

LA NAVEGACIÓN EN LOS DIARIOS DEL SIGLO XVIII

Jesús González de Chávez Menéndez

Como era de suponer la navegación es un tema que interesa a los diaristas canarios del siglo XVIII. No podía ser de otra manera, aunque sólo fuera porque no había otro medio de comunicación entre las islas y con el exterior, e incluso, a menudo, en el interior de cada isla.

De los cinco diarios canarios “del siglo XVIII”, uno, el de Juan Primo de la Guerra¹ cronológicamente pertenece al siglo XIX, y otro, el de Antonio Betancourt,² está a caballo entre los dos siglos. Los incluimos en el siglo XVIII porque de la misma manera que se habla de un siglo XX “corto” que iría desde la Gran Guerra hasta la caída del muro de Berlín o implosión de la Unión Soviética, pienso que se puede hablar de un siglo XVIII “largo” que llegue hasta la revolución liberal. Son estos dos diarios, junto con el de Lope Antonio de la Guerra y Peña,³ que abarca los años 1760 - 1791, los únicos publicados hasta la fecha,⁴ los que vamos a analizar en este trabajo.

No hay que esperar de los diaristas una presentación objetiva del tema. Aparte de los condicionantes del género, la forma en que cada uno de ellos refleja el mundo de la navegación -sensiblemente diferente- está en función de sus intereses, su ubicación en el entramado social, su formación ... y, naturalmente, de su experiencia. Los diaristas, como casi todo el mundo en el archipiélago, tenían experiencia de la navegación, aunque no hubiesen navegado en su vida, como parece ser el caso. La *visión* -que no es sólo conocimientos y suposiciones, sino también valores y afectos- que tenían de la navegación, decisiva en la selección y presentación de la información, está, sin duda, muy directamente influenciada por la experiencia. Y si bien es cierto que su experiencia -la de un regidor, un comerciante y un noble de patrimonio más bien modesto- no era muy común, no tanto como, por ejemplo, la del emigrante o sus familiares (“los muchachos o alguna novia” que según Fernando de la Guerra, hermano de nuestro diarista Lope Antonio, cantaban la copla: ¿Qué es aquello que reluce / dentro de la mar salada ?/ El navío de Espinosa, ¡ Jesús, que me lleva el alma !, cuando divisaban el navío de este “célebre capitán del comercio de Indias”),⁵ su peculiar punto de vista nos descubre aspectos de la navegación que faltan en otros testimonios.

El primero, en el tiempo, de los diarios que analizamos, el de Lope Antonio de la Guerra y Peña, es el que menos espacio dedica, en términos absolutos y relativos, a nuestro tema. Al principio de la introducción que precede a las *Memorias*, que contiene su autobiografía hasta ese momento,⁶ fechada en 1760, cuando el autor tenía 22 años, declara don Lope lo que piensa anotar en ellas:

Reduciranse, pues, estas Memorias a notar los días, en que emprendo, o me sucede algún acontecimiento digno de tenerlo presente; hacer una breve relación de las funciones extraordinarias i sucesos memorables de la Isla; señalar el día de la llegada de sus Comandantes Generales i Obispos, i sus recibimientos, o de otras personas que ocupen los principales empleos o dignidades, como de Jueces, Títulos de Castilla, Regidores, Coroneles i sus Thenientes, o quando por muerte o retiro de

alguno de estos se confieren a otros, i si estos se embarcan, casan, ascienden o mueren, con todo lo demás que parezca digno de memoria.⁷

Dice también que las escribe para huir de la ociosidad y ocupar “honestamente muchos ratos que había de estar en el rincón de mi cuarto dando entrada a la melancolía”, y desterrar así otros “discursos dañosos i proyectos vanos”. Motivo que repite en 1783, en la “Conclusión a las Memorias” de ese año: “he seguido con mucha dificultad estas Memorias, que he mirado siempre como un honesto pasatiempo, y como un antemural de la ociosidad, y quizá un remedio contra los vicios que esta pudiera acarrear”; añadiendo otro propio de la edad (¡45 años!) : “y como un espejo en que se mira lo transitorio de las cosas caducas y quan poco durantes son todas las cosas que pasan quando parece que empezamos a alcanzarlas, debiendo tener presente lo que se nos dice en Job c.16, v.23: Ecce enim breves anni transferum, et semitam, per quam non revertar ambulo”(IV, 160).⁸ Pero en 1760 había escrito también en una nota marginal: “pueden servir en algún tiempo para la Historia de estas Islas, i que no nos hallemos tan escasos de noticias como lo estamos de las del tiempo de su conquista i población”. Y esto, aunque no lo repita luego, parece tenerlo presente a lo largo de todas sus *Memorias*.

Por lo que se refiere a la navegación, el grueso de las anotaciones se ajusta al programa enunciado en la introducción: entradas y salidas de notables, recepción de títulos y nombramientos, etc. A menudo añade algún comentario sobre los que vienen o van: por ejemplo, del obispo D. Francisco Delgado, que se embarca el 12 de noviembre de 1768, dice que “era amigo de dar unos paseos largos, de andar a pie los caminos, i de entrar de repente en los Pueblos i sobresaltar a los Curas; pero al mismo tiempo quería hallar a todos prontos en obsequiarle” (I, 126).

En don Lope hay cierto distanciamiento - nobiliario y lagunero-⁹ respecto del comercio y la navegación. Al final de la memoria de 1762 escribe: “El 11 de junio de este año fue la primera ocasión que puse el pie en el agua por ir a bordo, acompañando al Capitán D. Joseph Pacheco Solís, que passaba a España a algunas pretensiones, i el 20 del mismo a visitar, como Diputado por indisposición de D. Joseph Tabares, una embarcación que salió para La Habana” (I, 54). Tenía entonces 28 años. En 1766 visitará como Diputado de Indias, ahora titular, otros 4 navíos. Las noticias, la recepción de cartas o de gacetas, no siempre las relaciona con la embarcación que las trae, como hacen su sobrino Juan Primo, y el comerciante de Las Palmas Antonio Betancourt.

No obstante, era consciente, de la importancia de la navegación para las islas y del daño que causaba la interrupción del tráfico por las guerras. Cuando el 22 de marzo de 1771 llegó de Cádiz una tartana con la noticia de haberse ajustado amigablemente las diferencias con Inglaterra, comenta:

Pero aunque se halle muy fortificada España, en nuestras Islas siempre es muy sensible el azote de la Guerra, pues consistiendo su subsistencia en el Comercio marítimo, así por la salida de sus frutos, como por la introducción de comestibles i otras cosas indispensables, cerrándosele a este la puerta con la Guerra, todo nos falta, i asciende a superior grado la miseria (II, 10).

Justamente, después de las señaladas al principio, el mayor número de referencias a la navegación en las *Memorias* se relacionan con la guerra -paso o llegada de embarcaciones de guerra o con noticias sobre la misma- y con la piratería, íntimamente relacionada con ella.

Anota también algunos incidentes que debieron comentarse en las tertulias e impresionar a los contemporáneos, como éste de 1776: en la noche del 14 de marzo el capitán de una embarcación inglesa que venía de Liorna, con dos de la tripulación, se quedaron en tierra,

tres o cuatro Marineros que quedaron en la Embarcación levantaron las áncoras y se fueron con el navío que venía muy interesado. Quando al día siguiente se echó de menos, se armó un Barco en que fue el Capitán a buscarlo, pero haviéndose propassado del Hierro y no hallado, y no encontrado la Embarcación llegó el Barco el 22, y todos estaban compadecidos de dicho Capitán, y principalmente de un sobrinito que dice estaba en el Navío, con el que era regular executasen alguna crueldad, como la que executaron con Jorge Glas y su familia [...] o otras que nos han contado las Gazetas en estos últimos años executadas por los Ingleses. Estando en esta Inteligencia llegó el 16 de mayo una Embarcación de España y se supo que dichos Marineros llevaron la Embarcación a Cádiz, en donde se presentaron dando cuenta de haverse levantado con ella el Capitán, y echado en una lancha a la costa de África a un comerciante rico que la había cargado, dándole sólo un poco de dinero y comida para 8 días. Aquí fue donde la compasión se convirtió en ira contra el Capitán, que ya se había retirado de las Islas (II, 97 - 8).

Refiere también algunos accidentes -media docena escasa, para más de treinta años- y se detiene algo más al tratar de la “imposición” del correo, que “mucho displicentó a los Isleños” (I,50), al que critica en varias ocasiones a lo largo de las *Memorias*.

El principal del interés del comerciante de la calle de la Peregrina, Antonio Betancourt, en la navegación, y la forma, por consiguiente, en la que ésta se refleja en el diario, es el que se manifiesta ya en la primera anotación del cuaderno:

En este día, jueves, 7 de enero de 96, salió el “falucho” para Fuerteventura en el que fue Francisco Concón. Y me llevó una requisitoria contra Antonio Ypólito para que entregase los libros de los viajes que dio de maestro tierra en mi barco, los que fueron a cargo de don Alonzo Clemente, escribano de aquella Ysla, y llevó tres pesos que le dio Antonio Piris para el costo de las diligencias y cuatro plata que le di yo al Francisco para que se brindara. También le di una carta para el dicho Antonio Ypólito, en que amistosamente le mando a decir entregase los libros y la media pipa que tenía en su poder. Y le mandé a decir si le había entregado los 34 pesos a Juan Mateo, pues me había engañado.

En esta misma ocasión mandé con el dicho Francisco otra carta a Juan Martín, de Páxara, para que me solicitara si estaba José Thomás Péres, del Valle de Santa Ynés, ya en Fuerteventura, como asimismo le mandé a decir que en el barco de Antoñito le mandaría el vino y aguardiente y cominos, y que no le podía mandar su pipa a causa de tenerla llena debajo de las otras.

También llevó el dicho Francisco una carta para don Antonio el Maiorquín para ver si le daba algún dinero o trigo, millo, cebada o ganado y alguna pipa o media de las que tenía en su poder más.

También llevó otra carta para Felipe Rodríguez Molina, para ver si le daba algún dinero por cuenta de lo que me debía” (147).

Más que un diario, los “quadernos” de Antonio Betancourt son libros de cuentas, en los que el comerciante va registrando sus negocios. “Trata con ello de reflejar cuanto le impresiona, pero a la vez recordar operaciones mercantiles, morosos, cuentas saldadas, correspondencia y gestiones en trámite o a tramitar”.¹⁰ No están escritos pensando en su publicación -lo que explica, más que la impericia del autor, su pésima redacción- sino para servir de apoyo a la propia memoria. En la única ocasión en la que quiere que su anotación tenga un carácter público, cuando liquida las cuentas, el 2 de mayo de 1803, con “Angélica la de don Sipriano”, la rúbrica.¹¹

Ya don Antonio de Bethencourt se ha ocupado de extraer y cuantificar la información que contienen los “quadernos” sobre el tráfico marítimo, la construcción naval, la guerra naval y la piratería y sus repercusiones,¹² por lo que nos vamos a limitar a tratar del tráfico insular, que él soslaya,¹³ y a señalar algunos otros aspectos de la navegación que están bien documentados en los “quadernos”.

Frente a los 79 buques que don Antonio de Bethencourt contabiliza para el período 1796-1807, de los cuales 29 -dos escuadras holandesas que iban a Oriente- “carecen de trascendencia mercantil”, son 101 las barcos del tráfico interinsular que salen (75, el 74,25 %) o llegan (26, el 25,74 %) a los puertos de la isla de Gran Canaria, la mayoría con correspondencia comercial (77) y / o mercancías (35), expedidas o recibidas ambas por el propio comerciante, que por eso lo anota en sus cuadernos. La distribución por años de los barcos seguramente refleja más un cambio en los negocios de don Antonio que un descenso del tráfico interinsular:

1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806
30	18	15	1	10	11	8	0	3	4	1

Cuadro 1

Sólo 11 barcos llevan únicamente pasajeros, 55 sólo correspondencia comercial (en total 161 cartas, a una media de 2 por barco, aunque en el 46,75 % de los casos sea una sola carta), y 12 sólo mercancías. Como se ve en Cuadro 2, el 84,6 % de los arribos procedían de la isla de Tenerife, a donde iban a su vez el 61,3 % de los barcos que salían de la isla.

La estadística no puede dar sino una idea muy aproximada de la forma en que operaba el comerciante. Los “quadernos” nos informan también acerca de la conducción de las cartas y mercancías, la preparación de los viajes, el precio de los fletes y del transporte de las mercancías al puerto, de la importancia de los puertos del norte de la isla, “la primera tierra”, en el tráfico con Santa Cruz de Tenerife, principal puerto y nudo de las comunicaciones en el archipiélago, de la gente de su entorno que sale o llega a la isla, de los accidentes marítimos y los ataques piráticos.

	Origen		Destino	
S.C.de Tenerife	18	69,2 %	35	44,6 %
La Orotava	4	15,3 %	11	14,6 %
Fuerteventura	2	7,6 %	16	21,5 %
Lanzarote	1	3,8 %	8	10,6 %
La Palma	-	-	2	2,6 %
No consta	1	3,8 %	3	4 %

Cuadro 2

El autor del último diario, Juan Primo de la Guerra y del Hoyo, tercer vizconde de Buen Paso, es el que parece estar más interesado en la navegación. De algunos pasajes del *Diario* se puede deducir que pensaba “publicarlo” (darlo a la publicidad, no “imprimirlo”), aunque sólo fuera en el círculo familiar o de sus íntimos. En su prisión del castillo de Pasoalto escribe el 2 de julio de 1808, después de la disolución de la Junta Suprema de La Laguna: ... “sin que me parezca que soy reprehensible en dejar los apuntes que contienen mis diarios [la Junta Central había ordenado destruir todos los documentos de este primer episodio del “pleito insular”] acerca de aquel cuerpo extinguido, pues así como se sabrá en cualquier tiempo que yo he sufrido un arresto de ocho meses, será también justo que se conozcan las razones que me han asistido, inspiradas por el honor” (II,136). Y el 15 de mayo de 1810, al tratar de un poema que está componiendo, inspirado en un libro que estima mucho, *La verdadera política de los hombres de distinción*, anota: “Si acabare de escribir los once cantos siguientes, los uniré al primero y entonces los copiaré en el *Diario*; cuando no, esta es bastante noticia de mi poema *El joven canario*” (II,201). Relee lo que escribe, hace referencias a lo escrito con anterioridad, y se cuida de anotar informaciones que no estén suficientemente contrastadas, algo casi imposible durante la Guerra de Independencia. Pero, en cualquier caso, no tiene la vista puesta en la Historia, y su *Diario* tiene un tono familiar que contrasta con las *Memorias* de su tío el regidor.

A menudo reseña lo que se comentaba en las tertulias a las que asistía, lo que nos permite saber que nuestro tema, en sus diferentes aspectos, estaba presente en casi todas. Así, por ejemplo, el 22 de enero de 1802, en La Laguna, escribe: “El día se mantuvo ayer sin llover, no obstante me habilité para pasar el camino antes de la noche y me puse a caballo poco después de las tres [...] el frío era excesivo por Los Rodeos y las inmediaciones de la ciudad”. Por la noche hubo tertulia en su casa: “Dijose del depósito de la novia; *de las noticias o llegada del correo* y de la representación de una tragedia que se prepara en el Puerto de La Orotava” (I.81). Y el 23: “Se dijo anoche de una embarcación francesa que ha entrado en Santa Cruz y trae víveres” (I.82). El 25: “Se dice que han entrado en el Puerto de La Orotava hasta diez embarcaciones inglesas, algunas de ellas a la casa de Pasley, y se espera una exportación de vinos importantes” (I.83). El lunes 22 de enero de 1803 escribe que la noche anterior estuvo con el marqués de Villanueva del Prado en casa de su tío el conde de Sietefuentes.

Allí entró don Josef de Mesa. Se habló de la colocación del Sagrario que se hará el domingo próximo en la ermita del Pilar, erigida últimamente en ayuda de parroquia, y del naufragio de una embarcación inglesa que iba para la Jamaica y se ha perdido cerca de esta isla, en la que ha saltado por Taganana un muchacho que ha sido el único pasajero que pudo salvarse. He oído con este motivo que en las ocasiones en que van los botes o lanchas muy cargadas de gente puede preservarlas de sumergirse el poner sobre ellas algunas pipas vacías y cubrirlo todo con una vela bien sujeta (I.160).

También en los paseos se habla de la navegación: El 27 de febrero de 1802, en La Laguna, escribe: “Por la tarde salí a dar un paseo con mi madre y mis hermanas. Se dijo haber entrado en Santa Cruz algunas embarcaciones” (I.95).

Cuando su madre o sus hermanas le escriben a Valle de Guerra, donde tiene su hacienda y pasa, al principio del *Diario*, la mayor parte del año, le comunican la llegada de

embarcaciones a Santa Cruz y las noticias que traen (de lo que ellas se enteran en La Laguna, donde residen). “Casi todos los días que he pasado aquí he recibido carta de mi madre. En la del 16 me da noticia de haber llegado a La Palma un barco que viene de Cádiz y va para América, y de que entre los estragos que refiere haber hecho la peste en aquella ciudad, dicen haber muerto allí el obispo don Antonio de la Plaza, quien del obispado de Canaria fue promovido al de aquella diócesis, donde permanecía. También se dice haber muerto de la misma epidemia doña Juana Cólogan, hija de don Tomás Cólogan” (I. 59), escribe el 22 de enero de 1801 en Valle de Guera, donde está desde el 15 dirigiendo unas obras en su hacienda. Y el 4 de junio 1802, en el mismo lugar, anota: “Mi hermana me ha escrito ayer de haber entrado embarcación de Cádiz y que ha habido cartas de los del regimiento de América. Me dice también que había otra embarcación a la vista” (I.115).

El 9 de noviembre de 1805 le escribe la madre contándole el “viaje” que hizo a Santa Cruz con sus hermanas y su tío don Lope y su mujer. Se quedaron en la casa donde Juan Primo había alquilado dos cuartos. Después de ir a Santo Domingo, le dice, “volvimos a casa, no se podía subir a ver los navíos, porque el demasiado viento no nos dejaba parar en la azotea, que tiene buena vista”. Encargaron la comida a la fonda y por la tarde fueron al muelle a ver la escuadra francesa :

Vimos ir y venir lanchas con coles, calabazas, ajos y oficiales [...]Entre todos hay cuarenta embarcaciones en la bahía, con chicos y grandes[...]No han querido salir a coger los ingleses que están en Canaria, porque no se lo permiten las órdenes que traen. En Canaria están apurados, les están bloqueando el castillo, quitándoles cuantos barquillos entran y salen. Esta escuadra venía a la callada en busca de otra inglesa y para mayor secreto, cuantos barcos encontró (pasaron de quince), fueran amigos o no, los tomaban. La carga y gente a su bordo y el barco barreno que Bonaparte paga. Con eso está en el mar cuatro meses ha sin saberse de ella, pero aquí no le callarán el secreto.

La plaza estaba llena de pipas de agua y también llevaban muchas de vino. Han echado en tierra 200 enfermos de escorbuto; no se dice cuando se van, pero el general no quiere aquí mucha gente que coma y alborote. Han vendido algunos barcos, y el otro día desbaratando uno saltaron muchos reales de a ocho que venían en un falso, y los muchachos y otros tuvieron su boda (I.292-3).

Todo el mundo parece estar pendiente del movimiento del puerto. “En la semana próxima -anota el 12 de febrero de 1801 en Valle de Guerra- ha entrado en Santa Cruz embarcación de Cádiz, la que creo se ha mandado poner en degredo sin permitir que vengan a tierra las gacetas ni mercurios, por precaverse de la peste que ha cundido en aquella ciudad. Don Tomás del Castillo, capellán de aquí, me ha dado noticias de esta embarcación, y me ha dicho que se esperaba llegase luego otra que conducía a Santa Cruz alguna tropa. Otras noticias que se han referido parece que no se tienen por acreditadas” (I.62).

La conversación giraba constantemente sobre la navegación: “He oído haber entrado en Santa Cruz embarcación de Cádiz” (lunes 1º de agosto de 1803, en La Laguna, I 200). “Ayer se han recibido en este pueblo cartas de España, traídas por una embarcación de Cádiz que ha entrado en Canaria. Ayer también he oído en conversación que poco tiempo ha se botó al agua en este puerto un barco construido en estas playas” (martes 11 de marzo de 1806, en Santa Cruz, I.303).

Cuando en mayo de 1802 van a Santa Cruz a despedir a don Antonio de Nava, el hijo del marqués, éste y sus hijos van a ver al comandante general, los demás

tomamos por varias calles del pueblo. Santa Cruz, a los acostumbrados al sosiego de otros, ofrece un conjunto de nuevos objetos de cierto bullicio y animación que divierte. Yo pasé algunos ratos en el muelle. Desde allí se descubren dos máquinas recientemente construidas, que tendrán de cuatro a seis varas de elevación y se componen de medios círculos de madera, ganchos, cadenas y varias otras piezas de hierro. Son destinadas a facilitar la descarga de los fardos u otros pesos voluminosos. Su director ha sido un tal Asensio, vecino de Santa Cruz (I.113).

Las expediciones científicas, que de vez en cuando recalán en el puerto, proporcionan aún más diversión, y la posibilidad de adquirir algunos objetos curiosos:

Don Josef Betancourt, después de haber pasado algunos días en Santa Cruz, se ha restituido a su casa de La Orotava. Ha tomado una colección de trajes del uso de Francia, el mayor número de modas y peinados de las damas, y alguna otra pieza de curiosidad. Estos días ha habido la proporción de encontrarse dichas estampas, medallones y otras alhajas preciosas, a la llegada de dos embarcaciones procedentes de aquella nación, las cuales con los pasaportes necesarios han salido a una expedición que tiene por objeto la cosmografía y las ciencias.

Venía mandada por el capitán Boudin, que ya había estado en la isla hacía algunos años con otros naturalistas. Los que trae ahora son célebres, especialmente un botánico, autor de *La flora persiana*. Algunos han subido a la ciudad,

y de un astrónomo se dice haber practicado sus observaciones en Santa Cruz, haciéndolas de la torre u observatorio de la casa de Carta. Se celebran igualmente los instrumentos matemáticos de que están provistos, y en cuya construcción se dice estar aquella nación nuevamente adelantada. Es también célebre, por su elección y número de obras, la biblioteca de los expresados sabios. La mayor parte parece haber sido escrita después de la Revolución, y entre ellas he oído hacer mención de un tratado de filosofía sobre la concordia entre la perfección física y la moral. Los oficiales de la marina francesa han concurrido el día del rey, a la hora de corte, en la casa del comandante general, siendo de notar el lucimiento de sus uniformes y el decoro con que contribuyeron a esta solemnidad (20 de noviembre 1800, I.56-7).

No sorprende que en marzo de 1805 alquile unos cuartos en Santa Cruz, y poco después se instale a vivir en ellos. Cuando sale del castillo de Pasoalto apenas se mueve del puerto:

desde la conspiración que se suscitó en esta isla en julio de 1808 contra el comandante general yo no estoy en Tenerife sino porque los superiores me han negado la licencia para salir de aquí, que no me causa placer la comunicación con gentes malignas o indolentes en los puntos que tocan al honor, y que, cuando no puedo embarcarme, a lo menos recibo el consuelo en no separarme de la orilla del mar, esperando el momento en que me sea permitido decir el último adiós a mis débiles paisanos” (5 de abril de 1810, II 193).

Dado este interés, el suyo y el de la gente con la trata, se comprende que Juan Primo dé muchas más noticias que cualquier otro diarista sobre viajeros, embarcaciones, accidentes e

incidentes de la navegación, correos, etc. Es verdad que apenas se refiere al tráfico interinsular -en este punto le aventaja Antonio Betancourt- como no sea al reseñar algún acontecimiento excepcional:

Anoche ha habido en este pueblo una lluvia muy copiosa, acompañada de relámpagos y truenos. Un barquito de Canaria, que estaba en la bahía, pereció en el temporal. Sólo tenía dentro un hombre, que se ahogó, y un muchacho que fue sacado a tiempo y pudo salvarse (2 de enero de 1807, en Santa Cruz, I.327).

al día siguiente se presentó delante de este pueblo una embarcación inglesa, que había apresado un barco que venía de Lanzarote con piedra de cal. Envió lancha parlamentaria y fueron a bordo el teniente coronel don Juan Creagh y el capitán del puerto don Carlos Adam. Se dice que pidió cierta suma para devolver la presa, cuya propuesta no entiendo que se haya admitido (6 de mayo, en Santa Cruz: I.338).

Ayer ha entrado en este puerto un barco portugués procedente de la Madera. Han vuelto de la isla de Canaria la compañía de italianos fabricantes de figuras de yeso; se dice que en dicha isla han sido atendidos y agasajados (10 de julio, en Santa Cruz, I.343)

El domingo 3 llegó a este puerto un barco de Lanzarote con la noticia de haber llegado a dicha isla una embarcación de España. En los días próximos había entrado otro barco de las islas de Azores (de las que es la principal la isla Tercera) (7 de enero de 1808, II,5).

La falta de espacio nos impide detenernos en otros aspectos de la navegación que aparecen en el diario de Juan Primo de la Guerra, como el correo, la piratería, las noticias que aportan las embarcaciones -en los últimos años, las que llegan de la Guerra de Independencia-, los viajeros, etc. Tampoco podemos comparar la información que dan los distintos diarios al respecto. Nos conformaremos, para terminar, con resumir en dos cuadros la información sobre el tráfico marítimo.

La primera anotación del diario es del 2 de enero de 1800, pero las dos únicas noticias que da este año sobre la navegación son ésta del 7 agosto

Allí [en Santa Cruz de Tenerife] se hablaba de unas embarcaciones inglesas que en estos días se habían acercado por varias partes a las inmediaciones de esta isla. De una con particularidad, que llegó muy adentro en el mismo puerto de Santa Cruz. Se decía de algunos ingleses, de embarcaciones de corsarios, que habían saltado por las inmediaciones de Tacoronte y por el Valle de Guerra y vuéltose a bordo luego que vieron acercarse a gente del país. De otro inglés que sacó del Puerto de La Orotava un barco del tráfico de estas islas y del estrago que hicieron otros en la isla de La Gomera, quemando un pajar y escribiendo al gobernador de allí una carta falta de modo, y con algunas palabras indecentes. Otra de las novedades de Santa Cruz era la llegada de don Andrés Nosolini, que había venido (según pienso) en una embarcación procedente de San Miguel que entró en aquellos días. En el día Nosolini tendrá cuarenta años. No sé su patria. Es acaso italiano. Hallábase ahora algunos años en la casa de comercio de Duggi (I,51-2).

Y la de la citada expedición científica francesa comandada por el capitán Boudin (20 de noviembre). Los datos se refieren, por tanto, a los años 1801-1810. La inmensa mayoría de los movimientos, 330 de 346, el 95'3 % del total, son entradas, 305 en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y 25 en los de Las Palmas (12), La Orotava (9), y Santa Cruz de La Palma(4). Teniendo en cuenta que en 49 ocasiones se consigna la entrada de varios barcos -en 16 no se especifica la cantidad- el número total de embarcaciones es superior a 396 para todo el archipiélago, y 384 para Santa Cruz de Tenerife.

Sólo registra 16 salidas, todas, salvo una, desde Santa Cruz de Tenerife: 4 para América, 9 para “España”, una para Mogador, otra para Canaria (Las Palmas) y una, de embarcaciones inglesas, cuyo destino no se expresa. En 19 ocasiones -están incluidas también en los arribos- aparecen las islas como escala en los viajes transoceánicos: de la Península a América (9), de Inglaterra a sus colonias (6), de Holanda a las suyas (3), y una de Brasil a Inglaterra.

Año	Arribos				Salidas				Tránsitos			
	S.C.	C.	L.O.	P.	S.C.	C.	L.O.	O.	S.C.	C.	L.O.	P.
1801	3	2	1	2	1							1
1802	25	1	1		3				2	1		
1803	30				1				1			
1804	16		1						1			
1805	15	1	1		1							
1806	13	1		1	1							
1807	14		1	1								
1808	37	2	1		2				1			
1809	90	5	2		4	1			3			
1810	62		1		2				9			
Total	305	12	9	4	15	1			17	1		1
Total	330				16				19			

Cuadro 3. S.C.: Santa Cruz de Tenerife; C.: Las Palmas; L.O.: Puerto de la Orotava o de la Cruz; P.: Santa Cruz de La Palma.

La procedencia de los barcos que entraron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife se refleja en el Cuadro 4. Sólo menciona cuatro barcos que vienen de las otras islas del archipiélago: tres de Canaria, uno en cada uno de los años 1803, 1804 y 1810, y otro de Lanzarote en 1809. En los 38 casos que no da la procedencia da la nacionalidad: en 22 inglesa, en 8 angloamericana, holandesa en 3, portuguesa y española en 2, y un ruso. Los únicos que no vienen de los lugares mencionados en la tabla -incluidos en la clase “N.C/Otros”- son uno de Hamburgo en 1806 y otro de Italia (sic) en 1808. Los que vienen de la Península (66 %) y de la América española (13%), suponen, como se puede ver, casi el 80% de los arribos.

En los últimos años -estaba mejor informado porque había fijado su residencia en Santa Cruz de Tenerife- señala más a menudo los puertos de donde vienen los barcos. El puerto de Cádiz es citado en 84 ocasiones, otros puertos andaluces en 17, y 11 los restantes puertos españoles. El de La Habana, con 23 menciones, es el que más se repite de los americanos, y Londres, con 6, de los extranjeros. Los barcos portugueses vienen todos de las islas (6 de Madera y 3 de las Azores), salvo uno de Lisboa.

Origen/Año	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Total
España	3	17	20	13	6	6	9	19	46	38	177
Francia		2	1								3
Inglaterra					1		2	4	9	2	18
Portugal							1	5	3	1	10
A.E..		2	6	2		2	1	2	13	7	35
A.I..			1	1	7	2		1	2	1	15
A.P.									1		1
A.F.					1	1				1	3
África		1						2			3
N.C./Otros		3	2			2	1	4	16	12	40
Total	3	25	30	16	15	13	14	37	90	62	305

Cuadro 4. Puerto de Santa Cruz de Tenerife. A.E.: América Española; A.I.: América Inglesa; A.P.: América Portuguesa; A.F.: América Francesa.

NOTAS

- ¹ *Diario, t.I (1800-1807), t.II (1808-1810)*. Edición e introducción de Leopoldo de la Rosa Olivera, Aula de Cultura de Tenerife, Madrid, 1976.
- ² *Los “Quadernos” del comerciante de la calle de la Peregrina don Antonio Betancourt (1796 - 1807)*. Introducción de Antonio de Bethencourt Massieu; transcripción de Aurina Rodríguez Galindo. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid, 1996.
- ³ *Memoria (Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII)*. El Museo Canario, Las Palmas, 1951-59. 4 vols.
- ⁴ Los otros dos son el de Isidoro Romero y Ceballos, en curso de publicación, con un estudio introductorio de Vicente Suárez Grimón, va de 1787 a 1793; y el de José Antonio de Anchieta y Alarcón, que según MILLARES CARLO y HERNÁNDEZ SUÁREZ: *Biobibliografía de Autores Canarios (Siglos XVI, XVII y XVIII)*, El Museo Canario - C.S.I.C. Patronato “José María Quadrado” - Cabildo Insular de Gran Canaria, Valencia, 1975, t.I, p. 259, cubre los años 1745 - 1766.
- ⁵ ROSA OLIVERA, L.: “La Calle del Agua del La Laguna por don Fernando de la Guerra”, en Lope Antonio de la Guerra y Peña: *Memorias. Cuaderno II*, p.XI.
- ⁶ Como dice DURÁN LÓPEZ, F.: *Catálogo Comentado de la Autobiografía Española (Siglos XVIII y XIX)*, Ollero & Ramos, Editores, Madrid, 1997, p. 173, “El argumento casi único de este curioso texto son sus estudios, ofreciendo interesantes detalles de las costumbres escolares de aquel tiempo”.
- ⁷ *Op. cit. Cuaderno I*, Las Palmas, 1951, pp. 13-4. En adelante se citará por el *Cuaderno* en números romanos y la página en cifras arábigas.
- ⁸ Sic: v. 22: “Pues mis años futuros son contados, y voy a emprender el camino sin retorno “ (Biblia de Jerusalén).
- ⁹ “Ya oy se ha mudado el Comercio al Lugar de Santa Cruz, que casi tiene más población que la ciudad, i con la protección de los Sres. Comandantes Generales (a quienes tiene mucha utilidad vivir allí) quieren le sea superior, por lo que se han suscitado varios pleitos i competencias con aquellos comerciantes”(I,15).
- ¹⁰ BETHENCOURT MASSIEU, A. Introducción a *Los “Quadernos” del comerciante ...*, p. 47.
- ¹¹ *Íbid.*, p. 302: “cuya nota pongo aquí por si acaso se encontrare en alguno de mis libros o papeles alguna cuenta que he tenido con dicha Angélica, que no valga, sino se encontrare alguna otra de esta fecha en adelante, que me creo no se encontrará, pues en dicha tarde fue despedida para siempre, y que no hay que dudar de mí esta verdad que firmo. Canaria, mayo 2 de 1803. Antonio Vetancourt (Rubricado) “
- ¹² *Íbid.*, pp. 89 - 102.
- ¹³ “No hemos tenido en cuenta las naves sacadas del puerto de la Luz por el enemigo, ni las apresadas e incendiadas frente a la ciudad. Tampoco los bergantines interinsulares en los que don Antonio despachaba su correspondencia, embarcaba o recibía mercancías. Solamente he recogido algún que otro barco costero, de los que iban a la pesca del salado”, *ibid.*, p. 92.