



**LOS ARCHIPIELAGOS ATLANTICOS DE  
CANARIAS, MADEIRA, CABO VERDE Y AZORES  
ENTRE 1880-1919. UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO  
DE SUS RELACIONES A TRAVÉS  
DE LOS INFORMES CONSULARES BRITÁNICOS.**

**J. MARTIN HERNANDEZ**

## INTRODUCCIÓN

Desde las décadas iniciales del siglo XV se asiste al descubrimiento y progresiva colonización de los llamados Archipiélagos Atlánticos que, a modo de rosarios insulares dispersos frente a las costas europeas y africanas, constituyen la primera avanzadilla de la incipiente expansión ultramarina del mundo occidental. Microcosmos geográfico de equivalente peso económico que desde entonces no ha dejado de acusar los efectos de la dinámica relacional establecida entre los ámbitos continentales circundantes: Europa, África y América. Ya en su origen, la misión intermediadora (hacia-desde) se reveló como la auténtica función reservada a los citados enclaves insulares en el contexto de la expansión política y económica utilización de los puertos isleños, puesta ya de manifiesto en los primeros momentos de la conquista y colonización americana, se convierte así en el valor primordial reconocido a los enclaves insulares por las distintas cancillerías europeas.

El progresivo avance de la historia no hará sino confirmar el creciente protagonismo de los Archipiélagos Ibéricos como eje fundamental del derrotero atlántico. Primero al servicio exclusivo del monopolio comercial hispano-portugués organizado respectivamente por la Casa de Contratación y la Casa de India para, después, integrarse en el complejo engranaje del comercio triangular dirigido desde las metrópolis económicas norteeuropeas. Conformen, pues, los cuatro archipiélagos en cuestión una subárea de singulares características geográficas e indudable valor estratégico que juega un destacado papel en los mecanismos de funcionamiento del comercio transoceánico. Espacio con entidad propia que, en unión de la cor-

nisa peninsular más inmediata y buena parte de la costa noroccidental africana, integra —en palabras de P. Chaunu— un llamado Atlántico Ibérico caracterizado por la existencia de un compendio de relaciones particulares, tanto interiores —entre los cuatro archipiélagos— como exteriores —frente a las respectivas metrópolis ibéricas y a la dinámica comercial circundante—<sup>1</sup>. Un conjunto geográfico diferenciado, en suma, que surge en sus comienzos como parte anexa al mundo mercantil mediterráneo —F. Braudel ilustra esta circunstancia con la expresión «Mediterráneo Atlántico»<sup>2</sup>—, pero que trasciende después el estrecho marco de estas relaciones meridionales para vincularse a otros ámbitos más prometedores como el americano y el norteeuropeo, confirmando así definitivamente su vocación atlántica.

Por otro lado, no sólo asumen los citados archipiélagos una función intermediaria de carácter mercantil sino que, asimismo, constituyen por méritos propios un espacio económico capaz de incorporarse a los circuitos comerciales con producciones propias que disfrutan de una excelente demanda en los mercados receptores. En especial Canarias y Madeira, convertidas muy pronto en el asiento de una floreciente agricultura de exportación, se integran tempranamente en la dinámica de intercambios comerciales que se desarrolla en el escenario atlántico. Por si fuera poco, ambos archipiélagos y, más concretamente, sus capitales portuarias (Funchal, Las Palmas, Garachico, Puerto de la Cruz, etc.) se convierten en los focos de atracción y asentamiento de una nutrida corriente de capitales y comerciantes extranjeros que acuden a las islas en pos de los beneficios derivados de la comercialización agrícola insular y del tráfico mercantil y dinerario sostenido entre las Indias y Sevilla o Lisboa. Decisivo concurso el de la iniciativa extranjera que debido a su constancia y trascendencia histórica no tarda en perfilarse como rasgo fundamental de una estructura socio-económica que es compartida en grado significativo por los cuatro archipiélagos.

El ciclo del azúcar, primero, y el de vino, después, cuya aparición casi simultánea en Canarias y Madeira no es fruto de la casualidad, es el marco formal en que se desenvuelve un amplio conjunto de relaciones comerciales y políticas entre ambos archipiélagos y las metrópolis y mercados correspondientes. En el caso de Canarias, la aplicación estricta de las regulaciones sevillanas sobre el comercio de Indias, cuyo relajamiento ocasional no contribuyó a disminuir la tradicional práctica del contrabando y el comercio clandestino; la





inestabilidad de las relaciones diplomáticas y políticas entre la Monarquía Hispánica y los rivales de turno, en especial Inglaterra, cuya amplia suerte de consecuencias (militares, piráticas, cierre de mercados, etc.) habría de afectar gravemente la continuidad del tráfico mercantil isleño; el desarrollo progresivo del Mercantilismo (Navigation Act, 1660; Staple Act, 1663) y sus efectos sobre las exportaciones insulares, etc. son varios de los factores principales que determinan la evolución de la economía archipelágica poniendo, asimismo, de manifiesto su precario equilibrio ante el acoso de circunstancias exteriores adversas.

Por otra parte, la habilidad y el interés, en ocasiones concertado, de la Corona y los mercaderes británicos no hará sino estimular la ya de por sí intensa rivalidad comercial existente entre los Archipiélagos Atlánticos, en especial entre Canarias y Madeira. Así, la exclusión de las Islas Canarias entre aquellos territorios autorizados por la Staple Act de 1663 para exportar directamente sus vinos a las colonias de Nueva Inglaterra implicó, por el contrario, un trato de privilegio a las producciones madeirenses que sí disfrutaron de la franquicia correspondiente<sup>3</sup>. Se traducía así, en el escenario insular atlántico, el juego diplomático internacional que ligaba la suerte portuguesa y el interés británico ante la secular oposición de la Monarquía Hispánica. Avenencia angloportuguesa de larga vida que siglo y medio más tarde, en ocasión de las guerras napoleónicas, se saldaría con la ocupación temporal de Madeira durante algunos meses de 1801 y de nuevo entre 1807-14. Un destino siempre al acecho en el horizonte de Canarias (Van Der Doez, 1599; Blake, 1657; Nelson, 1797) que, no obstante la importancia de los intereses ingleses comprometidos en las islas (colonia estante y comercio de exportación<sup>4</sup>, utilidad portuaria, etc.), resultó finalmente aludido ante la escasa preparación de las tentativas invasoras y la tenacidad de los defensores isleños.

#### RELACIONES E INTERCAMBIOS ENTRE LAS CANARIAS Y LOS OTROS ARCHIPIÉLAGOS ATLÁNTICOS DURANTE LA EDAD MODERNA

Parecen haber sido las Islas Canarias, en razón de su más tardía colonización y mejor situación en la ruta de Indias, el principal centro atractivo de la corriente de intercambios que se genera entre



los distintos Archipiélagos Atlánticos. Conocido es que de Madeira arribó a Canarias el floreciente cultivo de la caña que habría de animar el primer ciclo de la agricultura isleña. De allí llegaron también numerosos pobladores y especialistas en el cultivo y tratamiento industrial de la caña y, asimismo, ocasionales cantidades de cereal, fruta y productos de reexportación como tejidos ingleses, aceite y pescado salado para el sustento de la creciente población<sup>5</sup>. Por otra parte, la temprana colonización de Madeira permitió que muchas pautas adoptadas en aquella isla sirvieran de modelo a las actividades profesionales y artesanales desarrolladas en Canarias<sup>6</sup>. En contrapartida, resultan igualmente significativas las exportaciones realizadas al vecino archipiélago. Ganado, queso, brea y, sobre todo, cereales parecen haber constituido el grueso de las mercancías empeñadas en dichas transacciones comerciales.

En este sentido, los envíos de trigo y cebada debieron alcanzar una intensa regularidad hasta el punto de convertir a Canarias y, en especial, a las islas de Tenerife (primera mitad del siglo XVI), Lanzarote y Fuerteventura, en suministradores habituales de Madeira cuya producción de grano sufrió, sin duda, un acusado descenso a raíz de la expansión del cultivo azucarero<sup>7</sup>. Según Vieira, A.: «Madeira recibió en los siglos XVI y XVII más de 194.917,5 fanegadas de trigo procedente de Azores, Europa y Canarias. Las islas del archipiélago azoriano dominaron ese comercio con 108.000 fanegadas (55,4%), seguidas por Europa con 54.967,5 fanegadas y por las Canarias con 27.777 (13,7%). No obstante, si consideramos los datos de Europa por separado, de acuerdo con las áreas de procedencia del grano, tenemos al mercado canario en segundo lugar con una situación ventajosa en relación a Lisboa, Francia, Inglaterra y Flandes. De este modo las Canarias conjuntamente con las Azores funcionaron a lo largo de los siglos referidos como los principales suministradores de cereal del mercado funchalense<sup>8</sup>.»

Sin duda, el capítulo cerealero parecer haber constituido el fundamento y el motor de las transacciones comerciales sostenidas entre Canarias y Madeira durante los siglos XVI y XVII, circunstancia estimulada, asimismo, por la posición intermedia de Funchal que habría de convertirse en escala obligada de buena parte de la navegación que unía a Canarias con los puertos europeos.

Los contactos con Cabo Verde son de otra naturaleza. Así, aquel archipiélago pasa a ser el asiento de moradores procedentes de Canarias que se dedican al cultivo de la caña y al comercio de esclavos.



vos convirtiéndose, pues, en el extremo final de una corriente migratoria iniciada en los conjuntos insulares más septentrionales (Azores y Madeira). El estudio de los intercambios revela la gran importancia de las exportaciones de vinos canarios a aquel mercado como contrapartida a la importación de mano de obra esclava destinada al duro trabajo de los cañaverales<sup>9</sup>. Se trata, pues de unas relaciones comerciales que trascienden el objetivo del abastecimiento alimenticio para adquirir un carácter más amplio y variado en el que cabe la participación de comerciantes extranjeros y la presencia de terceros mercados receptores de la mercancía que hace escala en Canarias.

Con Azores las relaciones son menos intensas aun cuando presente cierto relieve la tardía llegada de pobladores procedentes de San Miguel, Tercera y Fayal que, con frecuencia, culminaban su periplo en tierras americanas<sup>10</sup>. Asimismo, parece registrarse el ocasional envío de cereal azoreano para el abastecimiento de las Canarias, lo que confirma la práctica de un comercio destinado a satisfacer demandas básicas de carácter alimentario.

#### RELACIONES E INTERCAMBIOS ENTRE LAS CANARIAS Y LOS OTROS ARCHIPIÉLAGOS ATLÁNTICOS DURANTE 1880-1919. EL ÁMBITO AGRARIO

Las relaciones entre los Archipiélagos Atlánticos no parecen haberse interrumpido a lo largo del siglo XIX, aunque sí cabe sospechar una disminución de las mismas, en especial las de índole comercial, respecto a periodos anteriores de la historia isleña. En este sentido, la corriente migratoria entre Madeira y Canarias siguió alumbrando personajes de excepción en el ámbito comercial insular. Es éste el caso de José Pedro Vasconcellos que, procedente de Funchal y asentado en Gran Canaria durante la primera mitad del siglo XIX, habría de convertirse en uno de los testimonios más representativos de las estrechas vinculaciones económicas sostenidas entre ambos archipiélagos desde el instante mismo de la conquista<sup>11</sup>.

En torno a 1880, la crisis ya insuperable de la cochinilla convertía en una urgente necesidad el redimensionamiento de la agricultura canaria. De ahí las múltiples tentativas destinadas a implantar los cultivos de la caña, tabaco y otros como sustitutos de la decaída grana. En este sentido, la producción y comercialización frutera parece contar desde un principio con el inmediato favor de los mer-



cados e inversionistas extranjeros que garantizan el éxito de los nuevos cultivos. Por otra parte, la producción frutera canaria disfrutó originalmente de un periodo de crecimiento garantizado por la ausencia de rivales dignos de mención. Así, la competencia ejercida por los otros archipiélagos atlánticos —en especial Madeira— no parece haber reducido significativamente las posibilidades de desarrollo del sector frutero canario. A pesar de sus excelentes condiciones climáticas, que permitían la obtención de unas calidades casi inigualables, aquella isla no llegó a hacer de la producción frutera el pilar fundamental de su economía agrícola. Entre otros factores, la carestía del suelo cultivable, la incapacidad de la infraestructura hidráulica, el tradicionalismo de los campesinos y la aplicación de excesivos impuestos a la importación de herramientas y abonos agrícolas habían configurado un panorama poco estimulador para la inversión de capitales en el sector productivo, si bien la comercialización presentaba mayores atractivos. La producción y exportación de plátano contaba en Madeira hacia finales del siglo pasado con más tradición que en Canarias<sup>12</sup>.

Se cultivaban allí dos variedades, la «Musa cavendishii» o variedad enana destinada principalmente a la exportación y la denominada por los cónsules ingleses «silver banana». Los envíos madeirenses a los mercados británicos tropezaron muy pronto, sin embargo, con la competencia de la fruta canaria, que terminaría por desplazarla definitivamente. En efecto, la opinión de W. Crawford, cónsul británico en Funchal, resulta significativa:

«On late years the trade done in the export on this particular Kind of fruit from Madeira to England has been greatly reduced in consequence of the inducements afforded to both growers and shippers at the Canary Islands: the native labour there being cheaper, the port being practically free permits of the importation of artificial manure for the treatment of the plants, the shipping companies offer greater facilities for the conveyance of the fruit, and the custom authorities place no obstacles in the way of the shipper. I believe it therefore to be a fact that Canary grown bananas can be bought wholesale in England at a lower rate than the Madeira fruit, although the voyage from Canary is one day longer than from Madeira.»<sup>13</sup>

De este modo, Madeira, que disponía de una producción frutera sumamente variada —aguacates, mangos, naranjas, parchita, piña,



etc.— objeto de ocasionales exportaciones, no aprovechó, sin embargo, la favorable disposición que estaba mostrando el mercado europeo para el consumo de productos alimenticios procedentes de las colonias. Azores, por el contrario, sí parece haberse incorporado en mayor grado a la nueva dinámica comercial. Allí al menos, la exportación de naranjas y piña tropical constituyó un capítulo fundamental del comercio exterior. Sin embargo, la competencia ejercida por la naranja valenciana<sup>14</sup> determinó el estancamiento de la oferta azoreana donde la piña, en auge desde 1880, acabaría por asumir el liderazgo de las exportaciones<sup>15</sup>. Cabo Verde, a su vez, con una producción agrícola netamente tropical y de escaso volumen, no afectaba en grado alguno las exportaciones canarias.

Son, sin duda, diversos los motivos históricos que explican la no incorporación de Madeira al nuevo ciclo de la comercialización frutera inaugurado en los otros archipiélagos atlánticos (Canarias-plátano, Azores-piña tropical), y, asimismo, el sostenimiento en aquella isla de una estructura económica de base agrícola más tradicional, basada en la producción-exportación de vino y azúcar. En el primer caso, el sostenimiento de la demanda del vino de Madeira a lo largo de todo el siglo pasado —si bien en descenso durante la primera mitad de la centuria— ejerció en sí mismo de elemento no coadyuvante al crecimiento de los cultivos fruteros. En este sentido, el incremento experimentado por las exportaciones de vino a partir de 1860<sup>16</sup> fue interrumpido bruscamente por la plaga de filoxera que se desató a mediados de los años sesenta.

Otros factores como la competencia desleal ejercida por presuntos vinos de Madeira elaborados en Francia (1896) y después en España perjudicaron también la comercialización. Asimismo, la exportación de vino, controlada por antiguas firmas inglesas, era enviada principalmente al puerto de Londres, centro redistribuidor del que aproximadamente la mitad de la mercancía era embarcada nuevamente hacia el continente donde Alemania, Francia, Rusia, etc. absorbían la mayor parte del consumo final.

Finalmente, la caña, al contrario que en Canarias, gozaba de la protección del Estado que la exoneraba fiscalmente. Sólo así, la producción local, incapaz de competir en el mercado internacional, podía hallar acomodo en el territorio peninsular. Hacia 1886 una enfermedad abatió la práctica totalidad de los cañaverales por lo que muchos agricultores dedicaron su parcela al cultivo de la viña. Tras un periodo improductivo de seis años durante el cual permanecieron



cerrados casi todos los ingenios<sup>17</sup>, las cosechas se reanudan en 1891 gracias a la introducción de nuevas variedades importadas de Mauricio, Canarias, etc; la recuperación no se hace esperar y en 1896 se recoge la zafra más abundante desde 1868. Finalmente, un porcentaje que rondaba generalmente la mitad de la producción cañera sera dedicado a la fabricación de ron y otras bebidas consumidas principalmente por las clases más populares de la isla. Asimismo, otro destino encontraba la caña en la destilación de alcohol, utilizado posteriormente en las tareas de elaboración del vino, misión ésta a la que se destinaba también buena parte de las importaciones de melaza procedente de la Guinea Británica, las Antillas y Hamburgo. Puede considerarse esta relación con el sector vinícola como un elemento —inoperante en Canarias, donde las exportaciones de vino habían decaído irremisiblemente— que contribuyó y contribuye aún en algún grado al mantenimiento del cultivo cañero.

#### EL TRAFICO MARITIMO

El capítulo portuario constituye, a su vez, el ámbito económico más significativo en atención a la rica e intensa dinámica de relaciones prodigadas entre los distintos archipiélagos atlánticos. La evolución comparada del tráfico marítimo en los cuatro conjuntos insulares refleja la articulación de un estratégico sistema portuario de apoyo a la navegación colonial europea, configurado internamente por una relación dominante de rivalidad mutua que es explotada activamente por los intereses europeos. La utilidad estratégica de los Archipiélagos Atlánticos se revaloriza, pues, una vez más a finales del siglo pasado como eslabón imprescindible de las comunicaciones marítimas comerciales de las respectivas metrópolis europeas y sus colonias.

Indudablemente, el progresivo desarrollo de la infraestructura portuaria a partir de comienzos de los años ochenta permitió el definitivo relanzamiento del tráfico marítimo en Canarias, hasta entonces relativamente escaso a tenor del superior movimiento registrado en los puertos rivales: Azores, Madeira y Cabo Verde. No en vano, la comparación estadística confirma una superior entrada de buques en los puertos de San Vicente y Funchal hasta mediados de los años ochenta. En este sentido, además de las condiciones técnico-administrativas —seguridad portuaria, facilidad y rapidez



en el suministro, costes, etc.—, factores determinantes de la evolución general de los puertos, son principalmente causas de naturaleza coyuntural como epidemias, guerras de precios o conflictos bélicos, las que configuran las oscilaciones particulares que registra simultáneamente el tráfico de buques en los respectivos archipiélagos. Aun cuando los criterios empleados en la elaboración de las estadísticas británicas no resulte uniforme en los cuatro archipiélagos —en el caso de Canarias se excluye generalmente de las cifras finales el porcentaje correspondiente al tráfico de cabotaje— no parece muy arriesgado concluir a la vista de las cifras siguientes que el crecimiento moderno de los puertos canarios se retrasa respecto al operado en los enclaves rivales.

*Tráfico portuario. Madeira, Cabo Verde y Canarias. Tons.*

	<b>Madeira</b>	<b>Cabo Verde</b>	<b>Santa Cruz</b>	<b>Las Palmas</b>
1880	732.795		383.333	354.740
1881	826.060	978.481		
1882	882.471	1.312.012		508.074
1886	923.536		635.476	
1893	1.111.976		1.279.732	
1894			1.242.176	4.134.218

\* Se excluye el tráfico de cabotaje.

*Elaboración propia. DCR.*

La evolución posterior del tráfico revela, sin embargo, un fuerte crecimiento en los puertos canarios, especialmente, en el de La Luz, hasta alcanzar una situación de clara preeminencia. La carencia de series numéricas suficientes impide, no obstante, efectuar un seguimiento exacto del movimiento operado, aun cuando las cifras existentes arrojen algunos datos interesantes respecto a la composición interna del tráfico. Así, el movimiento marítimo registrado en el puerto de San Vicente parece estar integrado principalmente por vapores interoceánicos de gran tonelaje, ya que a pesar de la notoria inferioridad en el registro de entrada de buques respecto a Santa Cruz de Tenerife, la diferencia en los respectivos índices de tonelaje se atenúa en una proporción muy significativa.



*Tráfico portuario. Canarias, Madeira y Cabo Verde. Vapor.*

	Las Palmas	Santa Cruz	Funchal	San Vicente
1900	2.258	1.814	1.185	
1905	2.767	2.322	1.162	
1910	4.423	2.622	1.345	
1911	4.751	2.856	933	1.208
1912	4.888	2.484	1.460	1.660
1913	4.974	2.110	1.297	1.397
1914	3.556	1.570	985	

*Elaboración propia. Diplomatic and Consular Reports.*

Una trayectoria, en suma, caracterizada por un progreso casi continuo que permite al Puerto de La Luz convertirse en el primer puerto de esta zona del Atlántico con una gran diferencia respecto a sus más directos rivales. Los escasos datos existentes sobre los registros de tonelaje de los citados puertos, auténtico indicador de la evolución del tráfico marítimo, sirven para confirmar el citado liderazgo.

*Tráfico portuario. Canarias y Cabo Verde. Toneladas*

	Las Palmas	Santa Cruz	San Vicente
1911	13.401.502	4.664.122	4.060.528
1912	15.170.948	6.555.902	6.127.968
1913	16.184.834	5.449.237	5.154.683

*Elaboración propia. Diplomatic and Consular Reports.*

Sin duda, el comportamiento general del tráfico portuario en los cuatro archipiélagos considerados se basa, en buena medida, en el particular desarrollo de la actividad carbonera. Así, la fuerte rivalidad desatada en el Puerto de La Luz entre las casas suministradoras —británicas y alemanas— cuya consecuencia más inmediata fue de descenso de los precios del combustible, constituye un factor propicio al crecimiento del tráfico de buques que, en ocasiones, se convierte en un auténtico detonante de la expansión portuaria. El estallido de la llamada «guerra carbonera» en el Puerto de La Luz a



partir de abril de 1910 supondrá el inicio de una coyuntura altamente significativa en la que se pondrán de manifiesto algunas características del negocio carbonero en los Archipiélagos Atlánticos. La bruca caída de los precios del mineral a instancias de la firma Miller & Co. desde £1, 4 chel./Tons. en el mes de abril hasta 17 chel., 6 en el mes de septiembre, se traduce inmediatamente en un incremento espectacular del tráfico en el puerto grancanario. La abierta oposición despertada entre las compañías carboneras causa finalmente (31-XII-1911) la ruptura de la combinación carbonera existente entre los distintos puertos del área<sup>18</sup>. Es precisamente en los enclaves rivales —Santa Cruz, Funchal y San Vicente donde habrán de sufrirse las consecuencias más graves de la intensa competencia desatada en Gran Canaria. Las frecuentes alusiones y comentarios a la ruptura del llamado «trust carbonero» creado, en efecto, para evitar la competencia, constituyen una confirmación plena del estrecho control que las compañías británicas ejercían sobre la actividad carbonera desarrollada en los puertos de los Archipiélagos Atlánticos. La situación se normalizaría paulatinamente hasta hallar una completa solución a finales de 1912.

Sin embargo, la terminación de la «guerra carbonera» y la elevación de los precios entre 10-12 chelines desde comienzos de 1913 no supuso, contra lo esperado, un reajuste consiguiente de las importaciones en los puertos del área. Así, mientras 1913 se revelaba como un año excelente para los dos enclaves canarios, en especial para el Puerto de La Luz, en los puertos rivales de Funchal y San Vicente se operó un inesperado retroceso. El cónsul británico destacado en Cabo Verde, A. T. Taylor, informó entonces que las esperanzas abrigadas tras el final de conflicto carbonero no habían sido satisfechas: los suministros de mineral efectuados en aquel puerto durante 1913 ascendieron a 222.524 Tons. contra 274.201 Tons. registradas durante el año anterior<sup>19</sup>. El descenso registrado en el movimiento de buques resultaría igualmente significativo.

## EL TURISMO

Cuando Canarias emprende su andadura en el sector turístico hace ya algunos años que la fama de Madeira como estación sanitaria se ha extendido ampliamente por toda Europa. En 1861 aquella isla y, en especial, Funchal recibía una considerable afluencia de

visitantes procedentes en su mayoría de Inglaterra. En fechas tempranas de la Edad Moderna, Madeira fue ya citada por viajeros y navegantes que la bautizaron con sonoros calificativos: Rincón del Paraíso, Perla del Atlántico, etc. En 1751 el inglés Thomas Herberden estimó favorablemente las cualidades terapéuticas del clima madeirense, especialmente saludable en la costa meridional de la isla<sup>20</sup>. Se atisba ya la trascendencia del denominado turismo sanitario que durante el siglo XIX integra la práctica totalidad de la corriente de visitantes que acuden a Madeira.

La inestabilidad política que sufrió el continente europeo durante la centuria pasada mermó considerablemente la actividad de las estaciones sanitarias localizadas en el Mediterráneo (Francia a Italia), que ven discurrir parte de su clientela hacia la isla de Madeira. En este sentido, no parece arriesgado pensar que su mayor proximidad al continente europeo y, por supuesto, la presencia de las estrechas y tradicionales relaciones anglo-portuguesas debieron contribuir en grado significativo al temprano reconocimiento de las cualidades turístico-sanitarias de Madeira. Es obligado preguntarse, pues, en que medida la proximidad del vecino archipiélago constituyó un freno o un estímulo al desarrollo de la actividad turística en Canarias.

Son múltiples los testimonios que confirman la existencia de relaciones de diverso tipo entre ambos archipiélagos. La presencia en Tenerife de empresarios turísticos procedentes de Madeira, como fue el caso de Luis Camacho; la actividad simultánea de compañías hoteleras —Kurhaus Co.— en los dos archipiélagos e, incluso, las oscilaciones recíprocas que experimenta la afluencia de visitantes entre Canarias y Madeira son referencias que demandan nuestra atención<sup>21</sup>. En cualquier caso, resulta evidente que el adelanto disfrutado por Madeira en la carrera turística no ejerció de obstáculo insuperable que pudiera frenar de forma significativa el desarrollo de la industria en las Islas Canarias. Por el contrario, el crecimiento de la actividad hotelera en determinados ámbitos isleños —Las Palmas, el Valle de La Orotava y, en segundo lugar, Santa Cruz de Tenerife— resulta espectacular desplazando pronto a Madeira en el liderazgo del sector. La irregularidad cuando no carencia de información estadística impide ofrecer cifras definitivas en torno al volumen de visitantes. Sin embargo, puede hablarse ya a mediados de los años noventa de varios miles de turistas. Los informes consulares británicos establecen en 2.193 el número de viajeros que visita-





ron Gran Canaria durante 1895, de los cuales unos 1.500 eran de nacionalidad británica<sup>22</sup>; un volumen similar puede ofrecerse para Tenerife. Cifras considerables, sin duda, pues ese mismo año el número de turistas que había visitado Madeira ascendió a 2.350, casi todos ingleses<sup>23</sup>. Varios son los factores generales que parecen haber beneficiado a Canarias ante su más directo rival. Por un lado, el mayor número de islas a visitar; la superior estimación de nuestro clima, más seco y cálido; el estado más satisfactorio de las comunicaciones interiores, etc. resultan elementos básicos a considerar. No obstante, corresponde a otros factores más operativos la responsabilidad de determinar directamente la evolución final del sector. Así, la superior intensidad del tráfico marítimo en los puertos canarios se tradujo en una mayor oferta de pasaje y en una mejora de las comunicaciones con el Archipiélago. Por otro lado, la carencia de hospedaje suficiente debió obstaculizar en sumo grado el desarrollo turístico de Madeira. De dos hoteles registrados en 1840 se pasa a doce en 1925, con capacidad para unos 800 huéspedes<sup>24</sup>. Sin embargo, uno de los elementos que repercutió más negativamente en la evolución del turismo madeirense fue el mal estado del abastecimiento hidráulico de Funchal. Ya en 1885 el consul británico en Madeira informa que las condiciones sanitarias de la capital dejan mucho que desear. Se temían infecciones y epidemias cuyas consecuencias podían afectar gravemente a la reputación turística de la isla<sup>25</sup>. Diez años más tarde se registran varios casos de fiebre tifoidea debidos a la mala calidad del agua. Varias de las víctimas fueron turistas ingleses y el cónsul no duda en afirmar que los visitantes corren un alto riesgo<sup>26</sup>. A partir de entonces el problema adquiere un carácter crónico sin que lleguen a adoptarse medidas eficaces. En 1905 mueren otros 14 turistas ingleses<sup>27</sup>.

## EL COMERCIO

Ya sea por su escasa o nula entidad como por su inclusión en los capítulos nacionales correspondientes —Portugal y España—, lo cierto es que la información brindada por los informes consulares británicos sobre el volumen de los intercambios comerciales sostenidos entre Canarias y los otros Archipiélagos Atlánticos era prácticamente inexistente. Parece claro a la luz de los escasos y ocasionales datos disponibles que la cuantía de las transacciones mercantiles



efectuadas en ambos sentidos importador-exportador entre los cuatro conjuntos insulares carece de relevancia alguna en el contexto general del comercio registrado en cada uno de los archipiélagos. Así, desde Madeira a Canarias sólo se constata la exportación más o menos continua de vinos, acompañada de envíos ocasionales de fertilizantes, muebles de mimbre, etc. En el sentido contrario cabe destacar el embarco igualmente ocasional de partidas de tabaco, pescado salado, etc. Mayor importancia parece revestir en cambio la presencia de un flujo de reexportaciones que disfruta de mayor regularidad. Se comprende en este capítulo un amplio conjunto de manufacturas de uso generalmente doméstico, originarias en su mayor parte de Gran Bretaña, Alemania, etc. En este sentido, debe señalarse el establecimiento de firmas comerciales hindúes procedentes de Las Palmas en el vecino puerto de San Vicente (Cabo Verde), traslado que originaría una singular relación comercial entre los dos archipiélagos. En 1912 el cónsul británico en Cabo Verde informaba sobre los progresos realizados por varios comerciantes anglo-indios dedicados a la venta directa en los buques extranjeros que visitaban el puerto<sup>28</sup>. Un año más tarde, el comercio de calados y quincallería sostenido entre Las Palmas y San Vicente había experimentado un ligero incremento a pesar de la disminución del tráfico portuario<sup>29</sup>.

Escasa intensidad en los intercambios comerciales justificada, sin duda, por la nula complementariedad económica existente entre los distintos archipiélagos. La presencia de una abundante producción agrícola altamente especializada (Canarias: plátanos, tomates y papas; Madira: vino; Azores: piña tropical y naranja; Cabo Verde: frutos tropicales) que, a modo de cultivo central y, por tanto, capítulo casi exclusivo de las exportaciones, constituye en buena medida el fundamento de la economía, requiere de la existencia de mercados exteriores con elevada capacidad de consumo. Surgen así el mercado británico y secundariamente el alemán para las producciones canarias, panorama que se invierte en el caso de Madeira y Azores cuyas exportaciones se dirigen en mayor medida a Alemania y después a Inglaterra. Cabo Verde, por contrario, constituye el caso más excepcional al orientar la mayor parte de su comercio exportador hacia el mercado portugués, ya metropolitano, ya colonial. En el terreno de las importaciones, Gran Bretaña ejerció un claro predominio en toda el área debido al elevado volumen que ostentan los suministros de carbón, al que acompañan otros renglones como teji-



dos, manufacturas, etc. El capítulo alimentario, segundo en importancia e integrado principalmente por los cereales, ciertamente escasos en una agricultura orientada hacia la exportación, lo cubren los envíos procedentes de Marruecos, Argentina, Estados Unidos, etc.

### CONCLUSIONES

Tras la lectura de la anterior exposición podría formarse la impresión de que el ritmo de las relaciones sostenidas entre Canarias y los otros archipiélagos del área, tan intenso durante buena parte de la Edad Moderna, se atenúa significativamente a lo largo de los siglos XIX y XX, especialmente en lo referente a los intercambios comerciales. En efecto, no parece registrarse en torno a 1900, periodo objeto de nuestro estudio, un flujo mercantil comparable al operado durante los siglos XVI y XVII entre Canarias y Madeira (cereales) o entre Canarias y Cabo Verde (vino y esclavos). Ello no implica, sin embargo, que en su consideración más general, las vinculaciones sostenidas entre Canarias y los otros conjuntos insulares, concretadas generalmente en relaciones de competencia y rivalidad mutua y, por tanto, de interdependencia, no registren la misma o mayor intensidad que en periodos históricos anteriores. Así, no se comprende en su integridad la evolución y el dinamismo de los puertos canarios durante las décadas inmediatas a 1900 si no se repara en el movimiento paralelo de los puertos más próximos, en especial Funchal y San Vicente. Similares planteamientos pueden orientar el estudio de los ámbitos agrícola y turístico en Canarias, dada la variedad de sus relaciones con Madeira, su más inmediato rival.

No obstante, trascendiendo ya el plano de las vinculaciones mutuas, es indudable que la consideración de Canarias en el marco más amplio de los Archipiélagos Atlánticos junto a Azores, Madeira y Cabo Verde revela de inmediato la presencia de una serie de características compartidas, en mayor o menor medida, que parecen indicar la adopción de un modelo de crecimiento económico común a partir de 1880. No en vano, la misma proximidad geográfica al igual que la naturaleza insular, la carencia de recursos mineros y mercados foráneos —que no los nacionales— como principales receptores de la fruta isleña, Gran Bretaña en el caso de Canarias y

Alemania para Azores y Madeira; el protagonismo de la iniciativa extranjera en el desarrollo y consolidación de la actividad portuaria —compañías consignatarias y carboneras—; la decisiva intervención del capital foráneo en el proceso de modernización de la agrícola por parte de las compañías extranjeras, mayoritariamente inglesas o alemanas e, igualmente, la abrumadora hegemonía de los mercados foráneos —que no los nacionales— como principales receptores de la fruta isleña, Gran Bretaña en el caso de Canarias y Alemania para Azores y Madeira; el protagonismo de la iniciativa extranjera en el desarrollo y consolidación de la actividad portuaria —compañías consignatarias y carboneras—; la decisiva intervención del capital foráneo en el proceso de modernización de la infraestructura de servicios urbanos —Gaswed de S.C. de Tfe. A.G., S.A de Tranvías de Tenerife, S.E.L.P., The Madeira Electric Lighting Co.; etc.— y, asimismo, en la gestación y crecimiento del sector turístico, son varios de los rasgos comunes que hacen suponer la existencia de un modelo atlántico (ceñido a los cuatro archipiélagos referidos) de integración en los circuitos económicos del capitalismo a finales del siglo XIX. Modelo general que implica, igualmente, la presencia de unos rasgos básicos de carácter global —coexistencia de unas relaciones de dependencia complementarias: políticas y administrativas respecto de los Estado Ibéricos y económicas respecto de Gran Bretaña o Alemania, etc.— y, por otro lado, unas pautas compartidas de asentamiento del capital extranjero y de sus consecuencias más inmediatas —implicaciones económicas, configuración física de una colonia extranjera, manifestaciones sociales, etc.— Se configura entonces una compleja dinámica en la que se distinguen al menos dos niveles bien señalados: el constituido por el conjunto de relaciones sostenidas por los distintos archipiélagos y sus respectivos ámbitos metropolitanos —administrativos y económicos— y el integrado por las relaciones interiores generadas entre los cuatro archipiélagos, cuyo desenvolvimiento está inequívocamente señalado por la rivalidad y la competencia mutua (portuaria, agrícola, turística, etc.) antes que por la complementariedad. En este sentido, el establecimiento simultáneo de compañías extranjeras en varios archipiélagos (Blandy Brothers, Cory Brothers, Kurhaus Co., etc) constituye un elemento determinante que interfiere y condiciona las relaciones de rivalidad existentes en la zona, especialmente en lo que atañe al ámbito portuario. No obstante, cabe advertir una mayor intensidad relacional, dada su proximidad, entre



Canarias y Madeira (sectores agrícolas, portuario y turístico) donde, además, las notables similitudes geográficas, climáticas e, incluso, económicas prodigan el establecimiento de unas relaciones de competencia constantes. Con el resto de los conjuntos insulares las vinculaciones tienden a aminorarse debido a la posición más excéntrica, diferencias climatológicas, estructura económica, etc. de Azores y Cabo Verde, lo que conlleva una integración más débil de estos ámbitos territoriales en la dinámica de las relaciones interarchipelágicas. En cualquier caso, parece indudable que el mayor peso específico del conjunto insular canario (mayor volumen demográfico, superior desarrollo de la infraestructura portuaria y del sector agrario, etc.) genera un atractivo más intenso sobre el flujo de capitales e intereses extranjeros que el despertado por los otros enclaves atlánticos, circunstancia ésta confirmada por la investigación histórica.

Resta tan sólo ya, conocedores de la gran variedad de aspectos e interrogantes que sugiere el planteamiento de un tema como el que nos ocupa, del cual la presente exposición no constituye más que una mera invitación a profundizar en su conocimiento, que el presente trabajo sirva para abundar en una línea de debate apenas abierta por la historiografía canaria.



*Tráfico portuario de altura en Santa Cruz de Tenerife*

	Número de buques	Toneladas
1877	403	265.024
1878	405	291.659
1879	453	369.418
1880	427	383.333
1894	452	458.131
1886	563	635.476
1888	726	962.295
1889	786	1.129.072
1890	819	1.213.834
1891	836	1.255.073
1892	843	1.214.290
1893	836	1.279.732
1894	814	1.242.176
1895	901	1.383.827
1898	2.122	1.707.907
1899	2.706	2.411.245
1900	2.933	2.878.242
1901	2.919	2.915.926
1902	2.841	2.894.297
1903	2.968	3.072.142
1904	3.199	3.542.643
1905	3.529	3.875.348
1906	3.663	4.055.721
1907	3.538	4.242.944
1908	3.169	4.015.831
1909	3.537	3.650.046
1910	3.642	3.516.947
1911	3.782	4.664.122
1912	2.484	6.555.902
1913	2.110	5.449.237
1914	1.570	3.975.353

Entre 1890 y 1911 queda incluido el tráfico de cabotaje.  
*Elaboración propia, Diplomatic and Consular reports.*

*Tráfico portuario general. Madeira*

	Número de buques	Toneladas
1875	610	432.166
1876	606	449.496
1877	619	457.932
1878	585	553.049
1879	652	679.335
1880	682	732.795
1881	673	826.060
1882	751	882.471
1883	720	991.660
1884	811	928.547
1885	780	900.487
1886	733	923.536
1887	679	849.559
1888	751	913.198
1889	793	1.026.191
1890	742	1.045.207
1891	680	1.018.591
1892	702	1.084.489
1893	689	1.111.976
1894		
1895	720	
1896	749	
1897	796	
1898	883	
1899	820	
1900	1.290	
1901	1.211	
1902	1.513	
1903	1.397	
1904	1.257	
1905	1.259	
1906	1.287	
1907	1.365	
1908	1.440	
1909	1.535	
1910	1.391	
1911	973	
1912	1.507	
1913	1.330	
1914	1.027	

*Elaboración propia. DCR.*

*Tráfico portuario general. Puerto de La Luz*

	<b>Número de buques</b>	<b>Toneladas</b>
1894	2.718	1.134.218
1895	2.887	3.367.321
1898	2.831	3.890.661
1902	3.944	5.477.621
1903	3.848	4.085.866
1904	4.103	4.674.806
1905	4.833	4.766.564
1906	4.925	4.518.109
1907	4.992	5.818.336
1908	4.546	5.367.439
1909	4.501	5.522.384
1910	4.393	9.046.663
1911	4.751	13.310.544
1912	4.888	15.082.897
1913	4.974	16.083.650
1914	3.556	11.123.630

De 1910 en adelante sólo buques de vapor.  
*Elaboración propia. Diplomatic and Consular Reports.*

*Tráfico portuario. Cabo Verde*

	<b>Número de buques</b>	<b>Toneladas</b>
1875	339	
1876	395	
1877	456	
1878	625	
1879	704	
1880	893	
1881	957	978.461
1882	1.125	1.312.012
1911	1.208	4.060.528
1912	1.660	6.127.968
1913	1.397	5.154.683

*Elaboración propia, DCR.*

*Tráfico portuario general. Azores*  
(exceptuados los puertos de Angra y Flores)

	San Miguel		Fayal	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1875	332	78.803	136	73.185
1876	342	81.397	110	77.468
1877	351	76.219	139	74.272
1878	351	97.187	147	102.726
1879	270	68.089	146	100.151
1880	188	86.286	154	117.393
1894	343	173.314		
1895	350	213.657	144	116.872
1895	445	488.094	109	128.817
1896	483	551.228	112	136.053
1897	566	1.035.644	116	142.112
1898	619	1.199.545	125	207.599
1899	706	1.513.680	142	251.939
1900	688	1.466.657	149	222.765
1901	599	1.201.815	149	207.836
1902	511	1.018.679	183	230.272
1903	120	912.533	176	260.924
1904	141	1.166.034	148	257.093
1905	424	1.300.118	133	250.252
1906	446	1.460.963	124	289.034
1907	314	1.263.110	125	240.110
1908	217	998.968	125	325.831
1909	219	769.887	109	216.715
1910	278	929.105	142	365.391
1911	296	702.616	139	403.802
1912	267	773.127	175	457.445
1913	221	641.489		
1914	200	658.745	147	539.482

*Elaboración propia, DCR.*

*Estadísticas comerciales de Madeira. Extracto, 1899-1910*

<b>IMPORTACIONES</b>	<b>1899</b>	<b>1900</b>	<b>1901</b>	<b>1902</b>	<b>1903</b>	<b>1904</b>
Gran Bretaña	193.683	246.787	277.198	312.607	216.440	222.181
Francia	1.851	1.688	2.385	2.578	4.000	5.541
Alemania	27.597	31.533	37.689	46.704	34.420	36.875
Estados Unidos	111.056	62.350	61.091	65.268	83.140	88.443
<b>EXPORTACIONES</b>						
Gran Bretaña	86.950	89.167	94.584	60.074	49.560	44.163
Francia	30.595	27.420	24.176	30.035	27.380	27.488
Alemania	93.616	59.236	54.697	62.322	60.280	51.486
<b>IMPORTACIONES</b>	<b>1905</b>	<b>1906</b>	<b>1907</b>	<b>1908</b>	<b>1909</b>	<b>1910</b>
Gran Bretaña	187.631	82.572	155.600	178.092	198.058	246.938
Francia	7.937	5.446	8.400	10.140	13.631	18.514
Alemania	45.752	68.283	68.802	60.000	79.612	104.000
Estados Unidos	79.273	33.719	89.025	82.184	87.534	85.839
<b>EXPORTACIONES</b>						
Gran Bretaña	38.782	31.875	28.874	21.613	29.165	30.897
Francia	32.809	44.870	24.040	23.545	23.320	22.492
Alemania	69.421	106.643	98.475	70.449	75.769	91.713



#### NOTAS

1. CHAUNU, P.: Sevilla et l'Atlantique (1504-1650). Vol. I. Paris, 1959. Pág. 159.
2. BRAUDEL, F.: El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II. Madrid, 1976. Vol. I. Pág. 203.
3. MORALES LEZCANO, V.: Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico (1503-1783). Instituto de Estudios Canarios. La Laguna. 1970. Pág. 87.
4. Hacia 1652 el Tribunal de la Inquisición establecía en más de 1.500 —cifra muy elevada— el número de protestantes radicados en la isla de Tenerife. Cit. por V. Morales Lezcano. *Op. cit.* Pág. 71.
5. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Sto. Tomé. V Coloquio de Historia Canario Americana. 1982. Tomo IV. Las Palmas, 1985. Pág. 314.
6. *Ibidem*, pág. 317.
7. VIEIRA, A.: O comercio de cereais das Canarias para a Madeira nos séculos XVI-XVII. VI Coloquio de Historia Canario Americana. 1984. Tomo I. Las Palmas, 1987. Pág. 328.
8. *Ibidem*, pág. 338-9.
9. LOBO CABRERA, M.: *op. cit.*, pág. 325.
10. *Ibidem*, pág. 315.
11. MILLARES CANTERO, A.: Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852). V Coloquio de Historia Canario Americana, 1982. Las Palmas, 1985. Pág. 811.
12. El plátano constituía hacia 1896 el principal capítulo de las exportaciones fruteras. Cuatro años antes, en 1892, las exportaciones de frutas y vegetales estaban integradas del siguiente modo: plátanos, £ 3.532; piña tropical, £ 1.095; papas £ 516; y cebollas £ 1.802. DCR, Madeira. 1.226. (1892), pág. 9.
13. «En los últimos años la exportación de esta clase de fruta (plátano) desde Madeira hasta Inglaterra se ha reducido mucho a consecuencia de los estímulos ofrecidos a los cultivadores y exportadores de las Islas Canarias; la mano de obra es más barata, el puerto libre permite la importación de abonos artificiales para el tratamiento de las plantas, las compañías navieras ofrecen mayores facilidades al transporte de la fruta y las autoridades de aduanas no plantean problemas a los



exportadores. Yo creo, por tanto, que la fruta cultivada en Canarias puede ser comprada al por mayor en Inglaterra a un precio más bajo que la fruta de Madeira, aunque el viaje desde Canarias dura un día más que desde Madeira...»

Foreign Office: Miscellaneous Series, n.º 408. Report on the Fruits and Fruit Trade of Madeira. Londres, 1896. Pág. 8.

14. DCR, Azores (1880), pág. 1581.

15. DCR, Azores. 1933 (1896), pág. 4.

16. Exportaciones de vino de Madeira.

1860	1.140 pipas
1870	972 pipas
1880	3.691 pipas
1890	5.592 pipas
1899	6.399 pipas

DCR, Madeira. 2.677. (1900), pág. 9.

17. En 1896 contaba la isla con cuatro ingenios o trapiches dedicados a la elaboración de azúcar.

DCR, Madeira. 1871 (1896), pág. 6.

18. DCR, Canary Islands. 4.862 (1911), pág. 5.

19. DCR, Cabo Verde. 5.284 (1913), pág. 4.

20. Secretaria regional do Turismo e Cultura: A Madeira e o Turismo. Funchal, 1985, pág. 16.

21. En 1908-09 y debido en parte a los temores despertados en la opinión pública inglesa por la erupción del Chinyero en Tenerife se produjo un ligero retroceso de la afluencia turística en Canarias y, en contrapartida, un sustancial incremento en Madeira.

Más tarde, la relación se invierte y 1910 se convierte en un año especialmente bueno para Canarias porque la epidemia de cólera que azota Madeira desvía gran parte de la corriente turística hacia nuestras islas.

22. DCR, Canary Islands. 1828 (1895), pág. 11.

23. DCR, Madeira (1985), pág. 2.

24. *Ibidem*, pág. 18.

25. DCR, Madeira (1885), pág. 1-2.

26. DCR, Madeira (1895), pág. 4.

27. DCR, Madeira (1905), pág. 11-12.

28. DCR, Cape Verd Islands. 5.063 (1912), pág. 3.

29. *Importaciones de Cabo Verde procedentes de Gran Canaria*

	Reis		
	\$		£
1910	43	300	9
1911	1.421		279
1912	8.329	060	1.601

*Elaboración propia, DCR.*