



LA NAVEGACIÓN BRITÁNICA EN AGUAS
DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO
DURANTE LA DÉCADA DE 1820:
ALGUNAS CONSIDERACIONES

AGUSTÍN MILLARES CANTERO

La presente comunicación, de muy cortas pretensiones, no tiene otra meta que la de mostrar algunas de las posibles características del movimiento naval británico por Canarias en el transcurso de aquel decenio. A tal fin, nos hemos servido de los extractos de la correspondencia consular que Otilia González Ponce, en calidad de becaria del Cabildo Insular grancanario, efectuó en el Foreign Office con paciencia y rigor. Su estudio no nos faculta para extraer conclusiones definitivas, pero al menos aporta algunas referencias puntuales sobre los intercambios entre el Reino Unido y las islas, así como sobre el papel que el Archipiélago desempeñó para la flota de S.M. con anterioridad al histórico decreto de Bravo Murillo.

La documentación a nuestro alcance es fragmentaria y dispersa. Disponemos del cómputo global y del cariz de las embarcaciones que recalaron en el quinquenio 1820-1824, sin noticias acerca de su procedencia y destino, tonelaje y tripulación, volumen y valoración de la carga, etc. Lo único que podemos demostrar con tales datos, es la persistencia de la primacía y magnitud que corresponde a los puertos tinerfeños, el predominio de los buques mercantes y la tendencia a la baja que experimentó dicha bandera al consagrarse la emancipación americana.

De julio de 1825 a noviembre de 1826, las revelaciones se toman sin embargo bastante pormenorizadas y nos permiten un análisis más exhaustivo de la cuestión. El lapso es, desde luego, demasiado breve como para admitir extrapolaciones peligrosas, que pudieran desvirtuar las peculiaridades de aquel período y la idiosincrasia de otros anteriores o posteriores a él. No es lícito pensar que el comercio exterior canario presentara la fisonomía que aquí se recoge desde la pérdida efectiva de las colonias de Ultramar hasta las franquicias comerciales de 1852, ni siquiera que haya sido así a lo largo de todo el decenio que nos ocupa. Tampoco es válido



suponer que fuesen similares las rutas de aquellos veleros antes y después de tan corto paréntesis. La muestra tiene un interés parcial y muy relativo, que a lo sumo habríamos de utilizar para contrastarla con otras aportaciones futuras.

Tras verificar el detenido examen de estos temas, incluimos en el último apartado informaciones disímiles que dichas fuentes nos brindan. La previsible utilización de Canarias por la *Royal Navy* en algunas de sus actuaciones militares y el empleo de Santa Cruz de Tenerife como observatorio para vigilar las evoluciones de otras escuadras, se suman a diversos episodios relativos al curso americano, la hipotética carestía de los avituallamientos en la capital isleña o el naufragio más espectacular de los acontecidos por entonces. Se trata de un retablo multicolor, con el que únicamente deseamos enriquecer este artículo y suministrar nuevos hechos o hipótesis de cierta aplicación por otros colegas.

I

El *rol* del Archipiélago como encrucijada marítima ha dependido históricamente de muchos factores, exógenos unos y endógenos otros. La función de escala que cumplían algunos de nuestros enclaves costeros, estuvo particularmente a merced de las conflagraciones internacionales previas a la paz general de 1815. Las guerras contra Inglaterra y Francia afectaron ampliamente al tráfico naval, sobre todo las primeras. Nuestro entorno se convirtió reiteradas veces en escenario de frecuentes ataques de diverso signo, que reportaron consecuencias gravosas para los enlaces con el exterior. El pabellón británico sólo flameó en 44 ocasiones en Santa Cruz de Tenerife durante el quinquenio 1800-1804, lo que supuso apenas el 8,5 por 100 sobre un total de 513 anclajes, permaneciendo en cuarto lugar tras el 43,3 por 100 del español, el 21,0 del estadounidense y el 13,8 del galo. La firma del segundo Tratado de San Ildefonso provocó aún un descenso de la participación británica y dio la hegemonía a los yanquis en 1801; una recuperación anglofrancesa trajo consigo la Tregua de Amiens, pero en 1804 tendió ostensiblemente a desaparecer al reanudarse la lucha¹.

1. Agustín MILLARES CANTERO; *Reflexiones sobre el comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)*, Coloquio Internacional de Historia Marítima, V Coloquio de Historia Canario-Americano, en prensa.

El comercio colonial, base del sistema mercantil isleño, sufrió serios reveses al resentirse los lazos de la metrópoli con América. La invasión napoleónica de la Península Ibérica permitió un corto ciclo favorable para nuestras exportaciones vitícolas y barrilleras, en especial de cara al mercado inglés. El inicio del proceso emancipador americano en 1810 y la confrontación de 1812-1814 entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, volverían a obstaculizar después el normal desenvolvimiento de la navegación². Aunque a través de Cuba pudieron mantenerse las conexiones con la Unión e incluso reexportarse mercancías locales a los países insurrectos, el comercio canario-americano padeció una fuerte atonía de 1811 a 1815. Si España había autorizado ya el trato comercial directo del Reino Unido con las colonias, los criollos fomentaron al punto esas transacciones en detrimento de las islas, que iban a perder así su condición de antesala para introducir allí manufacturas textiles o harinas extranjeras. Sin embargo, la merma del interés británico por Canarias desde el punto de vista económico, no tendría un corolario similar en lo tocante a su valor como estación marítima. La Guerra de Independencia y la alianza anglo-española, reanimaron los tradicionales vínculos del Archipiélago con las Islas Británicas y aquél volvió a ocupar un lugar destacado en la estrategia atlántica de Londres. No tenemos constancia de cuándo empezó el arribo regular del paquete inglés a Río de Janeiro, aunque ya en junio de 1813 constituye un fenómeno habitual³.

El Tratado de París arrojó resultados particularmente negativos para el comercio exterior isleño, como se sabe. Desde 1815 se extinguieron las endebles circunstancias que habían permitido una fugaz reactivación mercantil, bastante menos intensa de lo que en principio pudiera creerse. La única contrapartida a favor del Archipiélago que se registra por aquellas fechas, consistió en el coyuntural restablecimiento de las articulaciones con las plazas de Ultramar, asistiéndose hasta 1820 al «canto del cisne» de nuestros seculares ne-

2. Unos meses antes de estallar el último conflicto, el cierre de los puertos británicos de las «Indias Occidentales», que Londres decretó por tres meses en la primavera-verano de 1812, amenazó con dejar a Tenerife desabastecida de los cuantiosos mantenimientos que se importaban desde allí.

3. Francisco Escolar y Serrano a Francisco Cabrera y Ayala, Santa Cruz de Tenerife, 22-VI-1813, Arch. Juan Antonio Martín Cabrera, Las Palmas.



xos con Indias. Quizás fuera este el origen de una mayor presencia de navíos británicos por estas latitudes, cifrados en un promedio de 200 anuales.

La reincorporación de las islas al dispositivo interoceánico de la flota de S.M. hubo de superar así y todo algunas dificultades. El 27 de diciembre de 1814, sir H. Wellesley se dirigió al ministro español Ceballos en protesta por el proceder poco amistoso que el comandante general Rodríguez de la Buria mostraba hacia su representante consular y oficiales de su marina. El embajador de Gran Bretaña en Madrid reiteró tales quejas el 17 de marzo de 1815, agregando copia de la correspondencia que sobre el asunto había sostenido con su gobierno. Al final obtuvo una contestación satisfactoria, comunicándosele que nada era más contrario a los deseos del monarca Fernando VII que entorpecer la buena armonía entre ambas naciones. La autoridad militar recibió severas órdenes para que variase de actitud, las cuales fueron escrupulosamente atendidas por él y sus sucesores a juzgar por la ausencia de nuevas reclamaciones diplomáticas⁴.

Al margen de trabas administrativas y demás escollos que los navegantes foráneos hubieron de sufrir, las pésimas condiciones de los desembarcaderos canarios constituían un peligro potencial digno de tenerse en cuenta. El huracán que el 7 de noviembre de 1826 azotó particularmente a Tenerife y Gran Canaria, dejó el triste saldo de 16 embarcaciones destruidas al estrellarse contra las rocas. Ninguna británica se encontraba entre ellas, pero el cónsul Mac Gregor consideró oportuno informar a sus superiores de este siniestro para que alertasen a los interesados⁵.

Los inconvenientes no siempre provenían de la parte isleña. Al decir del propio cónsul, los capitanes británicos ignoraban las costumbres del país y las normas burocráticas vigentes, por lo que a su llegada solían tropezar con problemas variopintos. Para superarlos,

4. Foreign Office (F.O.) 72/173 (legs. 217, 219 y 221). Las disposiciones hispánicas, conocidas por Wellesley desde 1815, fueron reiteradas el 8 de enero de 1825. La Buria desempeñó el cargo desde octubre de 1811 a mayo de 1820, por lo que puede inferirse una reproducción de los tropiezos en época de su sucesor. Cf. a propósito de la actuación de aquél, José DESIRE DUGOUR, *Apuntes para la historia de Santa Cruz*, pp. 248-49.

5. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 12-XI-1826. F.O. 72/320 (leg. 258). Siete de aquellas naves sucumbieron en Santa Cruz y las otras nueve en Las Palmas.





propuso transmitir a todos ellos una circular que les sería entregada por los empleados de Sanidad, indicándoles qué línea de conducta habían de seguir al echar anclas o al saltar a tierra las tripulaciones. El texto de la misma, fechado el 1 de agosto de 1825, previene en torno a los episodios desagradables que brotaban con alguna frecuencia, fruto de los malentendidos con el funcionariado local. Entre otros extremos, incluye la prohibición castrense de que la marinería desembarcase tras el ocaso, debiéndose acreditar ante el comandante de guardia los que así lo hicieran⁶. La aplicación de estas reglas probablemente contribuyó a impedir encontronazos fútiles y a crear un clima más propicio al entendimiento entre ambas partes. De cualquier forma, la buena voluntad de unos y otros no serviría para estimular unas relaciones en franca decadencia.

II

Durante el quinquenio 1820-1824 llegarían a Canarias un total de 607 buques del Reino Unido, de los cuales 501, el 82,5 por 100, arribaron a Santa Cruz de Tenerife y al Puerto de La Orotava. Los enclavés marítimos de las demás islas, con Las Palmas en primer término, sólo reciben el 17,5 por 100 restante, por lo que la prioridad tinerfeña es bien elocuente (cuadro I). Por virtud del reglamento de 12 de octubre de 1778, el puerto de Santa Cruz había sido habilitado junto al de Palma de Mallorca para el comercio con Ultramar. Los productos indios se introducían regularmente por su aduana y sólo en casos excepcionales eran admitidos en otras. Trasladándonos al cuatrienio 1808-1811 (extensivo hasta julio de 1812), es detrás de Cádiz el segundo de entre los diez puertos españoles implicados en el comercio con La Guaira, con un 6,2 por 100 de los volúmenes de negociado (exportaciones más importaciones)⁷. Por otra parte, en 1809 ocupa la misma posición en el tráfico mercantil con los Estados Unidos, con 33 entradas y ocho salidas; de los 43 buques que lle-

6. F.O. 72/306 (legs. 153 y 158).

7. Manuel LUCENA SALMORAL, «Características del comercio entre La Guaira y España durante la Revolución caraqueña: 1808-1812», en *Montalbán 14*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 1983, pp. 190 y ss.



gan de España a Nueva York, cinco habían zarpado de Santa Cruz y descargaron 315 pipas de vino y 5.005 quintales de sal⁸.

La supremacía insular santacrucera, pues, contaba ya a la altura del tercer decenio del siglo XIX con una firme tradición, basada tanto en el trasiego colonial como en los intercambios con el norte de Europa, los Estados Unidos o el área mediterránea. Los consulados extranjeros radicaban aquí fundamentalmente⁹, acrecentándose su prioridad administrativa al sancionársele como capitalidad provincial por real decreto de 27 de enero de 1822, tras los precedentes de 1813 y 1821¹⁰. En este último año solicitó su municipalidad el título de puerto de depósito de 1ª clase, que se le concedería con el decreto de 7 de enero de 1822 gracias a las gestiones del diputado Murphy; lo perdió al retornar el absolutismo, como también probablemente el de depósito de 2.ª que obtuvo por real orden de 9 de noviembre de 1820¹¹. Con todo, la mengua de su rango no fue el golpe más funesto que recibió Santa Cruz en esta década.

De 1820 a 1822, el promedio mensual de buques británicos que anclaban en el Archipiélago descendió de casi 13 a nueve. La ligera recuperación que se produce en el bienio siguiente, dista de alcanzar la cota de partida, quedándose en los 10 arribos de 1824, poco menos de la media quinquenal. La caída sería de 1820 a 1821 particularmente sensible en Santa Cruz, que perdió un 42,8 por 100 de los amarres. Los dos emporios tinerfeños verían reducirse en un 23,4

8. Cf. del mismo autor, «El comercio de los Estados Unidos con España y el Caribe a comienzos de la presidencia de Madison: 1809», en *idem*, pp. 442-24 y 428-29.

9. A mediados de 1825 se nombró cónsul británico al antedicho F.C. Mac Gregor, en sustitución de Bruce, el cual llegó a Santa Cruz el 16 de julio siguiente. El hasta entonces vicecónsul, Duplan, fue destinado a petición de aquél al Puerto de la Orotava, con una renta de 900 ryon. anuales, falleciendo en septiembre de 1827 y dejando viuda y siete hijos casi en la indigencia. F.O. 72/320 (leg. 190) y Mac Gregor a J. Bidwell, Las Palmas, 6-X-1827, F.O. 72/332 (leg. 246).

10. Alejandro CIORANESCU, *Historia de Santa Cruz de Tenerife. III (1803-1977)*, Santa Cruz de Tenerife, 1978, pp. 87-110.

11. Mediante ella se equiparó con los de La Coruña, Santander, Alicante y Cádiz, que por otra homónima de 30 de marzo de 1818 habían sido declarados puertos de depósito de manufacturas extranjeras de lícito comercio. Esta reivindicación fue repetida en 1834 y un trienio después, por virtud de la actuación de otro representante, Fernández de Moratín, las Cortes aprobaron el restablecimiento del decreto de 1822. Cf. Marcos GUIMERA PERAZA, *José Murphy (1774-18...?). Su vida, su obra, sus incógnitas*, Santa Cruz de Tenerife, 1974, pp. 46-7 y CIORANESCU, pp. 393-94.

CUADRO I
Embarcaciones británicas llegadas en el quinquenio 1820-1824

| Años | Santa Cruz de Tenerife | % | Puerto de la Orotava | % | Otras islas | % | TOTAL |
|--------------|-------------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|
| 1820 | 70 | 45,45 | 58 | 37,66 | 26 | 16,88 | 154 |
| 1821 | 40 | 36,36 | 48 | 43,63 | 22 | 20,00 | 110 |
| 1822 | 47 | 43,51 | 42 | 38,88 | 19 | 17,59 | 108 |
| 1823 | 54 | 46,95 | 44 | 38,26 | 17 | 14,78 | 115 |
| 1824 | 53 | 44,16 | 45 | 37,50 | 22 | 18,33 | 120 |
| TOTAL | 264 | 43,49 | 237 | 39,04 | 106 | 17,46 | 607 |

Fuente: Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 11 - VIII-1825, Foreign Office 72/306 (leg. 168).

CUADRO II

Caracter de las naves que recalán en Tenerife durante el mismo periodo

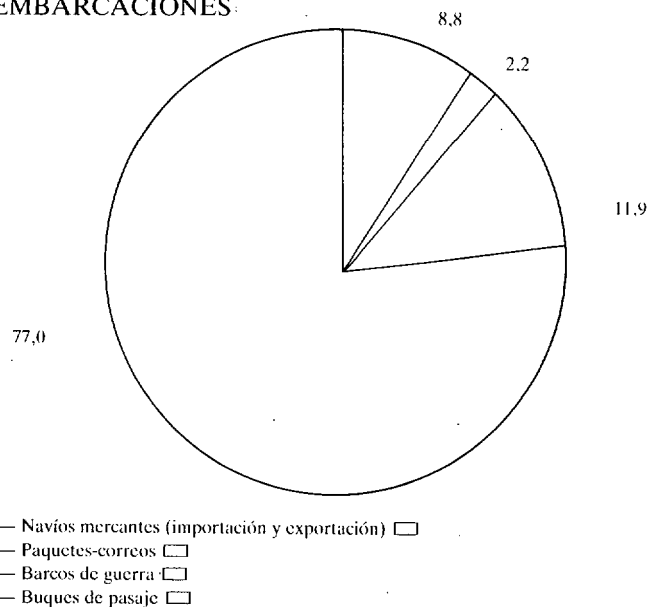
| Santa Cruz de Tenerife | Puerto de la Orotava | Barcos de guerra y transportes de pasajeros | Paquetes | Buques con cargamentos | Idem que piden provisiones | TOTAL |
|------------------------|----------------------|---|----------|------------------------|----------------------------|-----------|
| 1820 | | 13 / 1 | 6 / 5 | 41 / 52 | 10 / 1 | 70 / 58 |
| 1821 | | 7 / 2 | 2 / 10 | 20 / 34 | 11 / 2 | 40 / 48 |
| 1822 | | 13 / 1 | 5 / 8 | 16 / 31 | 13 / 2 | 47 / 42 |
| 1823 | | 10 / 1 | 3 / 9 | 21 / 33 | 20 / 2 | 54 / 44 |
| 1824 | | 8 / 1 | 4 / 8 | 28 / 35 | 13 / 1 | 53 / 45 |
| TOTAL | | 51 / 4 | 20 / 40 | 126 / 185 | 67 / 8 | 264 / 237 |

Fuente: *Idem.*



por 100 el paso de embarcaciones de esa bandera entre el año inicial y los dos últimos, en que se mantuvo estacionario. La baja de 1821 y 1822 llegó hasta más del 30 por 100.

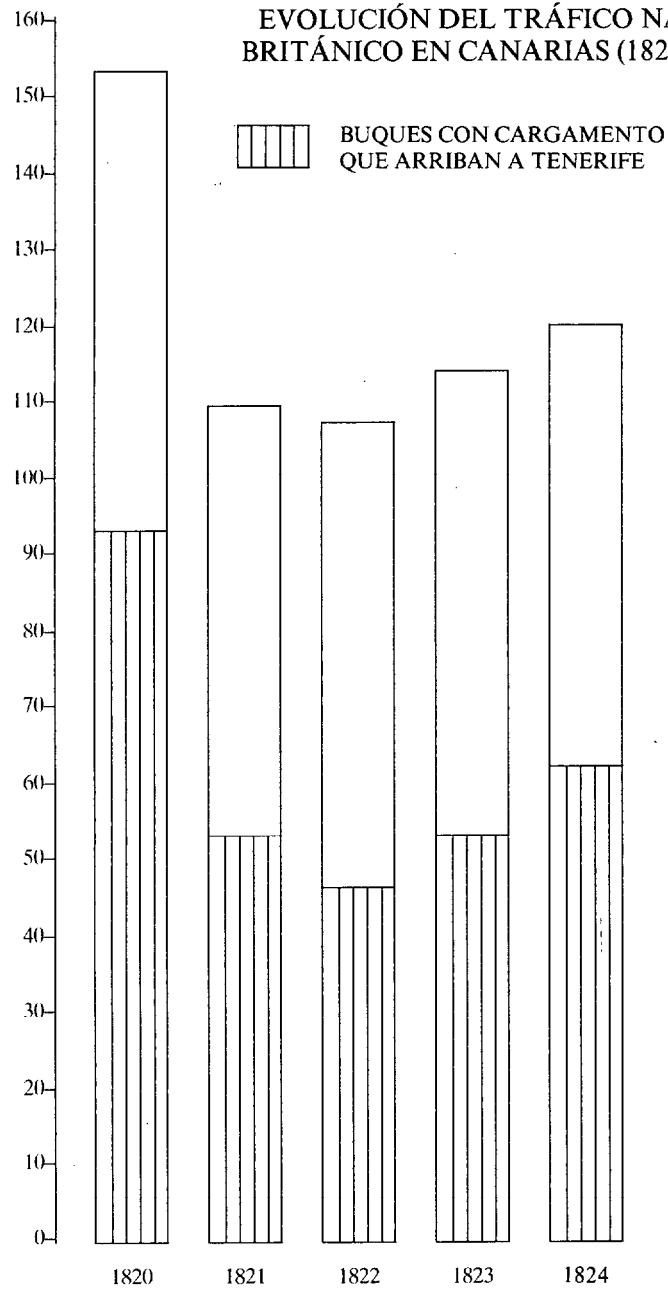
ESTRUCTURA DE LAS EMBARCACIONES:



El descenso general de la navegación británica es entonces una nítida secuela de la disminución de los buques con cargamentos que recalaban en Tenerife, según se desprende del diagrama adjunto. En efecto, los demás barcos que acuden a Santa Cruz o al Puerto de la Orotava, sostienen idéntico ritmo o experimentan a lo sumo suaves modificaciones. Lo mismo pudiera decirse de los que fondean en otros surgideros insulares. Todos ellos se sitúan curiosamente en la cifra de 61 unidades en 1820, 1822 y 1823, bajando apenas a 56 en 1821 y 57 en 1824. Los paquetes que hacían escala en la *isla picuda* no presentan en la práctica ninguna alteración, con una media de un navío mensual por norma. Al contrario, las dotaciones específicamente mercantes que entraron en ella bajarían desde un 72,6 por 100 del total en 1820 a un 52,8 en 1822, porcentaje que se elevó al 64,2 del año final.

En el cuadro II recogíamos precisamente la naturaleza de las

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO NAVAL BRITÁNICO EN CANARIAS (1820-1824)





naves que rindieron viaje en Tenerife. Aquellas dedicadas al transporte mercantil suponen un monto de 386 en el quinquenio, el 77,0 por 100, de las que 311 trajeron mercancías y sólo 75 vinieron específicamente a embarcar otras de producción autóctona o de origen indiano. La especialización portuaria insular convirtió a la arteria orotavense en el primer núcleo por lo que al movimiento de cargueiros respecta, con el 59,4 por 100 del total¹². A Santa Cruz, no obstante, aflúan preferentemente los veleros que solicitaban suministros. Como almacenes de avituallamiento y descarga, las firmas comerciales extranjeras contaron en ellos con numerosos factores o agentes para tramitar las operaciones a que hubiere lugar. El Puerto de la Orotava es, también, el punto de destino de la mayoría de los paquetes correos, en una proporción del doble frente al estuario capitalino. Éste detenta el control casi absoluto de las expediciones de guerra y el tránsito de las que conducían penados o pasajeros y cargazones hacia las colonias británicas u otros países¹³.

III

La atenta observación de las evoluciones que sigue el pabellón británico en los 17 meses transcurridos entre el 1 de julio de 1825 y el 30 de noviembre de 1826, nos va a permitir dilucidar los rasgos de su navegación en aguas isleñas y aprehender las rutas en que se verían inscritos nuestros puertos centrales, y en especial evidentemente los citados por último. Veamos cuáles eran la procedencia y el destino de los 106 barcos que en 138 ocasiones anclarían en ellos, con una media de más de ocho arribos mensuales y unos promedios de 157,6 toneladas de registro bruto y once tripulantes entre los 100 en donde se mencionan estos datos.

Tan sólo en veinte oportunidades los buques no procedieron del Reino Unido, de las que once partirían de Gibraltar. Londres, por

12. Sólo en 1811 llegaron a él más de 60 barcos extranjeros, especialmente norteamericanos con harinas, millo y otros comestibles. Cf. José Agustín ALVAREZ RIXO, *Cuadro histórico de estas Islas Canarias o noticias generales de su estado y acaecimientos más memorales durante los cuatro años de 1808 a 1812*, Las Palmas, 1955, p. 126.

13. De las 55 embarcaciones que se incluyen en esta categoría, 44 eran de guerra y once transbordadores con reclusos o fletes.



supuesto, detentó una preponderancia absoluta, con 55 travesías (el 39,8 por 100), a las que habríamos de unir las tres que aporta su satélite Dover. Después se incluyen los importantes puertos meridionales: Falmouth, el gran rival de Bristol en el comercio ultramarino, figura con 20; Portsmouth, cuyos astilleros tanto contribuirían al poderío naval inglés desde los días de Nelson, aparece con 16; Plymouth, reducto de piratas y exploradores durante la época isabelina, se incluye con cuatro, adjudicándose una a Southampton y Dartmouth. Igualmente quedan reducidos a otro único testimonio Bristol y Newport, en un momento en que el carbón de Cardiff no era necesario en las estaciones canarias por dominar la navegación a vela. El Liverpool algodónero apenas suministra dos exponentes. Aberdeen, Montrose y Peterhead, los emporios pesqueros del litoral oriental escocés, quedan respectivamente con una expedición. En la vertiente opuesta, los del Clyde fueron el punto de partida de tres despachos: dos desde Glasgow y uno desde Greenock. Fuera de Gran Bretaña se cuentan los cinco que salen de la isla de Jersey y los tres oriundos de Irlanda (Cork y Dublín). En suma, de las Islas Británicas provienen 118 viajes, el 85,5 por 100, aportando Gibraltar el 7,9. Por último, los que vendrían del extranjero se limitaron a los dos de Petersburg (EE.UU.), Bremen y Funchal, más los exclusivos de Saint Petersburg (EE.UU.), Lisboa y Mogador, con el 6,5 por 100 en conjunto.

De los 38 barcos destinados a Londres, 30 proceden de allí mismo y los restantes son los antedichos de Petersburg, Bremen y Saint Petersburg, agregándoseles otros tres de Liverpool, Southampton y Peterhead. Como tendremos ocasión de contemplar, el trayecto Londres-Tenerife-Londres aparece como el más común para el tráfico de mercancías. La capital británica es a su vez el punto de partida de ocho itinerarios que retornan al territorio de la metrópoli: cuatro a Bristol, dos a Liverpool y uno, respectivamente, a Plymouth y Dublín. El periplo entre Jersey se verificó en tres momentos y en un cuarto confluyó en Bristol¹⁴, donde también rindió viaje uno desde Dublín y otro desde Dartmouth. Los últimos que hicieron el trayecto de ida y vuelta entre las Islas Británicas regresarían a Liverpool, Greenock y Cork. Así pues, la línea Reino Unido- Canarias-Reino Unido absorbe 50 travesías, el 36,2 por 100 del total.

14. Aquella isla fue también el destino del único buque procedente del extranjero (Mogador).

En tránsito hacia las colonias, las embarcaciones que soltaron amarras en los puertos metropolitanos se detuvieron aquí en 40 carreras, el 28,9 por 100, antes de llegar a sus respectivos destinos. Los retornos desde estas áreas, sin embargo, no tocarían jamás en el Archipiélago. Las posesiones del Pacífico ocupan el primer puesto con doce viajes, de los que ocho se encaminaron específicamente hacia Nueva Gales del Sur. Le siguen después las americanas con los nueve de las «Indias Occidentales» (Jamaica, Barbados, la Trinidad, las Bermudas, etc.), más los que se dirigieron a Honduras Británicas y Canadá (Quebec), con probable alto en el Caribe¹⁵; la insignificancia a que proporcionalmente están constreñidos los primeros, más abundantes en otras épocas, responde a la crisis que en 1807 provocó en las «islas del azúcar» la abolición oficial del tráfico de esclavos, primer revés decisivo para liquidar su prosperidad ya efímera, en bancarota a raíz de la emancipación de 1833. En tercer lugar aparecen las africanas merced a Sierra Leona, con nueve recorridos, dándose la curiosa circunstancia de que hacia El Cabo sólo figure uno. Las Indias Orientales reúnen ocho finalmente, y aunque no se detallan más que tres a la India, con mención expresa de Bombay, cabe creer que la península indostánica abarcase casi todos.

Por encima de Londres, Portsmouth aporta el mayor número de travesías coloniales. El derrotero hasta Sierra Leona fue cubierto desde allí en seis ocasiones y en otras cinco llegó a ser el origen de la navegación a Oriente, terminando su participación con dos expediciones al Pacífico Sur. La intervención de Londres es hegemónica en lo que se refiere a las Antillas, pues frente a sus cinco salidas no se apuntan más que las solitarias desde Bristol, Plymouth, Glasgow y, fuera de las Islas Británicas, Funchal¹⁶. Otras cuatro hacia las Indias Orientales y dos a Sierra Leona, además de la que iba a Quebec, terminan con su diversificada concurrencia en este renglón. Luego de estos dos grandes emporios ultramarinos se sitúan Falmouth y Dover con tres viajes, Plymouth y Cork con dos y con uno Bristol, Greenock, Liverpool y Glasgow.

15. Suponemos que en el anterior se trata de Belize y no del país de las Provincias Unidas del Centro de América.

16. La segunda originaria del extranjero partió de Lisboa hacia las Indias orientales. Entre los puntos de partida y los de llegada, sin duda deben intercalarse otros puertos que nuestras fuentes no citan.



CUADRO III
Movimiento marítimo británico con escala en Canarias
(julio de 1825-noviembre de 1826)

| Origen | Destino | Londres | Otros puertos británicos | Gibraltar | Otros puertos coloniales | Puertos extranjeros | TOTAL |
|-----------------------------------|----------------|----------------|-------------------------------------|------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Londres | | 30 | 8 | — | 13 | 4 | 55 |
| Otros puertos británicos | | 3 | 9 | — | 27 | 24 | 63 |
| Gibraltar | | — | — | 10 | — | 1 | 11 |
| Otros puertos coloniales | | — | — | — | — | — | — |
| Puertos extranjeros | | 5 | 1 | — | 2 | 1 | 9 |
| TOTAL | | 38 | 18 | 10 | 42 | 30 | 138 |

Fuente: *Informe del comercio británico en los puertos del consulado de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 31-XII-1825, F.O. 72/320 (legs. 223-226) e *Informe del comercio británico en las Islas Canarias durante el año 1826*, 1-II-1827, F.O. 72/332 (leg. 204).

Las marchas con rumbo a Australia hacen pensar en el uso habitual del Archipiélago por los transportes de *convictos*, cuantiosos desde la ocupación de Sidney como establecimiento penitenciario en 1788. El tonelaje medio de ocho buques alcanza las 407 toneladas de registro bruto, prueba de consistir en grandes navíos pertrechados para llevar una suma relativamente alta de viajeros. Nueva Gales del Sur, la primera colonia del país, contaba ya en 1822 con una población próxima a los 24.000 habitantes y, desde 1813, el acceso a las llanuras de Bathurst y otras zonas de magníficos pastizales convirtió la cría del cordero en una gran riqueza. A partir de 1814, los colonos, comerciantes y misioneros australianos empezaron a afincarse de forma sistemática en Nueva Zelanda, oficialmente adquirida por Gran Bretaña en 1840. Tasmania fue declarada colonia autónoma en 1825 y Australia occidental en 1829. La pesca de ballenas y focas, así como la expansión comercial que promueven los comerciantes de Sidney, fortalecerían la empresa británica en el Pacífico Sur, consolidada al descubrirse en 1851 los ricos yacimientos de oro de Ballarat. Canarias quedó así inscrita en una de las corrientes colonizadoras que el Reino Unido estimuló con particular denuedo desde los años veinte. Penados y emigrantes confluían en nuestros puertos probablemente con bastante periodicidad.

De las 29 regatas entre el Reino Unido y el extranjero, todas salvo dos se dirigían a Latinoamérica. Su elevada cantidad procede de los 21 periplos destinados a Brasil, con su principal soporte en el amarre mensual del paquete Falmouth-Río. Tras estas 17 travesías, las demás son marginales y no presentan regularidad alguna. A Lima partió desde Portsmouth una de ellas y a Valparaíso otra desde Londres. El resto tuvo por dirección ciudades costeras de la fachada atlántica, aunque apenas se consignen Buenos Aires y Caracas (República Unida de Colombia), junto con la que partió hacia La Habana. No deja de ser significativo que el Archipiélago sirviese tan poco a los británicos como trampolín de acceso a las flamantes repúblicas hispanoamericanas, convirtiéndose por el contrario en parada permanente de una de sus vías regulares al imperio brasileño. La satisfacción que produjo la independencia en los círculos comerciales ingleses, libres por fin de las trabas y restricciones impuestas durante tanto tiempo por Madrid, contribuyó a realzar las funciones de Azores o Madeira en menoscabo de Canarias. Cuando los utópicos proyectos de reconquista imperial aún animaban a la Corte fernandina, las islas no estaban en condiciones después de 1824 para actuar



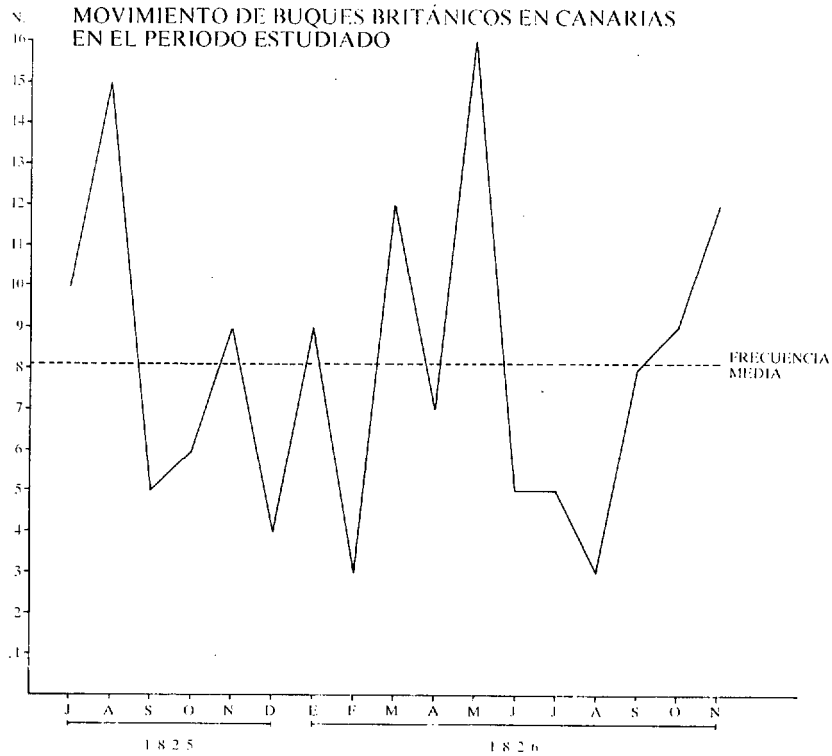


como depósitos en unas relaciones mercantiles pacíficas con los «súbditos rebeldes». Sin el paquet del Brasil, Santa Cruz hubiese quedado bastante menos integrada en la «comunidad atlántica» bajo control de Londres. Recuérdese cómo la política de Canning frente a América latina acabó convirtiéndola en un coto reservado al comercio británico.

La única traslación directa con el extranjero fue la que efectuó entre Funchal el buque denominado *Ceres*, capitán Roche, que llegó a Canarias el 10 de agosto de 1825. Un año después se padeció allí una epidemia de viruela, que obligó a los organismos de Sanidad locales a adoptar las medidas convenientes para evitar un posible contagio. Dichas normas contribuyeron a mermar el paso de la bandera británica por la provincia. Durante los meses de agosto y septiembre de 1825 entraron en las islas 20 de esas embarcaciones, que en el mismo período de 1826 se redujeron a once. El 6 de agosto no fue admitida la nave *Lively*, proveniente de Portsmouth y Funchal, que en tránsito a Sierra Leona debió seguir su ruta al otro día. El 7 de septiembre se obligó al *Ganges* a guardar otros ocho de cuarentena, antes de zarpar hacia las Indias Orientales¹⁷.

Las comunicaciones con Gibraltar se ubican en el seno de los tradicionalmente intensivos tratos mercantiles con el mediodía peninsular. Los recorridos entre el bastión del Estrecho y las islas fueron obra por lo general de dos barcos: el *Josephina*, de 96 toneladas, capitán Maggiolo, y el *Rinaldo*, de 74 toneladas, capitán Murcia, con tres viajes cada uno. De los otros cuatro, tres se produjeron en la segunda quincena de agosto de 1825 (*Dispatch*, *Little W.* y *Eliza*). A excepción del arribo del *Rinaldo* el 20 de febrero de 1826, los demás ocurrieron en los meses estivales. En todos la carga consistió en manufacturas de algodón o lana, cordajes y aceite, estibando a su regreso 800 quintales de barrilla y granos por valor de 324.000 rvon. en los cuatro últimos. Al igual que Cádiz, dicha colonia fue empleada por los comerciantes canarios para abastecerse de géneros industriales, cuando por alguna circunstancia era difícil importarlos direc-

17. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 12-IX-1826. F.O. 72/320 (leg. 250). Se lee aquí que este barco, como el *Heron*, estuvo destinado al Brasil, lo que no coincide con la relación puntual que el autor elaboraría a propósito del movimiento naval de su país en ese año. Este ejemplo confirma lo que decíamos de las escalas previas, que tanto podían incidir sobre las islas.



tamente desde Inglaterra. La introducción de artículos de contrabando en el Archipiélago tuvo también en aquel enclave uno de sus más señeros focos. Recíprocamente, la demanda gibraltareña se surtió en Canarias de cereales sobre todo. Los tres cargamentos del verano de 1826 sugieren malas cosechas de trigo o cebada en el campo andaluz, obligando a traer excedentes grancanarios, majoreros o conejeros¹⁸. Colapsadas ahora las relaciones con el complejo gaditano, se operó seguramente un reciclaje del circuito económico que le unía con Canarias, asumiendo Gibraltar el papel de intermediario; o sea, suplantando a aquél en la tarea de adquirir frutos insulares para redistribuirlos por los mercados limítrofes.

18. Fuera de este tráfico directo, la *Josephina* llegó el 8 de octubre en ruta hacia Río, cargando otros 86.400 ryon. en granos.



El ejemplo del *Josephina* y del *Rinaldo* es ilustrativo de la existencia de buques que periódicamente transitaban por nuestras bahías. El que más a menudo nos visitó por entonces fue el *Dove*, de 132 toneladas, que en calidad de correo del Brasil vino el 5 de julio de 1825 bajo el mando del capitán Crosbie y retornó del 27 de diciembre desde Bremen con carga general y a las órdenes de su homónimo Mitchell, quien asimismo le condujo después en tres marchas de ida y vuelta desde Londres que aquí recalaron el 7 de enero, el 1 de abril y el 13 de noviembre de 1826. Este trayecto era lógico que contara con embarcaciones especialmente dedicadas a él. La *Zephyr*, de 104 toneladas, capitán Scott, lo cubriría a finales de agosto y principios de noviembre de 1825, así como en las postrimerías de julio del siguiente año¹⁹. Igualmente, la *Mary Anne*, de 86 toneladas, realizó idéntica travesía en la segunda semana de febrero y regresó el 17 de mayo con dirección a Plymouth, para volver el 8 de octubre con similar derrota. El recorrido Gran Bretaña-Canarias-Gran Bretaña sería efectuado además en dos momentos por las naves *Anne*, de 88 toneladas, capitán Henderson; *Christian*, de 92, capitán Creig, y *Orotava*, de 91, capitanes Gilzean y Allison²⁰. Otras dos unidades, la *Young Peggy* y la *Despatch*, pasarían, respectivamente, de las rutas Jersey-Jersey y Gibraltar-Gibraltar en 1825 a las de Jersey-Bristol y Londres-Londres en 1826²¹. A este itinerario se incorporarían también buques que desarrollaban en ocasiones otros más extensos. Entre principios de agosto de 1825 y abril de 1826, la rota del *Nimrod*, de 74 toneladas, capitán Milue, describió el arco desde Saint Petersburg (Florida, a la entrada de la bahía de Tampa) hasta las islas con una partida de lino, enfiló en seguida su proa hasta Londres con vino y barrilla de producción local, tornó con trigo, lino y aguardiente para llenar sus bodegas con los tres primeros rubros de exportación

19. Otros barcos destinados a hacer esta guía en 1826 fueron el *Courier*, de 101 toneladas, capitán Taylor, y el *Traveller*, de 110, capitán Anderson, con dos entradas cada uno.

20. La primera llegó de Londres vía Liverpool el 30 de noviembre de 1825, para hacer el camino inverso el 30 de marzo. Londres-Londres fue el itinerario de la segunda al atracar el 14 de julio de 1825, variándole el 6 de noviembre por el de Londres-Bristol. La tercera sobrevino el 3 de julio de 1826 desde Southamton a Londres, con una inmediata estancia el 28 de noviembre entre dicha megalópolis.

21. Aquélla tenía 64 toneladas y estuvo a cargo del capitán Amy; ésta osciló entre las 74-81 y fue mandada primero por Aravenna y después por Hutchinson.



canarios (junto a aquéllos, orchilla), desplazarse a Bristol, traer carbón desde Newport y reducir con vino solamente hacia Cork.

Algunas dotaciones navales acometieron tanto la trayectoria noratlántica como el cruce del Océano, ampliando sus periplos. Tras una singladura entre Jersey a las órdenes del capitán Schier, con escala el 26 de julio de 1825, la denominada *Samuel*, de 63 toneladas, emprendió en la segunda mitad de noviembre un *raid* que la llevaría desde la isla del Canal a Río gobernada por el oficial Le Blanc, luego de su estadía isleña. La *Ossian*, de 104-112 toneladas, capitán Mills, aportó el 30 de octubre siguiendo la línea Londres-Londres, echando ancla otra vez el 3 de mayo siguiente desde Montrose a Petersburg, puerto fluvial en el Appomatox e importante mercado agrícola de Virginia (EE.UU.), desde donde retornó el 9 de octubre con rumbo a la capital británica²². En la Nochebuena de 1825 agarró puerto la *Thetis*, de 161 toneladas, en tránsito de Madeira a las Bermudas, la cual hizo otro tanto el 29 de abril de 1826 al trasladarse de Portsmouth a Buenos Aires. El servicio de correos del Brasil fue desempeñado en dos oportunidades por los barcos *Freeling*, *Goldfinch* y *Emulous*, sin que se produzcan otras repeticiones²³. Con la sola ex-

22. Esa localidad sureña estadounidense fue también el objetivo de la *Betsie*, de 80 toneladas, capitán Easson, que tras soltar amarras en Londres fondeó por aquí el 19 de mayo y reapareció en el tornaviaje el 10 de noviembre. Tanto una como otra transportaron fundamentalmente lino y hierro en sus venidas.

23. Dichos buques terminaron por arribar a Santa Cruz en sus viajes de vuelta, prestando con ello un gran favor a los comerciantes que allí operaban y, por extensión, a los de toda la provincia. Las utilidades que producía se multiplicaron al entronizarse la aplicación del vapor. Sus escalas los primeros miércoles de cada mes favorecieron enormemente al comercio local, y los traficantes extranjeros afincados en las islas hicieron oír sus quejas cuando en 1850 se intentó, por presión de sus homónimos brasileños, eliminarlas. Procedente de Funchal llegó en noviembre a bordo del *Esk* un agente de la compañía concesionaria, Mr. Liot, y por los resultados se infiere que logró formalizar acuerdos satisfactorios para conservarlas en su novel ruta (Murray a V. Palmerston, Santa Cruz de Tenerife, 27-XI-1850, F.O. 72/770). Una menor comunicación entre el Reino Unido y Tenerife, se atrevió a decir a principios de 1851 el cónsul Murray, no podía ser beneficiosa para los intereses de aquel país en un momento en que la cochinilla ofrecía amplias posibilidades y el valor de las importaciones británicas en el Archipiélago superaba las 100.000 libras esterlinas anuales (*idem a idem*, 11-I-1851, F.O. 72/792). Los paquetes del Brasil, entre otras ventajas, habían atraído más líneas de buques y creado expectativas para captar algunas otras que estaban en estudio, al revalorar la explotación naval de Santa Cruz. A finales de aquel año, el comerciante santacrucero Agustín Guimerá, vicepresidente de la Junta de Comercio de Canarias, se dirigió a Murray para que demandase de su gobierno la inclusión de la ca-



cepción del *Providence*, que con sus 678 toneladas sería el de mayor calado de cuantos se incluyen en la nómina²⁴, ninguno de los que efectuaron viajes interoceánicos fueron vistos nuevamente. La navegación británica de larga distancia no presenta siquiera la relativa repetición que ocasionalmente despunta en el Atlántico.

Las embarcaciones de alto bordo, en este caso superiores a las 250 toneladas, intervendrían evidentemente en los trayectos más largos. De las 23 presentes, once marcharían hacia Nueva Gales del Sur, cuatro hacia Sierra Leona, tres a las Antillas y las otras a El Cabo, Bombay, Valparaíso, Río y Belize. Estos «gigantes» no acostumbraban surtirse de mercancías autóctonas al tocar en las islas. La única excepción fue la de la nave *Retrench*, que precisamente embarcó a mediados de enero de 1826 el más elevado número de pipas de vino de todo el período, las 225 que llevó a Jamaica²⁵. Sus demás cargazonas vitícolas, fuera de las 60 pipas que el *John* acarreó a las «Indias Occidentales» y de las 54 1/2 que llegaron a Bombay a bordo del *Crown*, no tuvieron importancia y se adquirirían para consumo de tripulantes o pasajeros básicamente.

IV

En 52 travesías, los veleros británicos transportaron artículos para los mercados insulares, embarcándolos en otras 108. La primera cifra nos remite en particular a la línea Reino Unido-Canarias-Reino Unido, donde los que vinieron en lastre eran minoría. Si esto es así, 86 llegadas corresponden a paquetes, barcos de guerra, de presidiarios y transportes. Las dotaciones mercantes descendieron en re-

pital en la nueva línea de paquetes de vapor prevista entre Inglaterra y la costa occidental africana, y en cuya contratación inicial se había prescindido de ella (F.O. 72/792). En mayo siguiente tomó puerto allí mismo el mercante español *Duque de Rianzares*, propiedad de la reciente empresa que cubría el trayecto Marsella-Barcelona-Cádiz-Santa Cruz, para enlazar con los mentados paquetes y embarcar pasajeros que venían del Brasil, Uruguay y Argentina (Murray a E. Malmesbury, 3-V-1852, F.O. 72/811).

24. Por dos veces pasó en dirección a Nueva Gales del Sur, el 13 de enero y el 13 de mayo de 1826, a las órdenes de los capitanes Wonchoop y Ardlie, respectivamente.

25. El día 29 le imitó el *Levant*, de 181 toneladas, que estibó otras 110 1/2 pipas hacia Barbados.



lación con cualquiera de los años de la etapa 1820-1824, durante la cual ya conocemos las que recalaron en Tenerife. Apenas en 38 viajes se trajeron mercancías de enero a noviembre de 1826²⁶, lo que supone un 42,6 por 100 frente al 69,6 de 1822 en Santa Cruz o el Puerto de la Orotava solamente, mínima de aquel quinquenio. La tendencia decreciente que observamos ahí, se acentuó en los 17 meses estudiados por último. La ligera recuperación del pabellón británico que se produce en 1823-1824, no se sostuvo en el bienio siguiente. Es de suponer que en 1825 la cuantía de estas arribadas quedase por debajo de la centena, al igual que en 1826. La media mensual de las 49 del segundo semestre de aquel año y de las 89 de los once meses del posterior, se sitúa en torno a los ocho accesos marítimos.

Las razones fundamentales de tal baja las apuntábamos ya en nuestra ponencia al Coloquio Internacional de Historia Marítima. La Emancipación arrebató a las islas su carácter de factoría en el comercio indiano (reexportación de manufacturas textiles o harina de trigo e introducción en Europa de productos coloniales y plata). El fundamento principal del comercio exterior canario, se hundió estrepitosamente desde que los negociantes foráneos no precisaron de Santa Cruz, La Orotava o Las Palmas en sus transacciones con las colonias ya insurrectas. El estado de guerra que España mantuvo con las nuevas naciones (aún en 1829 se enviarían tropas a México para una absurda expedición de reconquista), obstaculizó las conexiones isleñas con Cádiz y los puertos americanos. La derrota de Ayacucho en diciembre de 1824 y el establecimiento de relaciones diplomáticas en 1825 entre Gran Bretaña y las Repúblicas de Colombia, México y La Plata, sentenciaron el abandono de las islas por parte de muchas embarcaciones extranjeras, no sólo de aquella nacionalidad. La demanda europea de cultivos dominantes locales descendió notablemente, desde el momento en que dejó de operar la función de escala con Indias. Los informes que el cónsul británico Mac Gregor suscribe el 11 de agosto de 1825 y el 31 de marzo de 1826, testimonian hasta qué punto el sistema mercantil insular sufrió al perderse el Imperio.

26. Al contrastar la relación de buques de ese años con las cifras globales de comercio, coincide el número de entradas y salidas sin contar con diciembre. Imaginamos que en dicho mes no hubo intercambios con Canarias, pues el informe consular lleva fecha de 1 de febrero de 1827.



La respuesta canaria a la crisis fue la de incentivar la navegación e impedir un drástico ocaso de las flotas británica, estadounidenses y demás. Desde agosto de 1822, la Junta de Comercio acordó reducir los derechos portuarios que habían de satisfacer los buques e impuso tarifas inferiores, en especial de cara a la importación de géneros de algodón, lino, cordajes y hierro desde el Reino Unido. Londres, en compensación al favor dispensado a su oferta industrial, se avino a moderar las tasas que pesaban sobre nuestras exportaciones vitícolas.

Semejantes disposiciones no lograron reanimar el abatimiento de las operaciones mercantiles. Los intendentes impusieron un fuerte gravamen sobre la exportación de productos autóctonos que era contrario a la legislación vigente, manteniéndole a pesar de los decretos reales que le suprimían. Las reclamaciones que las firmas comerciales británicas presentaron en octubre de 1826 trajeron consigo el fin de esta arbitrariedad, gracias a la intervención personal del ministro Canning. Rebajados y todo los aranceles, parece que la situación no experimentó variaciones sustanciales y que la atonía mercantil y naval siguió su curso. El tono pesimista que Mac Gregor empleó el 31 de marzo y el 20 de agosto, cuando las empresas de sus paisanos habían reducido a la mitad el volumen de sus transacciones habituales, se reproduce a finales de marzo de 1827, varios meses después de suprimirse el cobro de la imposición ilegal sobre la expedición de mercancías. Si nos atenemos a la célebre *Memoria* de 1831, las dificultades económicas canarias tendieron a agudizarse en las postrimerías de la década²⁷.

Ya indicábamos en la ponencia antedicha que los cálculos sobre el comercio legal distan de reflejar con exactitud el volumen del movimiento mercantil isleño. Los cómputos que Mac Gregor suministró al Foreign Office, extraídos de los manifiestos de las aduanas, ocultan la importante partida que entrañó el contrabando, evaluada por el cónsul en un tercio del montante de importaciones y exportaciones. Las medidas que en 1828 se vio obligado a adoptar el intendente para combatir los negocios matuteros, chocarían con los poderosos intereses británicos a raíz del *affaire* de la goleta *Alfred*. Madrid cedió ante las presiones de Londres, tolerando en la práctica la continuidad de un trapicheo fraudulento en el que estaban involucrados

27. «Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias, 1831», en *El Museo Canario*, nº XXXV (Las Palmas, 1974), pp. 185-88.



comerciantes y capitanes navales del Reino Unido. Las páginas que siguen no reflejan, pues, la cara oculta del comercio canario con el exterior; cuyo enfoque, imposible de apreciar siquiera parcialmente, tal vez obligase a alterar los resultados que los registros legales nos muestran.

La caída del tráfico británico al principiar la segunda mitad del decenio debió constituir un fenómeno general que afectó también a otros pabellones. Especialmente grave tuvo que ser la interrupción de los lazos con la España peninsular, fruto de la independencia americana. Durante el último semestre de 1825, los únicos barcos españoles que acuden al Archipiélago lo hacen desde La Habana con azúcar y café, fletando vinos y aguardiente en los retornos²⁸. Un estado de cosas semejante contrasta sobremanera con el de 1800-1804, en el que los buques hispánicos representarían el 42,3 por 100 de los que llegan a Santa Cruz de Tenerife, con 217 sobre un total de 513 arribos.

Como se aprecia en el cuadro IV, la bandera británica alcanza en el espacio indicado el 62,0 por 100 de las naves que pasan por las islas, con el 61,8 del tonelaje bruto y el 67,0 de las tripulaciones. Muy por detrás aparece la norteamericana, que perdió la hegemonía que circunstancialmente detentó entre los extranjeros al despuntar el siglo. El mundo anglosajón, en definitiva, aporta el 78,4 por 100 del número total de embarcaciones, aglutinando el 79,7 de su arqueo y el 81,0 de sus tripulantes. El pabellón francés quedó en tercer lugar, a bastante distancia de los anteriores, siguiéndole el de las ciudades libres alemanas de Hamburgo y Bremen, el holandés, el español y el sardo.

Según hemos dicho a propósito del Reino Unido, no todos los barcos que la documentación recoge tenían un cariz comercial. En ella están agrupados los de varias finalidades y resulta imposible reconocer la naturaleza de los no británicos, ni aún de forma aproximada. Quizás la proporción de las otras unidades no mercantes haya sido de escaso relieve, con la sola exclusión de las francesas. Hecha esta puntualización, la superioridad británica con respecto al comercio exterior canario en el último semestre de 1825 no admite du-

28. Los contactos con Cuba y Puerto Rico se consolidaron en 1827, por mediación de los buques de la empresa habanera que salían el primero de cada mes desde La Coruña (de mayo a octubre) y Cádiz (de noviembre a abril). Cf. P. MADDOZ, *Diccionario...*, tº V, p. 403.

das. Bien desde puertos nacionales o extranjeros, su implicación supuso un 53,2 por 100 del valor total de las importaciones y un 59,0 del de las exportaciones, con la totalidad de nuestros rubros en juego. Los hilados y tejidos de algodón ingleses, pese a la etracción de la demanda, continuaron invadiendo esta provincia en un monto considerable. Los estadounidenses, a la zaga, proseguirían suministrándonos comestibles por excelencia, interesándose como los españoles que navegaban a Cuba por nuestros vinos y aguardientes²⁹. Frente a casi las 3/4 partes de un comercio que dominan británicos y yanquis, los antiguos centros hanseáticos y Francia son quienes únicamente sostendrían una actividad digna de tenerse en cuenta. Los restantes partícipes quedan reducidos a una concurrencia testimonial, con poco más del 11 por 100 del valor de las importaciones y el 8,6 del alcanzado por las exportaciones. Es muy revelador que la aportación hispana apenas superase los niveles de Holanda y Cerdeña en el primero de esos capítulos, acabando en el otro a la cola.

Los resultados de 1826 vuelven a evidenciarnos la neta ventaja británica. Comparándoles con los del lapso anterior, se aprecia un pequeño descenso porcentual del número de barcos, del tonelaje y del valor de la carga introducida, pero sube de manera sustancial (en más de diez puntos) el de la que extraen. En cuanto a los norteamericanos, que continúan en segunda posición, crece el porcentaje del valor de los cargamentos que desembarcan y se mantiene estacionario el de los que acopian, pese a decaer en proporción la cantidad de buques y su arqueo. El Reino de Cerdeña se erige ahora en nuestro tercer mercado y eventualmente fue esa la tónica de los años venideros, a juzgar por la referida *Memoria* de 1831; de Génova procedía buena parte del papel consumido en las islas, además de cristalería, lencería y productos de fabricación alemana. La espectacular baja francesa en cuanto a la valoración de las mercancías importadas o exportadas, contrasta con la cota prácticamente similar que conservan sus embarcaciones. La sedería francesa y algunas otras de sus industrias no contaron en Canarias con una clientela notable, abundando más entre los buques que enarbolaban su enseña los de la Ar-

29. La corbeta norteamericana *Cyane* acudió a Santa Cruz procedente de Algeciras el 17 de julio, siguiendo rumbo a la costa africana para tornar después a su país. Algunos de estos trayectos, con probabilidad relacionados con la *trata* negra, pudieron provocar roces con la política británica.



CUADRO IV
Comercio exterior canario en el 2.º semestre de 1825

| Origen | E n t r a d a s | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------|-------|-----------|-------|-------------|-------|--------------------------------------|---------------|-------|--|
| | Nº barcos | % | Toneladas | % | Tripulación | % | Carga | Valor (rvon.) | % | |
| GRAN BRETAÑA | | | | | | | | | | |
| Puertos británicos | 43 | 54,43 | 4.857 | 56,13 | 422 | 59,60 | Manufacturas, lino y aguardiente | 3.390.930 | 43,69 | |
| Puertos extranjeros | 6 | 7,59 | 494 | 5,71 | 53 | 7,48 | Manufacturas | 745.200 | 9,60 | |
| ESTADOS UNIDOS | | | | | | | | | | |
| | 13 | 16,45 | 1.546 | 17,87 | 99 | 13,99 | Harina, provisiones y aceite | 1.549.350 | 19,97 | |
| CIUDADES HANSEÁTICAS | | | | | | | | | | |
| | 3 | 3,79 | 480 | 5,55 | 25 | 3,53 | Manufacturas y provi- siones | 615.780 | 7,94 | |
| FRANCIA | | | | | | | | | | |
| | 7 | 8,87 | 552 | 6,38 | 34 | 4,80 | Seda, manufacturas, velas y jabón | 593.640 | 7,64 | |
| ESPAÑA | | | | | | | | | | |
| | 2 | 2,54 | 172 | 1,99 | 42 | 5,94 | Azúcar y café | 345.510 | 4,45 | |
| HOLANDA | | | | | | | | | | |
| | 3 | 3,79 | 341 | 3,95 | 20 | 2,82 | Telas y provisiones | 284.580 | 3,66 | |
| REINO DE CERDEÑA | | | | | | | | | | |
| | 2 | 2,54 | 210 | 2,42 | 13 | 1,84 | Accite y jabón | 237.060 | 3,05 | |
| TOTAL | | | | | | | | | | |
| | 79 | 100 | 8.652 | 100 | 708 | 100 | | 7.762.050 | 100 | |

CUADRO IV (continuación)

| Origen | S a l i d a s | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------------|-------|-----------|-------|-------------|-------|---------------------------|---------------|-------|
| | Nº barcos | % | Toneladas | % | Tripulación | % | Carga | Valor (rvon.) | % |
| GRAN BRETAÑA | | | | | | | | | |
| Puertos británicos | 38 | 50,00 | 4.368 | 52,73 | 388 | 56,47 | Vino, barrilla y orchilla | 4.686.840 | 50,12 |
| Puertos extranjeros | 8 | 10,53 | 616 | 7,43 | 66 | 9,61 | Vino y aguardiente | 834.120 | 8,93 |
| ESTADOS UNIDOS | 13 | 17,10 | 1.546 | 18,67 | 99 | 14,41 | Vino y aguardiente | 1.768.320 | 18,92 |
| CIUDADES HANSEÁTICAS | | | | | | | | | |
| | 3 | 3,95 | 480 | 5,79 | 25 | 3,64 | Barrilla y orchilla | 547.020 | 5,86 |
| FRANCIA | 7 | 9,21 | 552 | 6,67 | 34 | 4,95 | Barrilla y orchilla | 705.780 | 7,54 |
| ESPAÑA | 2 | 2,63 | 172 | 2,07 | 42 | 6,11 | Vino y aguardiente | 231.030 | 2,47 |
| HOLANDA | 3 | 3,95 | 341 | 4,11 | 20 | 2,92 | Barrilla y orchilla | 311.850 | 3,33 |
| REINO DE CERDEÑA | 2 | 2,63 | 210 | 2,53 | 13 | 1,89 | Barrilla y orchilla | 265.500 | 2,83 |
| TOTAL | 76 | 100 | 8.285 | 100 | 687 | 100 | | 9.350.460 | 100 |

Fuente: *Informe del comercio.*



mada o los transportes de colonos, por encima de los mercantes. Holanda, con sólo un barco menos que en la mitad del año precedente, casi duplicó su contribución proporcional en los valores de las mercancías suministradas, aunque disminuye la de sus compras. El tránsito de naves españolas ha crecido simétricamente, si bien dicho aumento está localizado en las entradas, decayendo en las salidas. Con casi idéntico flujo marítimo, Hamburgo y Bremen introdujeron menores partidas de lino o lencería y adquirieron también otras más pequeñas de barrilla y orchilla.

En resumen, a lo largo de año y medio el Reino Unido aportó un 59 por 100 del movimiento portuario insular, tanto en número de veleros como en toneladas de registro bruto. Los Estados Unidos concurren con un 15-16 por 100, mientras el Reino de Cerdeña se coloca en torno al 7 por 100 y Francia con el 8,6 de los barcos y el 6,2 del tonelaje. Dos países controlan alrededor de las 3/4 partes del tráfico marítimo y cuatro reúnen sobre el 90 por 100. Es una concentración muy alta. Con pocas diferencias, el porcentaje que falta se distribuye casi a partes iguales entre las ciudades libres alemanas, España y Holanda.

Nuestros puertos han perdido algo de su cosmopolitismo en relación con instantes no lejanos. Las ausencias más sensibles frente al primer lustro del siglo, a partir del recuento de Escolar y Serrano sobre las recaladas en Santa Cruz de Tenerife, son las de suecos, portugueses y daneses, que entonces habían terciado con un 9,1 por 100 de los amarres. El deterioro de la empresa nórdica en la costa del Africa occidental, así como la pérdida del Brasil y las dificultades políticas lusas, contribuyeron a que fuese así. El dominio extranjero se tornó apabullante en la nueva singladura, pero está mucho más localizado y gravita sobre Gran Bretaña, que lograría sustituir el *rol* de la bandera nacional³⁰. Puede decirse que de unas 13 llegadas

30. Esta se recuperaría lentamente en los años venideros, sin alcanzar en Santa Cruz de Tenerife el predominio anterior a la emancipación americana. De 1835 a 1851 entraron en el puerto capitalino un total de 1.490 embarcaciones, de las que 1.362 eran veleros (el 91,4 por 100) y únicamente 128, vapores; es a partir de 1847 cuando empiezan a tener importancia estos últimos, superando a los primeros en 1851 por un arribo. Los buques nacionales no llegaron a un tercio (487, el 32,6 por 100), pero de los 1.003 extranjeros la mayoría correspondió a los de guerra, correos y transportes (725, el 72,2 por 100), dándose entre los españoles una ligera superioridad de

CUADRO V
Comercio exterior canario en 1826

| Origen | ENTRADAS | | | | | | SALIDAS | | | | | |
|-----------------|------------|-------|-----------|-------|---------------------|-------|------------|-------|-----------|-------|---------------------|-------|
| | N.º barcos | % | Toneladas | % | Valor carga (rvon.) | % | N.º barcos | % | Toneladas | % | Valor carga (rvon.) | % |
| GRAN BRETAÑA | 89 | 58,16 | 10.343 | 58,99 | 6.525.450 | 48,83 | 90 | 58,06 | 10.417 | 59,32 | 10.189.440 | 69,59 |
| EE. UU. | 21 | 13,73 | 2.540 | 14,48 | 2.941.110 | 22,01 | 24 | 15,49 | 2.882 | 16,42 | 2.688.480 | 18,37 |
| R. DE CERDEÑA | 14 | 9,15 | 1.690 | 9,64 | 1.342.260 | 10,04 | 14 | 9,03 | 1.690 | 9,63 | 605.250 | 4,13 |
| HOLANDA | 4 | 2,62 | 331 | 1,89 | 920.160 | 6,89 | 4 | 2,59 | 331 | 1,89 | 320.400 | 2,19 |
| ESPAÑA | 7 | 4,58 | 928 | 5,29 | 731.340 | 5,47 | 5 | 3,22 | 538 | 3,06 | 223.650 | 1,53 |
| CC. HANSEÁTICAS | 5 | 3,27 | 632 | 3,61 | 521.640 | 3,91 | 5 | 3,22 | 632 | 3,59 | 441.720 | 3,01 |
| FRANCIA | 13 | 8,49 | 1.071 | 6,10 | 380.340 | 2,85 | 13 | 8,39 | 1.071 | 6,09 | 171.360 | 1,18 |
| TOTAL | 153 | 100 | 17.535 | 100 | 13.362.300 | 100 | 155 | 100 | 17.561 | 100 | 14.640.300 | 100 |

Fuente: *Informe del comercio en los puertos de las Islas Canarias en el año 1826*, Foreign Office 72/332 (leg. 209).



mensuales, prácticamente ocho eran de nacionalidad británica, dos norteamericana y una, respectivamente, sarda y francesa. El arqueo medio de las naves alcanzó las 112,8 toneladas y las hanseáticas fueron las de mayor calado, figurando detrás por riguroso orden decreciente las españolas, norteamericanas, sardas, británicas, holandesas y francesas.

El comercio exterior sería, hasta cierto punto, un fiel reflejo del paso de las banderas respectivas durante aquellos meses. Unos dos tercios del valor total de las exportaciones isleñas fueron a parar a manos británicas, las que sin embargo no ofrecieron sino poco más de la mitad del valor de las importaciones. El cónsul Mac Gregor tenía razón al jactarse de que un 66 por 100 de las ventas locales eran absorbidas por su país y se verificaban fundamentalmente a bordo de sus buques. La distribución de los totales de negociado (importaciones más exportaciones), fue la del cuadro de la página siguiente:

La balanza de mercancías resulta con un saldo favorable al Archipiélago de 2,8 millones de ryon., gracias precisamente a la política británica de invertir la mayoría del capital realizado con sus enajenaciones en captar productos agrícolas indígenas pagados en moneda de oro o en dólares (pesos fuertes). La problemática que singulariza la balanza de renta entre el Reino Unido y Canarias, ya quedó sucintamente expuesta en las *Reflexiones...* De considerarse la balanza de servicios (transferencias, fletes, seguros y demás), este trato ten-

los mercantes (259 frente a 228). El restablecimiento de los lazos económicos con Cádiz y demás, ya despunta aquí en 1836. En el período 1840-1847, la media anual de nuestros mercantes fue de 20,8, por la de 12,3 de los buques de otras categorías; dicha situación se invierte en el cuatrienio 1848-1851, de resultados del descenso de las ventas de cochinilla en los mercados peninsulares. (Cf. MILLARES CANTERO, citando a P.M. RAMIREZ).

Si atendemos al conjunto de los puertos canarios y no sólo al de Santa Cruz, donde la presencia extranjera estaba localizada preferentemente, el pabellón nacional debe pasar a primer plano de ordinario. En 1842 recalaban en la provincia 158 naves, de las que 89 enarbolaban aquél, el 56,3 por 100. Las británicas quedaban entonces reducidas a 30 y las norteamericanas a 17. Claro que lo que ocurre es que el tráfico entre las Islas Británicas y Canarias ha pasado a manos nacionales, pues, por ejemplo, los ocho buques españoles que anclaron en Las Palmas venían desde Londres con mercancías. La capital continúa siendo el puerto insular de mayor movimiento, con 111 embarcaciones (109 según Ramírez), siguiéndole el de La Orotava con 28, Las Palmas con 15 y Arrecife con cuatro (Londres, ZHC1/1521, p. 261). El armador gaditano Luis Crosa dispuso por esas fechas de varios veleros dedicados a comerciar con las islas, y llegó a suscribir un contrato para la conducción de correspondencia (MADOZ, *ibid.*).

| | Valor (rvon.) | % |
|----------------------------|-------------------|------------|
| Reino Unido | 26.371.980 | 58,45 |
| Estados Unidos | 8.947.260 | 19,84 |
| Reino de Cerdeña | 2.450.070 | 5,43 |
| Ciudades hanseáticas | 2.126.160 | 4,72 |
| Francia | 1.851.120 | 4,10 |
| Holanda | 1.836.990 | 4,07 |
| España | 1.531.530 | 3,39 |
| TOTAL | 45.115.110 | 100 |

dría que ser mucho menos recíproco para las islas. Sea como fuere, la cosas se hubiesen puesto mucho más cuesta arriba para los isleños en aquella etapa de contracción mercantil, de actuar los negociantes británicos según la pauta de sus competidores europeos, introduciendo provisiones o artículos de lujo y retirando los fondos en metálico tras destinar sumas inferiores a embarcar vinos, barrilla u orquilla. La única dirección en que la balanza comercial se salda a favor de los canarios será la de Gran Bretaña, con más de 5 millones de rvon. Los norteamericanos introducen y extraen mercancías prácticamente por el mismo precio, mientras los franceses realizan aquí el 90 por 100 de sus utilidades y los alemanes el 86,9. Sardos, holandeses y, sobre todo, españoles, tendrían un comportamiento muy distinto, con un sistema muy perjudicial para nuestra precaria economía.

Una vez constatada la preeminencia de los británicos en nuestro comercio exterior, pasemos ahora a describir la circulación de los veleros mercantes. Los desplazamientos de los navíos asignados a la conducción de mercancías, nos van a permitir avizorar la red mercantil que tejen en redor de Canarias a lo largo de aquella coyuntura (cuadro VI).

Desde la metrópoli se trajeron artículos cuya cotización alcanzaría el 83 por 100 del total de las importaciones británicas. A las islas no llegaron productos coloniales embarcados en cualquiera de las posesiones del Imperio, al menos directamente. Gibraltar sería la única colonia que realizaría intecambios de bis a bis con Canarias, y



por ello la hemos individualizado del conjunto. En concepto de plaza para redistribuir géneros metropolitanos básicamente, proporciona nada más que el 6,1 por 100 del valor de los bienes importados. La variedad de puertos que vimos al enumerar las travesías procedentes de las Islas Británicas, queda constreñida prácticamente a Londres, con el 78,3 por 100 de aquél. Claro que si la isla de Jersey participa con el 4,6 por 100, ello tal vez derive del mero tránsito de buques con otro origen, pese a figurar sólo Newport con un porcentaje pírrico. Petersburg y Bremen vendrían a ser los enclaves extranjeros desde donde zarparon tres expediciones mercantiles, por lo que la aportación de productos de fabricación no británica ni siquiera llegaría al 11 por 100 de la cotización nominal que tuvieron los cargamentos desembarcados bajo su enseña.

CUADRO VI

Movimiento de los buques mercantes británicos desde julio de 1825 a diciembre de 1826

| R U T A S | ENTRADAS | | SALIDAS | |
|---|---------------|---------------------|---------------|---------------------|
| | N.º de barcos | % valor de la carga | N.º de barcos | % valor de la carga |
| Reino Unido-Canarias-Reino Unido . | 39 | 73,45 | 50 | 78,49 |
| Reino Unido-Canarias-Colonias | 3 | 7,90 | 29 | 9,13 |
| Extranjero Canarias-Reino Unido | 3 | 10,75 | 6 | 6,23 |
| Reino Unido-Canarias-Extranjero | 2 | 1,73 | 17 | 2,84 |
| Gibraltar-Canarias-Gibraltar | 4 | 5,29 | 4 | 2,49 |
| Gibraltar-Canarias-Extranjero | 1 | 0,88 | 1 | 0,49 |
| Extranjeros Canarias-Colonias | — | — | 1 | 0,33 |
| TOTAL | 52 | 100 | 108 | 100 |

Fuente: *idem*.





La exportación de cultivos dominantes canarios en buques del Reino Unido iba a tener en Londres su principal centro receptor. La capital aglutina el 67,4 por 100 del montante de todas sus adquisiciones, que en un 19,8 terminó en otros puertos británicos. Sólo los mercados de la metrópoli acogieron remesas de barrilla y orchilla (90.177 y 1.804 quintales, respectivamente), de las que Londres recibió la mayor cantidad con diferencia (70.120 y 1.580 quintales). Desde allí se reexpedían después hacia Europa o el área colonial algunos volúmenes, pero el grueso era retenido en sus propios mercados. Los fletes vitícolas, si bien conducidos preferencialmente a las Islas Británicas, también se tomaron al navegar hacia otros puntos:

| <i>Destino</i> | <i>Núm. de pipas</i> | <i>%</i> |
|--------------------------------|----------------------|----------|
| Londres | 3.425 | 50,78 |
| Otros puertos británicos | 1.596 | 23,67 |
| Colonias (no Gibraltar) | 1.214 | 17,99 |
| Extranjero | 510 | 7,56 |
| | 6.745 | 100,00 |

Así pues, un 25,5 por 100 del vino que cargan los navíos británicos fue a parar a sus posesiones coloniales o al extranjero, cuando no se consumió simplemente por pasajeros y tripulaciones. Más que nada por mediar esta oferta, el valor de los fletamentos no encauzados al Reino Unido o Gibraltar llegó al 12,7 por 100 del total. A las colonias de las «Indias Occidentales» (Jamaica, Barbados y la Trinidad, en primer término), se remitieron 679 pipas y a Quebec otras 100, lo que confiere a las americanas un 11,5 por 100 de la suma en cuestión. Una parte considerable de las 205 pipas cargadas hacia Gales del Sur, el 3 por 100, fueron reservadas como bastimento o bien se comercializaron durante el recorrido en otras estaciones. Los barcos de la ruta índica saldrían con 151 pipas y los consignados al África Occidental con 78, e independientemente de que algunas llegaran a sus destinos, aquél debió de ser también su empleo. Al mercado virginiano de Petersburg serían llevadas 432 1/2 en sus dos únicos viajes, lo cual indica ya un propósito de orden mercantil, diferente al de las pequeñas y reiteradas partidas de Río de Janeiro o los puertos colombianos y argentinos.

Pensamos que es importante tener en cuenta, a la hora de calibrar nuestra comercialización vitícola en el exterior, el papel que corresponde al abastecimiento de los buques en tránsito y el de la de-

manda colonial británica en el Caribe, a pesar de la decadencia económica en que pudieron estar sumidas las «islas del azúcar». Los comerciantes isleños siempre fueron conscientes de la enorme utilidad de un profuso tráfico naval. Crecientes y regulares arribos significaban, amén de garantías para distribuir mejor sus existencias y para una información más rápida y segura, la posibilidad de proveer las necesidades de los barcos con un determinado número de efectos³¹. Los precios no permitían, quizás con demasiada frecuencia, competir en condiciones idóneas con otros reductos portuarios, pero el suministro de víveres y aguadas reportó contrataciones ventajosas que a veces estimularon la producción agrícola³². Téngase presente que no todo eran cultivos dominantes en este trasiego. Tres cargamentos de granos a Gibraltar tendrían un coste de 360.000 ryon. y otro que fue a Río se evaluó en 86.400. Además, entre las exportaciones al Reino Unido se incluyen 139 quintales de almendras y 15 cajas de seda.

V

Es bastante difícil calcular con exactitud la cifra de buques de guerra incluidos en ambas relaciones. En el segundo semestre de 1825, podemos localizar a seis de ellos porque se consigna el número de cañones que portaban los artillados, desde un mínimo de 20 a un máximo de 42³³. De los cuatro últimos dio cumplida noticia el cónsul Mac Gregor, quien al parecer tenía órdenes expresas de informar acerca del paso de unidades de la *Royal Navy*. De ser así, las comunicaciones relativas a determinados veleros que remite a Londres pocos días después de cada arribo, han de referirse a los de tal condición. Por este procedimiento hemos contabilizado 13 escalas en 1826 y once desde enero de 1827 a junio de 1828, las que sumadas a

31. Cf. Pedro M. RAMÍREZ, *Puertos francos. Serie de artículos sobre esta cuestión, publicados en El Noticioso, periódico de esta Capital*, Santa Cruz de Tenerife, 1852, pp. 9-10. El autor escribe en pleno ciclo inaugural de la grana y cuando ya los vinos contaban muy poco en nuestras exportaciones.

32. Cf. Alonso de NAVA Y GRIMON, «Un mal endémico en la economía canaria: la extracción de numerario de las Islas», en *Tres informes de economía canaria*, La Laguna, 1980, pp. 70-73, y «Memoria relativa al comercio...», p. 179.

33. Prescindimos del llamado *Doris*, con la calidad de correo del Brasil del mes de julio a pesar de sus 42 piezas de artillería.





las anteriores hacen un total de 30 en tres años. Es muy posible que el representante consular no diese cuenta más que de la llegada de los barcos con una significación especial, por lo que la nómina es selectiva y defectuosa³⁴. No obstante, nos atrevemos a aventurar algunas hipótesis sobre este punto.

La mayoría de las embarcaciones de probable carácter militar, nueve en concreto, iban destinadas a Sierra Leona. La *Brazen*, con 28 cañones, pasó el 16 de septiembre de 1825 y llevaba a bordo 50 hombres de tropa al mando del capitán Clapperton³⁵. En la *Lively*, no admitida por Sanidad el 6 de agosto de 1826, viajaba el gobernador sir N. Campbell³⁶. La última que recaló, la *Eden*, lo hizo el 22 de agosto de 1827 acompañada del *Diadem Transport*. Este reducido pero singular movimiento nos induce a creer en la utilización de los puertos canarios, como auxiliares de Funchal o Cabo Verde, por la Marina de S.M. en la lucha contra el comercio de esclavos. precisamente después de 1820, los núcleos costeros del África Occidental, desde Gambia a la Costa de Oro (dependencia nominal de Sierra Leona hasta 1850), se convirtieron en importantes bastiones para combatir el tráfico esclavista en el Atlántico, orientación que persistiría hasta la década de 1880 de consuno con las bases navales galas. El aprovisionamiento de tales barcos en las islas debió coexistir con el de aquellos otros que transportaban suministros a los colonos de Sierra Leona, antes de que fracasaran allí los intentos de erigir plantaciones por falta de mano de obra cualificada³⁷. El interés económico de la región (cacahuetes y aceite de palma), fue sin embargo lo suficientemente poderoso como para propiciar el enfrentamiento mercantil franco-británico.

A muy corta distancia, con ocho buques, aparecen los de guerra que navegaban hasta La India. Salvo uno, los demás recalaban entre noviembre de 1825 y septiembre de 1826, por lo que es factible vin-

34. Ignoramos el destino de dos, el *Chanticleer* y el *Hecla*, que desde Portsmouth vinieron el 24 de mayo de 1828.

35. Mac Gregor a G. Canning, Santa Cruz de Tenerife, 16-IX-1825, F.O. 72/306 (leg. 184).

36. *Idem a idem*, F.O. 72/320 (leg. 240).

37. Dicho movimiento quizás tuviera antecedentes desde la época de la Compañía de Sierra Leona, en especial tras de la fundación de Freetown. El asentamiento de población negra libertada fue continuado después por una nueva entidad, la Institución Africana, que desarrolló en esta zona el grueso de sus actividades.



cularles a las expediciones bélicas promovidas en relación con la *primera guerra birmana* y el desembarco en Rangún, previo al Tratado de Yandabo. En la nave *Rainbow*, que ancló el 17 de diciembre de 1825, marchaba de hecho el general Burke. Liquidado en 1812 el monopolio comercial de la Compañía de las Indias Orientales, ya se sabe cómo el Estado asumió las tendencias expansionistas en la zona y que *la Armada británica fue invencible en el Indico*.

Un tercer dominio colonial, las «Indias Occidentales», aportan a continuación cinco de estas travesías: dos a Barbados, dos a las Bermudas y una a Jamaica. Hacia la primera de dichas islas zarpó el barco de guerra *Victor*, capitán Lloyd, a mediados de noviembre de 1827. Con dirección al Pacífico Sur, por el contrario, la única embarcación de dicha clase presente es la *Adventure* en junio de 1826³⁸. Finalmente, hay otras dos que se desplazaron al Brasil y tres a las repúblicas hispanoamericanas. La *Ranger*, el 24 de agosto de 1825, traía al cónsul británico del Perú.

En otro orden de cosas, la intromisión del curso americano se hizo especialmente sensible en el transcurso de la década por los mares isleños. El apoyo tácito a la emancipación de las colonias españolas por parte de Gran Bretaña y el súbito anuncio del reconocimiento de tres repúblicas que el ministro Canning realizó en 1825, dejaron en un principio fuera del ataque de los corsarios rebeldes a los buques que navegaban bajo su pabellón. Las depredaciones marítimas de los insurrectos se concentrarían especialmente en el estratégico corredor canario-peninsular, para obstaculizar las comunicaciones con Cádiz y La Habana. De cualquier forma, pues, el clima de inseguridad que se respiró por estas latitudes acabó por repercutir negativamente en el transporte de mercancías y pasajeros.

No siempre eran colombianos o argentinos los que protagonizaron estos episodios. En septiembre de 1823, en plena intervención de los «Cien mil hijos de San Luis», una embarcación francesa fue apresada por corsarios españoles y llevada a Tenerife. Como quiera que a bordo conducía un cargamento inglés valorado en 1.080.000 ryon. y asegurado debidamente, sus dueños exhortaron el apoyo de Canning ante el Tribunal del Almirantazgo español y el envío de una nave a Santa Cruz, con la documentación oportuna para iniciar la reclama-

38. Son estas dos las únicas naves en donde nos consta su naturaleza militar. Mac Gregor a G. Canning, 12-VI-1826, F.O. 72/320 (leg. 231) y 332 (leg. 248).



ción³⁹. El único caso en que los súbditos del Reino Unido fueron víctimas directas de los corsarios hispanoamericanos en sus correrías por estas aguas, es más tardío. Ocurrió en julio de 1828, cuando un bergantín argentino saqueó un navío francés y otro británico en las proximidades de Lanzarote, a donde aportarían sus tripulantes en sendas lanchas⁴⁰.

La circunstancia de no contar los Estados Unidos con representación diplomática en las islas, dio ocasión a que Mac Gregor actuase en defensa de sus intereses, ya públicos o privados. El oficial de marina yanqui John Lyon sirvió como segundo capitán del místico isleño *Nuestra Señora de las Nieves*, tras de su captura por un corsario colombiano en septiembre de 1825. Mientras navegaba hacia Puerto Cabello, la marinería cautiva consiguió sublevarse y recuperar la nao costanera, arrojando por la borda al capitán enemigo y a todos sus hombres. Al norteamericano se le perdonó a cambio de que les condujese a Santa Cruz de Tenerife, en donde terminó preso en el castillo de La Cuesta. Fue entonces cuando se dirigió al cónsul de la nación amiga para que intercediera por él ante Madrid. El 30 de noviembre ofició este último a su embajador John Meade, sin que conociéramos el fruto de sus gestiones ni la suerte del prisionero⁴¹.

El propio Mac Gregor informó a Londres de un evento hartamente revelador de la inquietud y alarma permanente en que vivían nuestras poblaciones litorales, temerosas de un golpe de mano por parte de los lobos de mar de las referidas repúblicas. Ya Puerto de Cabras había sufrido una incursión en 1817 y ocho años después la capital provincial creyó estar expuesta a otra de mayor envergadura. El 11 de octubre de 1825, algunos pescadores alertaron sobre la aparición sospechosa de cierto número de buques perfectamente artillados, que maniobraban al N.E. de la isla. El comandante general Uriarte tomó al punto las precauciones necesarias, distribuyendo en los fuertes las tropas a sus órdenes. En la mañana siguiente fue avistada una fragata y tres unidades más pequeñas, que exhibieron bandera española e inmediatamente se dieron a la vela desde que zarpó la fragata fran-

39. F.O. 72/282 (legs. 65 y 71).

40. Mac Gregor a J. Bidwell, 31-VII-1828, F.O. 72/344 (leg. 234).

41. En febrero siguiente, Londres aprobaría la conducta de su representante provincial. Por lo visto, Lyon fue atrapado en armas contra España y era conducido al Archipiélago con antelación al apresamiento colombiano. F.O. 72/306 (leg. 194).

cesa *La Nymphe*, en ruta hacia La Martinica. Durante varias horas se observó a la flotilla surcando el brazo de mar entre Gran Canaria y Tenerife. La opinión de quienes dijeron que eran corsarios colombianos resultó errónea. En realidad, se trataba de un convoy nacional que desde los puertos cantábricos se dirigía a Cuba. El día 14, por fin, entró una escuadra de diez naves con 3.000 soldados a bordo, escoltada por tres fragatas y un bergantín de guerra⁴². El hipotético peligro se había esfumado, mas los recelos que suscitó demuestran hasta qué punto pesaba sobre el ánimo de muchos naturales la amenazante actividad corsaria de las antiguas colonias.

Este acontecimiento nos conduce a otra serie de consideraciones. Canarias tenía un gran interés como base para observar los movimientos de las armadas europeas, y los británicos sabrían utilizarla en este sentido con algún provecho. La *Royal Navy* se convirtió en el más poderoso obstáculo frente a cualquier intentona de las potencias continentales para restablecer el dominio ibérico en América. La política auspiciada por Canning de cara a la Santa Alianza, obligó a vigilar atentamente el paso de los navíos y transportes militares que con relativa frecuencia hacían escala en Santa Cruz antes de cruzar el Atlántico. No es casual que Mac Gregor prestase mucha atención a este cometido.

Un mes antes del pormenorizado informe en torno al convoy que llevó la zozobra al vecindario capitalino, el cónsul había comunicado la llegada del bergantín *El Relámpago*, en retorno de la Gran Antilla con veinte oficiales y soldados del regimiento que allí se destinó en febrero⁴³. Durante 1828 dio asimismo cuenta del tránsito desde Cádiz a La Habana de la nutrida flota que escoltó *El Soberano* y de la expedición bajo el mando del general Barradas. La primera, que aportó el 26 de enero, incluía entre otros buques a cinco transportes y en ella se embarcaron 200 isleños; la segunda lo hizo el 8 de junio y estaba compuesta por ocho unidades con 2.100 hombres de tropa⁴⁴.

42. F.O. 72/306 (legs. 188 y 190). La acometida contra la localidad mayorera fue obra del bergantín colombiano *El Vencedor* y dio motivo para una fuerte refriega. C. Vicente MARTINEZ ENCINAS, «Puerto de Cabras: el nacimiento de una capitalidad» (II) en *La Provincia*, Las Palmas, 12-X-1977, p. 29.

43. Mac Gregor a G. Canning, 14-IX-1825, F.O. 72/306 (leg. 182).

44. Mac Gregor a V. Dudley, 26-I-1828, F.O. 72/344 (leg. 179) e *idem* a J. Bidwell, 8-VI-1828, (leg. 223). Cf. sobre la última, aunque indicando una fecha diferente, Agustín MILLARES TORES, *Historia General de las Islas Canarias*, tº IV, Edirca, pp. 325-26. El 1 de junio había recalado un bergantín de guerra.





Detrás de la preocupación por seguir los desplazamientos de fuerzas españolas a Cuba, aparece el afán por consignar el desembarco de aquellas otras que permanecieron en la provincia a modo de reserva. Procedentes de Ceuta vinieron en marzo o abril de 1827 dos batallones con 1.200 integrantes, para reforzar nuestra pobre capacidad defensiva⁴⁵.

La circulación de barcos de guerra franceses interesó de forma particularísima a Mac Gregor, como es lógico suponer. Varias dotaciones de la escuadra apostada en el Brasil, amarraron en Santa Cruz al ir de Toulouse o Brest a Río. Cada una de estas visitas fue puntualmente reseñada por el activo diplomático. Con provisiones y contingentes de refresco para dicha columna, ancló el 11 de septiembre de 1825 la nave *Le Chamean*. Otras dos, la *Astrolabe* y la *Antigone*, lo hicieron el 12 de junio y el 18 de agosto de 1826, respectivamente; esta última, que mandaba el capitán De Molliert, en compañía de la llamada *Le Mense*, capitán Genebrias, la cual debía unirse a la guarnición de Valparaíso. En enero de 1827 pasaron cuatro embarcaciones galas: *La Bayonnaise* el día 6, seguida el 17 por la *Adour*, la *Endynion* y *Vigilante*. El exponente final, del 1 de junio de 1828, corresponde a una nueva escuadrilla. Menos entidad tuvo el cruce de mercantes, pues con la excepción de la *Nymphe* apenas se recoge el par que salió otra vez hacia Río en 1826 y 1828, refiriéndose el último a una fragata con refugiados portugueses que capitaneaba Firman Lagarte⁴⁶. Así y todo, el Archipiélago sirvió a los franceses como apoyatura en su navegación al imperio brasileño y América del Sur en general.

A tenor de los informes consulares en cuestión, la marina militar holandesa no acostumbró frecuentar nuestros puertos. Las dos únicas visitas son de 1827 y en ambos casos con destino a Batavia. Una escuadra fondeó el 2 de febrero en Santa Cruz y el 2 de junio lo hizo el barco *Sheeness*, con una partida de 900 soldados⁴⁷. El 20 de

45. F.O. 72/332 (leg. 215). Probablemente pertenecía a este destacamento la hueste que desertó el 5 de junio, fugándose de La Gomera en un barco de la matrícula de Gibraltar (Mac Gregor a V. Dudley, leg. 223).

46. Mac Gregor a G. Canning, F.O. 72/306 (legs. 180 y 186), 320 (legs. 198, 231 y 242), 332 (legs. 200 y 201) e *idem* a J. Bidwell, 344 (legs. 219 y 244).

47. *Idem* a G. Canning, 2-II-1823, F.O. 72/332 (leg. 210) e *ibid.* a V. Dudley, 2-VI-1827, (leg. 222).



noviembre de 1826, finalmente, tuvo lugar la recalada de un buque de guerra ruso, el *Siviavin*, capitán Lupke, que había perdido contacto con una expedición en crucero al Pacífico norte. Tomados los avituallamientos precisos, se hizo a la mar sin demora⁴⁸.

Según todos los indicios, la carestía de comestibles y otros géneros no contribuyó a favorecer el flujo naval extranjero por Canarias. Sería interesante contar con una tabla comparativa de las cotizaciones que en Funchal y en Santa Cruz, La Orotava o Las Palmas tenían determinados artículos, porque nos permitiría tal vez apreciar una de las razones que durante buena parte del XIX estrangulaban nuestra competitividad frente a otras plazas costeras del entorno. El cuadro VII recoge los precios de algunas mercancías vigentes en agosto de 1825 en la capital isleña y en la ciudad libre imperial de Bremen. Los primeros los aportó el cónsul general de Holanda, Mr. Alberiff, residente allí por más de tres lustros; los segundos proceden del mismo Mac Gregor, que los conocía con certeza por tratarse de su anterior destino. Al decir del agente británico, los productos de primera necesidad y los desembolsos familiares fijos eran en líneas generales un 100 por 100 más costosos en el Archipiélago que en el otrora puerto hanseático, debido fundamentalmente a provenir del exterior la mayoría de las provisiones, con periódicos desabastecimientos, y a las sequías y malas cosechas que a menudo soportaba la agricultura local. Salvo el vino, los víveres son mucho más caros en Santa Cruz y en el caso de la mantequilla la diferencia llegó a ser exorbitante. La carne de ternera y cordero valía también más del doble, la de cerdo y el tocino casi el triple y el jamón alrededor del cuádruple. Asimismo eran bastante más altos los importes del azúcar, café, cacao, té, jabón, velas y queso. Surtirse en los puertos canarios podía resultar, así, una operación muy poco rentable, aunque por vía del contrabando las condiciones podían ser mucho menos onerosas.

La burguesía extranjera que se afincó en el Archipiélago, se encontró reiteradas veces ante el imperativo de tener que desembolsar fondos más crecidos para conservar su *status*. Comerciantes, funcionarios, profesionales y demás, debían reparar en este punto antes de decidir avocindarse definitivamente. El alto coste de la vida en com-

48. *Ibid.* a J. Bidwell, 20-XI-1826, F.O. 72/320 (leg. 261).

CUADRO VII

Índice de precios al consumo en agosto de 1825 (en RVON.)

| | Bremen | Santa Cruz |
|----------------------------------|----------|------------|
| Barril de harina de trigo | 180 | 360,25 |
| <i>Idem</i> de vino | 1.620 | 1.080 |
| Docena de huevos | 1,8-2,25 | 3 |
| Cuarto de leche | 2,25 | 4,12 |
| <i>Idem</i> de mantequilla | 1,8 | 135,25 |
| Saco de papas | 191,25 | 294,25 |

Fuente: F.O. 72/306 (leg. 162). Se indica que las cotizaciones en la capital canaria no se consideraban excesivas.

paración con otras regiones (Bremen es sólo un exponente, claro está, pero algo significativo), les obligó a incrementar su tasa de ganancia o a exigir mayores emolumentos. Mac Gregor mantuvo a su familia en Bremen con un sueldo anual de 500 libras esterlinas (45.000 rvon.), mientras tal cosa no era viable en Tenerife. En mayo, dos negociantes de procedencia británica emitieron a solicitud suya un testimonio sobre los ingresos que al año requerían para subsistir con la dignidad conveniente a su cargo⁴⁹. Uno de ellos, asociado a la empresa familiar de Bernardo y Juan Cólogán en el Puerto de la Orotava, cifró sus gastos anuales entre las 700 y 800 libras (63.000-72.000 rvon.), asegurando que era posible desenvolverse con una cuantía algo inferior. El otro, William Davidson, miembro de la firma Le Brun y Davidson de Santa Cruz, elevó por el contrario dicha suma a las 800-900 libras (72.000-81.000 rvon.), pues su presupuesto ascendía ya a 600 habitando en casa de su socio con un núcleo familiar de siete personas. Mac Gregor solicitó esta última can-

49. F.O. 72/306 (legs. 134-135).





tividad, y aunque exagerase un tanto, puede decirse que por término medio un burgués necesitaba de 4 a 6.000 ryon. mensuales para sostener su *modus vivendi* al finalizar el primer cuarto del XIX⁵⁰.

Si vivir en Canarias suponía para un británico algunos inconvenientes (las ventajas tendrían que ser más, decididamente), morir representaba otros de igual manera engorrosos. Ni en Tenerife ni en ninguna isla existían por entonces cementerios protestantes. De conformidad con el artículo 27 del Tratado de Utrecht, el gobierno español había concedido el establecimiento de uno en el Puerto de la Orotava, pero todavía en aquella fecha no se había construido por falta de subvenciones. Cuantos protestantes fallécían por aquí, eran enterrados a cierta distancia de los camposantos católicos; un decreto del 11 de abril de 1747 fijó la normativa de tales sepelios. Al no existir pastor anglicano, presbiteriano o de cualquier otra confesión no romana, el cónsul del país al que perteneciese el fallecido leía el oficio funerario. En agosto de 1825 se ahogó precisamente el marinero inglés James Nicholson, de Whitby, al nadar hacia una lancha. Su capitán pagó la inhumación, que se hizo bajo superintendencia consular⁵¹.

A principios de septiembre de 1827 aconteció el naufragio más llamativo de la década. En medio de una densa niebla, zozobraría cerca de la costa africana el buque inglés *Eliza*, que desde Cork viajaba a Río de Janeiro al mando del capitán John Sarchwell. Merced a la ayuda de tres pesqueros grancanarios se pudo salvar toda la tripulación y el pasaje, formado por emigrantes irlandeses. Los 350 naufragos (18 marineros y 332 expatriados, de los que 244 eran hombres, 46 mujeres y 42 niños), llegaron a Las Palmas en unas condi-

50. F.O. 72/306 (leg. 160). Los gastos que exigía el consulado ascendían como mínimo a 50 libras.

Los tres conceptos que siguen son indicativos de lo gravoso que era en Santa Cruz cubrir varias de las necesidades privativas de un hogar acomodado, máxime cuando no se disponía de vivienda propia:

| COSTOS ANUALES (ryon.) | BREMEN | STA. CRUZ |
|-------------------------------|---------|-----------|
| Alquiler de una casa | 2.700 | 5.400 |
| Salario de un sirviente | 360-450 | 720-781 |
| Educación de seis hijos | 4.500 | 9.000 |

En la ciudad alemana, el abono final se refiere a escuelas públicas; al no existir centros de educación protestante en Tenerife, se precisaba contratar los servicios de un preceptor.

51. F.O. 72/306 (legs. 170, 172 y 174).



ciones calamitosas y pidieron el pronto auxilio de Mac Gregor. El 15 de septiembre, éste comunicó al comandante general Morales que la migración había sido organizada por agentes brasileños sin autorización gubernamental, por lo que las víctimas del siniestro no podían ser consideradas como súbditos del Reino Unido⁵². Lo único que hizo fue trasladarse a la capital grancanaria con 13.500 rvon., recaudados entre los comerciantes británicos de Tenerife para socorrer a los damnificados. La asistencia resultó insuficiente. Tras pasar varios días sin recibir alimentación alguna, los hambrientos provocaron algunos disturbios. Considerando la peligrosidad del asunto, el cónsul solicitó una nueva colecta de sus paisanos y pidió instrucciones para la manutención y embarque de los infortunados colonos⁵³.

Los restantes hundimientos de embarcaciones extranjeras no tuvieron la misma envergadura. La nave francesa *Olymphe*, que transportaba emigrantes de varias naciones (con 17 británicos entre ellos), se fue a pique en los primeros días de noviembre del mismo año. No hubo pérdidas humanas aquí tampoco, atendiéndose a los naufragos en Santa Cruz de Tenerife esta vez⁵⁴. La sobrecarga que tradicionalmente traían esta clase de expediciones, las expuso con cierta periodicidad a la acción de marejadas y temporales. Sólo a finales de noviembre de 1828 está documentada la pérdida de un barco de distinta índole, al parecer inglés⁵⁵.

52. Al principio se pensó que se trataba de un expedición de índole castrense. Morales insistió sin éxito en que se les reconociera aquella ciudadanía. Mac Gregor a V. Dudley, 10-IX-1827 e *idem* a Francisco T. Morales, Las Palmas, 15-IX, F.O. 72/332 (legs. 226, 234 y 236).

53. Mac Gregor a V. Dudley, Las Palmas, 20-IX, F.O. 72/332 (legs. 228). Londres volvió a aprobar en esta nueva oportunidad el proceder de su agente (J. Bidwell a Mac Gregor, Londres, 30-VIII-1828, 344, leg. 174).

54. Mac Gregor a V. Dudley, Santa Cruz de Tenerife, 12-XI-1827, F.O. 72/332 (legs. 250 y 252).

55. *Idem* a J. Bidwell, 30-XI-1828, F.O. 72/344 (leg. 262).