

INSTITUCIONES E INTERCAMBIOS CANARIO-AMERICANOS EN EL SIGLO XIX¹

Miguel Suárez Bosa

INTRODUCCIÓN

Canarias, por su posición geográfica y sus singularidades económicas y fiscales, fue un importante eslabón entre Europa y América. A pesar de la crisis económica y el descenso de los intercambios de finales del siglo XVIII, la navegación con las colonias se mantuvo gracias al contrabando, a los fletes de la emigración y a los beneficios obtenidos por los retornos; tras la independencia de las colonias (en el primer tercio del siglo XIX) Canarias, al tiempo que estrechó sus lazos económicos con Inglaterra, reformuló sus relaciones con aquel continente, aprovechando el importante papel que siempre ha jugado de nexo entre las distintas rutas marítimas.

Aunque no se le ha dedicado la misma atención que a los de etapas anteriores, pues la historiografía sobre esta etapa se ha ocupado principalmente de los movimientos de población y ha ignorado otros, los intercambios entre Canarias y América durante el siglo XIX y principios del XX tuvieron indudable importancia para la economía canaria. En todo caso, la bibliografía existente ha incidido más sobre los aspectos legislativos y menos sobre las instituciones.

Los empresarios isleños (comerciantes, armadores) participaron de forma activa en este negocio, a veces en competencia con las compañías navieras internacionales. De esta manera las manufacturas y los productos europeos cruzaban el Atlántico para su venta en mercados de Venezuela y Cuba, frecuentemente en buques de matrícula local; generalmente, las líneas de navegación llevaban emigrantes y artículos agrícolas canarios al Caribe y traían de allí tabaco, azúcar, cacao y otros productos tropicales. Esta actividad se vio favorecida por las leyes fiscales que privilegiaban la entrada de productos de origen español en el mercado protegido de las colonias hispanas, y por la predilección de los emigrantes canarios, muchas veces de origen campesino, por los productos de consumo popular en muchos casos de procedencia canaria o peninsular (Piquerías Arenas, 1998). A su vez, el establecimiento de las libertades comerciales en canarias con el decreto de Puertos Francos (1852), facilitó la entrada de los productos americanos en las islas.

Con el desarrollo capitalista desde el siglo XIX, el tráfico marítimo presenta nuevos aspectos, pues la opción librecambista triunfante conllevó repercusiones en la historia marítima gracias a la apertura de los puertos canarios a la economía internacional. Por todo ello, el marco conceptual de Sistema Atlántico de John Elliott (2001) es apropiado para interpretar esta realidad, con las correcciones que presenta para la época contemporánea los análisis de Jean Piel (1999).

A lo largo de esta centuria, la legislación y las instituciones relacionadas con los intercambios entre Canarias y América sufrieron cambios importantes con respecto a la etapa anterior; no obstante, podemos rastrear hilos de continuidad entre ambos períodos,

especialmente las referidas a las libertades comerciales, las cuales forman parte del acervo cultural canario, entendido este término en su más amplia acepción. En cuanto a las instituciones, el cambio más significativo fue la sustitución del Consulado del Comercio de Canarias, cuyas funciones habría que enmarcar dentro de la legislación mercantilista borbónica, por la Junta de Comercio de Canarias (1830), entidad de carácter meramente consultivo más acorde con las tendencias liberales que progresivamente se imponen en España. Estas Juntas pueden considerarse un antecedente de los Círculos Mercantiles primero, y de las Cámaras de Comercio después, como entidades de representación de intereses empresariales en una formación social con características corporatistas, generalizada en la España de la Restauración.

Partimos de la hipótesis de que durante el siglo XIX, a la par que se mantuvieron activas las relaciones mercantiles entre Canarias y América particularmente con el Caribe, cambiaron las instituciones para adecuarse al marco político-económico liberal, lo cual favoreció el desarrollo económico de Canarias aprovechando su situación estratégica en el Atlántico. La ventaja que suponía para las islas del Atlántico Ibérico disponer de ese recurso valioso le permitió, en el caso de Canarias, explotar la renta de situación y, sumado a la capacidad empresarial bien fuera autóctona o extranjera, y a un marco normativo incentivador (los Puertos Francos), propició su desarrollo económico a partir del último tercio del siglo XIX. Por tanto, el marco temporal de la investigación se sitúa entre principios del siglo el XIX y el primer tercio del XX, cuando dichas entidades tuvieron protagonismo en la actividad marítima.

El objetivo de esta contribución es explicar cómo, partiendo de un marco legislativo e institucional favorable, se puede aprovechar y utilizar la localización como factor importante para acceder al crecimiento económico, utilizando el caso de Canarias en esta etapa. Independientemente del debate macroeconómico sobre las causas que generan el crecimiento económico, de lo que no hay duda es de que poseer un recurso valioso puede desencadenar el crecimiento económico. Este fue el caso de las Islas Canarias en el último tercio del siglo XIX. El recurso valioso fue su situación geográfica, lo que le permitió participar ventajosamente en el reciente tráfico marítimo en el Atlántico, impulsada tras la Revolución Industrial por la expansión de la economía capitalista. Poseer un recurso valioso es una oportunidad para el desarrollo, pero no es una condición suficiente. Por otro lado, algunas investigaciones, y datos empíricos lo corroboran, inducen a pensar que las regiones que tienen más recursos obtienen peores resultados, pues se necesita, además del recurso, voluntad empresarial para explotarlos (Schumpeter, 1942) y reglas de juego que no inhiban la inversión (North, 1981 y 1987).

Así pues, tras esta introducción, en el apartado segundo se explica en primer lugar la situación de Canarias en el marco del Mundo Atlántico y en el contexto de lo que se ha venido llamando primera globalización y, en segundo lugar, la importancia del comercio canario-americano; en el apartado tercero se hace un recorrido por el marco legislativo e institucional y en el cuarto se estudian instituciones concretas, especialmente las Juntas de Comercio; finalmente incluimos unas conclusiones y un resumen de la documentación utilizada con referencias a los archivos donde se localizan.

EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO EN EL MARCO DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

La vertiente internacional del transporte marítimo tiene en Canarias una larga tradición histórica y requiere un tratamiento específico de su problemática. El transporte marítimo adolecía de una precaria situación en los primeros años de la centuria decimonónica, por las

limitaciones existentes tanto en el tráfico nacional como el realizado con América debido a las normas proteccionistas dictadas; además, la flota canaria y la industria naval no tenían la importancia requerida a pesar de la existencia de talleres de carpinteros de ribera, pero apenas hacía frente a la demanda; de ahí que esta cayera en manos de navieras internacionales, especialmente en el ámbito exterior que es el que nos interesa en este trabajo.

Ciertamente, la posición de las Islas Canarias en el Atlántico le confería en la navegación a vapor un atractivo como estación de suministro de carbón y avituallamientos de los barcos que hacían las rutas entre Europa y los países y colonias de centro y sur de América y de África Occidental. La morfología de sus costas y lo benigno de su clima, aparte de una tradición comercial como enclave de paso de todo el proceso colonizador de los siglos anteriores, venían a añadir elementos que acentuaban el potencial que la mera situación en un plano daban. Así lo entendieron las autoridades locales y los inversionistas extranjeros.

Este proceso hay que enmarcarlo en la articulación de un mercado mundial que se produce en el siglo XIX, culminado por la expansión colonial de finales de este siglo. Tal mercado fue posible por la conjugación de diversos factores técnicos, económicos y políticos; el triunfo del librecambio como ideología económica, el triunfo del patrón oro que posibilitó la ordenación monetaria, además de la revolución de los transportes, la exportación de capital, etc. Canarias se inserta en este mundo globalizado, pero en una posición periférica si admitimos que el mundo se estructuraba, esquemáticamente, por un lado en un centro conformado por las economías de países industrializados a cuya cabeza estaba el Reino Unido y otras áreas de Europa y Norteamérica, y por otro la periferia, con los matices que se quiera añadir. El Reino Unido impuso las reglas de juego y organizó el comercio mundial sobre la base de principios universalmente válidos, especialmente el fundamentado en las ventajas comparativas y el libre cambio, acompañados de la estabilidad monetaria que suponía el patrón oro. En el siglo XIX, Canarias se configuró como economía periférica de este centro al que enviaba su producción agraria de exportación y servía de base de servicios para su flota y sus empresas, pero seguía manteniendo una activa relación con Latinoamérica, especialmente con las colonias caribeñas hispanicas (Cuba y Puerto Rico), de donde importaba algunos productos para el consumo interno y constituían el sostén de una incipiente industria: tabaco, cacao, café o aguardiente; allí enviaba la producción agraria demandada por los numerosos canarios establecidos en aquellos territorios ultramarinos y, especialmente, mano de obra emigrante.

Pero esta dinámica económica necesitaba de las instituciones adecuadas. Como ha explicado Max Weber (1922), el desarrollo del capitalismo “racional” fue un fenómeno que no se había dado antes en la historia. El capitalismo pudo desarrollarse donde los capitalistas y las autoridades políticas entendieron la ventajas mutuas que obtenían unos de otros. Para North (1981 y 1987), la relación entre el Estado y los empresarios fue extremadamente compleja y solo en aquellos sitios donde el sistema político facilitó que los agentes privados capturasen la mayoría de los beneficios sociales fue posible el desarrollo de las fuerzas capitalistas. El caso español es paradigmático del bloqueo que el sistema político ejerció sobre las fuerzas capitalistas (North y Thomas, 1973). Por eso no dejar de ser una curiosidad histórica que en el caso de las Islas Canarias, la Corona española actuase como un factor dinamizador de la economía de estas islas a partir de la mitad del siglo XIX. La exposición de motivos del Real Decreto del Ministerio de Hacienda de 11 de julio de 1852, sobre Declaración de Puertos Francos, es un claro ejemplo de análisis acertado de las variables del entorno económico y de las medidas necesarias para aprovechar las oportunidades del mismo.

Ya desde el Siglo de las Luces comenzó a cambiar en la mente de las personas y principalmente entre las de quienes se dedicaban a tareas científicas o de Estado, los conceptos de espacio y tiempo a la par que intentaban incidir sobre ello. Todo hacía que cambiaran las normas y postulados sobre las comunicaciones entre océanos y continentes. Los cambios en las técnicas y en los métodos de transporte incidieron en el aumento de la velocidad de las noticias y el correo, lo cual benefició el traslado de personas y factores y mejoró el transporte y el comercio. Estos cambios mantuvieron y mejoraron la secular relación, social y económica, de Canarias con América a pesar de los cambios políticos y administrativos que supusieron la independencia de las repúblicas latinoamericanas, configurando un espacio de intercambios atlánticos en el contexto de lo que se ha venido a llamar Globalización.²

Conviene analizar por qué en este comercio se siguió utilizando conjuntamente el barco de vela, a pesar de la abrumadora presencia de los barcos a vapor en el comercio internacional. Los armadores locales utilizaron el barco de vela, quizá por la supeditación del transporte marítimo a los intereses de los comerciantes. Sin embargo, a Canarias no le afectó el mantenimiento o supresión del derecho diferencial de bandera, cuestión decisiva en la evolución de la flota mercante española y canaria del comercio con las colonias en el que la flota local participó activamente en lo que respecta a la exportaciones e importaciones con salida o destino a Canarias. A principios del siglo XIX había en Canarias 16 buques de travesía, que completaban una no despreciable flota compuesta por 39 de cabotaje y 27 dedicados a la pesca, con una dotación de 1.227 hombres;³ esa flota canaria ascendía a 96 buques menores, dedicados a las faenas de pesca con África y al cabotaje, y 21 mayores para la travesía y el comercio de Ultramar, siendo la tripulación de 1.084 hombres. Al finalizar la centuria, la decadencia de la llamada flota canaria era evidente, pues no existía barca o barcaza de transporte en Canarias según datos de la Contribución Industrial (Cioranesco, 1978, p. 532), lo cual no parece concordar exactamente con la realidad que describimos más adelante, pues sí habían matriculados 64 navieros que contribuían. Veamos, pues, cómo se configuró el marco institucional que requería la movilidad de personas y bienes en este espacio Atlántico que enmarcó los intercambios entre Canarias y América en el siglo XIX y principios del XX.

Para el primer tercio de la centuria, la información sobre los intercambios entre Canarias y América es escasa o poco fiable.⁴ No obstante, se puede reconstruir, aunque de forma precaria, la tipología y el volumen de los intercambios. Tras la escuadra española que se encargaba también del correo, en el primer tercio del siglo parece contrastado que fueron barcos de bandera norteamericana los que primaron el ejercicio del comercio de Canarias con América. Transportaban hacia allí mercancías de las islas (vino, barrilla, aguardiente, orchilla) y parece que esclavos capturados en la costa africana (Guimerá Ravina, 1990; Millares Cantero, 1985); obviamente, también participaron barcos de otras nacionalidades amén de la pequeña flota de veleros canarios. En los primeros años de la centuria, las exportaciones que se enviaban desde el Archipiélago a las colonias eran, en su mayoría, extranjeras de origen y, por otro lado, las importaciones de productos coloniales eran, casi siempre, reexpedidas a puertos españoles vía Cádiz u otros puertos europeos; asimismo, fue muy importante el contrabando. De tal manera que se conformó un auténtico comercio triangular. Los productos importados de Latinoamérica en estos primeros años de la centuria, cuando los territorios coloniales aún no eran independientes, tenían procedencia variada: cueros del Río de La Plata, cacao de Venezuela, azúcar, tabaco y aguardiente de caña de Cuba; pero también se importaba añil a través de La Guaira, Campeche o La Habana. Conviene, no obstante, resaltar el importante papel de comerciantes asentados en los puertos canarios, bien fueran de origen

extranjero o local, estos últimos muy activos en el traslado de emigrantes (Guimerá Ravina, 1987; Millares Cantero, 1985).

La pérdida de los mercados coloniales continentales supuso el comienzo de una nueva época para el comercio canario, marcada inicialmente por una exigua actividad, circunscrita a las relaciones con Cuba y Puerto Rico, pero en fase de recuperación especialmente cuando se atempera la legislación proteccionista. En la década de 1830, la balanza comercial con América era deficitaria para Canarias, a tenor de los escasos datos disponibles. Si nos fiamos de un historiador de la época, en 1833 se importaba de América por valor de 1.069.967, 24 (¿arrobas?) y se exportaba 422.356, siendo por tanto el saldo negativo; los productos exportados eran los tradicionales: aguardiente (9.933 arrobas), legumbres (100 fanegas) y vino (70 pipas) y se importaba aguardiente (838 arrobas), azúcar (6.832 arrobas), café (908 arrobas), dinero (30.540 pesos fuertes) y cera (800 libras).⁵

Otras fuentes nos pueden proporcionar datos del comercio canario con Latinoamérica, pero todas ofrecen alguna dificultad como vamos a señalar a continuación. Son pocos los datos que se pueden encontrar en las estadísticas anteriores a las realizadas por la Administración Española anteriores a la Dirección General de Aduanas, aunque algunas permiten aproximarnos a la balanza comercial.⁶ En los años posteriores, las Memorias de la Dirección General de Aduanas recogen datos para Canarias desagregados de los del resto de España, detallando de forma específica nuestro comercio exterior, pero la serie es discontinua. Una de las principales incidencias a tener en cuenta es el contrabando, el cual debió ser importante en Canarias (Millares Cantero, 1985). Pero, a pesar de estas deficiencias, las balanzas tanto sean impresas como manuscritas siguen siendo una fuente indispensable para conocer la historia económica de Canarias, pero su utilidad es limitada por las lagunas o deficiencias que contienen.⁷

Detengámonos, pues, en los productos que comercializaban los barcos que hacían la ruta entre Canarias y América, parte de los cuales viajaba en la activa flota velera canaria, pero disminuyó a lo largo del período, suponiendo entre el 10 y el 15% de las transacciones. Cuba fue el destino preferido de este comercio, suponiendo alrededor del 10%, aunque disminuyó a raíz de la independencia (1898); progresivamente destacó el papel de otros países, singularmente Argentina, desde donde se importaba carne o cereales. La balanza comercial con América Latina fue deficitaria para las islas, siendo la tasa de cobertura muy baja, aunque este déficit pudiera ser aparente porque una parte importante de las importaciones se iba al extranjero.

Los productos de exportación procedían de la agricultura tradicional canaria, la que a veces se ha llamado de autoabastecimiento, pero que también atendía la demanda de los emigrantes canarios establecidos en América, principalmente en las Antillas. Los veleros partían abarrotados de productos agrarios, especialmente hortalizas (cebollas, papas), frutos secos (nueces, almendras) o granos (garbanzos, lentejas) e higos secos. También se enviaban allí algunas manufacturas, como los encajes realizados en los talleres rurales insulares, principalmente en La Palma, las elaboraciones de pescado, gofio, losetas, pilas para agua, adoquines...

Es muy interesante el recorrido que los barcos canarios realizaban, llevando y trayendo estos productos. Era un comercio de distribución a pequeña escala, realizado por veleros de pequeño porte y orientado a productos de fácil colocación en mercados reducidos que necesitaban de continuo abastecimiento por el mar. Los veleros llenaban al máximo sus

bodegas y cubiertas para transportarlos a los mercados de destino. No necesitaba de grandes inversiones, lo importante era el conocimiento de la demanda de cada plaza y amplios contactos con los comerciantes del lugar. El recorrido de estos barcos podía variar, pero generalmente zarpaban de Canarias rumbo a las Antillas con hortalizas, frutos secos y algunas de las manufacturas que hemos señalado, las cuales vendían en las plazas caribeñas pero también en Venezuela y México. De allí partían con coloniales como café, azúcar, aguardiente o tabaco para bien regresar directamente pero generalmente continuaban el periplo por los puertos de la costa atlántica norteamericana (New Orleans, Savannah, Boston o Nueva York); podían subir hasta los puertos gallegos (Vigo, Coruña) y regresar a Canarias cargados con los productos descritos, más otros adquiridos en Norteamérica como madera y algunas manufacturas.

EL MARCO LEGISLATIVO E INSTITUCIONAL

Los intercambios entre Canarias y América dependían, como es lógico, de varios factores entre los cuales eran fundamentales las instituciones y la legislación, como se afirma en la introducción.

Desde su incorporación a la Corona de Castilla y descubierto el Nuevo Mundo, a Canarias se le permitió enviar sus productos a América, lo cual llevará a cabo con profusión burlando lo acordado con el monopolio sevillano-gaditano de la Casa de Contratación. En esa temprana época se fundamenta el carácter abierto y librecambista del comercio canario-americano, si bien no estuvo vigente en algunas etapas. La estructura institucional creada en Canarias será a base de unos jueces Oficiales de la Contratación de Indias en Canarias, llamados usualmente Jueces de Indias o Jueces de Registro, dependientes de la Casa de la Contratación y no mediante la creación de un organismo canario con entidad propia. Primeramente se nombró un solo Juez con residencia en La Palma, isla que mantenía entonces el máximo tráfico con América. Posteriormente, y dado lo gravoso que era para los barcos tener que registrarse en aquella isla, se crearon tres jueces de registro y sede en cada una de ellas (La Palma, Tenerife y Gran Canaria, en 1566) (Roldán Verdejo, 1995, pp. 283-284). La intención de controlar el comercio tuvo un importante hito con la creación del Juez Superintendente de Indias, con residencia en Tenerife y jurisdicción en todo el Archipiélago y delegados en las islas antes nombradas. En el siglo XVIII la legislación tuvo importantes variaciones, destacando el Reglamento de 1718, el cual, aunque ambiguo, otorgó por primera vez una concesión con carácter indefinido para poder enviar a Indias desde Canarias una notable cantidad de productos, pero por otro lado limitó la cantidad de mercancías que se podían embarcar; asimismo, se abre la posibilidad de comerciar con varios puertos, y no solo con los geográficamente restringidos -Caracas, Campeche y La Habana-. Es importante señalar la creación del Consulado del Comercio de Canarias (1786), enmarcado en los cambios propiciados por la legislación borbónica, pero sustituida por la Junta de Comercio de Canarias, ya en el siglo XIX.⁸

En resumen, Canarias gozó de amplias libertades comerciales concedidas a raíz de la Conquista aunque modificada por necesidades de los Cabildos y de la Corona, logrando las islas un régimen especial en el tráfico con América y eventualmente con las potencias europeas, pues al finalizar el siglo XVIII la imposición se reducía prácticamente a los almojarifazgos; el nuevo espíritu liberal que se estaba consolidando con los Reglamentos con América hacía concebir esperanzas de lograr el sentido anhelo canario de la libertad de tráfico internacional, aunque las trabas no cesaran como veremos a continuación (Burgón Tinano, 1982, p. 39).

En la situación concreta en que se encontraba Canarias tras la Guerra de Independencia, el afán uniformista imperante en el Estado español también llegó a Canarias y se mostraba en una serie de medidas como cuando se reimplanta el papel sellado y se establece el derecho de registro (1822), si bien este fuera rápidamente suprimido ante las protestas locales. Pero fue el Arancel Único (1820) que debía regir en todo el Reino al año siguiente, el que provocó las más encendidas protestas, algunas de las cuales se canalizaron desde el Real Consulado de Canarias. De tal manera que el Real Decreto citado, atendiendo a las reclamaciones de los canarios entre los que destacó José Murphy, será el comienzo del camino que llevará a la declaración de Puertos Francos. En efecto, algunos de los elementos esenciales de las franquicias se perfilan en él tal como la habilitación progresiva de todos los puertos para el comercio, lo cual incidirá también en la estructura de los intercambios con América ya que, si por Real Orden de 1812 se había habilitado al Puerto de La Orotava para el comercio con América, por el Decreto de 9 de noviembre de 1820 declaró puerto de depósito a Santa Cruz de Tenerife y habilitados para el extranjero al ya mencionado de La Orotava y se añaden los de Las Palmas, Arrecife, Santa Cruz de La Palma, Puerto Cabras, San Sebastián de La Gomera y el Golfo en El Hierro. Pero el proyecto uniformista del Estado español seguía adelante, apoyado en Canarias por un reducido grupo de comerciantes de origen mallorquín y catalán y con la enemiga de la mayoría de los políticos y dirigentes canarios, sin que quepa aquí hacer un relato exhaustivo de los pormenores de este proceso.⁹

El cambio decisivo para el transporte de personas y bienes entre Canarias y América se va a producir por dos factores: la declaración de Puertos Francos y la generalización del vapor entre las grandes empresas navieras que cubrían las rutas del Atlántico. Por tanto se combina el factor institucional con el técnico, si bien el primer buque a vapor parece que llegó a Santa Cruz en 1838 (Cioranesco, 1978, p. 532).

Desde 1852, año de la declaración de Puertos Francos, el comercio exterior de Canarias en general y con América en particular, vuelve a cobrar agilidad amparado en las franquicias. En cuanto al comercio de Canarias, conviene decir que no solo existía uno interior y otro exterior, sino que hay que distinguir un comercio interior común a todo el archipiélago o comercio interior insular, un comercio exterior con el extranjero y otro exterior al archipiélago pero con el resto de España y aún cabría decir Ceuta y Melilla, existiendo en todas esas vertientes unas normas que configuran la idea central de libertad comercial fundamentada, a partir de ahora, en los Puertos Francos. Este principio se concreta en la implantación desde la fecha de su proclamación del principio de existencia de franquicias que, a su vez, se subdivide en el principio de franquicia administrativa o ausencia “por parte de las entidades públicas de restricciones a la libertad comercial que no consisten en exacciones dinerarias”, mientras que la otra vertiente, la franquicia fiscal “consiste en la ausencia de exacciones de dinero que reduzcan o impidan la libertad comercial, bien sean propiamente fiscales o parafiscales o económicas” (Burgón Tíno, 1982, p. 60).

La franquicia administrativa contenía algunas limitaciones que son muy importantes para el comercio con América, singularmente la que limitaba solo y exclusivamente a los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de La Palma para importar azúcar extranjera o de provincias o posesiones españolas ultramarinas, conforme al Reglamento de Puertos Francos. Otra limitación era la prohibición de abanderamiento de Real Orden de 4 de marzo de 1897 en Canarias de buques construidos o totalmente armados con efectos extranjeros, suspensión levantada posteriormente (Real Orden de 19 de noviembre de 1899).

Conforme con estos principios, las mercancías procedentes de las posesiones españolas en Ultramar (América y Asia) que tocaban en Canarias conservaban su nacionalidad al introducirse en el resto del territorio nacional, con lo cual se fomentaba el comercio con la Península tanto de los productos canarios como de los derivados de los intercambios con estas posesiones al tener que pagarse en ambos casos arancel en territorio peninsular, aunque tenía la traba de los registros para poder gozar de la exención arancelaria. Las oficinas de intervención y registro se ubicaban en los puertos habilitados para el comercio con la Península y Baleares, es decir, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, La Orotava, Arrecife, Puerto Cabras, San Sebastián y Valverde; mientras que los tres primeros, como se ha dicho, eran los únicos que podían embarcar los azúcares canarios al resto del territorio nacional con franquicia, así como los que en exclusiva podían importar azúcar extranjero o de provincia y posesiones españolas ultramarinas, cuestión importante para el comercio con América y que respondía al deseo de la Hacienda estatal de controlar en las islas el especial régimen de producción de azúcar.

Para la organización del comercio existía un reglamento (31 de julio de 1856)¹⁰ y el control por parte de la Diputación Provincial y la Hacienda Pública a la que se añade la Junta de Comercio, responsables mancomunados. A los administradores y al oficial de la Administración principal y otros cargos subalternos se le suma una Comisión Permanente de Puertos Francos, en la que estaban representadas ambas instituciones con dos vocales, el administrador de Hacienda Pública y el Gobernador Civil de la Provincia que la preside.¹¹

Por tratarse del comercio con América el tema que nos ocupa, interesa detenerse sobre los derechos que debían pagar los productos coloniales. Un primer aspecto a tener en cuenta es la acusación que hacen las autoridades de Tenerife de que en Las Palmas había mayor liberalidad recaudatoria de estos derechos, lo cual se traducía en desembarcos de los productos coloniales en esta ciudad para ser reenviados en buques de cabotaje a Tenerife, problema que se agudiza desde el momento en que volvió a cultivarse la caña de azúcar a finales del siglo XIX; desde 1892, los azúcares de las provincias y posesiones de Ultramar (como los de producción o fabricación extranjera) adeudarán cuando se introduzcan en Canarias, los derechos de arancel y los impuestos transitorios y municipales que se exigían en la Península, en la misma forma establecida para los cereales; también fue polémico el impuesto especial de consumo a los alcoholes y aguardientes a la salida de las fábricas, por cuanto tenía que ver con la reexportación de productos introducidos desde las colonias; el asunto quedó resuelto por la Real Orden de 16 de noviembre de 1893 por la que se establecía los depósitos de mercancías extranjeras y coloniales (Ojeda Quintana, 1983: 59-60; De Luxán Meléndez y Bergasa Perdomo, 2004, p. 633); el tabaco, si bien fue desestancado, su introducción debía pagar una tarifa proteccionista y, paralelamente, su cultivo liberalizado.

En cuanto al movimiento de personas, las leyes que prohibían la emigración eran propias del Antiguo Régimen. En siglo XIX se asistió en los países industrializados a la sustitución de la política restrictiva de la movilidad de personas entre países por otra más liberal respecto de la emigración, pero España no compartió claramente esta evolución puesto que la antigua tradición reglamentista y represiva persistía con la política que liberalizaba de derecho pero que limitaba de hecho la corriente migratoria, restricciones impuestas a la corriente emigratoria especialmente para evitar que los ciudadanos se sustrajeran de sus obligaciones militares. En el caso de España, la clandestinidad fue una de las características más persistentes de la emigración a América (con anterioridad a la Real Orden de 16 de septiembre de 1853), dictada esta especialmente y precisamente para regular la emigración canaria al Nuevo Mundo, ya que antes de esa fecha estaba prohibida toda emigración a las

nuevas repúblicas. A partir de mediados de siglo se tomaron un conjunto de medidas en apariencia contradictorias, aunque asistimos en la fecha indicada a la primera declaración formal de la libertad de emigración, un significativo cambio legislativo, ya que abrió el ciclo de disposiciones emigratorias.

En la ley citada se reglamentaban las condiciones en que debían realizarse las expediciones emigratorias; se disponía la forma de conseguir los pasaportes; se fijaban las garantías materiales y morales a las que el emigrante tendría derecho; se vigilaban los contratos que se realizaban y obligaba a los armadores y capitanes de buques a afianzar su responsabilidad legal. Sin embargo, su aplicación no resultó eficaz. Pero las contradicciones existentes entre la legislación mínimamente protectora y restrictiva por parte española y las políticas incentivadoras seguidas por los países americanos, creó un marco concreto de acción que fue aprovechado por los interesados en el tráfico marítimo en ambas riberas del Atlántico.

Especialmente significativas fueron las Reales Órdenes que permitían y fomentaban la emigración libre de trabajadores a las Antillas (Reales Órdenes de Ultramar de 25 y 30 de julio de 1884); posteriores leyes liberalizaron casi totalmente la emigración, culminando en la Ley de Emigración, de 12 de diciembre de 1907, que reconocía la libertad de todo español de emigrar, siendo las limitaciones y garantías establecidas, de carácter tutelar. Canarias, pues, en tanto en cuanto formaba parte del Estado español se benefició de la situación colonial de aquellos territorios y pudo enviar allí parte de la producción agrícola, muy demandada por la numerosa colonia canaria.

Por su parte, Cuba transitaba del viejo al nuevo colonialismo. Ya desde finales del siglo XVIII los plantadores cubanos solicitaban libertades de “vender, comprar y conducir” (Piqueras, 2003, p. 25), y con motivo del apoyo español a los separatistas norteamericanos frente a Inglaterra, se había autorizado eventualmente a las colonias comerciar con países extranjeros neutrales a aquellos territorios. Conviene valorar en su justa medida el hecho de que el alcance de las reformas mercantiles lo determinaban las necesidades de la agricultura de exportación, lo cual es extensivo a la trata de esclavos (Santamaría García y García Álvarez, 2004, p. 61; Maluquer de Motes, 1974). Pero la metrópoli implantó altos aranceles en 1821, convirtiendo las Antillas en un mercado reservado a las producciones nacionales, eliminando la excepcionalidad de que disfrutaban desde hacía tres décadas respecto a la exclusividad mercantil hispana; asimismo, en cuanto a la libertad de transporte, la metrópoli introdujo el derecho diferencial de bandera que encarecía el embarque bajo pabellón extranjero. Un año después, un Real Decreto (4 de febrero de 1822), autorizó al Capitán general y al Intendente de la isla a adaptar la tarifa provisional cuyos derechos para mercancías extranjeras estarían entre el 20 y 37,5%, salvaguardando los productos peninsulares y canarios equivalentes con la rebaja de un tercio sobre lo que satisfacían aquellas. Fijado el arancel cubano en 1825, posteriormente fue revisado en 1835, estableciendo el tipo menor para las mercancías nacionales conducidas bajo pabellón español en un 6,25%, y el máximo para las mercancías extranjeras importadas en buques extranjeros entre el 24,25 y el 30,25%; en 1849 los derechos se elevaron tres puntos. De tal manera que las primeras décadas del siglo XIX se han calificado de “régimen del libre cambio y protección limitada” (Friedlaender, 1978, p. 244).

LAS INSTITUCIONES: DEL CONSULADO A LAS JUNTAS DE COMERCIO

Como antes se dijo, las Juntas de Comercio sustituyeron y fueron continuadoras del Consulado Marítimo y Terrestre de Canarias, creado en La Laguna con jurisdicción sobre

todo el Archipiélago, por Real Cédula de 22 de diciembre de 1786.¹² Su aparición tardía respecto a las de otras localidades españolas, su estructura responde a una concepción estamental de la sociedad cuando esta caminaba hacia una sociedad burguesa y clasista. El quehacer del Consulado poseía una doble vertiente: económica y judicial. En cuanto a la primera, y aparte de obligaciones regladas, como órgano inspector de casas de comercio, fábricas, almacenes y navíos, el Consulado destacó en las acciones tendentes a reformar el comercio indiano, a mejorar el comercio de vinos con Inglaterra y sus colonias, y a lograr mayores desgravaciones posibles para el comercio canario. Pero también procedió a establecer enseñanzas de agricultura, náutica y dibujo.

En su faceta judicial, era tribunal de mercantil para dirimir los litigios suscitados entre hacendados, comerciantes y navieros en cuestiones comerciales. Esta fue su actividad más trascendente y continuada, dado su estilo procesal tendente a lograr una rápida sentencia.

En 1828 el ordenamiento propio del Antiguo Régimen cambió con la promulgación del Código de Comercio: el Consulado desaparece y su función judicial pasa a ser competencia de los nuevos Tribunales de Comercio, creados por el Código, mientras que las competencias económicas se asumen por la Junta de Comercio de Canarias, creada por Real Orden de 16 de noviembre de 1929 y Real Orden de 26 de noviembre del mismo año (Peraza de Ayala, 1957; Roldán Verdejo, 1997, p. 1.128). La Junta nace también de ámbito provincial (para todo el Archipiélago porque Canarias constituía una provincia única) y luego se desdoblará en dos, al crearse la de Las Palmas en 1849; en cuanto a atribuciones, serán las mismas que tenía el Consulado que no entraran en contradicción con el Código de Comercio.¹³ El siguiente esquema nos proporciona una visión de su dinámica:

Sede	Organismo
La Laguna	Real Consulado Marítimo y Terrestre de Canarias
La Laguna/S. Cruz de T.	Junta de Comercio de Canarias
Las Palmas	Junta de Comercio de Las Palmas
Santa Cruz de Tenerife	Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio
Santa Cruz de Tenerife	Consejo Provincial de Fomento
Las Palmas	Consejo Insular de Fomento de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura
Santa Cruz de T.	Consejo Provincial de Industria y Comercio

*Tabla I. Entidades relacionadas con la actividad comercial, Canarias siglo XIX. Fuente: Elaboración propia.*¹⁴

La Junta de Comercio de Canarias residió en la ciudad de La Laguna por haber estado ubicado allí el Consulado, celebrando su primera sesión el 4 de marzo de 1830; en 1834 se reorganizó y se trasladó a Santa Cruz, capital de la provincia. Según el nuevo ordenamiento (Reales Órdenes de 28 de junio y 1 de julio de 1934), su presidencia pasó del Intendente al Gobernador Civil o Jefe Político provincial (que fue don José Marrón), a quien le correspondía la presidencia de facto, aunque en la práctica la ejerce uno de los vocales, el denominado vicepresidente. Los ocho vocales que la componían eran en una primera etapa elegidos por los comerciantes matriculados y los proponía el Intendente y luego los nombramientos eran hechos por la superioridad, con lo cual se perdió la ventaja de que la elección de los cargos fuese por la misma clase a quien representaban. Los vocales de las

Juntas, en quienes recayó el peso de las comisiones e informes, desempeñaron su cometido de manera altruista, pues no recibían retribución alguna por ello.

Según los asuntos que se tratara, la Junta dependía del Ministerio del Interior o del Ministerio de Hacienda (Real Orden de 1 de junio de 1834); posteriormente (1836), las cuestiones de comercio en general y gobernación de Ultramar, caerían en el ámbito del Ministerio de Marina. A partir de 1847, las Juntas de Comercio quedaron sometidas al Ministerio del ramo en todos sus aspectos; desde el 1 de enero de 1848, se facilita la implantación de otras Juntas de Comercio en el ámbito provincial, lo cual da ocasión a fundar otra en Las Palmas. Desde 1850, la elección de los cargos debía hacerse entre los treinta comerciantes mayores contribuyentes (artículo 9 del Decreto de 7 de octubre de 1847 y Orden del 10 de julio de 1849). Desde 1959 se unificaron las entidades antes dichas en el ámbito del Real Consejo de Agricultura, Industria y Navegación, uniformándose las instituciones que de él dependía, por lo que por Real Orden de 14 de diciembre de ese año pasó a denominarse *Junta de Agricultura, Industria y Comercio*. La gran cantidad de vocales natos, la aglomeración de funciones, cierta preponderancia de las cuestiones agrícolas y otras causas dan a la nueva Junta un carácter relativamente distinto al que tuvieron los anteriores organismos. En cierta medida, su labor languidece acorde con la documentación que hemos consultado de los asuntos que le correspondió tratar.

Si bien las Juntas de Comercio son continuadoras del Consulado, en la práctica fueron perdiendo atribuciones hasta quedar como organismos consultivos, privándoseles además de facultades y medios económicos, pues se les impidió la libre administración de sus fondos y gradualmente se le fueron suprimiendo empleados; especialmente desde 1847 (Real Decreto de 7 de octubre), se les limitó severamente sus funciones a evacuar los informes que le fuesen pedidos y a proponer las medidas que considerasen beneficiosas para el desarrollo mercantil. No obstante, “prestaron muy notables servicios al país” no limitándose su actuación a las relacionadas con el comercio o a las cuestiones del comercio de un modo estricto, sino que se extendió a otros ámbitos con los que el comercio estaba relacionado como las obras de los puertos; conservar y establecer varias escuelas; el fomento del aprendizaje de la marinería (que estuvo a su cargo); además se interesaron por aspectos como la circulación de la moneda o aspectos relacionados con el comercio en general, como se verá más adelante.

Conviene analizar por separado la labor de la Junta de Comercio de Canarias hasta que fue creada la Junta de Comercio de Las Palmas en 1847. La labor de la entidad provincial, radicada en Tenerife, tuvo mucho más interés que la de sus sucesoras, pues como se ha dicho estas se fueron desdibujando en la medida en que sus funciones fueron asumidas por organismos centralizados. Su actividad se extendió a varios campos, pero fue especializando sus funciones particularmente en el fomento de la actividad mercantil, defendiendo a los comerciantes, procurando infundirles sentido corporativo y protegerlos de excesivos derechos e intromisiones fiscalizadoras. Particularmente interesante fue su gestión de 1835 para que se habilitaran para el comercio con América además del de Santa Cruz, los puertos de Las Palmas, Santa Cruz de La Palma y Puerto de la Cruz, como lo habían estado hasta 1822, lo que fue resuelto favorablemente por la Junta Provisional Gubernativa de la Provincia en 1841, aunque tardó en ser confirmada por el poder central; también solicitó que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife fuera puerto de depósito, como lo había sido en 1822, concesión que se le otorga en 1837 (Peraza de Ayala, 1959, p. 585).¹⁵

En cuanto al tráfico marítimo, la Junta de Comercio, como continuadora del Consulado, estaba obligada a atender a la habilitación de los aprendices de marinería, hasta que le fue

suprimida la asignación destinada a tal fin en 1844; expuso el malestar de los consignatarios porque no se permitía a los buques mercantes de arribada comunicarse con ellos o recibir algún refresco sin antes tomar la entrada, petición que fue atendida no teniendo a partir de entonces los barcos que pagar tarifa alguna por ese fin. Este beneficio se extendió a los vapores paquetes ingleses de la línea de Brasil, que al hacer escala en Canarias no pagaban derechos, de la misma manera que los barcos correos de las Antillas debían tocar de retorno en las islas. En cuanto a Sanidad, gestionó que los barcos no tuviesen que utilizar el lazareto cito en Mahón en las cuarentenas, a donde debían enviarse todos los barcos de altura y bajura que se considerasen posibles focos contagiosos; por Real Orden de 28 de abril de 1835 la cuarentena se podía hacer en Santa Cruz de Tenerife. Realizó, también, diversas gestiones relativas a al fomento de la exportación y la emigración a Cuba.

Particularmente beneficiosa fue su gestión relativa a las franquicias. La Junta consiguió que en 12 de octubre de 1831 se dictase un Arancel especial para Canarias, en virtud del cual quedaron las islas exceptuadas del sistema general de Aduanas, lo cual se amplió en 1841 declarándose la libertad para la introducción del carbón de piedra para Canarias. Y en parte se debe a gestiones de la Junta el Real Decreto de Puertos Francos de 1852.

En fin, realizó otras gestiones, algunas no tan directamente relacionadas con nuestra investigación, tales como las obras de mejora de los puertos, las enseñanzas (gestionó la Academia de Dibujo y Escuelas de Náutica, Francés y Teneduría de Libros).

Ciertamente, las Juntas -también la de Las Palmas, como se verá- estuvieron dirigidas por los comerciantes más poderosos de las islas, con negocios en el comercio oceánico y, lógicamente, en sus actuaciones defendió sus intereses. Véase si no el informe favorable al mantenimiento del negocio esclavo.

La importancia de los componentes de las Juntas de Comercio en la vida económica y comercial de Canarias es indudable. Entre los miembros que componen la Junta de Tenerife, la mayoría eran comerciantes de profesión a la vez que ejercieron diversos cargos políticos y constituían una buena representación de la burguesía tinerfeña decimonónica, en muchos casos de ascendencia catalana: Agustín Guimerá y Ramón, Juan Manuel de Foronda, Lorenzo Montemayor, Valentín Baudet, Miguel Soto, José Monzón y Prat, Francisco García Pérez (Guimerá Ravina, 1990, pp. 111-112). Apoyaron decididamente la obtención del régimen de Puertos Francos para Canarias en 1852, en muchos casos usando la palanca de la Junta; es importante observar que defendieran los mismos intereses que los grandes terratenientes cubanos vinculados al cultivo de la caña de azúcar, e igual que ellos defendieron el sistema esclavista para esa isla. Nos es extraño que así fuera, pues para esta burguesía fuera del tinte ideológico que fuera, Cuba significaba una válvula de escape para la economía insular, de tal manera que todo lo que supusiera perturbar la normalidad de las relaciones con la Gran Antilla debía ser neutralizado; asimismo, se alió con los grupos de presión peninsulares que defendían la esclavitud al punto de que ampararon o encubrieron a los navieros que traficaron a mediados del siglo XX en las aguas del golfo de Guinea.¹⁶

Sin embargo, la dirección de la Junta de Comercio de Las Palmas parece que estuvo en manos de comerciantes, menos vinculados a la clase política: la residencia le correspondía de oficio al Alcalde corregidor; y los siguientes comerciantes ejercieron diversos cargos: Jerónimo Navarro (vicepresidente y vocal), Joaquín Shanahan (vocal y tesorero), Francisco Anselmo Rodríguez, Nicolás Avilés, Andrés Escofet, Luis Inglott, Domingo Corvo (vocal y secretario), Andrés Torrens (vicepresidente).¹⁷

Algunas solicitudes y gestiones nos ponen en la senda de la actividad de la Junta de Comercio de Las Palmas. Por ejemplo, se alerta sobre los perjuicios que se irrogan al comercio y en particular a los dueños de las expediciones a América por exigirles que a bordo de sus buques se lleve en cada viaje un capellán y médico, circunstancia mucho más gravosa en esta provincia y en otras de la monarquía, atendiendo al mezquino producto de aquellas, y a la suma escasez que tanto de médicos como sacerdotes hay en este Archipiélago, y tomada en consideración se acordó: elevar a S. M. una exposición a fin de que se digno ordenar no se exija en esta provincia el enunciado requisito.¹⁸

El aspecto de la correspondencia comercial fue motivo de preocupación de la Junta palmense, pues en muchos casos tenía que viajar previamente a Santa Cruz de Tenerife. Hay varios escritos e informes relativos a la orden de que la correspondencia que venía de la Península, América y extranjero no se podía abrir en Las Palmas sino que tenía que viajar a Santa Cruz de Tenerife. Se pide que se envíe en paquete separado. Se pide al Jefe Político a fin de que tome las medidas conducentes a evitar tamaños perjuicios haciendo que se cumplan las órdenes de 13 de agosto de 1811 y 11 de noviembre de 1826.

Se solicita que la extensión de pasaportes y habilitación de expediciones para América se pueda efectuar en Las Palmas sin tener que desplazarse a Santa Cruz de Tenerife. Esto se modifica por la R.O. de 14 de enero de 1849.

También se interesó por la regulación del trabajo de carga y descarga. Se solicitó que los matriculados queden en libertad de trabajar y sin la obligación de dividir sus ganancias con los ancianos. Los trabajadores de carga y descarga pertenecían al gremio de mareantes. Por un R.D. del Ministerio de Marina de 15 de abril de 1850 se dicta que “estas asociaciones se reduzcan al objeto para que las instituyó las mismas ordenanzas que fue esencialmente el de crear un fondo que sin notable gravámenes de los asociados y manejado por ellos mismos tengan una útil inversión en beneficio y socorro de los matriculados indigentes...”. El problema se presenta porque “los matriculados (queden) en libertad de trabajar sin la citada obligación”, a lo que los mismos (sic) se negaron si no se les pagaba el doble.¹⁹

Asimismo se interesó por la cuestión de los aranceles y las contribuciones. Es significativo al respecto la solicitud de no exigir en esta provincia el nuevo arancel de la Península, y sí uno especial para estas islas cuya regla 12 previene que las alteraciones que se hiciesen en los aranceles de la Península serán extensivas a las islas, pues nada expresa del pago de derechos sobre la importación de América, habiéndose guiado siempre en este particular por los aranceles generales del Reino y pagándose por todos los artículos derecho nacional, consumo y 6% de arbitrios, cuando en nuestro arancel ni aun se nombran tales erogaciones, por cuya razón debe gozar también este comercio del beneficio que concede la real orden ya citada con la baja de derechos en ella señalados (...).²⁰

DOCUMENTACIÓN

Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST).

- Acta de la Real Junta de Comercio de Canarias (Archivo Histórico Provincial de Tenerife).
- Acta del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, 1892-1907 (Archivos Histórico Provincial de Tenerife).

Archivo del Museo Canario (AMC).

Memoria de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Canarias..., Imprenta Isleña, S. C. de Tenerife, 1863.
 “Memoria Relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias”, *Revista del Museo Canario*, nº 35, 1974, pp. 175-196.

Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife (BMSCT).

Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP).

Junta de Comercio de Las Palmas. (Procedente de la cripta de Casa de Colón). 1848-1854.

Junta de Comercio de Las Palmas.

- Nº 4. 1848. Expediente. Sistema monetario.
- Nº 4. 1848 (sic): Expediente sobre el valor que tienen en el mercado venezolano las onzas y duros de Castilla, el Águila Mejicana y el Napoleón Francés.
- Nº 5. Expediente. Sobre que sean admisibles, como de nexo efectivo, en pago de los derechos de Aduana los billetes del Banco español de San Fernando.
- Nº 7. 1848-1850. Expediente sobre Correos.
- Nº 8. 1848. Expedientes sobre que se lleve a efecto la Real Orden, habilitando al Puerto de la Luz de esta Ciudad para las expediciones a América.
- Nº 13. 1848. Expediente sobre las contribuciones de esta Junta en la obra de este muelle.
- Nº 18. 1848. Expediente. Sobre que no se exija en esta Provincia a los dueños de las expediciones a América llevar a bordo de sus buques médico y capellán.
- Nº 21. 1848. Expediente. Sobre el restablecimiento del vigía de las Isletas.
- Nº 24. 1849. Expediente. Sobre letras de cambio.
- Nº 27. 1849. Expediente. Sobre que se admitan sin derechos en esta ciudad las maderas de construcción naval y el carbón de piedra o pino.
- Nº 26. 1849. Expediente. Sobre que se establezca en esta ciudad una escuela de Comercio, (habla de 2.072 matriculados) (¿?).
- Nº 28. Expediente Sobre el daño que se ocasiona a las obras del muelle por el desembarco de leña y otros artículos de peso por las graderías del mismo.
- Nº 29. 1949. Expediente. Sobre que se permitan salir desde este Puerto para los de Puerto Rico y Cuba expediciones en los meses desde 1º de abril hasta último de agosto.
- Nº 38. 1949. Expediente. Para que se habilite al Alcalde Corregidor de esta Ciudad para expedir los pasaportes para América con las mismas facultades que tenía el suprimido Jefe Civil.
- Nº 39. 1849. Expediente sobre arbitrios de la obra del muelle.
- Nº 44. 1850. Expediente sobre que varios ayuntamientos no han satisfecho sus respectivos descubiertos por la cobranza de los cinco reales de vellón por la Junta para las obras del muelle.
- Nº 45. 1850. Expediente. Sobre que se otorgue nuevos poderes al recaudador de los arbitrios del muelle para la cobranza de los mismos arbitrios.
- Nº 46. 1850. Expediente. Sobre reformas y excepciones a favor de esta Provincia en el Proyecto de ley sobre la administración y servicios de los puertos de la Península e islas adyacentes y declaración de puertos de esta Ciudad de interés general.
- Nº 47. 1850. Expediente. Sobre arreglo en la contabilidad de las obras de los muelles.
- Nº 49. 1850. Expediente. Sobre que se principie cimentar la punta de la parte del Sur del muelle de esta Ciudad.
- Nº 50. 1850. Expediente. Sobre que los matriculados queden en libertad de trabajar y sin la obligación de dividir sus ganancias con los ancianos.

Nº 51.1850. Expediente. Sobre la reclamación del uno y medio por ciento por el habilitado puesto en Santa Cruz para la cobranza del dinero para el muelle.

Nº 53. 1850. Expediente. Para que se comuniquen a esta Aduana la Real Orden de 30 de enero último relativa a la baja de derechos en los efectos coloniales.

Nº 54. 1850. Expediente sobre el cultivo del tabaco en esta Provincia.

Nº 60. 1850. Expediente. Sobre una solicitud de D. Manuel Shanahan, relativa a que se le conceda privilegio exclusivo por 10 años para la elaboración del aguardiente de caña en esta Provincia.

Nº 62. 1850. Expediente. Sobre que se reformen las disposiciones del 1º de julio último, adoptadas para la cobranza del subsidio industrial.

Nº 65. 1851. Expediente. Sobre que se expida a D. Nicolás Clavijo una certificación en que consten todas las condiciones que tomó para la obra del muelle y aparezcan los recibos que dio al Depositario; y para que le abonen 45 reales de vellón.

Nº 66. 1851. Expediente. Sobre que se nombre a D. Pedro Maffiotte celador facultativo con el carácter de Director de las obras públicas de esta isla.

Nº 67. 1851. Expediente. Sobre pagarés.

Nº 79. 1852. Expediente. Sobre que no se obligue a los barcos de la pesca del salado a dejar contratado piloto, sino a tomarlo si a su llegada necesitan ir a uno de los lazaretos sucios.

Nº 82. 1852. Expediente. Sobre la suscripción para el Hospital de la Princesa.

Nº 83. 1852. Expediente. Sobre que se dispense por cierto tiempo a este Distrito recontribuir con el cupo de hombres para la Escuadra y el perdón de las contribuciones del subsidio mercantil a los buques del cabotaje y pesca del salado.

- Comisión Especial de evaluación. Registro. De todo posnegocios que entran y salen en la oficina en este año de 1854.

- Junta de Comercio de Las Palmas. Cuaderno de Actas. 1850.

BIBLIOGRAFÍA

BEJARANO, 1947.

BOURGON TINAO, Luis. *Los puertos Francos y el régimen especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Estudios Administración. Local, 1982.

CARBALLO COTANDA, A. *Canarias islas francas: las especialidades económico-fiscales del Archipiélago*. Santa Cruz de Tenerife, Cámara Oficial de Comercio, Industria y navegación/Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, 1970. BMC, II-E, 343.

CARBALLO COTANDA, A. *El abanderamiento de naves en las Islas Canarias. Aspectos específicos de sus requisitos tributarios*, Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria/Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, 1971.

CIORANESCO, ALEJANDRO. *Historia de Santa Cruz de Tenerife, III, 1803-1977*, 4. V, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978.

ELLIOT, John, 2001.

De LEÓN, F. María. *Historia de las Islas Canarias 1776-1868*, Santa Cruz de Tenerife, Aula de Cultura de Tenerife, 1966.

De LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago y BERGASA PERDOMO, Óscar. “Puertos Francos e industrialización en Canarias. Un debate abierto: El caso de la producción azucarera en 1884-1892”, *Anuarios de Estudios Atlánticos*, nº 50, 2004, pp. 625-672.

DÍAZ LORENZO, J. C. *La Palma escala en la ruta de América*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de La Palma/Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2001.

GUIMERÁ RAVINA, A. “El dramaturgo Ángel Guimerá, Tenerife y Cuba: raíces de una vinculación”, *Revista de Indias*, vol. XLVI, nº 177, 1986, pp. 227-246.

- GUIMERÁ RAVINA, A. “La burguesía mercantil canaria en la etapa del libre comercio (1765-1824)”, en Antonio María Bernal (coord.) *El libre comercio entre España y América (1765-1824)*, 1987, pp. 261-288.
- GUIMERÁ RAVINA, A. “La burguesía canaria ante la abolición: la consulta de 1842”, en F. de So. *Esclavitud y derechos humanos: la lucha por la libertad del negro en el siglo XIX*, 1990, pp. 99-124.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. “Canarias, 1800-1987. Fiscalidad y revolución burguesa”, en *Hacienda Pública Española*, nº 108/109, 1987, pp. 327-369.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., 2003.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. H., C. PÉREZ HERNÁNDEZ y F. CARNERO LORENZO. “Las relaciones económicas canario-cubanas antes y después del 98”, en *Estudios Canarios. Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, XLIII (1998), 1999, pp. 169-201.
- MALUQUER DE MOTES, J. “El mercado colonial antillano en el siglo XIX”, en J. Nadal y G. Tortella (eds.) *Agricultura, comercio y crecimiento económico en España, Actas del I coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, Ariel, 1974, pp. 323-357.
- MILLARES CANTERO, A. “Arrecife, el puerto de la barrilla. En torno a los orígenes y desarrollo de una ciudad burguesa canaria entre el antiguo y el nuevo régimen”, en *Boletín Millares Carló*, Vol. III, nº 5, 1982, pp. 77-79.
- MILLARES CANTERO, A. et alii. “Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982). Coloquio Internacional de Historia Marítima*, Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas/Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, pp. 679-837.
- MORALES PADRÓN, Francisco, 1955.
- NORTH, D. C. *Structure and Change in Economic History*, W.W. Norton and Company, Inc. (Traducing: Alana Editorial, 1894), 1981.
- NORTH, D. C. “Institutions, Transaction. Cost and Economic Growth”, *Economic Inquiry*, 142, 1987, pp. 230-237.
- NORTH, D. C. y THOMAS. *The Rise of the Western world. A new Economic History*, Cambridge University Press (Traducing: Siglo XXI, 1991), 1973.
- JEDI QUINTANA, José, 1983.
- PERAZA de AYALA, J. “La Junta de Comercio de Canarias”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 5, 1959, pp. 569-606.
- PERAZA de AYALA, J. *Real Consulado de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife/Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones Idea, 2003.
- PÉREZ HERNÁNDEZ. “Las fuentes estadísticas del comercio exterior canario. El problema añadido de los productos energéticos”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48, 2002, pp. 519-539.
- PIEL, Jean, 1999.
- PIQUERAS ARENAS. “Mercados protegidos y consumo desigual: Cuba y el capitalismo español entre 1878-1898”, *Revista de Historia económica*, Año XVI, Otoño-Invierno, nº 3, 1998, pp. 747-779.
- PRADOS de la ESCOSURA, Leandro, 1982.
- ROLDÁN VERDEJO, Roberto. “Consulado de Comercio Marítimo y Terrestre”, voz de la *Gran Enciclopedia Canaria*, La Laguna-Tenerife, Ediciones Canarias, 1997, pp. 1.128-1.129.

SCHUMPETER, J. A. *Capitalism, Socialism and Democracy*, New York, Harper, (Traducción española: Ediciones Folio, 1996), 1942.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro. *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*, 2004.

TORRES SANTANA, Elisa y Manuel LOBO CABRERA. “El régimen comercial canario-americano”, en F. Morales Padrón (director), *Canarias y América*, Madrid, Espasa-Calpe/Argantonio, 1988.

WEBER, M. *Wirtschaft undd gesellschaft. Grundriss der verstehenden soziologie*. Mohr, Tubinga. (Traducción: fondo cultura Ecoómica, 1964), 1922.

NOTAS

- ¹ Este artículo se beneficia de los resultados del Proyecto de Investigación financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia; HUM/2006-05963.
- ² La bibliografía reciente distingue diferentes momentos del fenómeno de la globalización. Para unos se trata de una nueva fase de la mundialización de las relaciones internacionales, desde que se configuró la llamada “economía mundo” (Wallerstein, Braudel); para otros asistiríamos a la auténtica primera “globalización”, especialmente económica, en tanto en cuanto es en esta fecha cuando se produce una real convergencia de los precios de los factores productivos, especialmente salarios y bienes. Para lo que aquí importa, lo verdaderamente cierto es que Canarias estaba incierta en un espacio atlántico en el contexto de una economía global al cual pertenecía y en la que participaba activamente.
- ³ Según Cioranescu (1978, p. 419), de estos barcos, 36 estaban radicados en la isla de Tenerife; según un informe de la Junta de Comercio de Las Palmas, en Gran Canaria en 1852 habían 14 buques y 7 embarcaciones de cabotaje, todos dedicados a la pesca del salado. (AHPLP. Fondo Junta de Comercio de Las Palmas; Expediente, 82. Pesca del salado. 1852).
- ⁴ La estadística de Escolar y Serrano (1984) puede ser válida para un catálogo de productos, aunque su fiabilidad sea escasa en el aspecto cuantitativo; las estadísticas contenidas en la *Memoria* de 1831 parecen ser más fiables; las estadísticas de comercio exterior de la Dirección General de Aduanas también adolecen de fiabilidad pero, con todo, constituyen un corpus documental imprescindible. Todo ello habría que complementarlo con datos espigados de aquí y de allá, de la prensa, de informes copulares, etc.
- ⁵ Los datos han sido tomados de F. M de León (1966, pp. 359-361), pero no nos aclara la unidad de medida.
- ⁶ Entre ellas podemos citar la *Balanza del Comercio de España con nuestras Américas y las potencias extranjeras en el año de 1827*, las balanzas de 1830 y 1831 están publicadas por semestre y la de 1835 también incluye Canarias; otras son manuscritas, como las de 1842, 1843, 1846 y 1849. En las Balanzas de 1846 falta el detalle de los datos correspondientes a Canarias y en la de 1848 no se precisa ese dato. A partir de 1849 la serie se publica de manera regular, pero Canarias tiene un tratamiento específico.
- ⁷ Leandro Prados de la Escosura (1982) ha señalado escasa calidad de las estadísticas del comercio exterior; otros autores han incidido en este aspecto, pero a la vez se señala la importancia de la misma, sobre todo porque no se dispone de otra (!). Por ejemplo, muchas veces el mismo producto en la misma balanza se ofrece según origen y según su destino con medidas diferentes, con lo cual resulta difícil su homogeneización, especialmente cuando una de ellas es de capacidad y otra de peso (Pérez Hernández, 2002). Finalmente, también se pueden encontrar datos en la documentación custodiada en la Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife a la que se hace referencia al final.
- ⁸ Los datos referidos al Antiguo Régimen han sido tomados de los textos de Morales Padrón (1955), Peraza de Ayala (1959 y 1977) y Torres Santana y Lobo Cabrera (1988).
- ⁹ El cual conoce ya una abundante y eficaz bibliografía de la que el caso más representativo es el texto de Burgón Tíno (1982).
- ¹⁰ Pudo existir un antecedente en el Reglamento de 20 de noviembre de 1852 (Burgón Tíno, 1982, p. 76).
- ¹¹ Burgón Tíno (1982) y Ojeda Quintana (1983).
- ¹² Este apartado correspondiente al Consulado ha sido elaborado a partir de los textos de Morales Padrón (1955), Peraza de Ayala (1959 y 2003), Roldán Verdejo (1997).

- ¹³ En Canarias, el tribunal mercantil no llegó a establecerse hasta 1854, por lo que los asuntos de su competencia los llevaron hasta esa fecha los jueces de primera instancia. En los aspectos legales de constitución de las Juntas seguimos a Peraza de Ayala (1959) y Bejarano (1947).
- ¹⁴ Agradezco la información proporcionada por Luis Cabrera Amas.
- ¹⁵ La condición de puerto de depósito le permitía el trasbordo de artículos comerciales conducidos en barcos de cualquier bandera. Tal condición le fue suprimida en 1848.
- ¹⁶ Así se puede entender que la mayoría de los enjuiciados por la Ley Penal de 1845 en la Audiencia de Las Palmas por tráfico negrero fueran absueltos (Guimerá Ravina, 1990, p. 115).
- ¹⁷ AHPLP. Legajo 64. C/57.6.1. Junta de Comercio de Las Palmas. Nº 18. Año 1848 y Acta de la sesión del 14 de enero de 1850.
- ¹⁸ Las gestiones sobre médico y sacerdote a bordo; correos, correspondencia y pasaportes en AHPLP. Legajo 64. C/57.6.1 Junta de Comercio, Expedientes Nº 7. 1848-1850. Expediten sobre Correos y Nº 39. 1849. Expediente sobre arbitrios de la obra del muelle.
- ¹⁹ Se nombra una Comisión para tratar el tema, formada por: José Joaquín Shanahan, Luis Inglott, miembros de la Junta de Comercio; y D. Alfonso Gourié y Juan Ripoche, ambos del comercio. AHPLP. Legajo 64. C/57.6.1 Junta de Comercio, Expedientes Nº. 50. 1850.
- ²⁰ AHPLP. Legajo 64. C/57.6.1 Acta de la Junta de Comercio de Las Palmas, 1850. Sesión de 8 de mayo de 1850.