-	-	-
<i>Lino y cáñamo</i>	1.112.320	-	28.800	-	-	-

Tabla Nº 1

Después de esta coyuntura, la característica económica del Archipiélago estará marcada por la lucha por la libertades comerciales, en unos momentos de actividad de la burguesía canaria en torno al comercio, se les hacía totalmente necesario la concesión de algunas prerrogativas, con respecto a otras zonas del Estado. Estas reivindicaciones constantes culminarán más tarde, con la Ley de Puertos Francos a mediados del siglo XIX.

Esta situación va a sufrir una modificación en 1814, con la firma de la Paz de París, a partir de la cual entra en funcionamiento un nuevo orden internacional que pone freno a las relaciones comerciales de Canarias con Europa y América.

La actividad comercial será también patrimonio casi exclusivo de este nuevo grupo. Serán ellos los que se beneficien de las

Año 1801	Ciudades y Países Exportadores									
	Buenos Aires	Cumaná	??????	La Habana	Veracruz	En los Cproa	Cartagena de Indias	Campeche	Puerto Rico	
Producto. Valor de rs.										
Seda	92.964	-	37.496	149.742	5.185	66.700	20.300	9.598	-	
Comestibles y licores	42.264	-	64.294	-	783	32.325	9.208	35.085	17.000	
Lana y pelo	36.706	-	1.774	75	-	-	-	-	-	
Lino y cañamo	22.239	-	5.300	13.097	1.618	3.700	-	1.196	-	
Varias clases	12.664	-	6.017	-	-	-	-	-	-	
Rancho	-	1.142	104	-	-	-	1.700	2.205	2.750	
Drogas	3.900	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rancho para Correos	-	-	-	-	13.012	-	-	-	-	
Géneros Extranjeros										
Comestibles	155.340	-	-	1.726.394	-	-	-	-	-	
Droguería	13.800	-	-	-	-	-	-	-	-	
Varias clases	61.757	-	-	47.611	-	-	-	-	-	
Rancho	11.761	-	-	19.262	-	-	-	-	-	
Sedas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tejidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rancho para Correos	8.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lana y pelo	870.752	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lino y cañamo	1.074.638	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tabla N° 2

<i>Año 1804</i> <i>Producto. Valor</i> <i>de rs. vn.</i>	<i>Ciudades/Países Exportaciones</i>		
	<i>Buenos Aires</i>	<i>Cumaná</i>	<i>La Guayra</i>
<i>Seda</i>	210	36.757	121.674
<i>Comestibles</i> <i>y licores</i>	122.456	29.615	91.843
<i>Lana y pelo</i>	756	17.000	513
<i>Lino y cáñamo</i>	332	1.090	1.108
<i>Varias clases</i>	1.210	18.872	-
<i>Rancho</i>	-	1.996	-
<i>Drogas</i>	1.000	-	-
<i>Rancho para Correos</i>	-	1.650	-
<i>Algodón</i>	4.448	-	-
<i>Géneros Extranjeros</i>			
<i>Comestibles</i>	-	-	-
<i>Droguería</i>	-	-	-
<i>Varias clases</i>	911	-	-
<i>Rancho</i>	6.906	-	-
<i>Sedas</i>	-	-	-
<i>Tejidos</i>	-	-	-
<i>Rancho para Correos</i>	-	-	-
<i>Lana y pelo</i>	21.406	-	-
<i>Lino y cáñamo</i>	-	-	-

Tabla N° 3

exportaciones de cochinilla, quienes resulten de nuevo favorecidos por la actividad importadora y redistribuidora.

Durante estos años de derrumbe del Antiguo Régimen, podemos comprobar que muchos artículos con información sobre América Latina en los primeros periódicos impresos en las Islas Canarias, tratan de la llegada a puertos canarios de barcos procedentes de aquel lado del Atlántico, así la prensa aparece como una fuente útil para conocer este proceso; en el *Correo de Tenerife* aparece en una sección

fija: “Noticias de los barcos que han entrado en el puerto de Santa Cruz”. Generalmente se trata de bergantines españoles y, el producto que predominantemente se importa es el azúcar y en menor proporción aguardiente, cueros y suelas. De un navío de guerra que llegó a Cádiz procedente de Veracruz y La Habana, se publicó en Canarias que de aquella última ciudad traía alhajas de oro y plata, además de tabaco tanto en polvo como en rama, todo esto iba destinado a sufragar los gastos de la guerra contra Napoleón a quien entonces se le llama “sedicioso Emperador y ladrón de Europa”.²⁵ El número 1 de este periódico, apareció el jueves 25 de agosto de 1808 y trataba de publicar uno a la semana. Aparte de las secciones reseñadas, las noticias más frecuentes tratarán de la llegada a los puertos canarios de navíos procedentes de La Habana.

El libre comercio era la política económica seguida por la Corona española. Desde fines del siglo XVIII las ideas del liberalismo económico de Adam Smith se fueron imponiendo. Frente a los hacendados de las colonias caribeñas inglesas, los grandes hacendados eran residentes en Cuba.

La producción central en el área caribeña fue el azúcar, después del azúcar el otro cultivo de importancia es el café, cultivado con capital de españoles procedentes de México que habían salido tras el proceso de emancipación de dicho Estado.

El tabaco destaca por su calidad en los mercados internacionales, principalmente Francia, Inglaterra, Alemania y Holanda, aunque en muchas ocasiones se disputaba el espacio agrícola con el café, con el consiguiente incremento en la renta de la tierra. Este cultivo estuvo sujeto a un fuerte monopolio por parte de la Corona española, que decretó su liberalización en 1821. En el caso más llamativo, Cuba, se recogían 12 millones de libras al año, con un consumo en la Isla de 3.080.000, una cantidad similar iba dirigida a España y el resto se dedicaba a esa exportación internacional. Además, Cuba cuenta con una posición geográfica inmejorable ya que es la llave del Golfo de México, o como ya se ha dicho por un especialista en Historia de América, Canarias era la puerta de salida de Europa y Cuba la de entrada de América.²⁶

La mayor información sobre las relaciones canario-americanas, la obtenemos de las noticias del tráfico marítimo entre ambos puntos, lo que nos permite reconstruir y cuantificar estos contactos, cosa difícil para esta época por la escasez de fuentes.

Para el período de 1800-1804, contamos con la estadística realizada por Francisco Escolar y Serrano, donde se recoge los barcos que salieron y entraron a las Islas Canarias con destino o procedentes de América, en total 80 bergantines salieron para las colonias españolas.²⁷

Si leemos con detenimiento *El Atlante*, podemos ir anotando cada barco que salió o entró por esos puertos, lo que nos es de gran valía por no existir otra forma de cuantificar este tráfico para la década de los treinta del siglo XIX.

*Relación de embarcaciones entre Cuba y Tenerife
(Santa Cruz de Tenerife y Puerto de la Cruz) en 1837*

<i>Fecha</i>	<i>Barcos</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Productos</i>
3-enero	Bergantín	75	1062 varas losas
-	-	-	114 molinos
-	-	-	38 piedras hilar
-	-	-	531 garr. aguard
5-enero	Bergantín	-	-
8-enero	Fragata	14	-
8-enero	Bergantín	-	-
10-enero	Bergantín	-	-
20-enero	Bergantín	-	-
4-febrer	Bergantín	-	-
10-febrer	Bergantín	-	-
20-febrer	Bergantín	-	-
27-febrer	Bergantín	-	-
5-marzo	Bergantín	-	-
24-marzo	Bergantín	-	-
1-abril	Bergantín	-	-
8-abril	Bergantín	-	-
-	-	-	50 pipas vino
-	-	-	234 garr. aguard
-	-	-	12 barr. arenill
-	-	-	8 barr. pescado

-	-	-	8 cajones fruta
25-abril	Bergantín	-	-
3-mayo	Bergantín	23	Azúcar
-	-	-	Suela
8-mayo	Bergantín	19	-
1-junio	Bergantín	20	-
15-junio	Bergantín	-	-
25-junio	Bergantín	-	-
7-julio	Bergantín	-	370 gar. aguard
-	-	-	6000 esterillas
8-julio	Bergantín	110	25 Qm galletas
-	-	-	3 fan. garbanzo
-	-	-	3 jamones
-	-	-	24 libr. mantec
-	-	-	24 calabazas
10-julio	Bergantín	20	Azúcar
-	-	-	Café
-	-	-	Cacao
-	-	-	200 onzas oro
10-julio	Bergantín	16	-
11-julio	Bergantín	-	158 onzas oro
-	-	-	Café
14-julio	Bergantín	28	-
20-julio	Bergantín	-	-
30-julio	Bergantín	18	-
12-agosto	Bergantín	-	-
15-agosto	Bergantín	-	-
3-septiem	Bergantín	41	800 onzas oro
-	-	-	Fruta
26-septiem	Bergantín	-	Fruta
30-octubre	Bergantín	-	-
15-noviem	Bergantín	-	-
20-noviem	Bergantín	-	-
22-noviem	Bergantín	-	Fruta
30-noviem	Bergantín	-	-

Fuente: **El Atlante**. Enero a diciembre 1837. Elaboración propia.

Una rápida mirada, nos permite observar que un total de 37 embarcaciones mantuvieron contactos entre la isla de Tenerife y Cuba,

de las que 36 eran bergantines y una sola fragata. Sabemos por la Tesis Doctoral de Julio Hernández, que en 1839 partieron del conjunto del Archipiélago con destino al continente americano 142 buques, incluidos mercantes y de guerra,²⁸ por tanto, si tenemos en cuenta que aquí aparecen de todas las Canarias y no se computa únicamente Cuba, la cifra que aportamos para los puertos de Santa Cruz de Tenerife y La Orotava resulta un porcentaje elevado, porque además aquí sólo exponemos aquellas embarcaciones que aparecen publicadas en *El Atlante* especificando el destino.

Las variaciones no son excesivamente marcadas, salvo los extremos de julio con 8 barcos y diciembre que no hubo ninguno. Las oscilaciones no parece que respondan a ningún hecho concreto, porque si las agrupamos veremos unos resultados más homogéneos.

La media aritmética de la frecuencia de embarcaciones por mes nos da 3,08, es decir, que corresponde esa cantidad de buques a cada mes. Esta medida de tendencia central debemos considerarla adecuada ya que la desviación standard que nos indica su grado de dispersión es baja: 2,16. La moda, esto es, la cantidad de barcos que más se repite por mes es de 2,0 lo que es lo mismo, lo normal era que cada mes partiesen dos barcos desde Tenerife hacia Cuba. Con estos datos suficientemente indicativos, carece de sentido hallar otros estadísticos de tendencia central, como la mediana, la media geométrica, etc.

La mayor variación entre una estación y otra sólo es de 4 buques, lo que supone una cantidad muy baja.

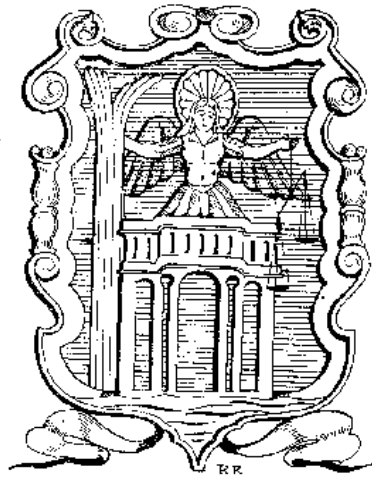
Del puerto de Santa Cruz de Tenerife, en este mismo año, utilizando la misma fuente, sabemos que los viajes al resto de Islas Canarias, se distribuyeron de la siguiente forma: 50 a Gran Canaria, 28 a Lanzarote, 15 a Fuerteventura, 14 a La Palma, 7 a El Hierro y 6 a La Gomera. Por tanto, con la excepción de Gran Canaria (la otra isla más importante) y Lanzarote, hay más tráfico marítimo con Cuba (igual número que con Fuerteventura), a donde van 15 barcos, que con el resto del Archipiélago.²⁹

Al mejorar las relaciones entre la Corona española y las recién emancipadas naciones latinoamericanas, en la década de los treinta del siglo XIX, se promulga un Real Decreto en el cual se habilitan los puertos para establecer relaciones comerciales con aquellos puntos. Particularmente se refleja en el caso de Venezuela y Uruguay, primero se estableció que podrían comerciar con ellos los puertos españoles de la Península y de los Archipiélagos balear y canario, dejando fuera a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, a las que se promete que más adelante se haría extensiva tal medida. Algunos meses antes, una comisión de la Diputación Provincial de Canarias había presentado un estudio con el fin de habilitar los puertos de las Islas para la importación y exportación con el continente americano.³⁰

Las colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, no se integraron en el nuevo régimen liberal de la Corona hispana. La Constitución española de 1837 (en realidad se trata de una Carta otorgada) no dio representación a Cortes a Cuba, debido a que los grupos de presión cubanos instalados en Madrid defendieron esta postura, porque de lo contrario hubiese supuesto la igualdad de todos los individuos y, por tanto, los esclavos, lo que habría acarreado el desmantelamiento de la producción esclavista, en torno a la que se articulaba el régimen colonial cubano.³¹ En mayo *El Atlante* se hará eco de las leyes particulares que regularon el sistema político de dichas posesiones, según debatieron y aprobaron las nuevas cortes³². Artículos de este tipo no eran redactados directamente por este periódico, sino que son tomados de otros diarios peninsulares, en una sección que se hizo habitual en la época y que incluso, ha llegado hasta nuestros días en algunas empresas informativas.

En 1838 salió del puerto de Santa Cruz de Tenerife para Cuba y Puerto Rico: vino, aguardiente, varas de losa, bernegales, pescado salado, aceitunas, frutos secos, galletas, judías, esterillas, colas de caballo y camellos. Aparte también se embarcaron desde el Puerto de la Cruz similares productos y pasajeros. Lo mismo lo seguimos viendo por las publicaciones de 1839 que expresan la carga de los barcos.³³ Como

vemos los productos que trafican en ambas direcciones no varían en los años de emisión del periódico.



ESCUDO DE LA ISLA DE LA PALMA, según grabado incluido en *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias* de Joseph de Viera y Clavijo. Santa Cruz de Tenerife, Goya Ediciones, sexta edición, tomo II, 1971, pág. 745.

Notas y Bibliohemerografía

- ¹ Para el siglo XVI contamos con la monografía Manuel Lobo Cabrera: *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993; y para el siglo XVII, el reinado de Felipe IV queda perfectamente desvelado por la obra Germán Santana Pérez: *El comercio en las Canarias Orientales durante el reinado de Felipe IV*. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2000 (microfichas), concretamente en el T. II, entre las pp. 932-982.

- ² Immanuel Wallerstein: *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*. Madrid, Siglo Veintiuno, 1984.
- ³ G. J. Walker. *Política exterior y comercio colonial. 1700-1781*. Barcelona, Ariel, 1981, pp. 274-275. En Canarias encontramos la extensión del libre comercio de los puertos habilitados de España, Mallorca y Canarias a Buenos Aires hasta las provincias interiores en Archivo Municipal de La laguna, Sig: R-XXVI, Leg. 9, 1778.
- ⁴ Esta incidencia ha sido analizada por Cuenca Esteban, J.: “Comercio y Hacienda en la caída del Imperio español, 1778-1826”. En Josep Fontana (Dir.): *La economía española al final del Antiguo Régimen (III). Comercio y Colonia*. Madrid, Alianza, 1982, pp. 389-453. Incluye interesantes cifras del comercio español de Alicante, Barcelona, La Coruña, Málaga, Sanlúcar de Barrameda, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla que ya había publicado en J. Cuenca Esteban: “Ingresos netos del Estado español, 1798-1820”. N° 69, *Hacienda Pública Española*. Madrid, marzo-abril 1981, pp. 183-208.
- ⁵ Pierre Vilar: *Cataluña en la España Moderna*. 2 Vols, Barcelona, Crítica, 1986. Antonio García-Baquero: *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla, 1972. Enrique Giménez López: *Alicante en el siglo XVIII: economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia, Instituto Alfons el Magnánim, Diputación de Valencia, 1981. Juan J. López González: “El comercio y el movimiento portuario de Málaga durante el reinado de Carlos IV”. *Actas del Primer Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*. Vol. I, Córdoba, 1978, pp. 301-319.
- ⁶ El comercio de los neutrales es bien conocido a través del libro Antonio García Baquero: *Op. Cit.*
- ⁷ Agustín Guimerá Ravina: “Dos relaciones sobre el ataque de Nelson a Santa Cruz de Tenerife”. *Anuario de Estudios Atlánticos*. N° 27, Madrid-Las Palmas, 1981, pp. 209-238.
- ⁸ José Alcina Franch: “Relaciones de Canarias y América durante la prehistoria”. *II Jornadas de Estudios Canarias-América*. Santa Cruz de Tenerife, 1981, pág. 109-120.
- ⁹ Mario Hernández Sánchez-Barba: “La experiencia canaria, posibilidad de América”. *II Jornadas de Estudios Canarias-América*. Santa Cruz de Tenerife, 1981, pág. 26.
- ¹⁰ Elisa Torres Santana y Manuel Lobo Cabrera: *El régimen comercial canario-americano*. En Francisco Morales Padrón en *Canarias y América, Espasa-Calpe/Argantonio*, Madrid, 1988, págs. 118-119.

- ¹¹ José Peraza de Ayala: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. En Obras de José Peraza de Ayala, Tomo II, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1988, págs. 62-63.
- ¹² A.M.L.L. Sig. R-XIV, Leg. 25, 1674, s/ fol.
- ¹³ A.M.L.L. Sig. S-III, Leg. 10, 1762, s/ fol. La salmuera se obtiene dejando en sitio fresco dos o tres días, las carnes recubiertas de sal común, se forma un líquido que contiene cloruro sódico y otras materias orgánicas e inorgánicas.
- ¹⁴ Antonio Rumeu de Armas: “Una curiosa estadística canaria del siglo XVIII. El Plan Político del Marqués de Tabalosos”. Santa Cruz de Tenerife a 4-V-1977, pp. 6-7. En la Biblioteca de la Universidad de La Laguna, Sig: C? 23/F? 66; este artículo apareció publicado en *Revista Internacional de Sociología*. T. III, C.S.I.C., Madrid, 1945, pp. 179-185.
- ¹⁵ Archivo del Museo Naval. Manuscrito 1.955, s/ fol.
- ¹⁶ Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, Libro Comercio de Indias, escrito del 23 de enero de 1779, s/ fol. También en Archivo del Museo Canario-Las Palmas de Gran Canaria. Colección de Documentos de Agustín Millares Torres, Tomo XVI, Legajo 19, s/ fol. se insertan las dos Reales Cédulas que tratan de la rebaja que S.M. se ha servido conceder a los derechos del Oro, y el arancel que deben observar los Escribanos de registro de los puertos de Indias en que se permite el libre comercio.
- ¹⁷ Tenemos una carta del Juez de Indias refiriéndose a esos derechos de entrada en el puerto de La Guaira en el Archivo Municipal de La Laguna. Sig: A-X, Leg. 72, Año 1779.
- ¹⁸ Elisa Torres Santana: *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725*. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Madrid, 1981, pág. 56.
- ¹⁹ Agustín Guimerá Ravina: “Canarias en ‘la carrera de Indias’”. En Agustín Millares Torres: *Historia general de las Islas Canarias*. Tomo II, EDIRCA, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, pág. 171.
- ²⁰ Archivo del British Museum, The Department of Manuscripts, Fondo Additional, Legajo 25.090, folio 69 recto y vuelto.
- ²¹ Archivo del Museo Naval. Manuscrito 1.955, s/ fol.
- ²² Archivo Municipal de La Laguna. Sig: A-X, Leg. 74, 1787.
- ²³ Juan Ramón Núñez Pestano, Carmen Luz Hernández González y José Angel García Martín: *Las manufacturas textiles en Tenerife*. La Laguna, Secretariado de Publicaciones Universidad de La Laguna, 1984, p. 30.
- ²⁴ J.G.M. Bory de Saint-Vicent: *Ensayos sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*. A través del tiempo, La Orotava, 1988, pp. 120 y 131. Textos similares podemos leer en André-Pierre

- Ledru: *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*. La Orotava (Tenerife), 1982, p. 45.
- ²⁵ *Correo de Tenerife*, Número 10, 27-X-1808, “Noticias de barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz”; Número 22, 12-I-1809; Número 28, 23-II-1809, *Sevilla*; Número 13, 25-III-1809, “Noticias de los barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz en el presente mes”.
- ²⁶ Francisco Morales Padrón: “Canarias en América y América en Canarias”. *Revista de Estudios Americanos*, Número 62, Sevilla, 1956, pág. 358.
- ²⁷ Germán Hernández Rodríguez: *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806*. De Francisco Escolar y Serrano. Las Palmas de Gran Canaria, Caja Insular de Ahorros, 1983, pp. 542-543.
- ²⁸ Julio Hernández García: *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1981, pág. 295.
- ²⁹ Las razones que explican el tráfico con Lanzarote y Fuerteventura lo hemos explicado extensamente en Juan Manuel Santana Pérez: “Importancia social de los cereales en Canarias durante el Antiguo Régimen”. *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife, 1990, pp. 139-183.
- ³⁰ *El Atlante*, Número 94, 14-IX-1837, “Real Decreto”; Número 13, 24-V-1837, “Diputación Provincial de Canarias”.
- ³¹ Guillermo Céspedes del Castillo: “América hispánica (1492-1898)”. En Manuel Tuñón de Lara en *Historia de España*. T. V, Labor, Barcelona, 1981, pág. 460.
- ³² *El Atlante*, Número 5, 10-V-1837, “Noticias de la Península”.
- ³³ *El Atlante*, Número 399, 3-II-1839, “Exportaciones”; Número 431, 8-III-1839, “Para La Habana y Trinidad de Cuba”; Número 442, 19-III-1839, “Embarcaciones”.

Juan Manuel Santana Pérez

Profesor Titular de Historia Moderna de la Universidad de Las Palmas de la Gran Canaria. Director del Dpto. de Ciencias Históricas y Director del Programa de Doctorado. Doctor y Licenciado en Geografía e Historia con “Premio Extraordinario de Doctorado”. Lic. en Filosofía en la Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación. Lic. en Ciencias de la Información sección Periodismo por la Universidad de La Laguna.

Resumen

Abordamos en estudio de las relaciones comerciales entre Canarias y América Latina en las postrimerías del Antiguo Régimen, cuyo marco lo establecemos aproximadamente entre 1778 y 1837, es decir, entre el establecimiento de la ley de libre comercio y la aprobación de un régimen constitucional en la Corona española.

Por los flujos descritos, podemos comprobar que los destinos preferentes de este tráfico serán Cuba y Venezuela, lo que va a marcar unas estrechas relaciones que se mantendrán en el tiempo hasta el presente.

Palabras Claves: Islas Canarias. Antiguo Régimen. Comercio entre Cuba y Venezuela. Libre Comercio (Siglos XVIII y XIX).

Abstract

It is a study on the merchandise trade relationship between the Canarian Island and the Spanish-America colonies at the end of the Ancient Regime (1778-1831). Such period correspond to the bill of the Free Commerce Law and approval of the Constitutional Regime of the Spanish Monarchy. The author concludes it is possible demonstrates that Cuba and Venezuela were the preferred final destination of the merchandise traffic, from the Canarian Island, and it is still the same on present days.

Key Words: Canarian Island. Ancient Regime. Cuba - Venezuela merchandise trade. Free Commerce (XVIII - XIX century).