

Bosquejo del comercio canario con América a finales del siglo XVIII

Germán Santana Pérez

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Résumen: *A fines del siglo XVIII existía un contacto regular entre las Islas Canarias y América. No obstante, esta relación no era nueva y había existido desde el siglo XV. Las Islas tuvieron estrechos lazos, sobre todo con Latinoamérica, pero también establecieron nexos con Norteamérica. La Habana era la que encabezaba este comercio, aunque Caracas, Puerto Rico, Buenos Aires y los puertos de la costa este de Estados Unidos también mantuvieron un intenso intercambio, por ejemplo con Filadelfia.*

Los barcos que embarcaban mercancías en las Islas Canarias llevaban siempre vino para América. Las buenas condiciones del vino canario para las largas distancias hacía que fuera aceptado en América. El vino era el principal producto de exportación del Archipiélago. Con él también transportaban aguardiente, brea, almendras, higos secos, manufacturas canarias como sombreros, ropa, medias, etc. América Latina ofrecía cacao, azúcar, café, tabaco, índigo, cueros, etc. Canarias importaba desde los Estados Unidos, cereal, harina, carne y pescado salado, madera, cera, etc.

Abstract: *At the end of the eighteenth century a regular contact existed between Canary Islands and America. However, this relationship had existed since the fifteenth century. The Islands had contacts, above all, with Latin America but links were also established with North America. La Habana was the leader in this trade, although Caracas, Puerto Rico, Buenos Aires and the ports of the East coast of United States had a intense trade too, for example with the port of Philadelphia. The ships which boarded at the Canary Islands, always carried wine for America. The good condition of the Canary wine for long distant transport as it was accepted in America. The wine was the main product of export in the Archipelago. With it, they also took liquor, almond, dried fig, pitch, Canarian manufactures like hats, cloths, stockings, etc. Latin America offered cacao, sugar, cafe, tobacco, indigo, leather, etc. The Canaries imported from United States cereal, flour, salt meat, salt fish, wood, wax, etc.*

Palabras clave : Comercio Atlántico, Islas Canarias, Latinoamérica, Estados Unidos de América, mercancías, barcos, mercaderes.

Keywords : Atlantic Trade, Canary Islands, Latin America and United States of America, goods, ships, merchants.

En Canarias el espacio marítimo constituye la vida económica, comunica estas tierras con el exterior y a la vez los distintos territorios insulares e incluso, en ocasiones diferentes puntos de la propia isla. El Archipiélago se encontraba a finales de esta centuria inmersa en un periodo de recesión caracterizado por la falta de competitividad de sus producciones, especialmente del vino, un desequilibrio grave entre demanda y recursos alimenticios y la pérdida de mercados exteriores.

La libertad definitiva del comercio con Indias está en relación con las reformas ilustradas de los ministros de Carlos III. En 1778 se promulgaba el comercio libre, pero ya no reportaría los beneficios apetecidos y solicitados por los canarios en la primera mitad del siglo XVIII, puesto que la competencia de los puertos peninsulares era mayor y la decadencia canaria era aguda. A partir de este momento se diversifican los lugares de destino y se abría la posibilidad de comerciar con más productos. El 22 de noviembre de 1786 se crea el real Consulado de Mar y Tierra de Canarias, con residencia en La Laguna, pero con jurisdicción sobre todo el Archipiélago, cuya misión era resolver rápidamente los pleitos mercantiles, protegiendo y fomentando el comercio y la agricultura.

A finales del siglo XVIII Tenerife continúa siendo la isla con más población y la que tiene una orientación más dinámica de cara a los mercados foráneos. A la vez es punto de escala ineludible de las embarcaciones que surcan el Atlántico. Lo mismo ocurre con Gran Canaria, que ocupa la segunda posición insular en las exportaciones canarias y está a las puertas de dar el gran salto para recobrar la hegemonía insular, que llegará a mediados del siglo XIX con la consecución de los Puertos Francos.

Es justo reconocer el esfuerzo de otros investigadores que se han acercado al tema del comercio de las Islas Canarias, a finales del siglo XVIII¹. También queremos destacar los trabajos que se han centrado durante el Antiguo Régimen en el comercio con América². Nuestra aportación se centra principalmente en la información que nos proporcionan las fuentes consulares para este periodo, lo que nos permite disponer de una serie más o menos continuada de las entradas y salidas de embarcaciones, y de las mercancías que transportaban a la isla de Tenerife. El resto de la documentación procede de fuentes canarias halladas en los

Archivos Provinciales canarios. Parte de nuestra investigación tiene precedentes en otros trabajos que ya han visto la luz³.

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

En los Archivos Nacionales de Francia, en París, se conserva la documentación sobre este tráfico, que tiene lugar desde el mes de octubre de 1784, en concreto en el fondo de *Affaires Étrangères*⁴. En realidad se encuentra una salida y una entrada del 30 de septiembre de 1784, pero al no creer que éstas sean significativas hemos iniciado nuestro estudio desde octubre de ese año. Además contamos con la navegación realizada para todo el año 1785 y 1786. Para 1787 “existe” también un recuento, aunque el estado de conservación del cuadernillo es tan penoso que se ha borrado totalmente la tinta y sólo aparecen los folios en blanco. Algo parecido ocurre para el año de 1788, aunque contamos con alguna serie para los meses de enero y febrero de 1788. Disponemos además de las entradas y salidas de Tenerife desde julio de 1789 hasta final de ese año, si bien no se pudo localizar los meses de septiembre y octubre. El año 1790 está completo durante los 10 primeros meses. A partir de aquí esta actividad de recuento se abandonó, pensamos que por la situación de la Francia revolucionaria y el conflicto bélico entre España y este Estado. La recuperación de la actividad comercial francesa hace posible que volvamos a contar con recuentos los meses de febrero, marzo y abril de 1796 y desde julio hasta el final de ese año. También disponemos de entradas en los 4 primeros meses de 1797.

Hasta 1790 las entradas y salidas de Tenerife figuran en el calendario gregoriano, pero con el regreso de los franceses tras el paréntesis bélico se adopta el calendario republicano francés para realizar los recuentos. A pesar de las deficiencias por pérdidas, por omisiones o por estado de conservación, pensamos que son unos recuentos muy significativos del tráfico mantenido por Tenerife en estas décadas.

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

Los datos de las salidas son más imprecisos, aunque sólo sea porque no disponemos de todas las salidas de los barcos que entran a Tenerife, faltando la cuantificación de algunos meses en que sí contábamos con las entradas. Esto se puede deber, en parte, a que algunas de las naves que llegaban del exterior no seguían viaje directamente hacia el extranjero sino que se dirigían antes a otra isla y, por tanto, no consta su partida. Además sólo contamos con salidas entre 1784 y 1790. En total aparecen 172 salidas para 37 meses, que nos da una media de 4'6 salidas por mes.

El punto de origen de las llegadas, entre 1784 y 1790, es mayoritariamente europeo, con el 68'10 % de las llegadas, seguido a gran distancia del americano con el 20'10 % y del africano con el 4'02 %. A estos hay que sumarle un 4'59 % donde desconocemos el origen, un 1'43 % cuyo origen es alguna de las Islas Canarias (recordar que, en general, en estos recuentos no se maneja la navegación regional), y un 1'72 % en el que el barco hace escala en dos continentes (Europa-América, América-Europa, África-Europa) antes de llegar a Tenerife⁵.

Para los recuentos de 1796 y 1797 la situación en cuanto al origen de los continentes es parecida. La primacía la ocupa Europa, con el 46'55 %, pero es seguida ahora por África, con el 27'58 % y de América, con el 18'96 %.

Para América, hasta 1790, la mayor parte de las llegadas proceden de Norteamérica, que suponen el 65'27 % de todas las del continente, superando, por tanto, las llegadas de la América Hispánica. En total son 47 las entradas que proceden de Norteamérica. De ellas la mayor parte, más del 90%, llegan desde los Estados Unidos.

Con las salidas, el sentido de los viajes es diferente al de las llegadas. En total contamos con la fecha de salida de 172 viajes desde Tenerife hasta 1790. La mayor parte de los viajes que salen

de Tenerife hasta esa fecha lo hacen hacia América, con el 38'01 %, seguida de Europa con el 24'56 % y muy de cerca de África con el 22'22 %. A esto hay que unirle un 8'77 % que lo hacen hacia otra de las islas del Archipiélago o hacia el Puerto de La Cruz, cuando parten desde Santa Cruz de Tenerife, y un 5'26 % con destino desconocido. Además, contamos con un viaje que iba hacia Buena Esperanza y Ceilán en Asia.

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

Los destinos en América eran La Habana, Puerto Rico, Chile, Lima, Caracas, Veracruz, Cartagena, Buenos Aires, Montevideo, Campeche, Santo Domingo, Isla de San Vicente, Cayena, Puerto Príncipe, la América inglesa, Filadelfia, Demerari y Brasil. A diferencia de los lugares de origen, donde Norteamérica ocupaba el primer puesto, es la América Hispana la que posee la primacía, en cuanto a las salidas, con el 81'25 % de los que se dirigen a América. Se mantienen, por tanto, los tradicionales lazos con Latinoamérica y en especial con el área caribeña. Los puertos más visitados son La Habana, Caracas, Puerto Rico y Buenos Aires. El resto del porcentaje lo ocupan las posesiones británicas y francesas en América, Brasil y los Estados Unidos. El peso de La Habana destaca en cualquier caso muy por encima del resto, ya que ella ocupa sólo el 51'56 % de todas las salidas que desde Tenerife parten hacia América, y eso sin contar los viajes que hacen escala en esa ciudad, para luego dirigirse a otro destino.

Hay que recordar que estos viajes son de los que disponemos la fecha en la que salieron de los puertos tinerfeños. Pero además sabemos el destino de muchos de los que llegaron a la isla, si bien no contamos justo con la fecha de salida. Hasta 1790 disponemos, por tanto, con 55 viajes más en los que se menciona la dirección de la embarcación⁶. A través de ellos comprobamos como la mayor parte de las salidas lo hacen hacia América, seguida de África y luego en tercer lugar aparece por primera vez Asia, desplazando a Europa. Uno de los viajes se dirige a la isla de la Botánica, que identificamos con Australia.

Hacia América las embarcaciones van hacia La Carolina, Boston, Buenos Aires, La Patagonia, La Habana, Veracruz, México, Cabo Francés, Cartagena, Honduras, Puerto Rico, Santa Marta, Santo Domingo, Costa del Brasil, Jamaica, Cayena y la América inglesa. Para América el mayor peso sigue correspondiendo a La Habana y a la Costa de Brasil, para donde se destinan numerosas expediciones relacionadas con la pesca de la ballena⁷. También en diciembre de 1789, una goleta española que venía de Santander se dirigía a la Costa de Patagonia a la pesca de la ballena⁸.

Igualmente en 1796 y 1797 también se dan noticias sobre la dirección de estas embarcaciones, aunque de ellas se dice, que en la mayor parte, el destino es el mismo Tenerife, en clara indicación que no eran naves que hacían escala, sino que iban a comerciar a la isla. De donde se proporciona es América el destino más demandado, con lugares como La Barbada, Nueva Orleans, Jamaica, La Trinidad, las Islas de Barlovento, la América inglesa y Surinam⁹.

Una buena parte de las embarcaciones que tocaron en Tenerife en estos años, lo hicieron con el objetivo de hacer aguada y aprovisionarse. Sin embargo, no disponemos por lo general de las cantidades embarcadas, y ni tan siquiera en qué consistían. Tampoco es inusual el que algunas de ellas arriben para hacer reparaciones, en especial para cerrar alguna vía de agua.

Los barcos procedentes de América llegan de los Estados Unidos, de Canadá y de la América Hispana. De la América Hispana proceden de los puertos de La Habana, Caracas, Campeche y Trinidad de Cuba. El peso de las llegadas latinoamericanas corresponde a La Habana, con el 30'55 % del total de América y el 88 % de los viajes que proceden de la América Hispana.

Desde La Habana llega cacao, índigo, cuero (tanto curtidos como al pelo, azúcar, ron, miel, almidón, cera, pimienta de Campeche, madera de tinte, tabaco (en polvo, en hoja, rapé), pieles de animales salvajes, madera roja, madera de cedro, madera de Campeche, madera de Brasil, mijo, melaza, limetonas o damajuanas, jarabe de caña de azúcar, café, algodón, arroz, aceite de tortuga y confitura, además de los pesos registrados. En definitiva, son sobre todo materias primas y productos poco elaborados americanos, tanto de

Cuba como de otras zonas de ese continente, aunque en especial del área caribeña. Vienen más de 6.000 pesos para los reclutas de La Habana, 18.455 pesos fuertes para particulares, 387.564 pesos fuertes registrados, 5.102'5 fanegas de cacao, 90 quintales, 7 arrobas y 892 libras de índigo, 10.290'5 cueros, en su mayor parte curtidos, 7 quintales, 224 arrobas y 867 libras de almidón, 403 arrobas, 1.010 barricas, 1 barril, 44 damajuanas y 99'5 pipas de aguardiente de azúcar, 715 cajas, 78 quintales y 13.553 arrobas de azúcar, 3 quintales, 72'5 arrobas y 486 libras de cera, 486'5 pieles de animales salvajes, 58 quintales de madera de tinte, 230 quintales de madera roja, 20 trozos de madera de cedro, 283 quintales de madera de Brasil, 6.057 quintales de madera de Campeche, 100 arcones, 5.225 arrobas y 327 libras de tabaco, en su mayoría para la cuenta del Rey sino también de particulares. Es excepcional la carga de cacao, de índigo y de pesos fuertes registrados del navío español "*El Brillante*", que llegó de La Habana en octubre de 1784 con 90.000 pesos fuertes registrados, 5.000 fanegas de cacao y 90 quintales de índigo¹⁰. Como dato curioso hay que mencionar que desde La Habana tocaba ocasionalmente en Tenerife el correo, que depositaba cartas en la isla, tal y como ocurrió en noviembre de 1785.

Para La Habana se envía aguardiente, vino, damajuanas o limentas, hierro trabajado, piedras para moler trigo, camisas, pasas, higos secos, almendras, medias de hilo, telas del país, telas, papel de administración, frasquinas, etofas de seda y de lino del país, pimienta de Holanda, canela, ballestas y estopilla. Es decir, casi siempre artículos del país, tanto materias primas como manufacturas, pero también en alguna ocasión se remite otras de redistribución del continente europeo. De la Trinidad de Cuba se trajo azúcar y madera de Campeche. Además de los artículos mencionados en un viaje que venía de Campeche y La Habana se trajeron sillas para caballos, zapatos, porcelanas chinas, hilo de pita, pimienta de tabasco. Por el contrario de Caracas llega pesos fuertes, cacao, cueros curtidos y al pelo, algodón, índigo. Vemos aquí, como además de los objetos estrictamente americanos se redistribuyen otros de origen asiático como las tan valiosas porcelanas chinas. A esto hay que unir un cargamento que llega de Caracas y Cádiz, en el que además de algunos de los artículos mencionados también se importa almidón. El valor de los caudales superó en un 5'2 % al de las importaciones de cacao entre 1782 y 1789, llegándose a

importar en ese periodo 2.947 fanegas¹¹. Caracas, y su puerto, La Guaira, era, a finales del siglo XVIII, el único puerto con el que Canarias mantenía trato comercial. Sabemos que entre 1782 y 1789 apenas zarpan de Santa Cruz de Tenerife hacia La Guaira 14 navíos y tan sólo retornan 7¹², y eso que el tráfico cobraba un nuevo vigor por la aplicación efectiva del libre comercio con este territorio.

A Campeche se envió aguardiente, vino y sedas del país. A Caracas y Veracruz se exporta vino, frasquetas, damajuanas, aguardiente, seda del país, tafetanes, frutos secos como almendras, lana del país, medias, aceite, marsellesas, dantescas ordinarias, mantas de hilo y de lana, hilo para coser y cintas de hilo.

Finalmente sabemos que tanto hacia Buenos Aires como hacia la América inglesa se remitió vino de Tenerife. Las relaciones con el Río de la Plata contaban con amplia tradición, iniciándose desde el mismo momento de la fundación de la capital argentina¹³.

Entre aquellos viajes que tenemos datos contamos con que viajaron 831 pasajeros hacia América, aunque sin duda fueron muchos más, y eso sin contar con los hombres llevados de recluta. Aunque el llamado “tributo de sangre”, obligación de emigrar a América a cinco familias canarias por cada 100 toneladas exportadas, fue anulado en 1778, la emigración canaria hacia América siguió presente a finales de la centuria, sobre todo al área caribeña¹⁴.

El comercio con la América del Norte se había reactivado desde la segunda mitad del siglo XVIII. Las áreas con las que se mantenía contacto eran tanto las 13 colonias como también, en mucha menor medida, Canadá. El impulso de este trato se basó en las necesidades de abastecimiento del Archipiélago Canario y la búsqueda del vino por parte de los norteamericanos. Esta necesidad de abastecimiento de cereal en Canarias, procedente del exterior, tenía un paralelismo con el impulso de otros mercados, como la llegada de cereal procedente de Mogador a partir de 1766. La relación entre los Estados Unidos y España fue cada vez más estrecha por la propia presencia española en Norteamérica¹⁵.

El tráfico con las Trece Colonias inglesas se había iniciado antes de su independencia en 1776¹⁶. Sin embargo, su secesión de Inglaterra impulsó los lazos con los canarios. La llegada de los ahora estadounidenses obedeció también a un desarrollo del transporte marítimo de los Estados Unidos a finales del siglo XVIII, que

hizo que sus barcos llegasen a los principales puertos del Atlántico e incluso de otros mares más lejanos como el Mediterráneo. Su neutralidad durante las guerras europeas de la década de los 90 del siglo XVIII desarrolló y consolidó su posición comercial a nivel global¹⁷.

Una característica de los contactos con los Estados Unidos es que no estaban nada centralizado. En efecto, eran numerosos los puertos estadounidenses que participaban en el comercio canario. Son los del Filadelfia, Newport, Nueva York, Jersey en Nueva York, Dentown, Charleston, Newberry, Boston, Providence, Baltimore y Edenton. Además también llegan barcos, sin que se especifique el puerto de Carolina del Norte, de Rhode Island, de América del Norte y de Virginia. No hemos podido localizar el puerto de Dentown, aunque se nos indica que está en Carolina. Newberry es quizás el de Newbury (Massachusetts), ya que la ciudad de Newberry, situada en Carolina del Sur, no se encuentra rodeada de mar y se localiza varios cientos de kilómetros hacia el interior. Las embarcaciones salían tanto de ciudades bastante pobladas, como de pequeños puertos situados en la costa atlántica norteamericana. Por tanto, y teniendo en cuenta estas salvedades, los puertos que mantuvieron contacto con Canarias se situaban en los estados de: Pennsylvania, New York, Maryland, Massachussets, Rhode Island, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Virginia, es decir, en 8 de los 13 Estados, por lo que los intercambios por Estados se mantuvieron bastante repartidos igualmente.

Además también llegaron embarcaciones del Canadá, en concreto de Quebec y de Shelburn, en Nueva Escocia.

Aunque las llegadas, como vemos, están muy repartidas desde el punto de vista de los puertos de origen el lugar que ostenta la primacía era el de Filadelfia, con el 23'4 % del punto de origen. A este le siguen el de Boston, con el 14'89 % y el de Newport, con el 8'51 %. Por Estados, la primacía corresponde a Pensilvania, debido al puerto de Filadelfia, con el porcentaje ya mencionado, seguido de Massachussets con el 21'27 % y Rhode Island con el 19'14%. A ese orden le sucede el de Nueva York, las Carolinas, Maryland y Virginia. En definitiva, el peso del comercio con Canarias lo llevaron los Estados del Norte.

Las importaciones estadounidenses son mucho más variadas que el cereal. En el interior de estos barcos se transporta millo o

trigo de Turquía, mijo, harina, avena, cebada, centeno, bizcocho, almendras, arroz, papas, té, pimienta negra, garbanzos, habichuelas, guisantes, habas, manteca, sebo, salazón de cerdo y de buey, jamones, salchichón, quesos, cera, candelas, bujías de blanco de esperma de ballena, dovelas, círculos de hierro, hierro en barra, clavos, utensilios de cocina en hierro, tablas de madera (generalmente de abeto), brea, arenques, bacalao, salmones, aceite de pescado, aguardiente, vino, ron, ladrillos, trementina, telas de vela, lino, caballos, lencería, telas, cuerdas, loza.

Los artículos más importantes son desde luego el cereal, la carne y el pescado salado, la madera, los utensilios de hierro, la cera y las papas¹⁸. Sin contar aquellos cargamentos en que no se nos proporciona el montante total de cada artículo, sabemos que desde Norteamérica llegaron al menos 228.000 duelas para pipas y medias pipas, 1.900 duelas para cuarterolas, 3.977 barriles de harina, 2.700 fanegas de frumento, 17.283 fanegas de mijo, 2.242 fanegas de otros cereales, sobre todo de mijo, 163 barricas de cereal, sobre todo centeno y arroz, probablemente este último de Carolina del Sur¹⁹, una cantidad destacada de bizcocho, 1.460 fanegas de papas, 300 barriles y 13 barricas de carne salada (sobre todo de cerdo, de vaca, de buey, salchichón y jamones), 154'5 barricas y 242 barriles de pescado (sobre todo bacalao), a lo que hay que sumar 38 barricas y 14 barriles de aceite de pescado, 33.900 tablas para la fabricación de pipas, 8.000 pies de tablas, 8.000 piezas de tablas, 8 piezas de arboladura. Sabemos que parte de las harinas estadounidenses fueron desviadas en el siglo XVIII para su redistribución en la América Hispana²⁰.

Otro de los rasgos destacados es que no podemos hacer una clara distinción entre los cargamentos que llegan de los Estados del Norte con respecto a las del Sur. Tanto unas como otras transportan básicamente los mismos productos.

Desde los puertos del Norte de Tenerife se remitía preferentemente vino a los Estados Unidos²¹. Los envíos de vino fueron considerables, dentro de un tráfico triangular con los puertos ingleses de donde se importaban manufacturas a Canarias²². Hasta tal punto era importante esta exportación que para los primeros años del siglo XIX las exportaciones de vino y aguardiente por la aduana de Santa Cruz suponían más del 50 % del volumen vitícola extranjero²³. Además se llevaba desde Tenerife diversos pro-

ductos complementarios muy variados como carne salada, barrilla, jarcia, cáñamo, sal, higos, pasas, cordones, cintas, seda, azúcar y miel de caña extranjeros y pimienta negra extranjera²⁴. La carga que se tomaba en Tenerife con destino a los Estados Unidos era completada en algunas ocasiones con la barrilla recogida en Fuerteventura y Lanzarote²⁵.

Para los recuentos de 1796 y 1797, años de la república francesa, la situación en cuanto al origen de los continentes es parecida. La primacía, tal y como habíamos expuesto al principio de este artículo, la ocupa Europa, con el 46'55 %, pero es seguida ahora por África, con el 27'58% y de América, con el 18'96 %.

En América es ahora el de La Habana el más destacado, aunque también aparecen los de La Guaira, Santo Domingo, Newport, Filadelfia, Nueva York, además de la Carolina del Norte.

La mayor parte de la nacionalidad de las embarcaciones de las llegadas norteamericanas son precisamente estadounidenses (más del 80 %). Sólo excepcionalmente aparecen en este tráfico alguna que otro barco de fábrica española, inglesa o irlandesa. Esto las diferencia con respecto a otros lugares donde la embarcación suele ser extranjera. De hecho, por los datos de los que disponemos pensamos que este tráfico estaría en manos de los estadounidenses, como en el caso de las embarcaciones, tal y como hemos visto, pero también en el maestraje y en los mercaderes que participan en él. Es curioso como los dos únicos viajes que llegan desde Canadá están en manos de embarcaciones inglesas y no estadounidenses²⁶, reflejando claramente el dominio político inglés sobre ese territorio.

También se proporcionan la duración de numerosos viajes, con lo que se pueden calcular una media de tiempo en las rutas. Para América desde La Habana se tarda una media de casi 62 días para llegar. Este tiempo está en consonancia con los estudios que se han realizado de las velocidades de las embarcaciones desde América hasta Cádiz durante el siglo XVIII²⁷. Algo parecido ocurre con las embarcaciones que llegan desde los Estados Unidos, con una media de casi 56 días.

El tonelaje medio de las embarcaciones fue de 236'88 toneladas, naves, por tanto, de gran capacidad de carga. Por zonas, diremos que las embarcaciones que llegaban desde Estados Unidos contaban con una media de 259 toneladas, con una franja entre las

350 y las 150 toneladas. Las que llegaban de la América Hispana una media de 200 toneladas.

Los registros medios que llegan de La Habana son de 21.142 pesos, sin tener en cuenta los pesos registrados en cada viaje, con una franja entre los 10.000 pesos y los 45.000. Por su parte, los que salen hacia esta ciudad se sitúan en 17.857 pesos de media, con una franja entre los 10.000 y los 30.000 pesos. El cargamento medio importado de los Estados Unidos era valorado en 7.208'33 pesos, o lo que es lo mismo 28.833'33 libras, unidad monetaria en que también vienen expresadas las valoraciones. No obstante, nos encontramos con una franja que va entre los 3.000 pesos, para los de menos valor y los 20.000 pesos²⁸.

Si nos basamos en los recuentos realizados por la aduana de Gran Canaria en los años de 1792 y 1793, sobre el cobro de derechos en la navegación²⁹ comprobamos como el punto preferido de destino de las mercancías grancanarias es La Habana, es decir, la misma preferencia que en Tenerife. Es conocido que el comercio canario con América no atravesaba su mejor momento debido a la libertad comercial decretada para los puertos peninsulares³⁰. Hasta allí se envía sal (884 fanegas de las reales salinas), romero y otras hierbas (8 saquitos), cebollas, 24 pilas de destilar agua, cintas angostas de seda (hasta 2.072 varas), yeso (460 anases), aguardiente (259 arrobas), 3 fanegas de garbanzos, piedras para moler (32 pares), vinagre (70 arrobas), 45 mantas de lana, almendras (388 libras), nueces (60 millares), 1 reloj de hierro, azadas de hierro, quesos (635 libras), matalahúva (389 libras), loza de Sevilla (47 docenas), medias de hilo (126 pares), brea (130 quintales), almagre (800 quintales) y papas (60 fanegas). Además se lleva de rancho para La Habana bizcocho (35 quintales), carne de vaca del país (5 barriles), gofio (12 fanegas), pescado salado (30 quintales), arroz (1 quintal), papas (20 fanegas), judías (4 quintales), quesos (50 libras), fideos del reino (0'5 quintal), vino vidueño (6 arrobas), gallinas (1 docena), aceite (2 arrobas) y vinagre (2 arrobas). Como vemos, el cargamento destinado hacia La Habana estaba compuesto tanto por productos de la tierra como otros de reexportación, sobre todo peninsulares.

Al ser el vino grancanario de peor calidad una parte de él se convertía en aguardiente³¹, pero aún así fue regular la salida de vino desde Gran Canaria hacia Indias, a finales del siglo XVIII³². En los

envíos grancanarios en estos años no figura el vino, salvo el que se lleva de rancho, destacando la diversidad de las mercancías cargadas hacia este destino. Es interesante por su volumen y tradición la remisión de frutos secos, brea y el vinagre. Pensamos que la sal tendría un origen peninsular ya que la carencia de sal en las islas era recurrente y no disponemos de ninguna otra noticia en el Antiguo Régimen de la exportación de sal canaria hacia América. Hay destacar también el peso de las manufacturas fabricadas en la propia isla.

Las importaciones americanas llegan sobre todo del comercio que se establece con Tenerife, al estar habilitado únicamente para este comercio el puerto de Santa Cruz de Tenerife (cacao, suela curtida, cueros, venados, almidón, cera, pimienta de tabasco, aguardiente de caña, palo de tinta, azúcar, arroz, añil, miel, guayacán, café y palo de caoba). Entre ellas destaca el cacao, especificándose que era de Guayaquil o de Caracas. Las remesas en metales o piedras preciosas también estuvieron presentes como fruto de las remesas familiares, sobre todo cuando alguien moría³³.

La isla de La Palma también mantuvo cierto tráfico con Indias, sobre todo con La Habana, como sucedía con las otras islas. Otros puntos a los que se envían embarcaciones, a principios del siglo XIX, son los de La Guayra, Buenos Aires, Montevideo y Puerto Rico y son estas mismas ciudades las que registran alguna entrada. De forma directa, a través de alguna arribada por accidente, o indirecta a través de Tenerife llega a la isla azúcar, cacao de Caracas y de Guayaquil, café, dulce, miel de caña, cotonia, costales de jenuén, costales de pita, hilo de pita, indiana, muselina estampada, sogas de pita, añil, palo campeche, palo brasilete, aguardiente y anisete de caña, algodón, tabaco, almidón de casabe, miel, cordobanes, suela, chapas de hasta, cera, cueros al pelo, pieles de vicuña, puntas de asta, sebo, plumeros, además de monedas, oro, plata y cobre. Por el contrario las exportaciones consisten en aceite, aceitunas, ajos, cebollas, almendras, altramuces, arroz, azúcar, cebada, chocolate, dulce, galletas, garbanzas, gofio, guindas pasas, habas, harina de trigo, higos pasados, pasas, papas, azafrán, brea, canela, canelón, orégano, aguardiente, licor, vinagre, vino, telas, hilo, calcetas, cintas, guantes, medias, bacalao, carne, manteca, pescado salado, quesos, velas de sebo, ganado lanar y cabrío, quincallería, hierro en planchas, piedras de des-

tilar agua, vidrios y sal³⁴, en definitiva productos de la tierra y una amplia gama de artículos de redistribución.

Vemos como el peso por islas en el comercio con América lo sigue teniendo Tenerife, tanto en las exportaciones como, sobre todo, en las importaciones, al jugar su capital, Santa Cruz, el papel de puerto habilitado para este comercio. Las otras islas que mantienen contacto son La Palma y Gran Canaria. El tráfico es regular en todos los años, siendo uno de los capítulos principales del comercio canario. Con la América hispana el principal puerto con el que se establecen relaciones es La Habana. Con Norteamérica hemos comprobado como existe una mayor diversificación en los puntos de contacto y también un carácter distinto en cuanto al comercio que se mantiene. Los intercambios se basan en el envío de productos de la tierra y otros de reexportación a cambio de artículos eminentemente americanos. Por tanto, a finales del siglo XVIII podemos comprobar como, a grandes rasgos, la estructura del comercio que se mantiene con Indias no ha variado excesivamente en comparación con el que se mantenía en el siglo XVI o XVII, y eso a pesar de la libertad comercial. La excepción son los intercambios que se establecen con los Estados Unidos que, en la práctica se comporta como otra nación europea.

NOTAS

1 Cioranescu, Alejandro : *Historia de Santa Cruz de Tenerife, II. 1494-1803*. Santa Cruz de Tenerife, 1977 ; Hernández Rodríguez, Germán : *Estadística de las Islas Canarias 1793-1806 de Francisco Escolar y Serrano*. Las Palmas de Gran Canaria, 1983 ; Béthencourt Massieu, Antonio : *Canarias e Inglaterra : el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas, 1991 ; Guimerá Ravina, Agustín : *Burguesía extranjera y el comercio Atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 1985 ; Millares Cantero, Agustín : “Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)”. V *Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Tomo IV. Madrid, 1985, pp. 679-837 ; Chávez Méndez, Jesús González : “Las visitas de navío en el tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII”. VII *Coloquio de Historia Canario-Americana (1986)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 713-732.

2 Fariña González, Manuel A. : *Canarias-América (1678-1718)*. Universidad de La Laguna, Asociación de Chicharros Mensajeros y Cajacanarias. La Laguna, 1997 ; Lobo Cabrera, Manuel : *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1993 ; López Cantos, Ángel : “El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII”. En *II Coloquio de Historia Canaria-*

- Americana* (1977). Tomo I. Sevilla, 1979, pp. 301-372 ; Morales Padrón, Francisco : *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955 ; Peraza De Ayala, José : El régimen comercial de Canarias en las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII. Universidad de Sevilla. Santa Cruz de Tenerife, 1952 ; Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio : “El consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII”. En *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980). Tomo I. Salamanca, 1982, pp. 615-649 ; Torres Santana, Elisa : *Historia del Atlántico : el comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de Interdependencia e Intercambio)*. Cabildo de La Palma. 2003.
- 3 Santana Pérez, Germán : “El tráfico norteamericano en Tenerife a finales del siglo XVIII a través de los informes consulares franceses”. *Vegueta*, nº 5, 2000, pp. 147-160 ; “Navegación de Santa Cruz de Tenerife con África a finales del siglo XVIII”. *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana 2000*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 2002, pp. 623-639 ; *El comercio exterior de las Canarias Orientales durante el reinado de Felipe IV*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 2002 ; “Un estudio del tráfico marítimo canario a finales del siglo XVIII. Gran Canaria en los años 1792-1793”. *XV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2002). Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de G.C.
- 4 Centre d’Accueil et de Recherche des Archives Nationales (C.A.R.A.N.), Affaires étrangères, en concreto el B/III/350 para el año 1784, 1785, 1786. El año 1789, el de 1790, el de 1796 y 1797 en B/III/351. Para los dos últimos meses del año 1785 y para los dos primeros de 1788 también contamos con alguna noticia dispersa en A.E., B/I/1080.
- 5 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/351. Es el caso del navío americano “*Nathaniel*”, que antes de llegar a Tenerife había salido de Boston, haciendo escala en Madeira.
- 6 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/350. En marzo de 1785 entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife la polaca española “*San Francisco de Paula*”, que había partido de Cádiz y se dirigía a Buenos Aires. En la isla tomó vino y algún aprovisionamiento.
- 7 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/351. Así ocurre el 1, el 9 y el 25 de marzo de 1790 en donde aparecen a la vista del puerto de Santa Cruz navíos ingleses que estaban destinados para la pesca de la ballena en la Costa de Brasil, tomando algunas provisiones.
- 8 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/351. Se trata de la goleta “*La Vigilancia*”.
- 9 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/351. A Surinam se dirige el bergantín danés “*La Santa Trinidad*”, que había salido de Conpenhague.
- 10 C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/III/350. Era capitán de él Ricardo Mead.
- 11 Vázquez Vera, Belin: “Volumen comercial canario-venezolano (1765-1789)”. *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977). Tomo II. Sevilla, 1979, pp. 123-124.
- 12 *Idem*, p. 113.

- 13 Acevedo, E.O.: "Canarios en la conquista espiritual del Río de La Plata". *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*. Tomo I. Las Palmas, 1991 ; Hernández González, Manuel : *Canarias : La emigración. La emigración canaria a América a través de la Historia*. Tenerife, 1995; Wright, Pacca de A., Fernanda, A. y Santella Stella, Roseli : "As Canarias como eixo na conexao comercial do Brasil ao prata". *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*. Tomo I. Las Palmas de Gran Canaria, 1994. Sobre las relaciones de estos dos territorios a finales del siglo XIX y principios del XIX consultar Silva, Hernán Asdrúbal : "Reformas, guerras y tráfico canario-rioplatense". *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*. Tomo II. Las Palmas, 1993.
- 14 Deive, Carlos Esteban : *Las emigraciones canarias a Santo Domingo. Siglos XVII y XVIII*. Fundación Cultural Dominicana. Santo Domingo, 1991 ; García Medina, Ramiro : *La inmigración canaria en Cuba*. Globo. La Laguna, 1995 ; Guanche Pérez, Jesús : *Significación canaria en el poblamiento hispánico de Cuba. Los archivos parroquiales (1690-1898)*. Ayuntamiento de La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria. La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1992; Hernández González, Manuel : *La emigración canaria. Op. cit.* ; Macías Hernández, Antonio M. : *La migración canaria, 1500-1800*. Ediciones Júcar. Barcelona, 1992. Un ejemplo lo tenemos también en Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), Ortega Padrón, José, Telde, leg. 2720, año 1787, sin folio, en el testamento de Luis de Troia, vecino de Melenara, declaraba que su hija Catalina y su marido Juan Falcón fueron en familias ese año a Nueva España donde dicen Guatemala, tierra de Mosquitos, llevando consigo a sus 4 hijos.
- 15 Arias, David : *Las raíces hispanas de los Estados Unidos*. Madrid, 1992, pp. 249-264.
- 16 Guimerá Ravina, Agustín : *Burguesía extranjera...*, *Op. cit.*, pp. 252-255.
- 17 Hernández Alonso, Juan José: *Los Estados Unidos de América: Historia y Cultura*. Salamanca, 1996, p. 108.
- 18 C.A.R.A.N., A.E., B/I/1080. El 21-2-88 llegó de Boston la goleta americana "Landevaou" con cargamento de 41 barricas de bacalao, 69 barriles de carne vacuna, 15 cajones de queso, 6 barriles de jamón, 1.000 ladrillos, 3 barriles de cera, 2 barriles de habichuelas, 6 barriles de aceite de pescado, 10 barriles de papas y 11 sacos de avena.
- 19 Degler, Carl N : *Historia de los Estados Unidos. La formación de una potencia 1600-1860*. Barcelona, 1986, p. 64.
- 20 Ramos Pérez, Demetrio : "El problema de los embarques de harinas en los registros para América". *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Tomo II. Sevilla, 1979, p. 44.
- 21 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. El bergantín americano "Hannach", que estaba destinado para Filadelfia en marzo de 1790, había cargado algunas pipas de vino en Tenerife.
- 22 Béthencourt Massieu, Antonio : *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas, 1991, p. 141.

- 23 Millares Cantero, Agustín : “Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)”. *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Tomo IV. Madrid, 1985, pp. 690-691.
- 24 Hernández Rodríguez, Germán : *Estadística de las...*, *Op. cit.*, pp. 503-505, 513 y 517.
- 25 Hernández González, Manuel : “La expansión del comercio norteamericano en Canarias : el monopolio de la barrilla en Lanzarote y Fuerteventura”. *V Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Puerto del Rosario, 1993, pp. 95-97.
- 26 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. Uno de ellos es bergantín inglés “*La Esperanza*”, que echa el ancla en el Puerto de La Cruz en agosto de 1789 procedente de Quebec, con un cargamento de madera para pipas.
- 27 García-Baquero González, Antonio : *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) (el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*. Tomo I. Cádiz, 1988, pp. 283-287.
- 28 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El 15 de febrero de 1786 llegó desde Filadelfia el bergantín americano “*Delavar*”, capitán Thomas Pit, con un cargamento consistente en 1.400 barriles de harina, 9 barriles y 2 cajas de cera amarilla, 70 barriles de salazón de cerdo y 1.500 duelas, evaluado todo en 20.000 pesos u 80.000 libras.
- 29 Esta información documental ha sido obtenida de A.H.P.L.P., Libro de registro del 6 %.
- 30 Millares Cantero, Agustín: “Reflexiones acerca...”. *Art. cit.*, pp. 683-684.
- 31 Ledru, André-Pierre : *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*. La Orotava, 1982, p. 37.
- 32 Glas, George : *Descripción de las Islas Canarias 1764*. La Laguna, 1982, p. 66.
- 33 A.H.P.L.P., Pastrana, Juan Nepomuceno, Telde, leg. 2656, año 1792, fols. 112 v.-115 v. En 23-04-1792 D. Francisco Pérez Mirabal, subteniente de milicias, D. Cristóbal Suárez Romero y Dña Sebastiana Pérez Mirabal, esposos, y Dña. Isabel Pérez Mirabal, vecinos de Agüimes, dieron poder a D. Juan Antonio Sansón, escribano de guerra en Santa Cruz de Tenerife, para que pudiese cobrar de D. Patricio Anxan de Prado, maestro de la fragata “*Nuestra Señora del Rosario (alias “El Brillante”)*”, residente en Santa Cruz de Tenerife, 3.000 pesos fuertes de nuevo cuño mejicano, 5 cubiertos, 2 pares de evillas, 3 charreteros y 32 botones todo de plata, 17 botones de chaleco, un par de dichos para los puños, y 2 sortijas, que todo recibió de D. Pedro de Armas y D. Francisco Lozano, como albaceas de D. Simón Pérez Mirabal, difunto hermano y cuñado de los otorgantes que había fallecido en Puerto Cabello (Indias).
- 34 Hernández Rodríguez, Germán : *Estadística de las...*, *Op. cit.*, T. II, pp. 333-344 y 360.