

VICTOR MORALES LEZCANO

RELACIONES MERCANTILES  
ENTRE  
INGLATERRA Y LOS ARCHIPIÉLAGOS  
DEL  
ATLÁNTICO IBÉRICO  
SU ESTRUCTURA Y SU HISTORIA  
(1503 - 1783)



LA LAGUNA DE TENERIFE  
1970

STUDIORUM  
CANARIENSIVM  
INSTITVTVM



REG. SANCTI  
FERDINANDI  
VNIERSITATIS



RELACIONES MERCANTILES  
ENTRE  
INGLATERRA Y LOS ARCHIPIÉLAGOS  
DEL  
ATLÁNTICO IBÉRICO  
SU ESTRUCTURA Y SU HISTORIA  
(1503 - 1783)

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS  
INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS  
EN LA UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

---

MONOGRAFÍAS

SECCION I: CIENCIAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

VOLUMEN XXV (14 DE LA SECCIÓN I)

919 (174) (5)

INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS

VICTOR MORALES LEZCANO



LA LAGUNA - TENERIFE -

RELACIONES MERCANTILES  
 ENTRE  
 INGLATERRA Y LOS ARCHIPIÉLAGOS  
 DEL  
 ATLÁNTICO IBÉRICO  
 SU ESTRUCTURA Y SU HISTORIA  
 (1503 - 1783)



LA LAGUNA DE TENERIFE  
1970

R: 1089

---

Copyright by  
INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS  
La Laguna, 1970

---

## I N D I C E

Introducción . . . . .	I
Pautas . . . . .	IX
Capítulo I: Talasocracia, idea y praxis en la Europa Occidental . . . . .	17
Capítulo II: El Atlántico Ibérico . . . . .	27
Capítulo III: La estructura del intercambio comercial anglo-ibérico . . . . .	43
Capítulo IV: Segunda etapa, medio siglo de crisis . . . . .	59
Capítulo V: Tercera etapa, la expansión inglesa y el apogeo del Mercantilismo. Los Archipiélagos del Atlántico Ibérico en la órbita del monopolio londinense. . . . .	77
Capítulo VI: Cuarta etapa, guerra y comercio entre los pueblos. Los altibajos de la coyuntura y su reflejo en la balanza de comercio . . . . .	99
Final de Partida. Comercio libre, emancipación de las colonias y agonía del viejo sistema mercantil . . . . .	123
Apéndice documental y estadístico . . . . .	131
Índice Alfabético General . . . . .	201





Para nosotros, los historiadores, una estructura es indudablemente un ensamblaje, una arquitectura; pero, más aún, una realidad que el tiempo tarda enormemente en desgastar y en transportar.

FERNAND BRAUDEL



## INTRODUCCIÓN

*HAY quienes esperan concluir un libro para hacer reajuste de cuentas y volver sobre los principales puntos abordados. Nosotros preferimos anticipar, en la introducción, las líneas maestras de esta obra, que al mismo tiempo que investigación monográfica aspira a ser un manual de orientación sobre economía de intercambio, rutas de tráfico e incidencias coyunturales durante los siglos de predominio mercantilista, a ambas orillas del Atlántico. De este modo, creemos ahorrar al lector la fatigosa tarea de recorrer de la mano del autor los más pormenorizados incidentes de una historia en la que las fuerzas materiales y los intereses de grupo; los antagonismos oceánicos y las lizas diplomáticas; el cruce de fuegos jurídico y religioso tienden a petrificarse en la irreversible invocación de lo concreto: Compañías de Comercio; pugna naval anglo-española desde la segunda mitad del siglo XVI hasta la Guerra de Independencia; efectos de dominación de una economía manufacturera y «avanzada» sobre otra agraria y semicolonial, como fue la de los Archipiélagos del Atlántico Ibérico durante la época que se estudia, etc., etc.*

*De cualquier modo, la Historia está hecha de esas concreciones y no habría porqué echárselo en cara. Ello no quiere decir que, fatalmente, tenga que ser desnuda descripción, física de lo concreto pasado. Puede y debe aspirar a dejarse entender bajo categorías y a través de sistemas configuradores que organicen con sentido —por*

*precario que éste sea— el material dado. Sólo que la realidad de este último, si respetada, tenderá repetidamente, como fuerza centrífuga incorregible, a no encajar siempre y matemáticamente, dentro de la retícula. De ahí que el historiador, ambicioso intelectual como el que más, haya de dejar vía abierta el entresijo de los hechos; antes se supone, sin embargo, que conscientemente o no, comprometido con una visión del mundo, ha querido proyectar sobre el pasado algunas inquisitivas miradas, o lo que, con expresión más aséptica, llamarían otros «hipótesis de trabajo». Insalvable subjetividad de la conformación mental del historiador y realidad desnuda del objeto histórico —tableta cuneiforme o protocolo notarial— inciden así con el otro dilemático encuentro entre la historia como «modelo» a priori y sincrónica identificación con la historia como «variante», como diacrónica tensión de elementos: de la más o menos feliz resolución de estas dificultades metodológicas depende el resultado de un ensayo histórico determinado.*

*Nosotros vamos a anticipar de qué trata el nuestro, muy a grandes rasgos.*

\* \* \*

*La historia que aquí se cuenta está elaborada con dos pares de elementos: 1.º el integrado por el marco geográfico y el marco estructural; 2.º el integrado por el sistema mercantilista y sus variantes históricas concretas.*

*El marco geográfico y el marco estructural son inseparables. Hasta tal grado que el uno sin el otro no es coherentemente manipulable.*

*El marco geográfico incluye las costas del occidente europeo y africano y las orientales del Nuevo-Mundo y entre ellas el universo de Archipiélagos Ibéricos y Americanos. Pero costas y puertos, archipiélagos y hinterlands dependen entre sí, se comunican y se integran merced al océano... «nexo, unidad, vasto sistema urbano, en el que se empalman unas a otras, las estaciones de relevo».<sup>1</sup> Como*

<sup>1</sup> F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1953, 550.

*Braudel puntualiza en su sistemática fundamentación geohistórica, el océano «sincroniza la vida de los pueblos, de las razas, de los Estados de las naciones y de las civilizaciones que lindan con su ámbito... es la silenciosa herramienta de una civilización global que une el oeste de Europa con el este de las Américas».*<sup>2</sup>

*Junto con el complejo de factores implicados en la extensión física del océano —vientos favorables y peligrosos; bonanzas y tormentas; costas de penosa accesibilidad y radas que no ofrecen ninguna resistencia— hay que insertar el marco estructural, es decir, el conjunto de un panorama de factores dados, no por la orografía o la meteorología sino por un modo de producción y un sistema de relaciones distributivas entre mercados. De ahí que, en los capítulos siguientes, pueda leerse como se implican las crisis de abastecimiento de una población —la de los archipiélagos más fácilmente y con mayor frecuencia por estar más a merced de los avatares internacionales que las propias metrópolis— con las impugnaciones de «jueces de registro» contra factores, de Cabildos locales contra instancias supremas en la Corte (Consejo de Indias o «Board of Trade»), al mismo tiempo que el mecanismo de intercambio atlántico se autosobrevive durante tres siglos de pacto colonial, montado sobre la idea fija que asignaba a esas mismas colonias el papel de mercados desembocadura.*

*Este régimen colonial, como se señaló desde hace algún tiempo, «dió un gran impulso a la navegación y al comercio; procreó las sociedades mercantiles, favorecidas por los gobiernos con monopolios y privilegios y aceleró la concentración de capitales»,<sup>3</sup> lo que al in-*

<sup>2</sup> *Ibd.* Para una exposición más reciente sobre la «civilización atlántica» en la Edad Contemporánea puede leerse a J. GODECHOT y R. R. PALMER, *Le Problème de L'Atlantique du XVIII ème au XX ème siècle*, comunicación presentada al X Congreso Internacional de Ciencias Históricas, Roma, 1955; X., 175-239.

<sup>3</sup> K. MARX, *Le Capital*, Paris, ed. Sociales, III, 195 y sgts. Desde su perspectiva histórica, Marx veía claramente como la «supremacía comercial había espoleado la supremacía industrial» (inglesa), acelerando el proceso de transición que conduciría del sistema de producción tradicional al moderno. El proteccionismo mercantilista y su nacionalismo acerado, tanto como el legalismo del pacto colonial o reserva exclusiva de los mercados de ultramar para las manufacturas europeas, son los fundamentos incommovibles de la época.

*cidir sobre la exclusividad del mercado colonial redobló los efectos del sistema.*

*El otro par de elementos, comprende el sistema mercantilista y sus variantes históricas concretas.*

*Con respecto al Mercantilismo, la literatura economista a partir de A. Smith, pasando por G. Schmoller hasta E. Heckscher y el propio Keynes<sup>4</sup> no ha llegado a un acuerdo sobre la cantidad de componentes a fijar dentro del sistema que, a lo que parece, era tanto una teoría del comercio y del fomento de la riqueza nacional como piedras angulares de la felicidad comunal y praxis de esa teoría en favor de los cenáculos interesados en la propia Hacienda de las Monarquías europeas. Por tanto, espíritu de enriquecimiento y beneficio en las transacciones coincidieron con el afán de robustecimiento nacional en la actualización histórica de tres siglos de pugna talasocrática.*

*Con redoblada insistencia se ha escrito que las condiciones geofísicas y económicas de los Imperios europeos —Imperios políticos e Imperios económicos— han hecho variar el resultado global histórico de la actuación metropolitana. De ahí que Cromwell y Carlos II Estuardo aparezcan como dos hábiles realizadores del proteccionismo naval y mercantil inglés, mientras que una política económica estatal hispana malamente existe hasta avanzado el siglo XVIII, o bien, caso de la República holandesa, su delicada situación estratégica y financiera la llevaron a una menos drástica aunque más astuta realización del Mercantilismo.*

*Contra este fondo de antagonismos europeos, eminentemente durante los siglos XVII y XVIII, hemos centrado la interrelación entre Inglaterra y Castilla en esos focos de contrabando, puertos de avituallamiento y solares de monocultivos experimentales que fueron los Archipiélagos del Atlántico Ibérico. Parte de un engranaje superior metropolitano, maniobrado desde Lisboa y Sevilla, los Archipiélagos, a lo largo de las cuatro etapas coyunturales que regis-*

<sup>4</sup> Aparte las respectivas obras de los «cuatro grandes» citados, vd. una breve y clara orientación en CH. WILSON, *Mercantilism*, (Historical Association Pamphlets, n. 37).

tramos en la zona de fechas acotada por nosotros (1503-1783), se resienten de sus dramáticos reajustes a la situación internacional. Es decir, a las demandas de un mercado (el de los vinos en Londres) o a las restricciones de organismos rectores (Casa de Contratación, «Navigation Acts» inglesas). De una de las economías de esos Archipiélagos —el canario— se ha afirmado con razón que es «prototipo de deformación fraudulenta por imposiciones exteriores».<sup>5</sup> No podemos aseverar otro tanto de Azores y Cabo Verde, pero la trayectoria de la agricultura en Madera —azúcar y vinos— nos autoriza, provisionalmente, a pensar de su economía en muy análogos términos a los que, sobre Canarias, utilizó Vicens Vives, y con mayor rigor P. Chaunu.

El Atlántico americano, en particular aquella zona costera sede de los centros coloniales sajones juega en la historia de este conjunto un relevante valor complementario. Sobre todo durante el siglo XVIII, cuando a pesar de la supremacía británica a partir de 1713, de simples receptores de víveres, manufacturas y «reexportables», despunta como plataforma de una iniciativa urbana competitiva que desafiará el monopolio del comercio detentado, «mutatis mutandi», por Londres y los «outports».<sup>6</sup> De este modo se inicia la desintegración del Atlántico inglés, como entre 1600-1650 se iniciara y se cumpliera el hecho de la desintegración del Atlántico ibérico.

Los conjuntos históricos, en este caso el Atlántico con sus archipiélagos y sus capitales del comercio y las finanzas; sus grupos de acción y sus técnicas necesarias, se movilizan constantemente, arrastrando con ellos a las partes del todo, por las que, en definitiva, están constituidos.

Fijar ese conjunto, a base de enmarcarlo como hemos visto, y dinamizarlo con los elementos de la realidad que ofrecen fuentes

<sup>5</sup> J. VICENS VIVES, *Historia Económica de España*, Barcelona, 1965, 373. Más elaborado, por supuesto, es el desarrollo de la tesis en Peraza de Ayala, Morales Padrón y P. Chaunu. Para los Archipiélagos portugueses, F. Mauro. Todas sus obras vienen debidamente citadas en los capítulos de este trabajo.

<sup>6</sup> «Outports», o sea, Southampton, Hull, Plymouth, etc. Las partidas de aduana, los registros portuarios y los controles fiscales singularizaban el tráfico londinense a causa del volumen de cantidades y sus consiguientes réditos.



*documentales y estadísticas; piezas de literatura economista —¡los arbitristas españoles!— e interpretaciones historiográficas de consideración, tal ha sido nuestro intento por ahora.*

*Está de más advertir que somos conscientes de las revisiones que este trabajo ha de sufrir. Así será y así lo esperamos. Sobre todo en lo que respecta a los movimientos de larga duración en los Archipiélagos confesamos que la falta de continuidad serial ha dificultado el intento riguroso de la investigación.*

*Como advertíamos en un principio, la obra pretende atar algunos cabos y abrir, al mismo tiempo, cuestiones de método, de práctica investigadora y, si se quiere, de teoría histórica sobre la llamada civilización atlántica.*

\* \* \*

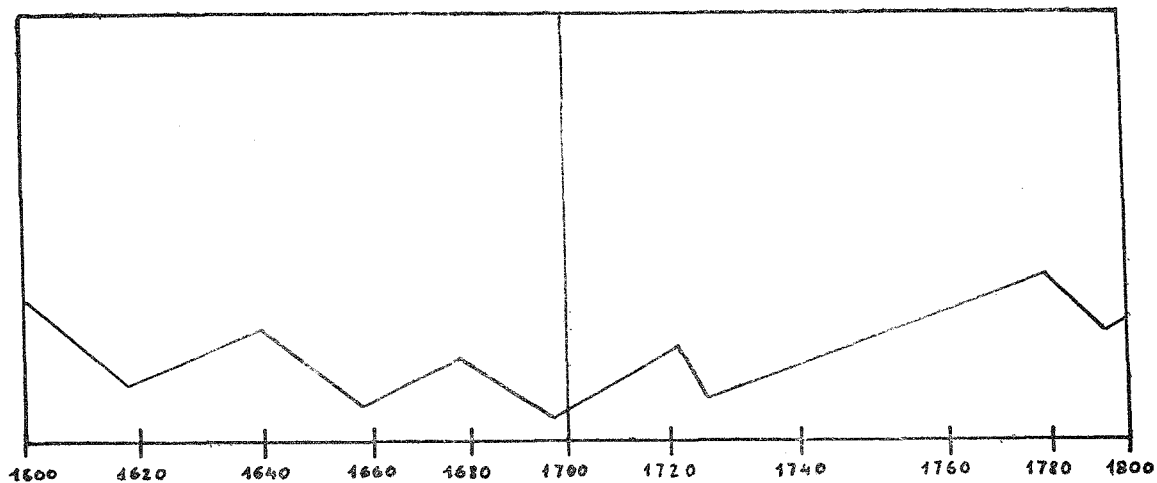
*Pasemos, por último, a un recuento de gratitudes.*

*En el verano de 1965 la Facultad de Letras de la Universidad de La Laguna espoleó los comienzos de este libro. El Dr. Serra Ràfols mantuvo, desde entonces, una postura de alentadora camaradería científica por la que le expresamos nuestro reconocimiento.*

*Vino después la preciosa asistencia del Consejo Británico (1966), que abriría las puertas de los Archivos londinenses y del Instituto de Investigaciones Históricas. A ello habría que sumar una provechosa estancia en la Universidad de Harvard durante los meses de Julio-Agosto de 1967, en donde tanto sus fondos documentales como bibliográficos han contribuido a la elaboración y desarrollo del trabajo.*

*Idéntica mención de gratitud para el personal facultativo y auxiliar de los Archivos Históricos de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife; del Museo Canario y del Ayuntamiento de La Laguna. Otro tanto para aquellos centros peninsulares que se han demostrado competentes e informativos: Archivo Histórico Ultramarino (Lisboa) y Archivo General de Simancas (Valladolid).*

*En Canarias, en Londres y en los Estados de Ohio y Massachusetts un último reconocimiento para colegas, estudiantes y amigos que han puesto su óbolo en seminarios, elaboración de gráficos, corrección de textos y estimulantes apreciaciones.*



Visión esquemática de la coyuntura mundial según F. MAURO en *La expansión europea, 1600-1870*, Barcelona, 1968, 200. Se observarán las cubetas depresivas de 1620, 1660 y 1720; entre 1680 y 1715 aproximadamente, la depresión alcanza su cota más baja para recuperarse obtensiblemente a partir de la Pax Británica que inaugura el Tratado de Utrecht. La segunda mitad del siglo XVIII, hasta el bache de la década del 80, es indicativa de la fase expansiva A, a juicio de E. Labrousse. Entre 1503-1604 se fija la estructura del comercio anglo-ibérico. A partir de 1604, hasta 1663, los vinos canario-madeirenses se cotizan en dos mercados: el americano y el inglés. Entre 1663-1715 se opera el viraje legislativo y diplomático que favorecerá a los caldos de Madera, mientras que la depresión finisecular y la interrupción de la normalidad en las comunicaciones y en el automatismo de los abastecimientos agravará la «ubicación» de los frutos excedentarios cosechados en las terrazas-fincas por los vinateros canarios. A partir de 1715, la exportación de vinos canarios a Inglaterra y colonias sajonas de América desciende verticalmente: el contrabando y la burla de lo legislado compensan muy poco la desfavorable situación de los «terms of trade» entre Canarias e Inglaterra.



## P A U T A S

- a) Medidas y monedas
- b) Gráficos y tablas
- c) Estadísticas
- d) Archivos y Bibliotecas
- e) Revistas



a)

## Medidas y monedas

Las estadísticas inglesas han suministrado la más sustanciosa aportación al aspecto cuantitativo de la obra.

La medida de capacidad durante los siglos XVI-XVIII fue el tonel («ton») cuyos equivalentes en otras medidas utilizadas indistintamente consignamos a continuación:

1 ton = 2 pipes o butts = 3 fatts = 3 puncheons = 4 hogsheads  
« « = 6 tierces = 6 casks = 8 carratels = 16 barrels =  
= 252 gallons

Importaciones y exportaciones; balanza de comercio; deuda nacional y otros índices de precios figuran en £ (libras), s (chelines) y d (peniques). La capacidad adquisitiva de la moneda inglesa distaba en los siglos pasados de la que posee hoy; e incluso habría que no perder de vista los altibajos en la productividad, relación precios-salarios, etc., dentro de unidades de tiempo o ciclos económicos determinados.

Las medidas castellanas más frecuentemente citadas son: a) de capacidad, como toneles, pipas (de 400 a 500 litros según géneros y lugares), sacas cuya equivalencia es imprecisa; b) de extensión, como la vara (= 835 mm., 9 dm.); de peso, como la libra (en Castilla = 460 grms.) y el quintal (= 100 libras).

En cuanto a la moneda, referida en maravedíes o en reales, su valor está en función de la coyuntura, tan caprichosa en los reinos de Castilla y en ultramar (por ejemplo, el real de plata se depreció en esta proporción en la primera mitad del siglo XVII; 1609: 0.91; 1642: 0.66; 1650: 0.59, con referencia a pesetas de oro

modernas). Valga como instancia del inextricable entresijo monetario de la época.

### b) Gráficos y tablas

Los gráficos que ilustran el texto son siempre aproximados. Por ejemplo, el ciclo del comercio azucarero. Las tablas que recogen la balanza de comercio reproducen los datos ofrecidos por la estadística que se cita. Su valor es, sobre todo, indicativo.

### c) Estadísticas

Las estadísticas que acompañan la obra se reproducen tal y como figuran en el original. No se ha procedido a ningún intento de tabulación presidido por ordenación según niveles de costos, cantidad de las mercancías traficadas, etc.

### d) Archivos y Bibliotecas

Las siglas de los Archivos cuyos fondos han sido utilizados son como siguen:

- 1) Canarias: *A(rchivo) H(istórico) P(rovincial)* (Las Palmas y Tenerife)  
*A(rchivo) del C(abildo) de T(enerife)* (La Laguna de Tenerife)  
*A(rchivo) del M(useo) C(anario)* (Las Palmas)
- 2) Península: *A(rchivo) H(istórico) N(acional)* (Madrid)  
*B(iblioteca) N(acional)* (Madrid, sección de Mss.)  
*A(rchivo) de S(imancas)* (Simancas, Valladolid)
- 3) Inglaterra: *B(ritish) M(useum)* (Londres, sección de Mss.)  
*P(ublic) R(ecord) O(ffice)* (Londres)
- 4) Estados Unidos: *M(assachusetts) S(tate) A(rchives)* (Boston)

Los fondos del Seminario de Historia de la Universidad de La Laguna (Tenerife); del British Museum Library y del Institute of Historical Research (Londres) así como de la Widener Library (Harvard, Cambridge, Mss.) en los Estados Unidos, han sido de la máxima

ayuda en la tarea de orientación, información de base y progresiva conformación del tema.

e) **Revistas**

- 1) A(merican) H(istorical) R(eview).—Washington D. C.
- 2) A(nnales), E(conomies), S(ocietés), C(ivilizations).—París
- 3) A(nales) de la U(niversidad) H(ispalense).—Sevilla
- 4) A(nuario) de E(studios) A(mericanos).—Sevilla
- 5) A(nuario) de E(studios) A(tlánticos).—Madrid.—Las Palmas
- 6) B(ulletin) de la S(ociété) R(oyale) A(nversoise).—Amberes
- 7) E(conomic) H(istory) R(eview).—Cambridge
- 8) E(nglish) H(istorical) R(eview).—Oxford
- 9) E(studios) de H(istoria) M(oderna).—Barcelona
- 10) I(nvestigación) y P(rogreso).—Madrid
- 11) P(ast) and P(resent).—Londres
- 12) R(evista) de H(istoria) C(anaria).—La Laguna
- 13) R(evista) del M(useo) C(anario).—Las Palmas
- 14) R(evista) de I(ndias).—Madrid
- 15) R(evue) H(istorique).—París
- 16) R(evue) H(istoire) E(conomique) et S(ociale).—París

**Grandes repertorios**

Tal es el caso de los Calendars ingleses, que vienen citados por sus respectivas abreviaturas:

- C(alendar) of S(tate) P(apers), F(oreign) o D(omestic)  
 C(alendar) of T(reasury) B(ooks)  
 J(ournal) of C(ommissioners) for T(rade) and P(lantations)  
 C(alendar) of S(tate) P(apers), C(olonial): A(merican) y W(est)  
 I(ndies)





## CAPITULO I

«It is not by the importation of gold and silver that the discovery of America has enriched Europe. By opening a new and inexhaustible market to all the commodities of Europe, it gave occasion to new divisions of labour and improvements of art, which, in the narrow circle of the ancient commerce, could never have taken place for want of a market to take off the greater part o their produce» (ADAM SMITH, 1776).<sup>7</sup>

### Talascracia: idea y praxis en la Europa Occidental

Los Estados nacionales de la Europa Occidental, preferentemente, son los actores de la colonización del mundo. En su primera y disputada etapa, 1503-1783, que aquí se trata de delinear,<sup>8</sup> el dominio de los mares constituyó el objetivo constante de la política, la legislación y los almirantazgos europeos.

Sólo a través de una comunicación marítima regular, viable y segura podía mantenerse la supremacía administrativa sobre la población colonial, compuesta por indígenas y emigrantes, mestizos y criollos. De ahí los redoblados esfuerzos —continuos en el

<sup>7</sup> ADAM SMITH, *An inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Dublin, 1776, II, 245-6.

<sup>8</sup> Desde un principio conviene aclarar que la periodización convenida en esta ocasión viene justificada por la fundación de la Casa de Contratación en Sevilla (1503) y por la conclusión de la guerra de Independencia de las 13 colonias inglesas en América, dos acontecimientos que enmarcan las actividades comerciales europeas en el espacio atlántico durante casi tres siglos.

transcurso del viejo sistema colonial y que tendremos oportunidad de considerar dentro de poco— hechos por los modernos Estados nacionales de la Europa Occidental durante tres siglos para garantizarse flotas y convoyes, tripulación adiestrada y oficialidad competente que permitieran el deseado nexo con los mercados de ultramar. Mercados en los que, no sólo las manufacturas europeas encontraban cotización y rápido consumo, sino también mercados desde los que las materias primas (especias de Oriente, azúcar, café y algodón del Nuevo Mundo) eran fácilmente transportables a los puertos de Europa para atenerse a una reelaboración y ulterior reexportación cuyos beneficiarios, eminentemente, residían en los barrios mercantiles de Lisboa, Sevilla, Londres y Amsterdam.

### Mercantilismo. La Revolución Comercial

Antes de la apertura europea a los otros continentes, las Repúblicas italianas y algunos burgos flamencos habían asistido a una febril reactivación mercantil de la que nos da fiel testimonio el «Breve Trattato» de Antonio Serra (1613). En esta primera pieza de literatura economista aparece ya el credo básico de generaciones por venir: el comercio de las naciones y los pueblos, la conquista de los mercados y la capacidad industrial de una nación son el soporte de la productividad, por tanto de la riqueza y el bienestar.<sup>9</sup>

Toda la tradición del mercantilismo, teórico y práctico, caminará, hasta avanzado el siglo XVIII, por la vía real que se inicia a fines del siglo XVI; es decir, que la acumulación del numerario y del stock metálico en oro y plata, aunque necesaria, no constituye garantía de inmovible salud económica. La convicción, lentamente madurada, de que el índice inequívoco de una

<sup>9</sup> Serra anticipa ya el tratado clásico del mercantilismo inglés, *England's Treasure by Forraigne Trade*, en el que su autor TOMÁS MUN, parece aceptar la balanza comercial como el baremo razonable del progreso y riqueza nacional. Cfr. sobre la primaria identificación de «riqueza y dinero», E. F. HEKSCHER, *Mercantilism*, London, 1962, II, 186-191.

economía de intercambio en fase de prosperidad ininterrumpida vendría reflejado en una balanza comercial favorable, por tanto, en la necesidad de un excedente de exportación o reexportación de manufacturas o materias primas refinadas, se abre paso y se encastilla<sup>10</sup> en los círculos de gobierno y en las compañías de comercio, en los mercaderes, prestamistas y banqueros cuyas capitanías generales orlaron sin solución de continuidad el Atlántico europeo desde Cádiz hasta los puertos libres de la comunidad hanseática.

Desde los orígenes de la competencia europea por predominar en los mercados, sobre todo los coloniales y dentro de ellos los americanos, despunta un afán evidente: el del monopolio del comercio con áreas de promisorio rendimiento; la Inglaterra de los Estuardos en la reconocida por los tratadistas de aquel país con el nombre de «Old Spain»;<sup>11</sup> Portugal con Brasil y las Indias de Oriente; todas las talasocracias europeas con las Antillas, y los Estados Generales de Holanda con los mercados disponibles en los cuatro continentes.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Muchos arbitristas españoles previeron la imponderable necesidad de recurrir a un control de las exportaciones-importaciones con las colonias para evitar su abastecimiento por convoyes extranjeros y obtener una suma de beneficios derivados, no sólo de las remesas metálicas, sino de materias primas muy cotizadas como tabaco, campeche y orchilla. Vid. sobrados casos en M. COLMEIRO, *Biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid, 1880. En cambio, ya en la primera mitad del siglo XVII, A. STRUZZI aconseja a su Magestad «permita libremente la entrada y salida de todas y cualesquier mercancías», e incluso le insinúa «acariciar y amparar a los extranjeros» (*Diálogo sobre el Comercio*).

<sup>11</sup> «Old Spain» (sic) en los más de los economistas de la época, quizá para distinguir la Península de la Nueva España (Méjico). PHILANGLUS, tremendista en su profecía de una Inglaterra en proceso de consunción ininterrumpido, tiene que reconocer, a la altura de 1680, «that there are very few Foreign Nations where our Merchants can ordinarily sell our Commodity for ready money, or with so much advantage, that they can afford to returns with the price received...» y termina puntualizando que «none worth the naming but Spain» (*Britannia Languens*, Cambridge ed., 1952). Para una consideración del tema cf., JEAN O. MC LACHLAND, *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*, Cambridge, 1940.

<sup>12</sup> Sobre la red comercial holandesa durante el período que se estudia cfr. C. R. BOXER, *The Dutch Seaborne Empire: 1600-1800*, New York, 1965.

La Revolución Comercial, iniciada en el siglo XVI, vendrá a ampliar el escenario mercantil, el volumen de los productos intercambiados y de los capitales movilizados. La economía mundial, a partir de la década de 1660, vinculará las economías nacionales de Europa y de sus colonias con una intensidad desconocida hasta entonces; sólo en el último tercio del siglo XVIII se vislumbrarán las deficiencias del sistema colonial: la independencia de las Trece colonias inglesas en América interrumpe la secuencia histórica esbozada para dar paso a un imperialismo de nuevo cuño aunque con análogos propósitos.<sup>13</sup>

### Política Económica y Legislativa

Las respectivas variantes históricas difieren, pero la línea maestra —influir en la regulación comercial de la metrópoli con las colonias— es rasgo político que viene asociado siempre con la intervención monárquica en las actividades mercantiles de la Europa occidental.

Es así como la tendencia hacia un hermético proteccionismo ganó terreno en todos los consejos políticos y círculos de autoridad en París, Londres, Lisboa y Madrid.

«L'Oeconomie Politique» de Antoine de Monchrétien,<sup>14</sup> después de elaboraciones distintivas en Holanda, Inglaterra y España, se eleva a altura estatal con el administrador de finanzas J. B. Colbert, mientras que el «Consejo de Indias» y el «Board of Trade» tutelaban, con las pertinentes diferencias impuestas por las estructuras y respectivos funcionamientos, el celo capitalista de los mer-

<sup>13</sup> Cfr. R. DAVIS, *A Commercial Revolution, English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, London, 1967, panfleto que, a pesar de su anglocéntrico punto de vista constituye una guía en la periodización del fenómeno, en su proceso y efectos en el mercado capitalista de la Europa del Antiguo Régimen.

<sup>14</sup> Publicada en 1615, es la primera obra que intitula toda una pretendida ciencia nueva. Una revisión bajo conceptos modernos en M. P. RUDLOFF, *A. de Monchrétien et les problèmes du développement économique* (R. H. E. S.) 1962, XL, 145-174.

THE  
 T R E A S U R E  
 OF  
 T R A F F I K E  
 OR  
 A D I S C O U R S E  
 OF  
 F O R R A I G N E T R A D E .

Wherein is shewed the benefit  
 and commoditie arising to a Common-  
 Wealth or Kingdome, by the skilfull  
 Merchant, and by a well ordered  
 Commerce and regular  
 Traffike.

---

*Dedicated to the High Court of*  
 PARLAMENT *now assembled.*

---

BY  
 LEWES ROBERTS, Merchant, and  
 Captaine of the City of LONDON.

---

LONDON,

Printed by E. P. for *Nicholas Bourne*, and are  
 to be sold at his Shop at the South Entrance of  
 the Royall Exchange. 1641.

La literatura mercantilista inglesa otea, hacia la mitad del siglo XVII, los positivos resultados de un tráfico ultramarino bien organizado y extensivo. «Commonweal» o bienestar de la mayoría es el credo de base que subyace en la filosofía económica de dicha literatura

caderes, casas de cambio y especuladores sevillanos y londinenses. La política económica de los Estados europeos durante todo el período comprendido en nuestra zona de fechas, 1503-1783, se nos aparece como la proyección nacional de las Monarquías, fuente por lo mismo de la serie de antagonismos que llena la accidentada historia de la época.

Más revelador que el conjunto de instituciones fundadas en el transcurso de los ciento cincuenta años en los que se decanta la revolución comercial (1503-1660) es la codificación metropolitana que aspira a respaldar una actuación «de facto» y a apuntalar el mecanismo administrativo o mercantil (o ambos, como veremos a continuación).

Dos ejemplos del robustecimiento jurídico que el poder político concedió a la economía de intercambio son las «Navigation Acts» inglesas de 1651 y 1660 y la española «Recopilación de Leyes de las Indias» de 1680.<sup>15</sup>

En particular la «Navigation Act» de 1660, y su complementaria la «Staple Act» de 1663, integran los fines de la política económica inglesa, al poner al alcance de la población comprometida en la expansión y usufructo colonial los medios para obtener un monopolio del comercio merced a una infranqueable legislación, defensora de la precedencia inglesa en cuanto a fletes, tripulación, intercambio de mercancías y control aduanero. Charles Wilson ha escrito que «con las Actas de Navegación se consigue poner en práctica una concepción acabada de política económica que es esencialmente nacional en su forma».<sup>16</sup> Si la complejidad de los intereses ultramarinos ingleses no siempre se plegaron a la textualidad de las leyes —y de hecho la población sajona de Nueva Inglaterra mantuvo desde 1670 hasta las vísperas de la Independen-

<sup>15</sup> Aunque la tradición de una política naval proteccionista se remonta en Inglaterra a los primeros Tudores, sólo bajo Cromwell (1651) y con Carlos II Estuardo (1660) se consigue legislar con una neta intención exclusivista. Cfr. L. A. HARPER, *The English Navigation Laws*. New York, 1939, passim.

<sup>16</sup> *England's Apprenticeship, 1603-1763*, London, 1965, 63. Que las «Navigation Acts» fueron causa determinante de la talasocracia de Gran Bretaña en el siglo XVIII cae fuera de toda discusión. A título de ejemplo véase el balance del progreso de la

cia una consistente oposición a Londres, difícilmente cabe poner en duda los positivos beneficios que a la larga implicó la legislación monopolizadora llevada a cabo bajo la Restauración de los Estuardos.

A partir de este momento el ascenso mercantil de Inglaterra despunta claramente. Como veremos en el próximo capítulo, la legislación nacional y las paces y convenios inter-europeos que afectan al país durante el siglo XVIII no son sino consecutivas apoyaturas del espinazo central constituido por las «Navigation Acts».

En cuanto a las «Leyes de Indias», codificadas en 1680, pero en vigor desde el reinado de Carlos V,<sup>17</sup> cabe el reconocerlas como acabado edificio de ingeniería mercantilista. Son exponentes del celo exclusivista que tipifica al viejo sistema colonial, pugnando siempre por hacer prevalecer los derechos nacionales sobre los

flota inglesa que ofrece G. CHALMER en su *An Estimate of the Comparative Strength of Britain...* London, 1782,

<u>Años</u>	<u>Toneladas</u>	<u>Tripulación</u>
1.633	20.941	7.500
1.660	62.594	—
1.688	101.032	—
1.704	104.754	41.000
1.749	228.215	17.000
1.774	276.046	20.000

También en G. King nos sale al paso 1660 como fecha carismática... «both the actual stock of national wealth, and the capital stock of the whole nation have increased in one and the same proportion between the years 1600 and 1688 from 1 to 3 1/2.» La repercusión en la riqueza nacional —producto nacional bruto de nuestro lenguaje economista actual— de un comercio rentable, mantenido bajo las directrices mercantilistas, era para G. King un satisfactorio dato objetivo. G. E. BARNETT (ed), *Two Tracts by Gregory King*, 1936; *Of the Naval Trade of England...* 62. También, V. BARBOUR, *Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth century*, E. H. R., 1930, II, 261 y sgs.

<sup>17</sup> Precisamente la codificación del Reino de Castilla, vigente en América también, cobró aires renovadores con las «Leyes Nuevas» de 1542, en parte promovidas por la combatividad de las Casas,

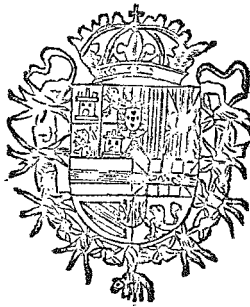


**AVISO**  
**PARA LA RE-**  
**FORMACION DE TANTOS**  
 executores, como hasta aqui se han despa-  
 chado a las cobranças de la hazienda  
 Real, que mejor dirè à  
 impedirla.

**DIRIGIDO**  
**A L REY NUESTRO SEÑOR**  
**Don Felipe Quarto el Grande.**

*Por don Diego San Vitorès de la Portilla, Cavallero de la Or-  
 den de Alcántara, señor de la Villa de la Atalaya, Governador,  
 y Justicia mayor del Partido de Villanueva de la Serena  
 por su Magestad.*

Año



1640:

Aproximadamente por los mismos años, la preocupación central de los arbitristas españoles se diluye en infinidad de exégesis sobre el origen de los males que afligen a los reinos peninsulares: ¿excesivas prebendas?; ¿desproporcionada política fiscal?; ¿ruina de las artes?; ¿drenaje monetario?; ¿despoblación?...

mares, los mercados y el stock metálico o materias primas del Perú o las Antillas.

También en este caso la población criolla y las autoridades de la Corona incumplieron lo dictado —«obedézcase pero no se cumpla»; de otra parte la actividad del corso anglo-holandés primero y los asientos y competencia de las manufacturas europeas, en general, después, invalidaron hasta cierto grado la prohibitiva legislación que el Consejo de Indias y su tutelada Casa de Contratación<sup>18</sup> intentaron hacer presidir en su esfera de relaciones europeo-americanas.

Tanto fue así que otra de las piezas legislativas de la época, imprescindible para la intelección del universo mercantilista y de la pugna nacional por el usufructo de las colonias y su patente reflejo en una balanza de comercio favorable, lo constituye «Mare Liberum».

Publicado en 1633, el tratado de Grotio recusa el monopolio portugués sobre las factorías de las Indias Orientales en nombre de una libertad de intercambio comercial que presagia concepciones por venir —«licere cuivis genti quamvis alteram adire, cumque ea negotiari»—<sup>19</sup> pero de paso afectará al debatido derecho de la Monarquía de los Habsburgos sobre el Atlántico americano, concedido en la bula «Inter Caetera» de 1493<sup>20</sup> y en las decretales ulteriormente emitidas por el Pontificado.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Los términos de la legislación española son inequívocos: «Que nadie contrae, ni rescate en las Indias con extranjeros, ni corsarios», *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid, 1943, v. I, lib. III, tit. XIII, l. 1.—En relación con Canarias tendremos oportunidad, en el próximo capítulo, de matizar los efectos del prohibitivo sistema que monopolizaban Sevilla y su antesala portuaria, Cádiz.

<sup>19</sup> Edición bilingüe de R. VAN DEMAN MAGOFFIN, New York, 1916, 7. Un enunciado análogo al formulado en *Mare Liberum* en G. MALYNES, *Lex Mercatoria*, London, 1622, 500.

<sup>20</sup> M. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ *Las Bulas Alejandrinas del 1493 referentes a las Indias*, Madrid, 1944. Reciente valoración de conjunto en R. KONETZKE, *Die Indianer Kulturen Altamerikas und die Spanisch-Portugiesische Kolonialherrschaft*, Frankfurt, a. m., 1965.

<sup>21</sup> H. GROTIUS, op. cit., 4 («*Ad Principes populosque liberos orbis Christiani*»).

Según Grotio los principios del derecho natural eran irreconciliables con la política mercantilista de las Monarquías Cristianas. Detrás del alegato librecambista debido a la pluma inteligente de un legislador atento a la realidad se descubre la presión de la «Wisselsbank» y de la «Oost Indie Compagnie»,<sup>22</sup> influyentes instituciones con sede en Amsterdam, activadora de las transacciones de la Europa Occidental y aventajada en la empresa colonial.

La supervivencia de la República holandesa durante el siglo XVII se hizo posible a través de la incesante energía desplegada en el abastecimiento de granos, manufacturas, vinos, pescados, sal, especias y jabón a lo largo de todos los puertos del Báltico y el Mediterráneo, el Atlántico y el Indico. Por excelencia ilustra el modelo de acción comercial que prescribía Joshua Child.<sup>23</sup> El legalismo de la codificación española y el estricto monopolio de los transportes que Carlos II Estuardo hiciera aprobar en el Parlamento impedían la libertad de intercambio exaltada por Grotio.

No sólo en aguas del viejo continente sino también —y más acusadamente entre 1713-1783— en las de América, encontraremos confirmada la suposición de que el «nervus belli», el sostén de los conflictos nacionales europeos reside, a partir de 1660, en las múltiples aspiraciones<sup>24</sup> a un monopolio comercial y en sus divergentes actualizaciones políticas y jurídicas.

<sup>22</sup> Para una comprensión del papel de Amsterdam en las finanzas y el comercio internacional, V. BARBOUR, art. cit. y C. R. BOXER, op. cit., passim.

<sup>23</sup> JOSHUA CHILD, otra destacada figura del pensamiento mercantilista inglés proponía, a la altura de 1668, seguir «ad pedem litterae» la pauta holandesa en ultramar, basada sobre el libre cambio y sin recurrir a regulaciones estatales o erección de grandes monopolios. Cfr. *A Discourse Concerning Trade*, 1-8. Inglaterra, en aquellos años, necesitaba del aparato proteccionista, significado por las «Navigation Acts».

<sup>24</sup> El último tercio del siglo XVII asiste al climáx de la competencia mercantil entre los pueblos. Así Colbert sentencia con su habitual manera en 1681: «il est nécessaire de procéder par le ruine contre le commerce de nos rivaux et faire passer ces profits de leurs mains dans les nôtres». Cf. P. BOISSONNADE, *Colbert, le triomphe de l'Etatisme (1661-1683)*, Paris, 1932. Una crítica de la política económica de Colbert en J. VINER, *Power V. Plenty as Objectives of Foreign Policy in the Seventeenth and Eighteenth Centuries (World Politics, 1948, V. I., n. 1.)*

## CAPITULO II

«Si par la suite, les Canaries furent admises à participer au monolope andalou, ce fut toujours, comme Cadiz, à l'encontre de la volonté de Séville et de son organe, la Casa de Contratación, et toujours d'une façon limitative, quant au temps, au volume ou à la qualité» (P. CHAUNU).<sup>25</sup>

### El Atlántico Ibérico

Históricamente existe un Atlántico Ibérico, por tanto portugués y español. Un Atlántico que se extiende desde las rías bajas gallegas a lo largo del litoral portugués, incluyendo los puertos españoles de San Lúcar de Barrameda y Cádiz-Sevilla; Atlántico que se proyecta sobre la costa noroccidental africana y que conoce sus más avanzadas posiciones en los archipiélagos —también ibéricos— de Azores, Madera, Canarias y Cabo Verde.

Se trataría de un recodo oceánico comprendido entre las latitudes norte 43° y 17°, con una extensión de 3.600 Kms. lineales. Y ello siempre que se excluyan Guinea y Angola, integrantes del Imperio lusitano en Africa y pieza del comercio triangular que analizaremos en breve,<sup>26</sup> pero que en este estudio sólo interven-

<sup>25</sup> P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, 1959, I, 159.

<sup>26</sup> Los «entrepôts» ibéricos a lo largo de la costa del Africa Atlántica—Larache, Ksar el Kebir, Mogador, Santa Cruz de la Mar Pequeña, Agadir, Santo Tomé, La Mina-Luanda, etc.— se hacen imprescindibles para entender el escenario geopolítico de los europeos ultramar, especialmente para detectar los orígenes y seguir la

drán como hinterland continental o mercados africanos para las exportaciones europeas.

El Atlántico Ibérico desde Finisterre a Cádiz es un espacio oceánico controlable por las flotas hispano-portuguesas surtas en el Tajo o en el Guadalquivir, además de ser fácilmente protegible de las piraterías y arribadas maliciosas de que hablan las cédulas indianas.<sup>27</sup> El Atlántico Ibérico en su proyección insular —«monde d'arhipels» escribe F. Mauro,<sup>28</sup> será siempre una extremidad oceánica centrífuga, expuesta a los asaltos y al corso, como desprendida de las metrópolis peninsulares, de las que es adelantado.

Por tanto, no es sólo un conjunto de factores geofísicos y marítimos<sup>29</sup> lo que legitima la circunscripción propuesta, sino que el encuentro de potencias antagónicas en aguas del Atlántico Ibérico, durante tres siglos de expansión colonial, conforman su unidad de ambiente.

Los Archipiélagos Ibéricos, por su locación de vanguardia en la ruta hacia las Indias son, desde un principio, puertos de escala que posibilitan la navegación de los convoyes que zarpan regularmente desde Cádiz-Sevilla (Canarias en los viajes de ida, Azores en los de vuelta).<sup>30</sup> Constituyen imprescindible plataforma del potencial europeo que las Monarquías Ibéricas canalizan hacia las tierras del Nuevo Mundo, genérica expresión esta última que incluye remesas de metales y productos exóticos que llegarán a hacerse insustituibles para la subsistencia de la población europea a partir del siglo XVI. Y por último, y no por ello

evolución de los negreros. Vid. P. CHAUNU, *ibíd.*, 149-163. También la ponencia de L. PEPY, «*Las rutas del Atlántico. Antecedentes geográficos*», leída en el «IX Coloquio Internacional de Historia Marítima, Sevilla, 1967.

<sup>27</sup> A(rchivo) G(eneral) de I(ndias) Ind. G.; leg. 537, l. YY, f. 195 vto. («Sobre que se evite el comercio con extranjeros y arribada maliciosa»).

<sup>28</sup> Cfr., *Le Portugal et L'Atlantique (1570-1670)*, Paris, 1957, 106 y sg., para un afortunado «aperçu» sobre analogías entre los archipiélagos (económicas, administrativas, etc.)

<sup>29</sup> Esquemática orientación sobre factores meteorológicos y corrientes marinas en P. CHAUNU, *op. cit.*, 67 («Annexe Graphique», carta n. 1).

<sup>30</sup> P. CHAUNU, *op. cit.*, *passim*.

menos importante, mercados a abastecer por la industria metropolitana, fuente de crecientes ingresos para los mercaderes a medida que el índice de crecimiento demográfico y la capacidad adquisitiva de los establecimientos coloniales se incrementó con los años.<sup>81</sup>

¿Cuál fue a grandes rasgos la vinculación de los Archipiélagos del Atlántico Ibérico con Lisboa y Sevilla? ¿Cuál la que les ataba a los puertos e islas del Atlántico Americano?

### Monopolio hispano-portugués

Los sistemas administrativos de Portugal y España impusieron desde Lisboa y Sevilla un regular sistema de control sobre las relaciones comerciales con sus colonias, particularmente a través de la «Casa de India» y la Casa de Contratación.

La regularización marítima (rutas, calendario, etc.); profesional (pilotos y tripulación); fiscal (almojarifazgos) y judicial (veedores, jueces de permisión) que operó sobre las tierras de América, conquistadas por las dos Monarquías, se pusieron en práctica también en los Archipiélagos Ibéricos, que de este modo quedaban atendidos al principio del monopolio del comercio. Monopolio del comercio que la Casa de Contratación sevillana llegó a detentar al máximo cuando la incorporación de Portugal a la corona de Castilla supuso la anexión de un conjunto de colonias que, en Indias al menos (Brasil), venía a culminar la idea española del pacto colonial, del «mare clausum» y del abastecimiento y tráfico exclusivo con los mercados de Antillas y Tierra Firme.<sup>82</sup>

<sup>81</sup> *Historia Económica y Social de España y América Española*, publicada bajo la dirección de J. VICENS VIVES, Barcelona, 1956, III, 505. Hacia 1650 la recuperación demográfica se iniciaba ya, después del impresionante descenso que consiguió a la conquista y colonización, con un total de 10.359.000 almas, de las que un 81 % eran indios.

<sup>82</sup> Para un estudio clásico sobre el antagonismo hispano-europeo o colonos v. interlopers, C. H. HARING, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*, Cambridge, 1918, particularmente 118, en donde resalta la importancia de las islas antillanas de Barbados, Martinica y Curaçao para el contrabando sistemático en Tierra Firme.

Ha sido exhaustivamente estudiada la conexión de los archipiélagos con las metrópolis,<sup>83</sup> celosas de la burla e infracción del monopolio, así como la dependencia insular de sus envíos hacia América de los convencionalmente llamados «frutos». No repetiremos otra vez la accidentada historia del control sevillano sobre los navíos expedidos desde Canarias hacia las Indias<sup>84</sup> o sobre la arribada de los mismos a los puertos de Indias<sup>85</sup> con la finalidad de comprobar que el fraude y contrabando de mercancías extranjeras se había realizado so pretexto de los frutos autorizados —a regañadientes— a los cosecheros isleños.<sup>86</sup> Es una secuencia con altibajos cuyo nacimiento se origina con la prohibición de 1589 y se prolonga hasta 1669<sup>87</sup> para conocer una edición, ligeramente alterada, durante el siglo XVIII.

Importa subrayar como la política prohibicionista de Sevilla

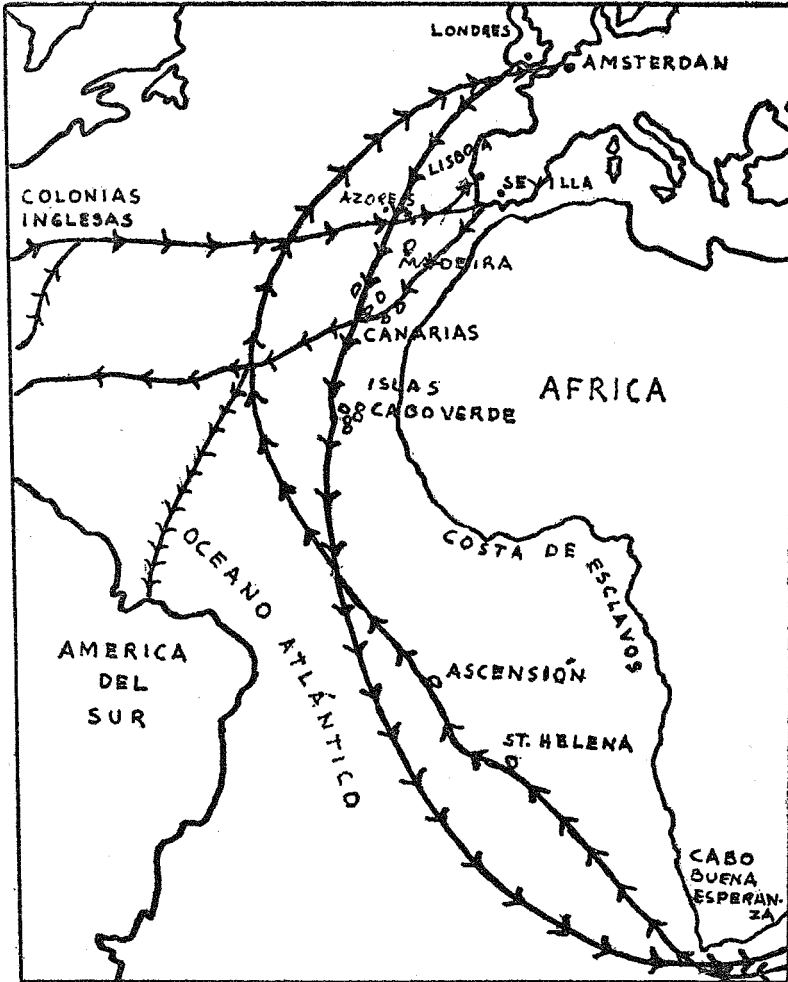
<sup>83</sup> Las dos monografías que estudian la dinámica entre Sevilla-Canarias-Indias son a) *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII, XVIII*, La Laguna, 1952, por J. PERAZA DE AYALA y, b) *El comercio canario-americano, siglos XVI-XVII-XVIII*, Sevilla, 1955, por F. MORALES PADRÓN, exponentes de la ininterrumpida línea historiográfica canaria (VIERA Y CLAVIJO, GUARDIA Y LEÓN, MILLARES TORRES, RUMÉU DE ARMAS).

<sup>84</sup> La premisa clave era la de que no se exportaran sino las prescritas toneladas de frutos, y ninguna otra mercancía nacional y mucho menos de las fábricas europeas: «Que en las Canarias no se puedan cargar sino frutos, conforme a la permisión para Indias»; *Recopilación de Leyes de Indias*, ed. cit., v. I, lib. VIII, tít. XXX I, l. XIII.

<sup>85</sup> Las autoridades aduaneras tenían que ejercer con los navíos de permisión canarios idéntico control que con los extranjeros autorizados a visitar puertos de Indias. *Recopilación de Leyes de Indias*, ibíd. l. XXVIII.

<sup>86</sup> Es la psicosis de fraude de la que habla P. Chaunu.

<sup>87</sup> La sucesión de permisiones y prohibiciones sucesivas en VEITIA LINAJE, *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672; l. II, c. XXV, 15. *Ibid.*, 17 y 20, en los que vemos cómo se agrava la situación con la pérdida de los mercados portugueses a partir de 1640, para entrar así en la crisis de la segunda mitad del siglo XVII. Por ejemplo, en 1688 se autoriza la exportación de 600 toneladas de frutos canarios a Puerto Rico, 600 toneladas que se aumentaron a 1000 pero que distaban de constituir un desahogo proporcional al volumen de producción vinatera canaria, por aquellos años en fase de expansión. Cfr. *Morales Padrón*, op. cit., 198.



Los archipiélagos del Atlántico Ibérico en la intersección de las rutas de viaje e intereses mercantiles de las cuatro grandes capitales financieras de Europa entre 1503-1783



iría a condicionar la economía de intercambio de las Canarias, lo mismo que el curso de la evolución colonial portuguesa condicionó la de los archipiélagos lusitanos. Hay toda una serie de pronunciamientos legales (cédulas) que permiten trazar el proceso —etapas dice P. Chaunu— a través del cual Canarias pasa desde el a) tráfico directo (1508-1550?) canalizado hacia Antillas (Santo Domingo) a la b) tutela y primeras fricciones (1550-1580), para concluir con c) la era de nuevas estructuras (1580-1677), en la que tendrá lugar la desintegración del Atlántico sevillano y de su coyuntura, mientras que en su transcurso la misma Canarias, de antiguo vinculada a mercados noreuropeos (el Atlántico Norte) unirá aún más su existencia económica al complejo portuario Amsterdam-Londres.<sup>88</sup>

Para entender la implicación de Canarias, y de Madera algo después, en el escenario del Atlántico Norte así como su progresiva asimilación mercantil a la coyuntura inglesa, es necesario poner de relieve el factor condicionante del monocultivo e invocar la función complementaria de las colonias sajonas en el Caribe y en el Continente americano para la economía de intercambio de los Archipiélagos del Atlántico Ibérico.

### Monocultivo canario-madeirense

Mientras que el archipiélago de las Azores (con Terceira como foco portuario y administrativo más activo) y el de Cabo Verde (con Santiago en calidad de capital comercial) se mantuvieron más en la periferia de las interferencias coyunturales europeo-ameri-

<sup>88</sup> Op. cit., 8, «*Les Canaries et l'Empire*». En la fase de «nuevas estructuras» es cuando la revolución de precios, la confusión monetaria causada por el bimetalismo y engrosada por el incremento de la moneda de vellón, así como la diversidad política generarán la depresión económica de Castilla, con un ápice inflacionista entre 1671-1680 y un hundimiento económico entre 1681-1690. VICENS VIVES *Historia Económica de España*, Barcelona, 1959, 417.

Para un cotejo estadístico, EARL. J. HAMILTON, *The American Treasure, and the Prices Revolution in Spain, 1501-1650*, Harvard 1934, y sobre todo *War and Prices in Spain (1651-1800)*, Cambridge, 1947, particularmente «table XI, chart V».

canas, Canarias y Madera estuvieron encajadas, desde un principio, en la dinámica de la expansión ibérica hacia Africa y América, para involucrarse, «pari passu», en el sistema mercantil europeo que en su etapa más avanzada —1660 en adelante— llegarían a presidir los dos emporios del capitalismo comercial, Amsterdam y Londres.

Si no más diversificada, la producción agrícola de las Azores demostró al menos poder responder satisfactoriamente a las necesidades de la población, excepto en épocas de gran escasez de granos<sup>39</sup> en el continente o debido a las reiteradas malas cosechas o intempestivos asaltos piráticos que durante todo el siglo XVI martirizaron a sus habitantes.<sup>40</sup>

Las pesquerías —hoy en día la pesca de la ballena constituye el fundamento económico de un sector de la población de Azores— y las salinas (preferentemente en el Archipiélago de Cabo Verde)<sup>41</sup> permitieron ocupar a la mano de obra nativa (esclavos musulmanes o negros de Guinea y Angola),<sup>42</sup> sin que la dependencia de la fluidez comercial atlántica contase eminentemente para la subsistencia de tales archipiélagos.

En cambio, Canarias y Madera, tanto por la ruta de la navegación costera africana como por los periplos de los convoyes y flotas

<sup>39</sup> Cfr. N. SERRANO, *Le blé des îles atlantiques: Madère et Açores au XV et XVI siècles*, A.E.S.C. 1954, 3, 337-341. También, *Sir Walter Raleigh y los Archipiélagos Ibéricos*, A.D.E.A. 1967, 13, 339-364 por V. MORALES LEZCANO.

<sup>40</sup> Sobre las Azores como latitud clave para interceptar el comercio ibérico, A. DE SOUSA, *Os Açores, campo estratégico para o ataque ao nosso comércio marítimo nos fins do século XVI*, Insulana, I, 4, 24-28.

<sup>41</sup> La trascendencia de la ruta atlántica hacia Extremo Oriente y el papel de las escalas africanas en una reciente síntesis, *C(ambriage) E(conomic) H(istory) of E(urope)*, ed. por E. E. RICH y W. C. WILSON, 1967, IV, 163-167.

<sup>42</sup> C.E.H.E. *Ibd.*, 309-311. A la muerte de Enrique el Navegante (1460), el tráfico de esclavos africano-musulmanes y negros había sido establecido con regularidad. Las Islas de Cabo Verde asistieron tempranamente a la regularización de dicho tráfico, ya que su proximidad al continente permitía las sistemáticas razzias desde el Río Senegal al delta del Níger. Los pactos con los reyezuelos locales sustituyeron a las incursiones violentas de la primera mitad del siglo XV.

que hacían la Carrera de las Indias, asistieron a la reiterada experimentación de sistemas de gobierno, repartimiento de tierras y modos de cultivo que con el tiempo tipificarían la zona de influencia colonial ibérica en la hoy llamada América Latina.<sup>43</sup> La explotación de la tierra, la práctica de cultivos y su comercialización en las capitales isleñas, atrajeron una población extranjera responsable en buena parte de las transacciones mercantiles allí realizadas y cuyo porcentaje es difícil de establecer a falta de una consistencia serial, pero que sin lugar a dudas debió ser considerable.

La dedicación de las fincas disponibles en Canarias y Madera a un «fruto» exclusivo es fenómeno cuya explicación reside tanto en las condiciones impuestas por una latitud (favorable para ensayos agrícolas en plantaciones rentables) como por las exigencias del mercado europeo.

El azúcar y el vino, con sus respectivas industrias de «enhechos», lagares y bodegas; ulterior proceso de envase y transporte final desde las radas de Porto Santo, Funchal, Las Isletas, Garachico y Orotava conforman la economía del conjunto isleño canario, maderense durante tres siglos largos de régimen semicolonial.

Los ciclos del azúcar y del vino, con ligeras variantes cronológicas entre Canarias y Madera, dan fe del régimen de monocultivo que preside la economía agraria de estos archipiélagos en la época del Mercantilismo. Monocultivo que no excluirá, naturalmente,

<sup>43</sup> Excelente bosquejo en SILVIO ZAVALA, *Ensayos sobre la colonización española en América*, Buenos Aires, 1944. *Las Datas de Tenerife*, publicadas periódicamente en «Revista de Historia Canaria», y las «F(ontes) R(erum) C(anariarum)» editadas por SERRA RÀFOLS — LA ROSA autorizan pensar que el establecimiento castellano en Canarias fue un trasplante cultural, matizado con el tiempo por la geografía insular. Véase F. R. C., III., introducción, para una orientación sobre población y fuentes de riqueza en Tenerife durante la primera década del siglo XVI.

Una contribución reciente sobre la esclavitud en Tenerife durante el primer cuarto del siglo XVI en M. MARRERO, *La Esclavitud en Tenerife a raíz de la Conquista*, La Laguna, 1966, particularmente 61-71, en donde resalta la densidad de la población esclava (guanches, negros, berberiscos, moriscos blancos incluso) en la economía de intercambio insular: objetos y personas como especias por moneda de cuenta (maravedíes, doblas de oro) o viceversa.

cosechas subsidiarias (granos para el abastecimiento de la población estante), o explotación rudimentaria de materias primas (como la incipiente industria maderera <sup>44</sup> o la de los colorantes a base de orchilla).<sup>45</sup>

La dedicación casi exclusiva al monocultivo sometió la economía de las Islas Atlánticas al imperio de la ley que los economistas anglo-sajones reconocen como «law of the terms of trade»,<sup>46</sup> ley que cumplirá sus efectos inevitables en las plantaciones gigantes de tabaco, azúcar y algodón de las Antillas, Brasil y Virginia.

Según dicha ley, los productos agrícolas exportados a países con un subido índice de potencia económica, de desarrollo industrial y de capacidad consuntiva elevados, tienden a depreciarse en el mercado, mientras que los productos manufacturados, y en particular los de lujo, tienden a hacerse imprescindibles y a cotizarse ventajosamente. La respuesta de las economías esencialmente agrícolas —incremento de la producción— sólo conducirá a un «boom» en el total producido que implicará un descenso de los precios del fruto ofrecido en los mercados («seller's competition»), haciendo factible la caída de precios y la devaluación del producto agrícola que se ofrece («buyer's market»). Al mismo tiempo la economía agrícola, así deteriorada, expone a sus agentes, aparceros y labradores a la implacable ley de los rendimientos decreciente («diminishing returns»), dado que al pretender superar la crisis de la cotización se invierten capitales en aperos, regadíos y mano de obra. Tenida cuenta de las circunstancias operantes en los mercados consumidores, sólo se contribuirá de ese modo a sacrificar otros cultivos «subsidiarios», a engrosar la oferta y, a veces, al alza de los costos de producción.

Era necesario sondear el mecanismo y las consecuencias de esta ley porque sin ella la dependencia de los «frutos» canario-

<sup>44</sup> Fuente para conocimiento de la primera etapa colonial maderense es GASPAR FRUCTUOSO, *Saudades da Terra*, 1590, ed. I. E. C., 1964, 25-27; de carácter enciclopédico pero utilísimo, *Elucidario Madeirense* (2 vs) por F. AUCUSTO DA SILVA.

<sup>45</sup> Orchilla: *Roccella tinctoria* especie de líquen utilizado como colorante.

<sup>46</sup> C. E. H. E., v, cit., XXIX-XVX. El resultado del proceso ha sido llamado por F. PERROUX «efecto de dominación», coloreando de marxismo su análisis.

maderenses de los mercados europeo-americanos no se entendería en su más amplia significación. Durante el transcurso de los siglos —caña de azúcar entre 1450-1660,<sup>47</sup> vinos entre 1600-1750<sup>48</sup>— tal dependencia aparecerá como un lógico proceso económico, si se considera el sistema mercantil europeo vigente entonces y la reducida capacidad de los Archipiélagos Ibéricos para competir con los colosos americanos (plantaciones de azúcar en Santo Domingo y Brasil) o con los concurrentes en cantidad y calidad de la propia Europa (viñedos de Andalucía, del Loira y del Rin).

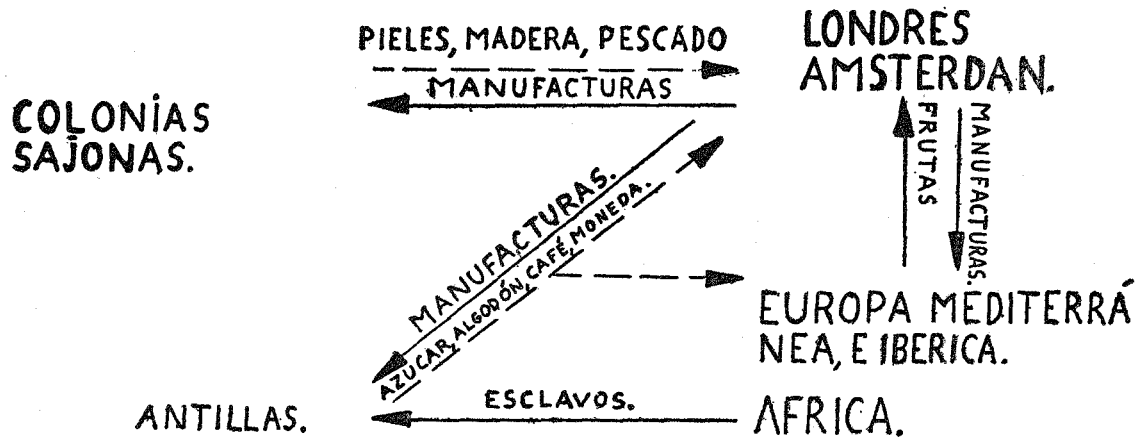
### El Comercio triangular y el Atlántico Norte

El comercio triangular entre las colonias anglo-holandesas del Nuevo Mundo (Nueva Inglaterra y Antillas Menores), costas de Africa Occidental y metrópolis europeas constituía en sí una ideal figuración geométrica repetidamente interferida, como de hecho lo fuera el monopolio del comercio con las Indias intentado por Castilla a través de sus organismos competentes.

Desde un principio, siglo XVI temprano, Amberes no escapa a la tentadora oportunidad de robustecer su privilegiada ascendencia financiera (atracción de capitales franceses de Beauvais-Paris; alemanes de Frankfurt-Augsburgo; italianos de Florencia-Génova e

<sup>47</sup> Esta periodización no tiene sino carácter orientador, dado que el esplendor y ruina del azúcar y vinos de Madera y Canarias no son estrictamente paralelos; L. DE AZEVEDO, *Epocas de Portugal Económico*, Lisbonne, 1928 y V. MORALES LEZCANO, *Síntesis de la Historia Económica de Canarias*, Tenerife, 1966, *passim*.

<sup>48</sup> Otro tanto puede decirse sobre los vinos. Cotéjese tesis doctoral de João J. Abreu de Sousa sobre la actividad portuaria de Madera en el siglo XVIII, de la que alberga ejemplar mecanografiado la Facultad de Letras de Lisboa. Un resumen, *O porto de Funchal e a economia da Madeira no século XVIII*, Das Artes e da Historia da Madeira, 37, 63-80. Para Canarias, A. BÉTHENCOURT MASSIEU, *Canarias e Inglaterra; el comercio de vinos (1650-1800)*, A. D. E. A., 1956, 2, 31-114. Béthencourt Massieu prepara una tabulación de las cantidades de vino de Canarias importado en Inglaterra entre 1700-1780 con base en los datos proporcionados por E. B. SCHUMPETER en *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808*; London, 1960.



Esquema del comercio triangular durante la primera mitad del siglo XVII

ingleses de Bristol-Londres) mediante concesión de créditos a, y obtención de asientos de, las dos Monarquías Ibéricas que patrocinaban la conquista, colonización y explotación del Nuevo Mundo. De este modo se opera lo que H. van der Wee llama «la traslación gradual del predominio marítimo mediterráneo al Atlántico».<sup>49</sup>

Las letras de cambio procedentes de Medina del Campo, Lisboa y Sevilla, no sólo atraían parte de las remesas de oro y plata remitidas desde América, sino especias de Oriente o azúcar del Brasil. Paralelamente, Amsterdam y Londres comenzaban a prever los beneficios de una acción comercial que irrumpiera en el «mare clausum» antillano y ganase prioridad en Tierra Firme mediante el tráfico de esclavos negros desde Guinea, Cabo Verde y Angola, litoral portugués a partir de la renuncia castellana a su expansión africanista (1494)<sup>50</sup>

La explotación de las plantaciones algodoneras y de tabaco en Virginia, Luisiana y las Carolinas, abastecidas de manufacturas por los traficantes europeos (a partir de 1660 un monopolio inglés que los factores holandeses y Colbert mismo intentaron hacer fracasar) y fuente original de productos agrícolas imprescindibles para los pueblos del viejo continente, cerraban la ideal figura geométrica de un comercio triangular regido por el corso y las Compañías de Comercio anglo-holandesas.<sup>51</sup>

Con el transcurso del tiempo —situémonos a la altura de ese discutidísimo «tournant» de la Historia europea que se opera entre 1650-1660 —el esquema del comercio triangular se ve sometido a más complejas ramificaciones. Aún subsiste la ruta hacia las Antillas, que hace exclamar a las autoridades castellanas: «el

<sup>49</sup> *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy*, The Hague, 1963, II, 422. De hecho F. BRAUDEL ha sido quien ha elaborado, con todas sus excelencias de gran historiador, el mismo «leit-motiv» de *van de Wee*.

<sup>50</sup> Más que renuncia, «admisión» de lo convenido desde que la línea de demarcación establecida por Alejandro VI fue aceptada como línea divisoria a 370 leguas oeste de las Azores.

<sup>51</sup> F. MAURO, *L'expansion européenne, 1600-1880*, Paris, 1964, 151. Reproducida en página 37 de este estudio.

atrevimiento de los corsarios ha llegado a tan grande exceso, que nos obliga a procurar con especial cuidado la defensa de los Puertos y Carreras de las Indias». <sup>52</sup> Todavía es la costa de los negros la que proporciona un 90 % de la mano de obra en las plantaciones; la industria de los paños y del algodón de Silesia, Flandes y «East Anglia» <sup>53</sup> empiezan a conocer aceptación en un mercado colonial cada vez más numeroso y exigente. Mercado que, con los hiatos de rigor, cubría la faja costera de América desde el Río de La Plata, pasando por Pernambuco, Cumaná, Habana y Charlestown, hasta tierras de clima menos hospitalario como Nueva Amsterdam y Massachusetts.

A pesar de la victoria de Inglaterra sobre la maniobrera flota de guerra de las Provincias Unidas después de los decisivos encuentros navales de 1665-1667, el pretendido dominio «in extenso» del tráfico atlántico es aún ideal a conseguir, puesto que, a finales del siglo XVII, la recuperación interior de Francia y la política colonial de Colbert obstaculizarán la campaña colonial de Inglaterra hasta 1763. Pero, no sólo otro acerado competidor europeo es el que amenaza la perfecta sincronía de un comercio monopolizado por Londres, sino que las prósperas ciudades de Norte América, con su fabuloso hinterland agrícola, establecen, ya en el siglo XVII, pero más intensamente a partir de 1713, <sup>54</sup> un

<sup>52</sup> *Recopilación de Leyes de Indias*, ed. cit., I, lib. III. tit. XIII, l. I.

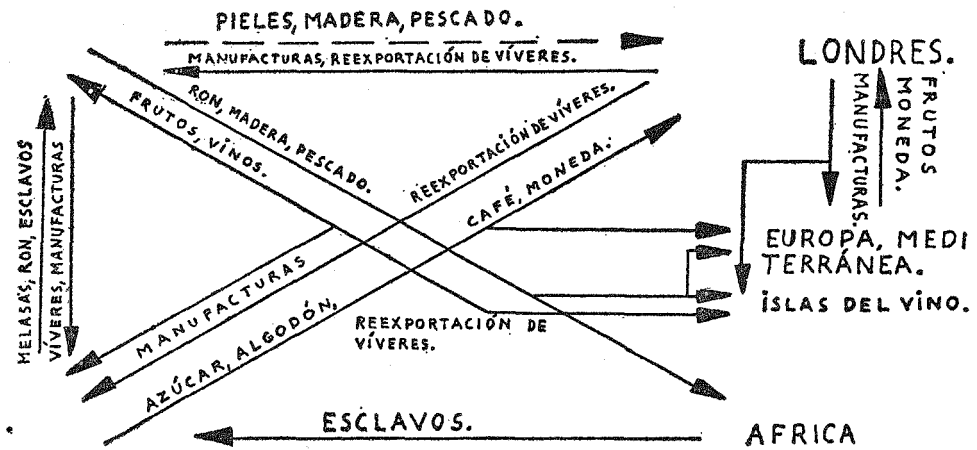
<sup>53</sup> Conviene reincidir en el análisis de A. SMITH sobre el mercado colonial y sus efectos en la industria europea. El contrabando inglés en las colonias ibéricas, el más frecuente y mejor concebido durante el siglo XVIII, abastecía el continuo urbano indicado con tejidos de lana y algodón, sombreros y aperos de labranza que implicaban un cierto desarrollo de la industria metalúrgica: V. MAGALHAES GODINHO, *Le commerce anglais et l'Atlantique espagnole au XVIII<sup>e</sup> siècle*, A.E.S.C., 1953, 3, 551-4 y W. A. COLE, *Trends in Eighteenth Century Smuggling*, Ec. H. R., 1958, 10, 395-410.

<sup>54</sup> Los mercados antillano, canario-maderense y europeo-mediterráneo, no sólo permitieron dar salida a los productos naturales de las colonias inglesas en América, sino que, con el tiempo, estimularon algunas de sus manufacturas en calidad de consumidores. Cfr. V. S. CLARK, *History of Manufactures in the United States*, New York, 1929, II, 93.



COLONIAS SAJONAS.

ANTILLAS Y TIERRA FIRME.  
(ASIENTO, NAVÍO DE PERMISO: 1713.)



Esquema del comercio triangular entre 1660-1783

nexo comercial con las Antillas, cuyo azúcar y melasas eran imprescindibles y no había por qué, a juicio de algunos nativos de Boston, importar desde Londres; también en la segunda mitad del siglo XVII las colonias inglesas aumentan su número de navíos y tonelaje de los mismos así como su capítulo de exportables —maderas, carnes, pescado— hacia la Europa meridional y las Islas del Vino («Wine Islands»),<sup>55</sup> o sea, Azores, Madera y Canarias. El tramo postrero de esta fisura en el compacto tejido del monopolio inglés lo constituyen las factorías holandesas y portuguesas en la costa africana, hacia las que el ron de las Antillas, destilado en las refinerías de Plymouth y Massachusetts, solía transportarse con sobrada frecuencia.

Es así como el esquema original del comercio triangular atlántico, válido para la época de predominio ibérico y combatido en todos los frentes y apelando a todos los recursos (c. 1503-1660), se nos aparece del modo anterior a partir de la promulgación de las «Navigation Acts» y de la creciente protagonización de la competencia mercantil por el pueblo anglo-sajón.<sup>56</sup>

La tarea propuesta en los capítulos próximos es la de revisar históricamente el grado de dependencia de los Archipiélagos Ibéricos, en régimen de monocultivo, de la coyuntura económica del Atlántico Norte, y sobre todo, la dependencia de los «frutos» de Canarias y Madera de los mercados ingleses a partir del momento en que las Monarquías de Portugal y Castilla —y sus metrópolis vitales, Lisboa y Sevilla— dejan de ejercer sobre los «navíos de permisión» y el «registro de mercancías» la férrea tutela que hasta entonces habían puesto en práctica en los puertos insulares. Los frutos canario-maderenses (vinos en la fase del pretendido monopolio del tráfico y comercio atlántico por Inglaterra) dependerán, «mutatis mutandi», de mercados como Londres, Bristol, Southampton y —cada vez más— de los «amparados» por el corpus de actas y estatutos parlamentarios ingleses, es decir: Filadelfia, Plymouth y Boston.

<sup>55</sup> «Wine Islands» en todos los documentos coloniales ingleses: «Calendar of Colonial Papers», «Journal of Trade and Plantations», etc.

<sup>56</sup> F. MAURO, *L'expansion européenne*, loc. cit. Reproducido en página 40 de este estudio con adendas nuestras.



### CAPITULO III

«L'Espagne nous eslargist innombrables especes de marchandise, des pierreries... il nous font aussi de grand quantité d'or et d'argent pur que pour la plupart ils tirent de ce Nouveau Monde...» (GUICCIARDINI, hacia 1560).<sup>57</sup>

«En estas Islas entendemos que se verifican muchas de las cosas que este reo dice quanto a los engaños de que usan los yngleses para tratar y contratar en ellas y tener aviso de todo lo que se hace porque son aquí muy ordinarios los navíos flamencos, alemanes, escoceses, franceses y bretones». (INFORME DEL TRIBUNAL DE LA INQUISICION EN CANARIAS, 1594).<sup>58</sup>

#### La estructura del intercambio comercial anglo-ibérico

De todas las colaboraciones aportadas al estudio del intercambio comercial entre Inglaterra y la Península Ibérica <sup>59</sup> se despren-

<sup>57</sup> Publicado por R. H. TAWNEY y E. POWER, en *T(udor) E(economic) D(ocuments)*, III, 159-173.

<sup>58</sup> B. M., Eg. 1512 («Papeles relativos a los procesos de Inquisición en Canarias, 1565-1718); ff. 26-51. La colección más notable de manuscritos de Inquisición en Canarias es la del M. C. Las Palmas, «Collection of Marques of Bute».

<sup>59</sup> Aparte la obra clásica de J. McLachlan, ya citada, recuérdense las aportaciones de H. CH. LEA sobre la *Inquisición en España y en sus dependencias*. Para el siglo XVI la útil síntesis de ALBERTI y CHAPMAN, *English Merchants and the Spanish Inquisition in the Canaries*, London, 1912. J. P. CROFT, en Oxford, tiene entre manos una tesis que cubre tres cuartos de siglo (1558-1625) de relaciones an-

de lo que podría llamarse su estructura ideal, construída a base de los textos, estadísticas y registros portuarios, papeles de Inquisición y Gobierno («State Papers»),<sup>60</sup> panfletos, piezas literarias y periódicas, tratados de comercio y misceláneas.

Naturalmente, no sólo el intercambio comercial anglo-ibérico queda atenido a la estructura ideal aludida. En general los puertos y mercados del Atlántico Norte, preferentemente los de la Hansa, Amberes-Amsterdam y Londres, son los reguladores de ese intercambio entre unos emporios mercantiles ricos en «frutos», especias y numerario (Sevilla-Lisboa), que a cambio consumen manufacturas (paños ingleses) y mercancías, transportadas desde otras latitudes (madera del Báltico y grano centroeuropeo por los holandeses y hanseáticos; pescado de Terranova por los escoceses). El comercio de la Europa Occidental, durante buena parte de la época que estudiamos, estuvo montado sobre esta correlación. En determinados períodos el predominio en las factorías, en las técnicas de compra-venta (letras de cambio); en la puntualidad y eficiencia en el transporte (caso de los servicios cubiertos por carracas y galeones holandeses entre 1612-1660). etc., correspondió a uno u otro de los pabellones implicados en mantener vivo el comercio con el Mediterráneo en general y con la Península Ibérica en particular.<sup>61</sup>

En la relación de viaje que nos legó Guicciardini a la altura de 1560, con motivo de su estancia en Amberes, está ya netamente captada la estructura del intercambio entre los dos Atlánticos que hemos descrito poco antes.

glo-hispanas. En Southampton N. F. MILLER trabaja en el estado del comercio entre España e Inglaterra a comienzos del siglo XVII.

<sup>60</sup> A base de «State Papers» ingleses, Memorias como la de Clarendon y los «Thurloe Papers», el «State of European Affairs» y los tratados políticos de Bolingbroke puede acometerse la delicada tarea de reconstruir la imagen que de España poseía, al menos, la clase dirigente inglesa entre 1625-1713.

<sup>61</sup> Sobre la protagonización financiera de Amsterdam, A. E. SAYOU, *Le rôle d'Amsterdam dans l'Histoire du capitalisme commercial et financier*, R. H., 1938, 183, 242-280.

Aparte joyas y numerario, especias y vinos, el complejo portuario Sevilla-Lisboa fue receptor de otras mercancías exóticas de las Indias Orientales y Occidentales con las que España y Portugal abastecieron de manufacturas —«veloux de Toledé»<sup>62</sup> y curiosidades a los aventajados mercaderes del Báltico. La contrapartida de Amberes y sus burgos circundantes héla aquí en pocas frases: «on peut dire que la plus grande parti d'Espagne prend en ces pays toutes choses qui son de manufacture ordinaire, et qui consistent en l'industrie et trauail de l'homme»,<sup>63</sup> a lo que añade Guicciardini una interesante aposición «...de quoy les Espagnols de basse condition sont ennemys mortels, au moins en leur pays mesme». <sup>64</sup>

Inglaterra y la Península Ibérica, mercantilmente hablando, se reconocieron complementarias desde el siglo XVI. Lo que el hiatoridor y agudo viajero italiano transmite para el Amberes de 1560 será vigente estructura de intercambio anglo-ibérico durante el siglo XVII y, más evidentemente, desde 1713. En oposición a la experiencia contrastada por las Compañías y los factores ingleses en el continente europeo, el mantenimiento de un tráfico regular con «Old Spain» demostraba ser remuneradora fuente de ingresos, registrados en la balanza de comercio o en los lingotes y buenas monedas que circulaban por Sevilla y Lisboa antes de su drenaje hacia las capitales nórdicas.

Esta estructura del intercambio comercial, desfavorable a los reinos peninsulares, originó en todo el pensamiento economista ibérico una xenofobia en que se combinaban el disgusto por las excelencias materiales de la población extranjera con el recelo religioso: «España son las Indias de Europa»<sup>65</sup> es más que un decir.

<sup>62</sup> GUICCIARDINI, Op. cit., 169. También VAZQUEZ DE PRADA, *Lettres Marchandes d'Anvers*, Paris, s. a., I, cap. IV y V.

<sup>63</sup> *Ibid.*, 170.

<sup>64</sup> Se constata el comentario por lo temprano de la fecha en que está redactada la relación de viaje.

<sup>65</sup> Para este punto, *Los primitivos españoles del pensamiento económico* de PIERRE VILAR, en *Crecimiento y Desarrollo*, Barcelona, 1964, 175-207. La «falta de

Significa el toque de alerta —el de alarma sería patrimonio de los Moncada, los Martínez de la Mata y los Borruel—, el avisado diagnóstico de hombres de pensamiento pero sin peso en el poder, que advierten sobre la necesidad de un cambio de orientación en la marcha del negocio público.

En los mercantilistas ingleses, por el contrario, el intercambio comercial con la Península Ibérica ofrecía siempre los trazos de una pingüe empresa. En Tomás Mun y en Lewis Robert, en William Petyt y en Josiah Child <sup>66</sup> resalta, para el lector menos experto en los asuntos que se discuten, que feliz hace a los tratadistas ingleses la idea de un sólido comercio con España. Tanto fue así que, en todas las coyunturas políticas anglo-hispanas desde 1604 hasta la intervención española en pro de la independencia de las colonias sajonas de América, los gobiernos y Parlamentos londinenses tuvieron que considerar «sine irae et studio» los memoriales y súplicas elevados por mercaderes, compañías de comercio, cambistas, «gentry» empresarial e incluso aristócratas que temían una lesión de sus intereses y beneficios si se declaraba el estado de guerra con los países ibéricos y sus colonias.

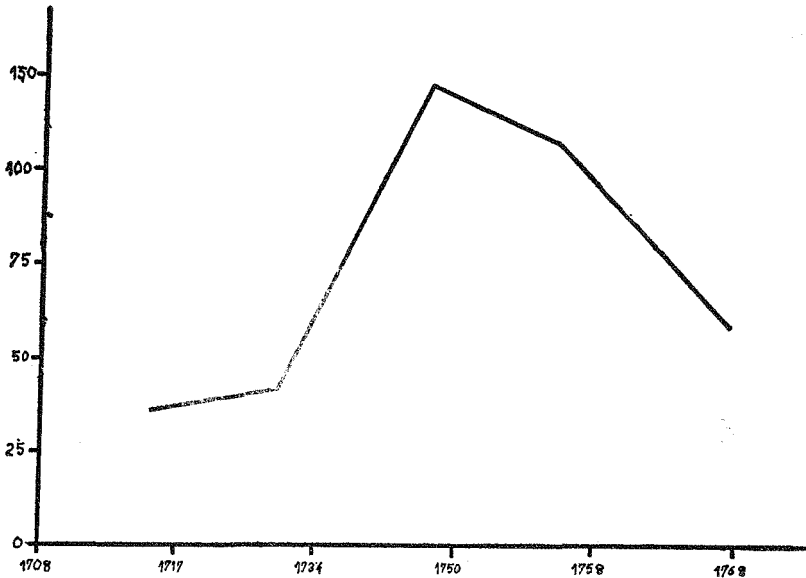
En cuanto al siglo XVIII, la estructura permanece incólume.

las artes era la causa de los males» declaraba MARTÍNEZ DE LA MATA, en su *Memoria en razón de la despoblación y pobreza de España y su remedio*, mientras que la hipoteca de las rentas, cargos y beneficios públicos constituyen para JACINTO DE ALCÁZAR, miembro del Santo Oficio y declaradamente renovador en sus expresiones, los focos del malestar del país; la voz de GÓMEZ DAVILA, vecino de Toledo, proclama a los cristianos nuevos «hezes y horrura» de la nación y detentadores del capital. En suma, el espectáculo de un confuso sentimiento de desorden y decadencia que aspira a encontrar la explicación de su porqué.

<sup>66</sup> LEWIS ROBERT, en su *Treasure of Traffike*, publicado en 1641, abunda en la paradójica situación financiera de España: «The King of Spaine, richest in mines, forbiddth exportation of gold and silver, yet finds small benefit by these restrictions», aludiendo a la succión del numerario sano que ya observara Thomas Mun en su «England's Treasure» (1630).

Se nos ocurre pensar que también resulta tentadora la idea de un ensayo sobre la génesis de la decadencia española en el siglo XVII según los teóricos del mercantilismo inglés.

Es más, los triunfos diplomáticos de Whitehall a partir de los Tratados de Methuen y Utrecht <sup>67</sup> garantizaban, no la paridad, sino la ventajosa prioridad de navíos y factores, lanas y «reexportables» ingleses tanto en las plazas del Tajo y del Guadalquivir, como en sus aledaños del Brasil, Río de la Plata, Antillas Mayores y Nueva España.



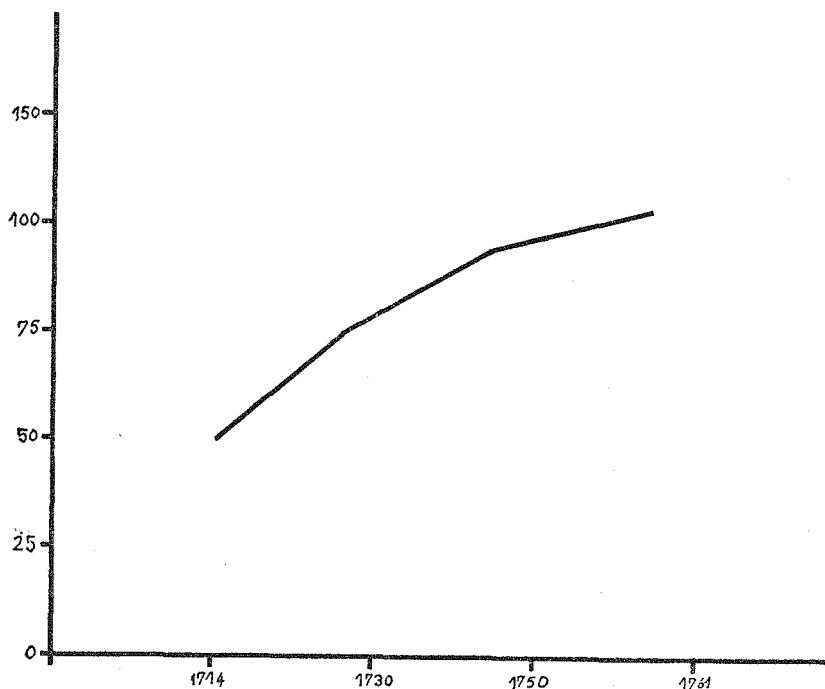
Perfil de la balanza de comercio entre España e Inglaterra (1708-1768) construido a base de significar los años en los que aquella fue más altamente favorable para el Reino Unido <sup>68</sup> (Base 100 = 1737)

<sup>67</sup> METHUEN, embajador en Lisboa y Madrid, fue un reconocido talento diplomático. ADAN SMITH definió el Tratado de 1703 como «obra maestra». En cuanto a la trascendencia de los convenios y paces de 1713 cfr. «*International Relations*», por J. O. LINDSAY en «*New Cambridge Modern History*», VII, 191-213.

<sup>68</sup> Las estadísticas proceden de la colección ordenada por SIR CHARLES WITHWORTH, «*State of the Trade of Great Britain in its Imports and Exports Progressively from the Year 1697... (to 1773)*», extraídas de «customs» y «port books». Cifras de las tablas originales en £, s, d. Las estadísticas pormenorizadas en P.R.O. T. 64. Una edición posterior en ANDERSON, *Origin of Commerce*, London, 1787.



Limitando nuestra observación a la balanza de comercio entre Inglaterra y Portugal-España durante una zona de fechas concreta y con base en una continuidad serial que, si no exacta, puede admitirse como indicativa, las gráficas aquí insertas ratifican la suposición de que, incluso en los años más significados por diferencias político-militares, entre las dos monarquías la vinculación comercial anglo-ibérica fue provechosa casi siempre para Inglaterra.



Perfil de la balanza de comercio entre Portugal e Inglaterra (1714-1761) construido siguiendo idéntico procedimiento que en la gráfica anterior<sup>69</sup> (Base 100 = 1737)

<sup>69</sup> WITHWORTH, op. cit. Para una visión reciente del mecanismo económico portugués, J. G. DE SILVA, *Au Portugal: l'autoconsommation, XIVe-XXe siècles*, A. E. S. C., Mars-Avril, 1969, 250-288.

## Los Archipiélagos del Atlántico Ibérico e Inglaterra: periodización de sus relaciones comerciales

No ha de extrañar el comprobar como la estructura del intercambio comercial entre Inglaterra y la Península Ibérica, a pesar de las vicisitudes a que se vió expuesta —fricción política entre Monarquías de opuestas confesiones, corso inglés en aguas hispanas de Europa y América, desquite español mediante el encarcelamiento y confiscación de bienes de los súbditos ingleses— es también válida para la variante de los Archipiélagos Ibéricos que, por ahora, reducimos a Canarias y Madera.<sup>70</sup>

Antes de describir más cumplidamente las incidencias que jalonan los tres siglos de vinculación, conviene fijar etapas cronológicamente admisibles, de tal modo que no sea la simple transacción diplomática la que presida el criterio periodificador sino que la coyuntura económica, el ciclo comercial, las alteraciones de los precios y el volumen de exportación-importación cuenten con prioridad en el establecimiento de dicha periodización. Esta puede quedar convenida en las siguientes cuatro etapas:

1) *Primera etapa*, desde 1503 en que se funda la Casa de Contratación como reguladora del tráfico entre Sevilla-Canarias-Indias hasta 1604, en que las paces entre las Monarquías de España e Inglaterra establecen una tregua. De ella se tratará en el resto de este capítulo y sólo para servir de antesala a las posteriores.

2) *Segunda etapa*, desde 1604 hasta 1660, período en el que las alternancias políticas hacen que la vida mercantil entre los Archipiélagos Ibéricos e Inglaterra sea hoy inestable. La ofensiva de Cromwell (Jamaica, Cádiz, Tenerife) es su más significado incidente.

3) *Tercera etapa*, desde 1660 en que se promulgan las «Navigation Acts» y se funda la Compañía de Canarias hasta 1713: en

<sup>70</sup> La ausencia de una continuidad serial para el comercio entre Inglaterra, Azores y Cabo Verde justifica la exclusión de estos dos archipiélagos, aunque las referencias a ellos aparezcan intermitentemente a lo largo de los restantes capítulos y notas.

Utrecht se cimenta la llamada «Pax Britannica» y se inicia la hegemonía talasocrática inglesa.

4) *Cuarta etapa*, desde 1713 hasta la revolución de las colonias inglesas en América, emancipación política que acaba con el comercio triangular atlántico en su edición mercantilista e inaugura la liquidación del viejo imperialismo comercial europeo.

### Primera etapa: los antecedentes de un tráfico

Fue durante la primera mitad del siglo XVI cuando los azúcares canarios y su ulterior refinamiento, se vieron sometidos al empuje de la competencia americana. Cumplida la experiencia de la aclimatación, y una vez que los «cañavereros» y maestros de ingenios lograron perfeccionar el proceso agrícola e industrial exigido por la planta, Madera y Canarias, transmisoras de cultivos, comenzaron lentamente a ser desplazadas.<sup>71</sup> Desde que la población antillana y la continental americana pudo abastecerse de azúcar, los cosecheros, «negociadores» (genoveses, florentinos y portugueses residentes en Canarias)<sup>72</sup> y arrendatarios de las plantaciones se vieron atraídos por un mercado que ofrecía buena cotización a los azúcares isleños, lo que quizá nos explique por qué el índice de precios acusó tan sensible alza entre 1515-1540.<sup>73</sup>

A pesar del recurso a los mercados europeos la producción global descendió vertiginosamente a partir de 1540-1550, con lo

<sup>71</sup> M. L. FABRELLAS, *La producción de azúcar en Tenerife*, R. H. C., 1952, Oct-Dic., 455-475.

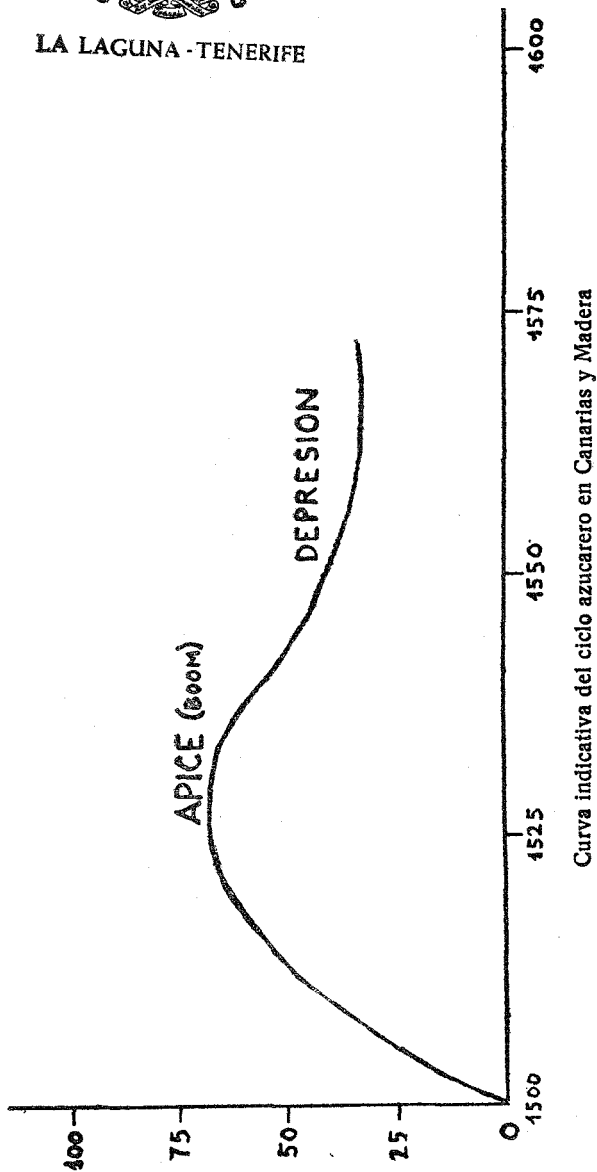
<sup>72</sup> La función intermediaria de la población genovesa destacada en Madera fue con mucho análoga a la desempeñada en Canarias: V. RAU, *The Settlement of Madeira and the Sugar Cane plantation*, A. A. G. Bijdragen 11, Wageningen, 1964, 3-12. También, F. R. C., IV, introducción de Serra Ráfols, IX-XII.

<sup>73</sup> A comienzos de siglo la arroba se fija a 200 maravedíes; G. CAMACHO ha seguido el proceso del alza de precios y señalado como antes de alcanzar la mitad del siglo se llegó a pagar la arroba a 600 y 700 maravedíes. Quizás quepa fijar para la producción y comercialización de los azúcares canario-maderenses una figura relativa al ciclo del comercio atendida a la curva de la página 51.

También G. CAMACHO, *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, A. D. E. A., 1961, 7; 11-60.



LA LAGUNA - TENERIFE



que el ciclo del comercio azucarero en Madera y Canarias conoció los pródromos de su extinción.

Amberes, a orillas del Escalda, polo magnético del tráfico entre Venecia y Flandes a través del Rin y sede de los «mercaderes aventureros» de Bristol así como de los capitales de las ferias más destacadas de la época — Medina del Campo, Lyon, Exeter— pasa a ejercer ascendiente indiscutido sobre los azúcares canario-maderenses.<sup>74</sup>

Ya en 1515 aparece documentada la existencia de un holandés, Jacob Groenenborg (Monteverde), residente en La Palma, y exportador de azúcares y melazas, hasta tal punto que sus compatriotas —irónicamente quizás, le intitulan «Heer van Canariën».<sup>75</sup> La transacción de los azúcares es, no obstante, privilegio espontáneo de genoveses y florentinos (Lorenzo de Riverol, Andrea Perri)<sup>76</sup> destacados en Canarias desde el último cuarto del siglo XV y nexos exclusivos con el mercado de Amberes. Durante la década del 30 podemos seguir sin esfuerzo la polarización del tráfico hacia el Norte de Europa, sin que ello excluya el simultáneo abastecimiento de Hispaniola, gran receptora de frutos y población canaria. Funchal también fue atraída, a través de la «feitoria» lisboeta en Flandes,<sup>77</sup> hacia Amberes y, en menor escala, hacia Brujas.

<sup>74</sup> La trascendencia de las ciudades comercializadoras del azúcar como de toda materia prima o manufacturas altamente cotizables, ha sido puesta de relieve por MAURO cuando afirma que, «en réalité ce n'est pas la production du sucre qui est dominante, mais le commerce du sucre lié à la consommation européenne», en op. cit., 501-2.

<sup>75</sup> Cit. por J. A. VAN HOUTTE, *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Utrecht, 1952, IV, 172. También por F. DONNET, *Anversois aux Canaries*, B. S. R. G. A., 1895, 19, 276-310. Sobre los comienzos de una colonia mercantil alemana en Canarias, C. MOLLWO, *Kölnner Kaufleute im XVI Jahrhundert auf der Kanarischen Inseln*, M. S. A. K., XVIII, 1897.

<sup>76</sup> A. H. P., Las Palmas, Fletamentos, I, 740, ff. 377 vº-378 vº y I, 741, ff. 172 vº-173 vº (Escribano Cristóbal de San Clemente). Otros factores genoveses destacados según los fondos archivísticos grancanarios fueron Lerca, Veintimilla y Calderina.

Para los primeros pasos de genoveses en calidad de financiadores de la explotación de las islas, cfr. B. WÖLFEL, *Alonso de Lugo y Compañía, sociedad comercial para la conquista de la isla de La Palma*, I, y P. 1934, 7 y 8.

<sup>77</sup> AZEVEDO y MAURO, op. cit., passim.

Aproximadamente por las mismas fechas algunos traficantes ingleses de Bristol <sup>78</sup> solían anclar en las radas de las Isletas, Garchico y Funchal. La «Compañía de Andalucía», prematura concesión de Enrique VIII a los interesados en el comercio con Cádiz y Sevilla, atraería a ciertos navíos ingleses, familiarizando a sus tripulantes y factores con los puertos isleños.<sup>79</sup>

La primera casa comercial inglesa —firma exportadora— que detectamos en Tenerife, es la de «Hickman & Castlyn» (1553),<sup>80</sup> prueba de que los sondeos iniciales habían aconsejado la conveniencia de una regularización mercantil con las Canarias.

Lo notable estriba en que «Hickman & Castlyn» trafica eminentemente vinos, testimonio fehaciente de que los caldos isleños han ganado algún favor entre los «connoisseurs» ingleses. Y el propio Guicciardini, en sus varias veces citada relación de viaje a Amberes afirma que «les Espagnols nous fournissent encor vins et sucres de Canaries et les bon vins du Mader»,<sup>81</sup> tan excelentes que se reputaban ya como malvasías.

Las referencias a los vinos se multiplican entre 1570-1600 por todo el ámbito documental.<sup>82</sup> En vísperas del asalto naval a Inglaterra, Heronino Lippomano, embajador de Venecia en España in-

<sup>78</sup> La primera referencia personal es la de Edward Kingsmill y Thomas Nichols, factores de una firma comercial de Bristol y acusados de herejes por el licenciado Mortenus: C. S. P., F., 1560-1561; 24 Sept. 1560.

<sup>79</sup> B. M., Cotton Vesp. CXIII, ff. 449-452 («Charter granted by King Henry the 8 th... to merchants trading into those parts of Andelozie in Spaine; 28, Sept., 1538»). Véanse en G. CONNELL-SMITH, *Forerunners of Drake; a Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*, Londres, 1954, para seguir las incidencias de la colonia inglesa en San Lúcar de Barrameda, Jerez y Sevilla.

<sup>80</sup> ALBERTI Y CHAPMAN, op. cit., en especial V, IX y X y C. S. P., F, 1561-1562; 18 August, 1561.

<sup>81</sup> Relación cit., 169 y 170. La malvasía, vino de sabor dulce y delicado cuyo origen se atribuye a las islas mediterráneas, Creta probablemente.

<sup>82</sup> Fray Alonso de Espinosa, en su conocida pieza de historia religiosa informa que «vimos de regadío y de sequero hay en grande abundancia en Buenavista, en Daute, en La Rambla, en La Orotava y en Tegueste» y añade que «es muy suave licor que se lleva a España, Francia, Flandes, Inglaterra, Guinea e Indias...» ESPINOSA, *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*, Tenerife, 1952, 28. Desde finales

forma al Senado que el vino y el vinagre son codiciosamente almacenados por los españoles y que debido a la escasez de los mismos han decidido importarlos desde las Canarias; comenta por último que son baratos, puesto que «recientemente se han plantado viñedos para reemplazar las plantaciones de azúcar».<sup>83</sup> La transición hacia el segundo gran monocultivo de la economía agraria canario-maderense se ha operado ya por estas fechas.

El mercado de las Indias, primero; Bristol-Londres-Amsterdam después serán quienes monopolicen los frutos de las Islas del Vino. Aparte la valiosa descripción de Thomas Nichols, prototipo del factor inglés en estos archipiélagos<sup>84</sup> nos sale al paso un recetario de la misma nacionalidad que data de 1575-1585 y cuyo autor es anónimo vocero del incremento comercial entre las islas del Atlántico Ibérico e Inglaterra. El «Special Direction for Divers Trade»<sup>85</sup> precisa las exportaciones hacia San Miguel y Tercera en las Azores, Canarias y Madera —paños, algodones hilados en Manchester, pieles, trigo y pescado seco de Terranova, mientras que las importaciones consisten en madera— «green woade» de las Azores,<sup>86</sup> vinos y azúcar.

El enrarecimiento del clima político entre Felipe II e Isabel I, la simultánea sublevación de las Provincias Unidas de Holanda, declaradas rebeldes, y el perpetuo temor de un asalto y «razzia»

del siglo XVI hasta comienzos del XIX la misma zona agrícola considerada (terrazas del norte de Tenerife) será la primera comarca productora del archipiélago canario.

<sup>83</sup> C. S. P., V(enetian), 1581-1591, 449.

<sup>84</sup> Para las continuas referencias a los vinos en Canarias y Madera cotéjese la edición de su *Pleasant Description of the Fortunate Islands* debida a A. CIORANESCU, La Laguna, 1963, passim.

<sup>85</sup> T. E. D., ya citados; III, 199-210. La edición en castellano de esta primitiva pieza constituiría una feliz contribución al establecimiento de la estructura-tipo válida para el comercio anglo-español durante los siglos XVI, XVII, XVIII. Otra muestra de interés, JOHN BROWNE, *The Merchants Avizo*, London, 1598, subtitulada «The merchants avizo very necessarie far their sonnes and servants when they first send them beyon the seas as to Spayne and Portingal or other countreyes»: por el título se desprende que se trata de un vademecum al uso.

<sup>86</sup> T. E. D. *Ibid.*, 203.

de las costas mediterráneas y marroquíes por los piratas turcos<sup>87</sup> causaron efecto en los corredores marítimos entre Bristol-Londres-Amberes con los puertos de Andalucía más visitados y, ahora también, los de Madera y Canarias.<sup>88</sup> Los mercaderes aventureros de Bristol, en fase declinante antes de cerrarse el siglo, se quejan al Privy Council en Londres por la disminución del comercio con España «que ahora se ha reducido a 8 o 10 navíos, todo motivado por los embargos españoles y el corso inglés».<sup>89</sup> El tono del escrito, su intención reivindicativa, cierta exageración en los reverses padecidos por los mercantes-accionistas y un transparente disgusto por la pugna entre Almirantazgos suman conjunto de rasgos que tipificarán los memoriales de patricios del comercio durante doscientos años más.

<sup>87</sup> T. E. D.; *Ibd.*, 204... «here we use to lade mathero wyne, called whit malmseys and wines of the canaries...» Lo que nos cuenta ANTHONY SHERLEY en este pasaje corrobora que vinos, azúcares y mieles de Canarias y Madera constituían —hacia 1600— un predilecto objeto de comercialización para los factores ingleses establecidos en los Archipiélagos: «Estos Estados de Moscovia tienen anchurosísimos términos, y en ellos cuatro escalas de contratación; la una es San Nicolás (en Arkangel, sobre el Dvina) a donde acuden los ingleses y reveldes (¿quizás por los holandeses?) con paños finos y vastos... con muchos vinos de España y de las Canarias; y de las Maderas azúcares y especerías de todo género» (los «engehnos» de Madera resistieron por algún tiempo más la competencia de las plantaciones antillanas y brasileñas). Cotéjese, XAVIER-A. FLORES, *Le «Peso Político de todo el Mundo» d'Anthony Sherley*, Paris, 1963, 82 y 99.

<sup>88</sup> La presencia de arquitectos militares como Torriani, la perpetua preocupación de Gobernadores y Capitanes Generales por las presuntas invasiones y los azares de la población de los Archipiélagos Atlánticos en general, y de las Canarias en concreto, ha sido tema de estudio exhaustivo por A. RUMEU DE ARMAS en *Piraterías y Ataques Navales a las Islas Canarias*, Madrid, 1950, *passim*.

<sup>89</sup> Cit. por J. LATIMER en *History of the Society of Merchant Venturers of the City of Bristol*, 1905, 60-61. Por los testimonios al alcance del investigador, cabe inferir que antes de que se cerrase el siglo XVI Londres había empezado a eclipsar a Bristol como sede comercial; la decisión tomada por los «mercaderes aventureros» de hacer caso omiso de la Compañía y gobierno londinenses «trading with Spain and Portugal, and that there shall be a Company of Merchant Adventurers of the City of Bristol continued and established in the same city» en LATIMER, *op. cit.*, 63.



Después de las abortadas tentativas por desembarcar en Inglaterra, aniquilar el corso sistemático (toda una serie en cadena: Reneger-Hawkin-Drake-Raleigh)<sup>90</sup> y controlar las comunicaciones entre los puertos del Atlántico protestante (La Rochele, Rouen, Plymouth, London) con los de las Provincias Unidas, Felipe II recurrió al embargo sistemático de «mercaderías de Inglaterra»,<sup>91</sup> embargo que en Canarias había de llevarse a efecto incluso si estas mercaderías se «hallaran en navíos franceses o de otras naciones», conminándose a los habitantes de las Islas —y puede presumirse que a todos aquellos habitantes de las plazas más frecuentadas por ingleses en Galicia y Andalucía— a no traficar con ellos so pena de exponerse a la pérdida de dichos bienes. El alcance de la cédula, expedida en Madrid, en Enero de 1596, hacía extensivo el embargo inmediato a «los holandeses rebeldes de Holanda y demás estados de Flandes».<sup>92</sup>

Los Archipiélagos Atlánticos, inmersos en esta aguda fase de hostilidad político-religiosa, escaparon a las más drásticas medidas ejecutadas en las ciudades peninsulares.<sup>93</sup> Aunque no se haya

<sup>90</sup> Las consecuencias del episodio Reneger (toma de San Salvador en 1545) en CONNELL-SMITH, op. cit. La fricción anglo-hispana durante los últimos treinta años del siglo XVI, en los competentes ensayos de J. A. WILANSOM, que quizás se resientan de una tenue heroización de las empresas marítimas de la Casa Tudor. También, M. FERNÁNDEZ ALVAREZ, *Orígenes de la rivalidad naval hispano-inglesa...* R. I., 1947, 28-29, 313 y sg.

<sup>91</sup> A. H. P., Las Palmas, R. R. C. C., t. 1.º; ff. 199-200: «Real Cédula de Felipe II a la Real Audiencia...»

<sup>92</sup> A. H. P., Las Palmas, Ibd. La fallida tentativa de Medinasidonia en aguas del Canal, unido a la consistente postura del ala calvinista francesa a partir de 1580 y a la indeclinable resistencia de las provincias holandesas sublevadas que habían concedido su «statthaltership» a Guillermo de Orange, por la misma fecha, motivaron la drástica legislación filipina en la Península, Islas e Indias. De interés, G. MATTINGLY, *The Defeat of the Armada*, London, 1959.

<sup>93</sup> Los procesos de Inquisición más notables durante los años críticos del duelo anglo-hispano (1580-1595) abundan en los fondos del Marqués de Bute, M. C., Las Palmas. Por ejemplo, el de Richarte Neiuaman, «lombardero inglés que había venido a esta isla de Canaria en un navío cargado de trigo en la ciudad de Londres... y que en esta avía cargado de azucars y vino para la ciudad de Londres...» V.

procedido a una evaluación cuantitativa de los casos de embargo, procesamiento por vía del Santo Tribunal o simple confiscación de bienes como represalia por los asaltos ingleses en Antillas y Tierra Firme, cabe conjeturar que fue menos severa en Canarias que en determinadas localidades peninsulares.

De otra parte Amsterdam, heredera en ventajosa proporción de las casas comerciales que hicieran de Amberes la capital financiera del siglo XVI, recoge y engrandece la herencia de su vecina sede mercantil<sup>94</sup> para erigirse en la proveedora de todos los mercados, al margen de credos religiosos, rencillas dinásticas y controvertidas estimativas economistas. Las series editadas por J. W. IJerman para los años 1591-1603 legitiman el comprobar la paradójica situación de la época: las rutas preferidas de los holandeses eran aquellas que vinculaban los puertos bálticos y escandinavos («Oostzee») con el Brasil a través de algunas escalas en Nantes y Burdos pero preferentemente en Lisboa-Calis Malis (Cádiz)-Gibraltar-Málaga-Madera-Canarias, circuito familiar para los expertos navegantes de Flandes, y codiciado ámbito comercial de la época: «imperio del azúcar», flotas del tesoro... etc.<sup>95</sup> Incluso, siguiendo una tradición cuyos orígenes hemos trazado, Levinos

XII de la cit. colección, Relaxados, 1586, ff. 424-433. Estamos con H. Ch. Lea cuando observo que en Canarias la Inquisición no llevó a cabo la severa política fiscal y judicial que en tierras peninsulares. Lástima que no haya intentado decir por qué.

<sup>94</sup> Breve valoración de la actitud vital de la comunidad mercantil de los burgos flamencos, en particular Amsterdam, en C. E. H. E., IV. 531-534.

<sup>95</sup> J. W. IJERMAN, *Amsterdamsche Bevrachtings —contracten, 1591-1602, I, De vaart, op Spanje en Portugal...* Economisch Histo. Jaarboek, Gravenhaje, 1931, 161-291. Esta referencia se debe a la atenta correspondencia del Profesor J. G. VAN DILLEN (Amsterdam). En los fondos de la Biblioteca Real de la Haya está depositada una colección de panfletos que conciernen a la colonización holandesa en Asia, América y Africa. Quizás puedan localizarse en ellos más abundantes datos sobre la población holandesa y factores calvinistas en Madera y Canarias. Cfr. *Van Stock ums Antiquariat, Catalogue of Rare Dutch Pamphlets*, La Haye, 1911. También, A. SCHULTE, *Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaft*.

Vandama,<sup>96</sup> negociante flamenco establecido en Garachico, conecta este puerto de la costa norte de Tenerife con la red de intereses que la ataban a las células mercantiles europeas, en una economía cada vez más interdependiente. La colonia italo-flamenca, estante en Canarias, es el cordón umbilical con los mercados que establecen la cotización azucarera, a pesar del antagonismo religioso.

Habrá que esperar a que la situación internacional se descongestione para presenciar un primer intento de regularización legal entre las Comunidades comerciales de dos Monarquías europeo-occidentales, Castilla e Inglaterra: la primera, una vez obtenida la integración territorial después de la anexión de Portugal por el Duque de Alba, la segunda, a punto de sedimentar las alteraciones de todo orden originadas por su distintiva actualización de la Reforma.<sup>97</sup>

<sup>96</sup> A. H. P., Santa Cruz de Tenerife, Prot. 1º, extravagantes de Alvaro de Quiñones (1571-1685), ff. 189-192. La provisión de objetos suntuarios, buena artesanía y manufacturas textiles desde Holanda siguió siendo intensa hasta fines del siglo XVII. A. H. P., Tenerife, Aduanas H-9 (1), Cuaderno de entrada correspondiente a 1694, Orotava.

<sup>97</sup> Sobre los cambios operados en la propiedad rural y ascendencia de la gentry anglicana bajo la nueva política económica de Enrique VIII e Isabel I recuérdese a R. H. TAWNEY, *Religion and the Rise of Capitalism*, London 1926.

## CAPITULO IV

«...Place of much pleasure and delight (Hacienda del Príncipe de Ascoli), the chiefe seate of all the islands; a place likewise of greate proffitt, yieldinge six and seaven hundred pipes of Canary wine per anum, besides severall tributes of water» (MARMADUKE DE YORK, circa 1640-5).<sup>98</sup>

«La pretensión de la ysla de Tenerife a navegar los vinos de su cosecha a las yndias en navíos extrangeros» (*Jueces de la Casa de Contratación*, 1641).<sup>99</sup>

### Segunda etapa: medio siglo de crisis

El escenario europeo durante la primera mitad del siglo XVII es un mosaico de tensiones no resueltas. Tensiones que proceden de la pluralidad religiosa desatada por la Reforma y que radicaron pronto en el corazón mismo de las tendencias constitucionales veneradas por mercaderes calvinistas y por la «gentry» inglesa.

La estabilización de las fronteras y la cuestión dinástica, tan imbricadas en las disidencias religiosas de Bohemia y Centro-Europa durante la conflagración mayor de la época (1618-1648),

<sup>98</sup> *The Life of Marmaduke Rawdon of York*, ed. por ROBERT DAVIS, Camden Society, 1863, 36.

<sup>99</sup> A. G. I., Ct. 475, lib. 211; ff. 431 vº y 432.

terminan por agravar aquel momento de «confrontación internacional».<sup>100</sup>

Sin embargo, no podemos omitir la presencia de las flotas de Indias, venero de la actividad financiera, dictadoras de los precios, de la fluidez metálica en los Estados europeos y contribuyente poderoso en las crisis económicas de las décadas de 1620 y 1640,<sup>101</sup> cuyas secuelas políticas quedan registradas en el seno del Parlamento inglés y en el Consejo de Castilla,<sup>102</sup> en la Valtelina y en Cataluña; entre los frondistas bajo el Cardenal Mazarino y en los medios nobiliarios de Coimbra, solidarios de la campaña independentista portuguesa dirigida por João Ribeiro.<sup>103</sup>

La hegemonía en el Atlántico pasa, sensiblemente, de Castilla a Holanda e Inglaterra, lo que a su vez ocasionará futuras confrontaciones entre estas dos aspirantes a la talasocracia moderna.

Las colonias mercantiles inglesa y holandesa, y paralelamente la francesa, se hacen fuertes en los puertos ibéricos de Lisboa, Cádiz-Sevilla, Madera-Canarias, expectantes por las remesas, alentadas por el contrabando y sometidas a los inconvenientes de residir bajo la soberanía de un Monarca hostil a su confesión religiosa, a las directrices políticas de sus respectivos gobiernos e

<sup>100</sup> Reciente revisión del tema en J. V. POLISENSKY, *The 30 Years War and the Crisis and Revolutions of XVII th. century Europe*, P. P. 1968, 39; 34-43. Un ejemplo de simplificación de la realidad histórica en pasajes como éste: «...attention must be paid to the history of the «international confrontation» between two types of social and political organization, the Spanish on one hand and the Dutch on the other. From these were forged, in the furnace of the conflict of the armies and states, a new pair of types represented by France and by England»; op. cit., 43. Versión marxista en B. PORCHNEV, *Les soulèvements populaires en France de 1623 à 1648*, Paris, 1963.

<sup>101</sup> Las crisis inglesas han sido bien abordadas por B. E. SUPPLE en *Commercial Crisis and Change in England, 1600-1642*, Cambridge, 1959, 9. También, *Crisis in Europe, 1560-1660*, P. P. ed. by TREVOR ASTON.

<sup>102</sup> Cfr. J. H. ELLIOT, «*The Decline of Spain*» en la citada serie de P. P., en donde la tesis economista de E. J. HAMILTON intenta ser sustituida por otra de cuño pluralista.

<sup>103</sup> A. CÁNOVAS DEL CASTILLO, *La Revolución de Portugal; textos y reflexiones, en Estudios del Reinado de Felipe IV*, Madrid, 1888, I, passim.

igualmente antagónico en la orientación colonial (*Mare Liberum* versus *Mare Clausum*).

¿Entre 1604 y 1660, en qué medida repercute la crisis europea en los Archipiélagos Ibéricos? ¿Hasta qué grado el cambio de coyuntura afectará a su régimen comercial? ¿Cómo se opera la lenta transición hacia una dependencia del creciente influjo mercantil de Londres, a pesar de los denodados mas estériles empeños de las autoridades competentes en Sevilla?

He aquí, en suma, un «*conspectus*» de cuestiones esenciales a que intentan dar respuesta los apartados siguientes.

### **Los términos de las Paces de 1604 y la internacional mercantil**

Interesa subrayar debidamente la línea general del armisticio convenido entre Jaime I Estuardo y Felipe III Habsburgo porque durante los siglos XVII y XVIII las comunidades mercantiles inglesas incidirán repetidamente en las franquicias aduaneras, el derecho al libre tráfico y la inmunidad judicial.<sup>104</sup>

El capítulo 14 de las Paces —que venían a limar, temporalmente, anteriores asperezas— especifica que «las mercaderías de Inglaterra y Hibernia se pueden haber a los Reynos de España, y del Archiduque donde allí y pasaren a los dichos Reynos sin pagar el tributo de 30 % nuevamente impuesto, sino solamente los dichos acostumbrados antes desde nuevo tributo...»<sup>105</sup>

La Península Ibérica —Portugal llevaba años de anexión forzosa— quedaba así abierta a los paños, lanas y granos de Inglaterra, Escocia e Irlanda, y aunque los términos de la concesión forzaban a la reciprocidad, no cabe poner en tela de juicio que la posibilidad —siempre sigilosamente albergada— del ulterior contrabando a Indias<sup>106</sup> y la esperanza de percibir el pago de los pro-

<sup>104</sup> De hecho los requisitos básicos de todo intercambio. Habría que estudiar estas aspiraciones a la luz de los postulados y la práctica del Derecho Internacional de la época.

<sup>105</sup> B. M., Cotton Vesp. CXIII, Acta Inter Angliam et Hispaniam, f. 39 (b).

<sup>106</sup> Mss. cit. f. 372 (b)... «that all her M. subjects to have free traed into all the Kingdom of Spayne domenions as also the West and Est Indies...»

ductos exportados en lingotes o moneda acuñada impulsaron a la opinión pública inglesa a bien acoger las Paces.

Las colonias inglesas de Lisboa y Cádiz-Sevilla serán las protagonistas del intenso tráfico que hacía de esas plazas, además, puertos de escala apropiados para la travesía del Atlántico —no muy frecuente todavía para los galeones de Bristol y Londres, más especializados en los periplos por el Atlántico Ibérico y el Mediterráneo, sede de su Compañía de Levante.<sup>107</sup> Así, la proporción de anclajes ingleses en Lisboa entre 1619-1683 llegaría a ser del 46 %, mientras que la de Holanda no rebasaba el 15 %, y la de la Hansa no ascendía de 11, 7 %.<sup>108</sup>

En la periferia atlántica dependiente de Castilla —litoral del País-Vasco, Coruña, Cádiz-Sevilla e incluso Málaga y Alicante, las colonias inglesas sufrieron los altibajos de la política y de las maniobras de las Cancillerías en Madrid y Londres.

El clima esperanzador de una alianza firme, mediante la unión dinástica de las dos Coronas,<sup>109</sup> se disolvió al cabo de unas negociaciones infructuosas que precipitaron a España e Inglaterra hacia otra de sus reiteradas hostilidades.

Las paces de 1604 habían sentado un precedente difícil de olvidar para los mercaderes y negociantes ingleses que residían,

<sup>107</sup> Completa visión de las empresas de la marina y los factores holandeses en el Mediterráneo Oriental (circuito Venecia, Islas griegas, —Turquía) en K. HEERINGA, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantischen Handel*, Gravenhage, 1910.

<sup>108</sup> Mauro, op. cit., 494-496.

<sup>109</sup> Aunque minoritario, hubo un sector de la opinión política española que depositó muchas esperanzas en la alianza matrimonial con Inglaterra, «la mayor Isla del Mundo, rica, fértil, abundante de gente y de mercaderías, que se ha recogido como la tortuga dentro de su concha», cfr. B. N., Madrid, Mss. 2394, «Discurso anónimo», ff. 51-67. La creencia muy extendida fue la expresada en consideraciones de este tono: «notoria cosa es que Ynglaterra por sus inteligencias, y grande materia de estado ha sido poderosa, para ser causa de los males de toda la Christianidad en deseando siempre su particular fin a hazerlos a la corona de España». B. N., Madrid Mss. 2357, «Sucesos del año 1625», ff. 19-23. Vd. M. FERNÁNDEZ ALVAREZ, *Tres embajadores de Felipe II en Inglaterra*, Madrid, 1951.

sobre todo, en Andalucía. El tráfico hacia el Atlántico Ibérico y el Mediterráneo constituye un mercado que se ensancha y absorbe manufacturas en una correlación elocuente:

$\frac{1609}{46}$	$\frac{1619}{59}$	$\frac{1634}{65}$
-------------------	-------------------	-------------------

mientras que el abastecimiento del Báltico (incluyendo Rusia) demostraba la decadencia en el tonelaje y, también en este caso, su tónica deficitaria:

$\frac{1609}{29}$	$\frac{1616}{25}$	$\frac{1634}{24}^{110}$
-------------------	-------------------	-------------------------

Sevilla, más que ninguna otra capital europea de la latitud en que Inglaterra ensayaba en la segunda mitad del siglo XVII un comercio ventajoso para su balanza, albergaba los más influyentes capitostes de dicho comercio. A través de ellos, presionando en la Embajada inglesa en Madrid y elevando Memoriales y súplicas al Parlamento, es como en Marzo de 1645 Felipe IV extiende su «Cédula de privilegios a los ingleses que residen en Sevilla, Sanlúcar, Cádiz y Málaga»,<sup>111</sup> cédula que tenía buena cuenta en nominar un juez conservador para los súbditos de S. M. B. estantes en aquella provincia del reino de Castilla.<sup>112</sup>

Esta cédula anticipa muchas de las aspiraciones legalizadas después de los convenios de Utrecht (1713-1715), al mismo tiempo que ratifica y actualiza los ideales de libre práctica en materia de religión, seguridad personal y autonomía mercantil,<sup>113</sup> ideales que

<sup>110</sup> Cfr. F. J. FISHER, *London's Export Trade in the Early Seventeenth Century*, Ec. H. R., 1952, 13, 153 y sgs.

<sup>111</sup> P. R. O., S. P. 43, ff. 11-18.

<sup>112</sup> En esta ocasión el cargo de Juez Conservador recayó en D. Francisco de Vergara, entonces Juez de la Audiencia de Sevilla.

<sup>113</sup> Prescripciones notables de la cédula eran algunas como éstas:

- a) «Que los libros de su contratación no se saquen de su poder»;
- b) «Que no se les pueda visitar sus casas, ni pedir los despachos de las mercaderías»;
- c) «Que el Juez Conservador pueda subdelegar su comisión para los negocios que se ofrecieren en Málaga, Cádiz y San Lúcar». Cotéjese cédula cit.



la población anglo-holandesa defendió en la Península, quizás a modo de verificación espontánea de principios de vida pública como los de libertad confesional, «habeas corpus» e iniciativa individual o mancomunada (las Compañías de Comercio), tan exaltados por aquellos pueblos a lo largo de la Edad Moderna.

Las «molestaciones» por parte de la Inquisición, a veces instrumento de control aduanero, justificado por el contrabando practicado a mansalva, iban a conocer una poderosa «détente». El Juez-Conservador, casi siempre un magistrado de la Audiencia, significaba una alta protección con atribuciones judiciales, que ponía a los «heréticos» a buen recaudo.

Ulteriores ratificaciones<sup>114</sup> de los privilegios extendieron las garantías concedidas a la colonia inglesa en Andalucía. Con la década del 50 vuelven a vulnerarse las Paces —las de 1604 y las de 1630—; se repiten las confiscaciones en Andalucía y Canarias; Cromwell emprende la captura de Jamaica y asalta las galiflotas<sup>115</sup> de Indias con positiva fortuna. También las relaciones políticas conocen sus ciclos, con sus fases de alza y sus curvas de depresión.

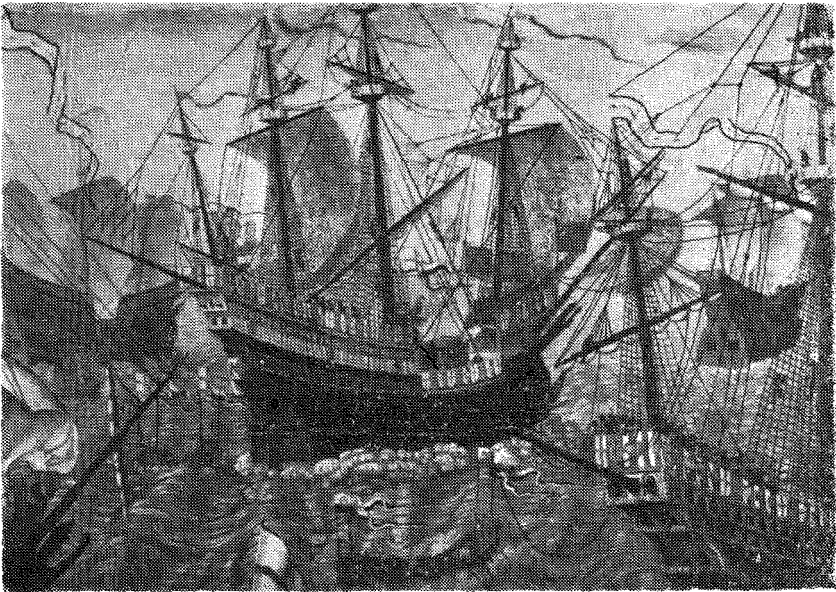
### **El colapso de la coyuntura atlántica; las variantes isleñas en sus reajustes económicos**

Entre 1593-1650 acontecen fenómenos decisivos para entender el cambio coyuntural: hay un alza de precios que es constante y vertical en su ascenso;<sup>116</sup> dos grandes depresiones alrededor de 1620 y 1640 y debilitamiento de ese factor-eje de la vida empresarial que es la confianza en las inversiones, compraventas y financiación. Chaunu expresa el efecto del desajuste, refiriéndose a una parcela de la Europa colonizadora, cuando dice que a partir de la

<sup>114</sup> Por ejemplo, hubo una ratificación el 14 de Octubre de 1649.

<sup>115</sup> Excelente visión del tema en CH. H. FIRTH, *The Last Years of the Protectorate, 1656-58*, New York, 1964, I, 47-51, en donde se describe y valora el bloqueo del Atlántico Ibérico (Cádiz por Stayner y Málaga-Alicante por Blake).

<sup>116</sup> C. E. H. E., IV, 472-484.



Desde los primeros Tudores Inglaterra inicia una política naval que la distancia del continente europeo y la relaciona con sus factorías y colonias de ultramar. Las «Navigation Acts», en particular la de 1660, impulsarán la industria naval inglesa, enrolando una eficaz tripulación comprometida en los fletes desde y hacia los mercados de su jurisdicción



última depresión se inicia la «desagrégation de l'Atlantique de Séville».<sup>117</sup>

En el transcurso del tiempo nos sobran síntomas del descontento que cundía entre los organismos de gobierno en Canarias a causa de las restricciones sobre la exportación de frutos a Indias.<sup>118</sup> Restricción que en ocasiones notorias —superabundancia en las cosechas de vinos andaluces; recelo por el contrabando efectuado en los puertos canarios,<sup>119</sup> «reexportación» de moneda buena y frutos de Indias hacia Amsterdam y Londres— alcanzaba grados de sanción vindicativa por medios legales o en nombre de la razón de monopolio. Los términos de los auditores, jueces de registro y consulados de mercaderes sevillanos son siempre taxativos: «sobre el exceso de los navíos que se cargan en las ysias de Canarias» (1639),<sup>120</sup> o bien: «la pretensión de la ysla de Tenerife a navegar los vinos de su cosecha a las yndias en navíos extranjeros» (1641).<sup>121</sup> La contrapartida —especulación sistemática con los productos de Indias registrados en aduanas canarias, burla de las prohibiciones tocantes a no remitir otras mercancías que los frutos de la propia cosecha y a no permitir a los extranjeros ni a sus navíos zarpar de Canarias hacia el Nuevo Mundo resulta menos iló-

<sup>117</sup> Op. cit., I, 159 y sgs. Para España, E. J. HAMILTON, op. cit., passim. Traducción castellana con el título de *El Florecimiento del Capitalismo y otros ensayos de Historia Económica*, Madrid, 1948.

<sup>118</sup> Dos muestras típicas en la *Carta Memorial de la Isla de Tenerife*, fdo., Agustín de Barbosa el 21, Oct., 1613, A. G. I., Ind. G., l. 3097 y en el reconocido con el nombre de su redactor, *Memorial de Franchi*, Madrid, 1649.

<sup>119</sup> Los casos de mercancías incautadas abundan en los archivos locales; vb. gr., A. C. T., Provisiones de la Real Audiencia, 3. P-XIV: «Expediente por embargos de la nao «El gato negro», que trajo mercaderías de Alemania y Flandes, hecho por el alguacil mayor del Santo Oficio...» A. H. P., Las Palmas, RR. CC., II, 269: «El Rey al Regente... nombrandole su Juez especial para que intervenga en todos los casos de contrabando verificados por los holandeses rebeldes de Holanda y Zeland que traen ropas y otras mercaderías prohibidas y se llevan vinos y otras cosas (sobre entiéndase moneda buena), especialmente de Canaria, Tenerife y Palma...» (21, Oct., 1627, Madrid).

<sup>120</sup> A. G. I., Ct. 575, l. 21, f. 91 v°.

<sup>121</sup> *Ibid.*, l. 211, f. 431 v° y 432.

gica si se tiene presente que el cambio de «monocultivo» se había llevado a buen efecto tanto en Canarias como en Madera hacia fines del siglo XVI. Es decir, los vinos se habían erigido en reyes de la agricultura de los archipiélagos, atando la mano de obra campesina a las fincas-terrazas y al mismo tiempo a sus propietarios, que se reclutaban entre las más altas jerarquías civiles (Regidores, Gobernadores, Mayorazgos, etc.) y eclesiásticas (Cabildo Catedral, miembros de la Inquisición, órdenes religiosas y conventos). En La Orotava, La Laguna y Las Palmas, un tercer núcleo, integrado por el estado llano (traficantes, pequeños propietarios rurales asentados en los focos urbanos, mercaderes) y las colonias extranjeras «estantes», fue el último de los segmentos sociales involucrados en el mantenimiento del cultivo y su posterior industrialización (reposo y madurez de los caldos), que exigía una comercialización inteligente.

Como muy convincentemente sugirieron los Inquisidores de Canarias, al Rey Felipe IV, las «Islas necesitan del trato para su conservación, por faltarles todo género de ropa, lino, lana y sedas, aceite y otros mantenimientos que no se cogen en ellas, y esto lo suplen con lo que procede del vino, que es el fruto más considerable, y que se saca fuera...»,<sup>122</sup> y «faltando la navegación del vino se arriesgan, por ser el fundamento y sustancia con que se conservan».

La corriente de protestas remitidas al Consejo de Indias logró relajar, en contadas ocasiones, la prohibitiva legislación. Primero en 1612 y en 1639 y después en 1659 —concesión de 700 toneladas de vinos—<sup>123</sup> se reiteran las permisiones en la mejor técnica reguladora de «quita y pon». Los vinos canarios, posiblemente, podían desplazar a los andaluces o levantinos, no sólo por su ca-

<sup>122</sup> «Memorial de los Inquisidores al Rey (Felipe IV) sobre el comercio de Indias», ed. de A. MILLARES, *Historia de la Inquisición en las Islas Canarias*, Las Palmas, 1874, II, 152-157.

<sup>123</sup> La dinámica entre Canarias-Indias, bien descrita en MORALES PADRÓN, op. cit., 153-154 y sgs. Como referencia contemporánea a los hechos recúrrase siempre al «Norte de Contratación...» de VEITIA LINAJE.

lidad, sino porque la distancia en días desde las Islas a Santo Domingo, Campeche y Porto Bello era notablemente más reducida y por consiguiente sus precios de venta más tentadores entre sus consumidores asiduos. El cúmulo de gravámenes, registros y almojarifazgos actuantes sobre las cargas de los navíos, tanto en su singladura hacia Indias como en su anclaje en los puertos de aquel otro hemisferio,<sup>124</sup> impedían la competencia con análogos renglones, despachados desde los muelles del Guadalquivir.

La política monopolizadora de la Casa de Contratación seguía pesando sobre la vida económica de Canarias. Y este peso resultaba más gravoso ahora, cuando la aclimatación de la cepa mediterránea era proceso irreversible para una economía que había hecho de la agricultura, y de sus frutos, moneda de cambio.<sup>125</sup>

La alternativa que los mercados nor-europeos comenzaban a ofrecer resultaba ser incierta y sus resultados a duras penas podían preverse a comienzos del siglo XVII.

Hemos localizado, en los registros del puerto de Bristol, series completas —ya publicadas— en las que figura, con regularidad de fechas y con precisión de cantidades, el volumen de vinos

<sup>124</sup> MORALES PADRÓN, *ibid.*, 160-163. En el siglo XVIII, y no obstante las presuntos alivios de réditos y gravámenes en los aranceles, los embalajes de mercancías isleñas con destino «Indias» sufrían un impuesto inicial del 2,  $\frac{1}{2}$  % sobre el valor total de las mismas, amén de 25 pesos por cada 100 toneladas y 14 reales de plata antigua por cada tonelada, con motivo de los burocratísimos derechos de escribanía (en este caso está harto justificado hablar de una estructura estamental encaramada sobre el espíritu de empresa del sector más vital del país). Los tantos por ciento y gabelas consecutivas al declarar las exportaciones en Indias se elevaban a un 22,  $\frac{1}{2}$  % si se trataba de vino o vinagre, a lo que se sumaba una imposición extra del 1,  $\frac{1}{2}$  % para mantener la Armada de Barlovento. Ante este elemental inventario sólo se nos ocurre preguntar, ¿por qué no más contrabando?

<sup>125</sup> O sea, que en ocasiones de crisis monetaria (depreciación progresiva del vellón) o ausencia del numerario, el pago de los bienes adquiridos se realizaba en especias (vino), con lo que se operaba el receso desde una economía con base en valores monetarios a otra de mecánica elemental, en la que las transacciones se reducían a un intercambio de objetos.

canario-maderenses importados durante el transcurso del siglo.<sup>126</sup>

Paralelamente Londres y bastante menos Southampton eran incansables consumidores de los caldos mediterráneos, franceses y de las malvasías atlánticas. La diversificación de mercados empezaba a ser una realidad, y aunque los precios<sup>127</sup> tendieron a subir,

<sup>126</sup> P. McGRATH, *Merchants and Merchandise in XVII th Century Bristol*, Bristol, s. a., 279 y sgs. Entre 1611-1637 registra 9 navíos de Canarias y 7 de Madera. Vinos importados:

	<u>CANARIAS</u>	<u>MADERA</u>
1600	108 toneles	9 pipas
1613	196 pipas	_____
1624	171 »	62 pipas
1654	33 »	_____
1657	_____	25, 1/2 pipas
1659	177	62 »
1682	15, 1/3 pipas	_____
1685	78 »	_____

<sup>127</sup> THOROLD ROGERS ofrece la siguiente lista de vinos canarios importados en Inglaterra:

<u>Años</u>	<u>Cantidad</u>	<u>Precios (en £, s. y d.)</u>
1602	7 1/2 galón	= 3/4
1604	1 pint	= 3/4
1635	1 lld	= £ 18
1639	10 galones	= 4/9 i 2
1648	16 1/2	= 5
1657	40 botellas	= 2
1665	20 do.	= 2
1670	1 canary	= 8
1672	3/4 canary	= 8
1684	2 do.	= 24
1693	2 dozenas	
	de canary	= 24
1695	9 galones	= 10

THOROLD ROGERS, *History of Agriculture and Prices in England*, Oxford, 1887, VI, 413-421.

Somos conscientes de que una lista de precios, en cantidades cuyo equivalente castellano no es fácil de establecer y en una moneda extranjera cuya capacidad adquisitiva no correspondía sin duda a la del siglo XVIII por no hablar del

hubo crecida demanda de vinos canario-maderenses. Los precios, naturalmente, oscilaban con las estaciones, la cantidad y la calidad (había vinos bastardos que los cosecheros y agentes isleños imponían en la venta de las malvasías como cláusula «sine qua non» de la transacción).

Lo mismo que Canarias — eminentemente Tenerife —, Madera y Porto Santo atravesaron felizmente los críticos años de «reajuste» al nuevo monocultivo.

Ya en 1590 Gaspar Frutuoso comentaba con exaltada bonhomía que «o vinho malvasia e o melhor que se acha no universo, e se leva para a India, e para muitas partes do mundo».<sup>128</sup> La fase de toda la primera parte del siglo — documentada por archivos, indica un alza de precios en los mercados peninsulares de Lisboa y Beja,<sup>129</sup> y suponemos que también en los de Brasil, Angola y Cabo Verde, desde un principio clientes del archipiélago portugués.

presente, no permite leer con transparencia el fenómeno del alza de precios. Conste sin embargo, para refrendar la persistencia de un tráfico. De otra parte los fondos de los Archivos Históricos en Canarias no aportan continuidad serial de cantidades consumidas ni de precios. Un ejemplo, «*Libros en donde se reciben las cuentas de los administradores del ospital Real de Nuestra Señora de los Dolores y San Martín de esta ciudad (La Laguna) desde el año de 1644...*» e ibd. a partir de 1686 en A. H. P., Tenerife, VI-19 y 20.

Referencias del tipo siguiente son, desafortunadamente, escasas: «Yten ciento y sesenta y ocho reales del valor de nueve barriles de vino que compró en dichos quatro años y dos meses...». Cuentas desde Mayo de 1676 a Junio de 1678, Descargo de Tributos. A partir de 1686 las cuentas de descargo se refieren en bloque al vino, vinagre y aguardiente, sin que la más mínima inclusión de volúmenes traficados, registro de precios o incidencias anejas permitan elaboración alguna sobre el alza de precios, más factible de observar en el mercado londinense. E. B. SCHUM-PETER, *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808*. London, 1960.

<sup>128</sup> Cit. por F. AUGUSTO DA SILVA, «*Elucidario Madeirense*» II, 552-558. El tratado entre Juan IV de Portugal y Carlos I Estuardo contribuyó a cimentar el idilio diplomático entre las dos naciones. Cotéjese «*Collecção dos Tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre Portugal e as mais potencias...*» Lisboa, 1856, I, 82-101.

<sup>129</sup> MAURO, op. cit. 378-381, en donde vemos a los precios alcanzar su cima hacia Enero de 1651, en el propio mercado de Madera; en Bahía de Brasil hacia 1649



Como en Canarias, las terrazas dedicadas al malvasía o a la uva «tinta» llamada también «negra mole» se escalonaban entre los 300 y 650-700 metros sobre el nivel del mar, consiguiéndose entre los años de 1630-1640 excelentes calidades en la línea costera del sur de Madera que orla la isla desde Funchal hasta Calheta pasando por Câmara de Lobos, así como en Porto Santo.<sup>130</sup>

Si no de competencia si puede hablarse de una carrera inexorable hacia una producción mimada en Tenerife y Madera, producción de la que eran responsables los cosecheros-propietarios, suerte de empresarios agrícolas frecuentes en estos archipiélagos. Naturalmente la emancipación de Portugal y sus islas de la administración castellana en 1640, al mismo tiempo que las cordiales ententes con la Corte de los Estuardos son en sí factores determinantes de la ulterior crisis de los vinos canarios en Barbados, Angola, colonias sajonas de América y Londres, ya que el marchamo de las relaciones entre España e Inglaterra estuvo lejos de ser beneficioso para el recíproco comercio. Como veremos, la diáspora de la colonia inglesa en Tenerife implicará su concentración en Funchal, en donde hacia 1680 está documentada ya la existencia de 10 casas de comercio <sup>131</sup> inglesas.

Los dos archipiélagos operan satisfactoriamente la transición al nuevo monocultivo, que a la altura de 1640 es la base de la economía insular, como la caña de azúcar lo había sido cien años antes. Madera y Porto Santo, favorecidas por la política de alianzas (1650) obtendrán en los mercados bajo jurisdicción inglesa concesiones muy estimulantes. Canarias, regulada la comercializa-

(40.000 reales la pipa, cuando en 1630 sólo se remataba idéntico volumen en 10.000 reales). La inflación se extendía, por tanto, a los dos hemisferios atlánticos.

<sup>130</sup> Muy relevante la ya citada monografía de ABREU DE SOSA. Los «apontamentos» del coronel SANTOS PEREIRA desde Funchal nos han sido de preciosa utilidad.

<sup>131</sup> ELUCIDARIO MADEIRENSE, II, 552-558. En 1646 la exportación se elevaba a 2.000 pipas de vino, que en proporción al área cultivada (actualmente unos 248 kms., o sea un 8 % del área cultivable) y al sistema de explotación de los caldos, era más que considerable.

ción de sus vinos por la Casa de Contratación, luchará sin cejar, durante casi un siglo, por el reconocimiento de sus frutos en el área de intercambio anglo-sajón. La tentativa, como veremos, no cristalizó: la trayectoria política anglo-española impidió la inclusión de la coyuntura económica canaria en la del Atlántico Norte a partir de la segunda mitad del siglo XVII, un Atlántico en vías de ser proclamado «mare nostrum» por la propia Inglaterra.

### **La colonia protestante en Canarias y el plan de incorporación de Tenerife según Oliverio Cromwell**

La colonia protestante anglo-holandesa sobre todo, experimentó un crecimiento demográfico relevante entre principios del siglo XVII y la mitad del siglo, hasta la celebración de la Batalla de Santa Cruz en 1657.

En 1652 el Tribunal de la Inquisición, quizás el mejor índice censal de población extranjera en los puertos españoles más transitados, informa que en Tenerife «hay más de 1500 protestantes».<sup>132</sup> La cifra resulta muy alta sólo para una isla, aunque se trate de la más poblada y en la que radicaron las factorías más activas. De un modo u otro es indicativa de una colonia cada vez más numerosa, integrada —en menor proporción— por judíos de Portugal y Amsterdam y por católicos irlandeses.<sup>133</sup>

A partir de 1604 la colonia protestante inglesa en Canarias moviliza sus medios de presión gubernamental para no permitir los gravámenes sobre mercancías importadas en las islas o el pago

<sup>132</sup> MEMORIAL DE LOS INQUISIDORES... ed. por MILLARES. Muy posiblemente la cifra fue la más alta alcanzada por la colonia protestante en las Islas durante el siglo XVII.

<sup>133</sup> L. WOLF ha subrayado —como buen vocero de la judería inglesa, el peso y las funciones de la población semita en Canarias. He aquí su más exaltado pasaje sobre la judería europea en las Canarias: «in their economic life the crypto-jews prospered; they owned vineyards, orchards, and slaves; they were good workers and enterprising merchants; they figured in the professions and even served in the Administration». *The Jews in the Canary Islands*, London, [1926, XXI. Hay que comprobar ahora todo esto.

de aforos extras en aquéllas — como los vinos, con destino a Londres.

En el verano de 1608 Sir Charles Cornwallis, a la sazón embajador de Jaime I en Madrid, recibía un memorial de sus súbditos en las «Islas de Canarias»<sup>184</sup> en el que se invocaba el capítulo doce de las paces firmadas cuatro años antes y en virtud del cual «a los súbditos del dicho serenísimo Rey (de Inglaterra) que entran con sus navíos y mercaderías en los puertos y yslas de los reynos y Señoríos de V.<sup>a</sup> Mag. no se le pueden ni deven llevar mas derechos de los que se llevavan antes de la imposición del 30 0/0, y es así que en las Yslas de Canarias, contraviniendo a dicho capítulo les llevan a los súbditos del dicho sermo. Rey diez ducados por cada navio que allí entra.»<sup>185</sup> La representación prosigue con el acostumbrado tono expositivo para concluir con la propuesta de enmienda fiscal o desagravio pertinente: «los dichos súbditos que allí van con sus navíos y mercaderías y a cargar vinos reciben notorio agravio y la dicha imposición monta mucho por ser muchos los navíos que allí entran Escoceses, Ingleses, Yrlandeses...»<sup>186</sup>

Estamos, por tanto, en el corazón de la dialéctica situación de las colonias protestantes domiciliadas en la España de los Austrias. De un lado, imposiciones arbitrarias; de otro, contrabando y burla del régimen fiscal hispano; por ambas partes, sendas representaciones a sus autoridades con vistas a arbitrar el «pleito» en el más favorable de los sentidos.

<sup>184</sup> B. M., Cotton Vesp.; ff. 114-115.

<sup>185</sup> *Ibd.*, Mss. Los impuestos solían emanar de autoridades locales, contraviniendo los términos acordados por las Cancillerías. El Gobernador de Canarias, en los años en que el Memorial causó impacto, era ANDRÉS DE PRADA, quien se vió obligado a rendir cuentas del «asunto» al propio Monarca (FELIPE III), a través del Consejo de Hacienda. P. R. O., SP/94, 15, f. 171.

<sup>186</sup> *Ibd.*, Memorial cit. También, para un fiel reflejo de las repercusiones a partir de las oscilaciones políticas, «Carta de la Audiencia (Los Palmas) al Capitán General sobre noticias que tenía de que en los puertos de Tenerife habían 28 o 30 navíos de Inglaterra e islas rebeldes que comerciaban en la isla comprando sus vinos, dejando mercadería y ropa de contrabando...» A. H. P., Las Palmas, L. de Gob. t. 1, f. 59 vº (circa 1630).



Bloqueo de los puertos del Atlántico Ibérico por la flota inglesa en 1655-7. Las incursiones inglesas en el Mediterráneo occidental anticipan ya la política naval británica a partir de 1713

Cuando la tensión política entre las dos Monarquías era más acusada el Tribunal de la Inquisición, en sus registros a domicilio o a través de una minuciosa revisión de galeones y almacenes de factores,<sup>137</sup> ponía en un brete a los forasteros. El Juez Conservador se imponía como necesidad; siguiendo la iniciativa de la colonia inglesa en Andalucía, la de Canarias obtiene su supremo veedor. Los súbditos de Holanda, malquistos hasta 1648, consiguen también la garantía del Juez Conservador, en Canarias preferentemente desempeñado por el Capitán General de las Islas y su Gobernador.<sup>138</sup>

Marmaduke of York, joven aventurero de extracción hidalga, dio un gran impulso a la colonia inglesa en Tenerife, isla que visitó en 1631<sup>139</sup> y a la que se incorporó años más tarde para fijar una larga residencia, interrumpida por el cese del armisticio en 1655.

Marmaduke, desde su señorial residencia, atrae a un médico y a un párroco anglicano;<sup>140</sup> entra en contacto con la nobleza tinerfeña y recorre las plantaciones de la isla o practica excursionismo de gran estilo.<sup>141</sup> Se hace con el monopolio del tabaco (importado en su mayor parte de las Indias) y obtiene la consabida protección del Comandante General, que como la mayoría de los magistrados insulares, no era ajeno a los usufructos que podían dimanar de la tutela ejercida para con próceres tan afortunados como Marmaduke en empresas mercantiles.

<sup>137</sup> «Colección Bute», M. C. y B. M., Egerton Mss., ff. 182-246.

<sup>138</sup> A. H. P., Las Palmas, R. R. C. C., IV, f. 63... «Marqués de Fuentegrada Capitán General de las Islas de Canarias, conservador de la nación holandesa en las islas, a petición del cónsul de esta nación» (9, Agosto, 1691), fecha en que la cuestión de los sublevados, rebeldes y herejes iba desvaneciéndose gradualmente.

<sup>139</sup> *The Life of...*, op. cit., passim.

<sup>140</sup> El médico, un tal Dr. EVAN PIEUGH, procedía de Gales y había vivido en las islas durante 20 años de voluntaria «aurea mediocritas». *Ibid.*, 41. El capellán, DR. BURCH, se supone reputado «scholar and very able devine»; *ibid.*, 45.

<sup>141</sup> Como por ejemplo, ascenso al Teide. Para una expedición al volcán aún anterior a la de MARMADUKE, S. TOMAS HERBERT, *A Relation of some Years' Travail...* 1634.

Traficar con frutos de Indias tales como genjibre, tabaco, cochinilla, oro y plata, era negocio que los Jueces de Registro y más tarde los Superintendentes de la Casa de Contratación en Sevilla y en Tenerife, no podían consentir bajo ningún pretexto. Ulteriores desavenencias entre el control fiscal portuario y los factores ingleses jalonan la década del 40.<sup>142</sup>

Sin embargo sólo con la ruptura de las paces, ocurrida bajo el Protectorado de Oliverio Cromwell, alcanza la tensión en las Canarias un ostensible clima.

El viraje hacia el apogeo oceánico de Inglaterra y su dominante intervención en el comercio triangular van a consolidarse en los años que median entre 1651 —promulgación de la «Navigation Act» que, en frase de un contemporáneo, «tanto daño hizo al comercio holandés—<sup>143</sup> y 1657, en que la toma de Jamaica, la interrupción de la carrera hispana hacia y desde las Indias y los pródromos de una supremacía estratégica del Almirantazgo inglés en el Mediterráneo completan el contorno de una evolución en la «power politics» de las talasocracias europeas.<sup>144</sup>

El bloqueo del Atlántico Ibérico —con la connivencia de Lisboa, pondrá en jaque a las flotas españolas, extendiéndose la atmósfera de pánico característica de los estados de sitio, sobre todo en Cádiz y en Málaga, preferentes puntos asaltados por Blake.<sup>145</sup> Precisamente era éste el primer frente que Cromwell había decidido acometer, para abrir una brecha en el Mediterráneo a través de Gibraltar,<sup>146</sup> incomunicando así las flotas españolas que desde

<sup>142</sup> *Memorial de los mercaderes ingleses que comercian con las Islas Canarias*, M. C. 1965, 141-146, trad. y notas de V. MORALES LEZCANO.

<sup>143</sup> C. S. P., Venetian; 8 Mayo, 1652,

<sup>144</sup> FIRTH op. cit., passim.

<sup>145</sup> FIRTH Ibd. También en *Blake and the Battle of Santa Cruz*, E. H. R., 1905, 20, 228-250.

<sup>146</sup> Debidamente valorada la acción naval de Inglaterra bajo la administración CROMWELL en S. JULIAN CORBETT, *England in the Mediterranean...*, 1603-1713, London, 1904, II, 2. Es decir, que las pretensiones de Inglaterra al peñón de Gibraltar se remontan a 1650: al incautarse de él en 1713 no se concluía sino la legalización de una vieja estrategia.

Porto Bello y Habana debían emprender su acostumbrado regreso hacia las Azores o a los puertos peninsulares del Atlántico.

El otro frente, en el que el Almirantazgo inglés iba a herir de muerte al comercio español con el continente americano residía en las Antillas; allí Penn y Venables capturarían Jamaica a instancias del «Committee for Trade and Plantations» y del núcleo hispanóphobo en los Comunes.

Canarias, en una situación de «a mitad de camino», pasó a ser el punto de intersección de las maniobras de Blake. La arribada de la flota de Indias en la rada de Santa Cruz, el ataque por sorpresa de la escuadra inglesa y las discutibles consecuencias del hecho no entran dentro de los objetivos propuestos<sup>147</sup> en este capítulo pero nos parecen elocuentes por sí mismas.

Tenerife, exportadora de vinos y «frutos» a Indias, estratégica plataforma para la acción naval contra Castilla; sede de una abigarrada colonia inglesa y avanzada territorial europea hacia Antillas, al mismo tiempo que puerto de escala y plaza de avituallamiento en los periplos de la «East India Company» hacia y desde los destacamentos de Asia, pesó en la consideración de Cromwell, del Almirantazgo inglés, del ala belicista en Whitehall y de algunos mercaderes establecidos a orillas del Támesis, como una tentadora pieza de caza.

Con el ataque de Blake se reproducía una vieja tradición —la del corso, ahora coordinada dentro de un panorama político ultramarino más concreto. La Monarquía española, al cabo de reiterados contratiempos en varios frentes, se verá impotente para alterar un «fait accompli», el de la pérdida de su hegemonía en el continente y en los corredores marítimos del Atlántico.

Cromwell, a modo de catalizador, había acelerado la madurez de un proceso histórico. Es necesario trasladarse, por espacio de unas líneas, a la atmósfera del Londres de la Restauración para abarcar el panorama de la transición anunciada.

<sup>147</sup> Un ensayo y cotejo de visiones en V. MORALES LEZCANO, *Perspectiva documental sobre la batalla de Santa Cruz de 1657*. R. de H. C., 1967, 31.

## CAPITULO V

«...be enacted... that no goods or commodities what soever shall be imported or exported out of any lands, islands, plantations, or territories to his Majesty belonging or in his possession, or which may hereafter belong unto or be in the possession of his Majesty, his heirs and successors, in Asia, Africa or America, in any other ship or ships, vessels or vessels what soever, but in such ship or vessels as do truly and without fraud belong only to the people of England or Ireland, dominion of Wales or Town of Berwick upon Tweed, or are the third built of and belonging to any the said islands, plantations or territories, as the proprietors and right owners thereof, and whereof the master and three fourths of the mariners at least are English» (*Navigation Act*, 13 Sept., 1660).<sup>148</sup>

### **Tercera etapa: la expansión inglesa y el apogeo del Mercantilismo. Los Archipiélagos del Atlántico Ibérico en la órbita del monopolio londinense**

La Restauración de la Monarquía inglesa en la persona de Carlos II Estuardo abre una era gloriosa para la causa de la soberanía parlamentaria. Pavimenta el acceso a la tolerancia religiosa y santifica el derecho a la propiedad, características inequívocas de las comunidades protestantes.<sup>149</sup> Inglaterra despega así hacia un «relativo» equilibrio interior, después de la crisis de mitad de siglo.

<sup>148</sup> Statutes of the Realm, London, 1819, V, 246-250.

<sup>149</sup> Es decir, la Monarquía Constitucional, la libertad de expresión religiosa y la consagración del esfuerzo individual recompensado, tal como JOHN LOCKE escribiera en su *Two Treatises on Civil Government* (1690).



A partir de entonces la política colonial, naviera y mercantil de la nación se orienta en una dirección nacionalista. Su expresión más acabada es la «Navigation Act» de 1660 y la, hasta cierto punto complementaria, «Staple Act» de 1663: las dos van dirigidas, en principio, contra la concurrencia de las Provincias Unidas de Holanda; pero la Francia de Colbert está ya prevista, en el horizonte de la expansión hacia los mercados coloniales, como enconada competidora.<sup>150</sup> Además, la legislación de estos primeros años de la Restauración promueve la industria naval, acelerando otras subsidiarias, e involucra en los mares a un numeroso sector de población inglesa que, de lo contrario, hubiese permanecido ocioso en los suburbios de Londres, Bristol, Plymouth, Hull y otros «out-ports».<sup>151</sup> El monopolio del tráfico con las colonias sajonas de América, principalmente, quedaba garantizado para las Compañías de comercio, tejedores, banqueros, agentes de cambio y colonos ingleses.

Como Adan Smith observó muy pronto, el monopolio inglés sobre el comercio con las colonias tuvo por consecuencia una concentración del capital metropolitano —con la City a la cabeza— en serie de industrias (astilleros, textil), lo que produjo altos márgenes en los beneficios de los accionistas y empresarios —precisamente por haber excluído la competencia de los factores holandeses que suplían a todos los mercados atlánticos de todos los productos en demanda<sup>152</sup> y a precio de «dumping» las más de las veces.

Hasta qué punto pueda emitirse una consideración global favorable o no a la legislación monopolística inglesa, es todavía objeto de controversia.<sup>153</sup> Hasta qué grado la estricta legislación del

<sup>150</sup> C. WOOLSEY COLE, *Colbert and a Century of French Mercantilism*, New York, 1939, y P. BONASSIEUX, op. cit., passim.

<sup>151</sup> «Outports» era el término genérico usado en los «Port Books» y registros aduaneros para denominar todos los puertos de Inglaterra excepto Londres, que por su tonelaje excesivo siempre recibía tratamiento estadístico particular. Insustituible, G. N. CLARK, *Guide to English Commercial Statistics (1696-1782)*, London, 1938.

<sup>152</sup> A. SMITH, op. cit. 455-459 y sgs. También, L. HARPER, op. cit., passim.

<sup>153</sup> L. HARPER, ibd. (Conclusión) y C. E. H. E., IV, cap. VIII.

Parlamento inglés iba a ser respetuosamente cumplida u ostensiblemente violada, es otro aspecto del tema arduo de valorar en su conjunto. Valga insinuar que, como en el caso del otro gran monopolio europeo —Sevilla y su Casa de Contratación—, la fiscalización estatal quedó burlada con frecuencia, dando lugar a historias de contrabando, de inmediata represalia aduanera y, en algunas circunstancias, a fricciones internacionales. En adelante tendremos la oportunidad de ilustrar, con un ejemplo que nos concierne, la línea de evolución mercantilista europea bajo el inicio de supremacía inglesa que despunta entre el último tercio del siglo XVII y la Guerra de Sucesión Española.

El artículo XIV de la «Navigation Act» de 1660 especificaba que los ciudadanos de los territorios convenidos estaban autorizados a «cargar e importar» toda clase de mercancías y cultivos en cualquiera de los puertos de España y Portugal o Islas Occidentales («Western Islands»), «comúnmente llamadas Azores, o Madera, o Canarias»,<sup>154</sup> mercancías o cultivos originales de dichos países o de sus dominios o plantaciones (Antillas y Tierra Firme).<sup>155</sup>

De acuerdo con la letra de la ley, dichas mercancías y frutos habían de ser declarados en los puertos ingleses y ser sometidos a la pertinente fiscalía de la Corona,<sup>156</sup> que a partir de la Restauración de los Estuardos estaba en vías de instituir los impuestos directos e indirectos como sensata norma de supervivencia estatal.

Los tradicionales frutos mediterráneos y los vinos de las islas, aunque atenidos a las nuevas medidas hacendísticas del Tesoro inglés, continuaban supliendo el área de consumo habitual en el Atlántico Norte. Pero la «Staple Act» (1663), que obligaba a las co-

<sup>154</sup> S. R., *Ibid.* Es decir, siempre y cuando se cumplieran los requisitos tocantes a tripulación y matrícula de navíos.

<sup>155</sup> De esta manera se aniquilaba la posibilidad española de abastecer de azúcar o cualquier otra materia prima o víveres («staples») a Boston y Filadelfia desde, supongamos, Porto Bello o Habana. Inglaterra se arrogaba sobre sus colonias todo género de derecho «tutelar».

<sup>156</sup> S. R. *ibid.*, «*Subsidy Granted to the King of Tonnage and Poundage...*» (R. R., 12, C. II, p. I, n. 4); H. GROUCH, *A Complete View of the British Custom*, London, 1783, 4 y 299-304.

lonias de Nueva Inglaterra a no adquirir productos europeos no registrados previamente en las aduanas de Londres («la Custom House» del Támesis se asemeja, en esta aspiración, si no en su organización burocrática, a la Casa de Contratación andaluza), hacía ciertas concesiones que conviene considerar.

Así, «sal desde Europa para las salazones de Nueva Inglaterra, vinos de Madera y cargas de las Islas Occidentales o Azores». <sup>157</sup> A lo que se sumaban caballos, carnes y trigo procedentes de Irlanda y Escocia cuando las malas cosechas lo pedían. <sup>158</sup> El Parlamento en Westminster reforzaba, teóricamente, el monopolio inglés inglés sobre el comercio de sus colonias. Establecía cuatro concesiones que afectaban a dos países muy próximos a su esfera de influencia, de acción o de represión —Irlanda y Escocia— y a los archipiélagos portugueses de Azores, Madera y Cabo Verde, que podían traficar directamente los frutos de sus cosechas: granos, vinos o sal. Las Canarias quedaban deliberadamente omitidas de la regulación. Se nos ocurre preguntar: ¿alguna razón consecuente para ello? ¿alguna causa suficiente que ayude a entender el porque de esta exclusión?

La década del 60 abunda en acontecimientos que abonan presuntas explicaciones. Pasemos revista a las más sobresalientes desde el estado de la situación en Londres.

### La Compañía de Canarias

«Give me a cup of rich Canary wine,  
Which was the Mitre's and now is mine;  
Of which had Horace and Anacreon tasted  
Their lives as well as lines till now hade lasted». <sup>159</sup>

Esta copla o estancia como la llama Simón, da fehaciente prueba de la popularidad que los caldos canarios alcanzaron en

<sup>158</sup> Escocia e Irlanda abastecían en tráfico directo a las colonias, principalmente a través de las llamadas «victuals» o provisiones alimenticias (harina y carnes).

<sup>159</sup> A. L. SIMON, *History of the Wine Trade*, London, 1906, III, cap. VIII. Rápido atribuido a Shakespeare.

Inglaterra desde los comienzos del siglo XVII. Tanto que muchos «connoisseurs» los valoraban, por encima del jerez y del moscatel de Málaga.<sup>160</sup>

Ya en 1625 se fija el precio de los vinos dulces y canarios en doce peniques el cuarto, frente a los diez asignados al jerez;<sup>161</sup> y no muchos años después todos los moscateles, vinos canarios y Alicante<sup>162</sup> volvían a caer bajo la política de «estabilización» de precios, coincidiendo con el alza de los productos agrícolas, que alcanzaría su picota entre 1630-1670.

La colonia inglesa en Canarias jugaba el papel de intermediaria entre los cosecheros insulares y los «wine's merchants» de Londres. La acogida de los caldos iba en crescendo, como en paralelo aumento subían sus precios de venta al por menor o mayor. De todos los vinos extraídos de los reinos de la corona castellana los de Canarias —antes que los de Madera, se habían hecho insustituibles para la sociedad inglesa y figuraban en pie de igualdad con los claretes y tintos del Loira y del Rin.

Cuando en 1660 la legislación parlamentaria aborda la importación de vinos continentales comienza por pronunciarse contra la adulteración inescrupulosa de los licores; pasa después a indicar la necesidad de estabilizar sus precios y concluye por delimitar los aranceles a que cada cual quedaba sometido, así como el precio de venta en el mercado o tabernas.<sup>163</sup> El principio del impuesto indirecto no conocería receso alguno en la política fiscal del Tesoro en Westminster; los vinos, consumición de lujo, iban a recibir de lleno el mazo de la fiscalía estatal inglesa.

<sup>160</sup> «...the first stock of vines which grows now in the Gran Canaria Island (1634), were brought, which with the heat of the sun and the soly, is now grown to that height of perfection, that the vine wich they afford are accounted the richest, the most firm, the best bodied and lasting'st wines...», en SIMON, *ibid.*, 322-346.

<sup>161</sup> P. R. O., P. C., 2/33, f. 198.

<sup>162</sup> P. R. O., P. C., 2/39, f. 560.

<sup>163</sup> En 1660 —año de fiebre legisladora en los Comunes— se hace circular, «an act for the better ordering the selling of wines by retaile... and for setting and limiting the prices of the same...», S. R., *ibid.* (R. P. 12, C. II, p. 3, n. 5).

Pero, ya lo hemos sugerido antes, la legislación siempre fluye en un sentido mientras que las necesidades humanas se canalizan, hacia líneas de actuación divergentes. El contrabando practicado en toda Inglaterra e Irlanda con las «malvasías» de Canarias se convirtió, en el transcurso de unos años, en lugar común del pueblo y del gobierno.

De un lado las mercancías inglesas, siempre preferentes en Canarias, no habían experimentado un encarecimiento proporcional al de los vinos; el «stock» metálico —becerro de oro para muchos estadistas de la época, iba a parar a los fondos de los traficantes en vinos: holandeses, judíos de Portugal, españoles, cuando no ingleses. De otra parte, el monocultivo ganaba favor en Tenerife y plantaciones aisladas de Gran Canaria (Tafira) y La Palma (Breñas, Tazacorte), calculándose que el excedente de producción, una vez deducido el consumo local y la oscilante permisión hacia Indias y Castilla, superaba las 10.000 toneladas.<sup>164</sup> De este modo sólo se concebía una razonable alternativa, la de ampliar el mercado en el Nuevo Mundo (la «Staple Act» de 1663 excluía los frutos de Canarias del transporte directo a Boston) o en el Atlántico Norte, en donde, desde siempre, se había provisionalmente resuelto el problema del excedente agrícola de Canarias: vbg., comercialización de azúcares, remieles, etc., en Amberes y Amsterdam.

Esta fue, a grandes rasgos, la dialéctica que condujo a la fundación de la Compañía de Canarias en Marzo de 1665.<sup>165</sup>

Su incorporación, no obstante, vendría a causar un lógico revuelo y oleada de protestas por parte de aquellos mercaderes londinenses que veían en La Carta fundacional, 1.º) renacimiento de

<sup>164</sup> MORALES PADRÓN, op. cit., 187.

<sup>165</sup> C. A. J. SKEEL, *The Canary Company*, E. H. R., 1916, 31; 529-544. Skeel pone sólo énfasis en la problemática inglesa sin contar con el otro término de la relación histórica, la población agrícola canaria, los intereses locales y el mercado de las islas. También, A. BÉTHENCOURT MASSIEU, art. cit., y más recientemente, V. MORALES LEZCANO, *La Compañía de Canarias: un capítulo sobre la Historia económica del Archipiélago*, A. U. H., 1966, 16; 33-44.

un anacrónico espíritu corporativista; 2.º) la erección de un monopolio amenazante debido al prestigio de su gobernador Sir Arthur Imgran y a la presunta protección dispensada por Lord Clarendon; <sup>166</sup> 3.º) el eclipse del tráfico de vinos con Canarias. ¿Y quién podía ignorar que el final del monopolio en el tráfico de vinos suponía también la despedida de la plataforma para el contrabando, el atesoramiento de la moneda buena y la «reexportación» hacia Inglaterra de los frutos exóticos de Indias que, a su vez, entraban clandestinamente en las Islas?

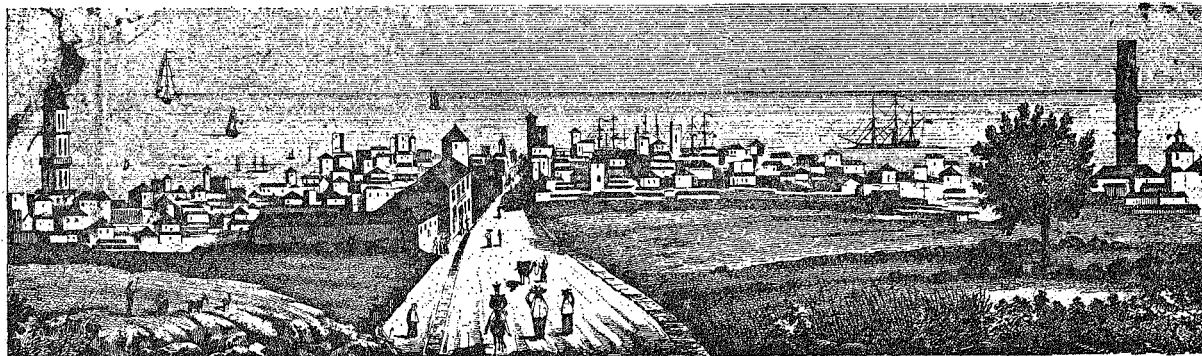
No nos olvidemos tampoco del entresijo de rivalidades entre los sectores del comercio londinense y los propios factores ingleses establecidos en Tenerife, algunos de los cuales se destacaron en promover la campaña anglófoba que condujo al «derrame de Garachico» y a la firme hostilidad hacia los agentes de la Compañía que demostraron, durante los años de su actuación, los síndicos del Cabildo de La Laguna, a quienes disgustaban las actitudes conciliadoras del Conde de Puertollano, Capitán General por aquellos años.<sup>167</sup>

En síntesis: la disolución de la Compañía de Canarias en Septiembre de 1667 daba al traste con el intento regulador del monopolio londinense y con las necesidades insulares<sup>168</sup> de alojar sus

<sup>166</sup> A. F. UPTON, *Sir Arthur Ingram*, Oxford, 1962. También, *The Life of Earl of Clarendon*, Oxford, 1761, II, 484-500.

<sup>167</sup> J. THOMAS y J. SMITH, ingleses de la colonia tinerfeña, obtuvieron licencia para permanecer en la isla después del enconado episodio que había conducido a la expulsión de algunos extranjeros de la isla. C. A. J. SKEEL, art. cit., 536 y sgs. Un tal DON FRANCISCO TOMÁS, síndico del Cabildo de La Laguna, fue entusiasta de la suspensión de la Compañía y coordinó con DIEGO RODRÍGUEZ ARIAS, probablemente judío ibérico expulsado y residente en Londres, un privadísimo sistema de venta de vinos canarios. Cfr. *Cinco documentos relativos a la Compañía de Canarias, que se encuentran en el P. R. O.*, R. H. C., 1965-66, 30; 73-89, ed. por V. MORALES LEZCANO. G. F. Steckley trabaja ahora, en la Universidad de Chicago, sobre correspondencia mercantil entre Londres-Canarias en el siglo XVII.

<sup>168</sup> *Compendio de Historia Anónima de Canarias...*, ed. por MIGUEL DE SANTIAGO, R. M. C., 1936, Enero-Abril, 60-108 La opinión pública canaria pronto se tornó hostil contra los ingleses, «que sacan todos los años el vino de superior calidad; y también se llevan la poca plata y frutos que bienen de Yndias y la orchilla». M. de Santiago, *ibid.*, 88.



**Santa Cruz de Tenerife**

**En la primera mitad del siglo XVIII Santa Cruz de Tenerife, plaza eminentemente comercial, hereda la hegemonía de Gara-chico y La Orotava en Tenerife y de la rada de las Isletas en Gran Canaria. Sólo Funchal competirá con ella en su título de capital mercantil de los Archipiélagos del Atlántico Ibérico**

vinos (todos, incluso los denominados «bastardos» o de peor calidad) en otra área de consumición que no las habituales de la América hispana, progresivamente inoperantes.

Los dos años de existencia de la Compañía corroboran la hipótesis de que, a partir de 1660 y a pesar de la legislación colonial promulgada, el ensayo inglés por controlar el tráfico atlántico iba a ser tan sólo una suerte de «tour de force» malamente conseguido.

### **El Atlántico Americano entra en juego. Comercio triangular v. regulación metropolitana**

Entre 1660 y los pródromos de la ruptura entre Inglaterra y sus colonias en Norte América el esfuerzo de la metrópoli tiende a una ininterrumpida canalización del comercio europeo con aquéllas a través de Londres, en donde se hacían efectivos los aranceles de entrada en Boston o Filadelfia antes de zarpar las flotas, mientras que las materias primas del hinterland americano, cada vez más amplio y promisorio,<sup>169</sup> debían ser remitidas en embarcaciones inglesas a Inglaterra misma. Cualquier otra combinación —con las Antillas, proveedoras de víveres y esclavos o con el sur de Europa y los Archipiélagos Ibéricos,<sup>170</sup> solares dilectos de buenos vinos y de aceite, era considerada ilícita, de acuerdo con los estatutos parlamentarios.

Lasactas de 1698 —«Woolens Act»—, 1733 —«Molasses Act»—, y 1764, —«Sugar Act»—, son los más significativos intentos por impedir la emancipación comercial del Atlántico Americano colo-

<sup>169</sup> CH. M. ANDREWS, *The Colonial Period of American History*, New Haven, 1938.

<sup>170</sup> El comercio de las colonias sajonas con el suroeste europeo, las Islas del Vino y Africa constituía, además, preciosa oportunidad para almacenar el numerario que, inexorablemente, iba a reactivar las cecas y diligencias bancarias de Londres. G. L. BEER, *The Commercial Policy of England toward their Colonies*, New York, 1948, 154. También B. BAYLIN, *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Cambridge, Mss. 1955, 78 y 83, en donde traza primitivos contactos de Boston con Málaga y de New Haven con Canarias alrededor de 1641, 1642.



nizado por Inglaterra.<sup>171</sup> La trama de medidas, disposiciones y pesquisas resueltas por la autoridad inglesa harían interminable cualquier intento de descripción; quepa el invocar aquí el «Board of Commissioners for Trade and Plantations», fundado en 1696 como respuesta del gobierno inglés a los «fraudes» cometidos por sus súbditos al otro lado del océano, confirmados a veces y sospechados otras.

Boston, sede de un gobierno local enérgico y emprendedor es descrito ya en 1664 como la «Cabeza de Massachusetts»<sup>172</sup> y emporio naviero del hemisferio americano, empleando trescientos navíos en el comercio con Barbados, Virginia y Madeira, aparte las flotas pesqueras de Terranova y «merchantable and fish sent to Malaga and Canaries».<sup>173</sup>

En efecto: con excepción de la ruta Nueva Inglaterra-Antillas vía Filadelfia y Charlestown, la clique mercantil de Massachusetts estableció un servicio comercial con algunos puertos franceses y españoles en el Atlántico: La Rochele, Burdeos, Guetaria, Bilbao.<sup>174</sup> Con el tiempo, la línea que más se intensificó fue la que vinculaba Boston con las Islas del Vino, Lisboa, Málaga y esporádicas incursiones en el interior de la cuenca del Mediterráneo Occidental.<sup>175</sup>

Las singladuras hacia la costa africana, consumidora del ron destilado en Antillas o en Nueva Inglaterra, pero transportado en navíos con matrícula de Boston y fletados por factores de la misma ciudad cerraban el contorno del comercio triangular en su mo-

<sup>171</sup> O. DICKERSON, *The Navigation Acts and the American Revolution*, Filadelfia, 1951, 300 y sgs. El «American Board of Customs» y los sucesivos impuestos sobre el papel sellado remataron una política fiscal implacable y dieron pábulo a la rebelión abierta. D. M. CLARK, *The American Board of Customs, 1767-783*, A. H. R., 1939-1940, 45; 777-806.

<sup>172</sup> C. S. P., C. S., A. and W. I., 1661-1668, 532.

<sup>173</sup> C. S. P., C. S., A. and W. I... loc. cit. W. T. BAXTER, *The House of Hancock: Business in Boston...* Cambridge, Mss. 1945,

<sup>174</sup> Mass. S. A., v, 60, Maritime, 1641-1671 y v. 100, 1673-1674.

<sup>175</sup> B. BAYLIN, op. cit. Una fuente apreciable. J. L. SHEFFIELD, *Observations on the Commerce of the American States, 1784*.

mento de mayor ramificación,<sup>176</sup> que es el que dará el tono al espacio atlántico durante el tramo del siglo XVIII (hasta 1780 aproximadamente) en el que el sistema mercantilista logra sobrevivirse a base de emergencias reformistas.

Entre 1650-1660 algunos cargamentos de vinos procedentes de Madera o Tenerife habían sido registrados por las autoridades portuarias en las colonias de América. La «Staple Act» de 1663 produjo gran confusión al omitir a las Canarias entre las Islas del Vino, a las que les concedía franquicia para exportar desde sus puertos los vinos de la propia cosecha, omisión reforzada por proclamas reales<sup>177</sup> y por la deposición de los «Commissioners of the customs» en Massachusetts.

Pero la confusión más onerosa que produjo la deliberada omisión de las Canarias en la «Staple Act» de 1663 tuvo que ver con la localización geográfica del archipiélago que Castilla había incorporado a fines del siglo XV.

El testimonio más elocuente es el de una fragata de nombre «Swallow», confiscada por el Almirantazgo inglés en Massachusetts en el otoño de 1686 y cuyo capitán, Joshua West, es acusado de contrabandear vinos de Canarias,<sup>178</sup> desobedeciendo las prescripciones de Londres.

El planteamiento judicial elaborado por el tribunal alegaba que las Canarias, «in construction and in practice»,<sup>179</sup> habían sido

<sup>176</sup> Del ron destilado en Boston, la costa occidental de Africa absorbía 2/3 del total distribuído; Terranova, Gran Bretaña y la Europa del sudoeste consumían el tercio restante, J. L. SHEFFIELD, op., cit., passim.

<sup>177</sup> El 24 de Noviembre de 1675 una proclamación real emitida por el Parlamento inglés volvía a especificar que los únicos vinos directamente exportables eran los de Madera y Azores. Cit. por G. L. BEER, *The Old Colonial System*, New York, 1933, I, 78 y 79.

<sup>178</sup> C. T. B., «Out Letters», 1686, VIII, 956-957.

<sup>179</sup> Sic en el original. «In construction» es expresión ambigua: puede referirse a la concepción político-administrativa de las Islas Canarias, anexionadas a la Corona de Castilla, como una proyección de aquel reino, o bien a la latitud y locación geográfica del archipiélago. En el informe que provocó el caso, el «Attorney General», intentando claramente revalidar la tesis de africanismo de Canarias,

habitualmente estimadas europeas, a pesar de que en algunos mapas apareciesen cerca de Africa. El informe proseguía diciendo que Madera estaba tan próxima de Africa como las Canarias pero que, no obstante, el Acta de 1663 había excluido a estas últimas lo que daba a entender dos consideraciones: 1.<sup>a</sup>, la locación europea del archipiélago y 2.<sup>o</sup>, que para cualquier efecto administrativo, comercial y político las Canarias dependían de la corona española.<sup>180</sup> Por último se argumentaba que resultaba a todas luces chocante hablar de «vinos africanos» refiriéndose a los canarios, siempre que se aceptase la anterior deducción.

El informe quedó sometido a la deliberación del «Attorney General», Sir Robert Sawyer,<sup>181</sup> que pocas semanas después entregó a las autoridades aduaneras un dictamen favorable en su veredicto al capitán de la fragata y, de paso, a un tema de discusión que se suscitó con relativa frecuencia en Nueva York, Filadelfia y Boston: el de la situación geográfica de las Canarias.

Sir Robert Sawyer argumentaba en este sentido: «la cuestión fundamental está en saber si las Islas Canarias —y Tenerife entre ellas, figuran en los mapas como incluidas en Africa o en Europa, ya que los mapas son, legalmente, la guía y regla de aduanas y navegación...»<sup>182</sup>

La exposición continuaba: «si como aparece en los mapas y cartas de navegación las Canarias están situadas en Africa, el acusado es inocente... pero si se admite que están en Europa entonces la importación de los vinos de Canarias en Nueva Inglaterra será objeto de confiscación, lo mismo que los navíos que los transportan».<sup>183</sup>

con vistas a facilitar el comercio con las Islas, apostillará: «The meaning of the law must be taken by a legal construction, and I know of none such as to adjudge the Canaries in Europe». Así en C. T. B., *ibid*, loc., cit.

<sup>180</sup> Este era, como se entenderá, el punto de vista de los «Customs Commissioners», suerte de inspectores de aduanas.

<sup>181</sup> C. T. B. *Ibid*.

<sup>182</sup> CH. M. ANDREWS, *op. cit.*, 110-113, refiriéndose a ulteriores situaciones judiciales provocadas por el mismo intento de «contrabando».

<sup>183</sup> C. T. B., *ibid.*, 957.

A causa de la imprecisión latente en el proceso del caso se abonan dos argumentos más que refuerzan la tesis africana de las Canarias, prevalente entre muchos sajones de las colonias: 1.º), tradicionalmente las aduanas habían siempre pensado en Canarias como en un archipiélago africano, clara apelación al derecho consuetudinario; 2.º) que el haber autorizado a Madera a exportar directamente sus vinos a las colonias inglesas en América no implicaba el que las Canarias estuviesen en Europa... ni que las Madeiras pertenecieran, definitivamente, a África, ya que su latitud era con mucho más imprecisa que la de las Canarias, «which lie more southward near the coast of Africa».<sup>184</sup>

La interpretación final tendió a hacer valer el criterio de que el Acta de 1663, tácitamente, consentía en la importación de frutos canarios si se verificaba desde otro puerto (casi siempre Funchal).<sup>185</sup>

En suma, el debatido proceso del «Swallow» sentó en el ámbito colonial sajón un precedente que se repetiría en el futuro, si bien las prevenciones importadoras fueron notorias desde entonces. La importación desde Tenerife podía desatar la cólera de los «veedores» ingleses y acarrear unas represalias que el tráfico con aquella Isla no valía.

Las Canarias, con un excedente de producción vinícola durante la segunda mitad del siglo XVII, se afanarían desesperadamente por obtener permisión legitimada por Londres para enviar sus frutos a Nueva Inglaterra o, si no, practicar un tráfico clandestino al que ya estaban acostumbrados muchos de los núcleos de la población, afectados por la congestión del mercado local.

<sup>184</sup> C. T. B., *ibid.*, loc. cit.

<sup>185</sup> Sin embargo el celo de las aduanas en colonias llegó a confiscar algunos mercantes —tal es el caso del «Eagle», en la primavera de 1704, por haberse comprometido con cargamentos de vinos canarios en Madera. J.C.T.P., London, 1920, 1704-1708, «New York, letters from the Governour...».

## La balanza de comercio; estadísticas pormenorizadas. Discusión del tema

El clima diplomático europeo desde la Guerra de Devolución,<sup>186</sup> pasando por la de los coaligados en Augsburgo contra el engradecimiento de Francia, hasta el repetidamente llamado gran conflicto internacional de principios del siglo XVIII o Guerra de Sucesión española<sup>187</sup> puso en la picota una radiante evidencia en lo que respecta a sus repercusiones coloniales: España, e incluso Holanda —ahora invadida por la «armée» de Turenne y Condé— dejaban de figurar como potencias mercantiles, si bien la primera administraba todavía un vasto imperio y la segunda continuaba desplegando parte de su legendaria ubicuidad en las rutas oceánicas.

Como A. Girard sugirió hace algunos años la filtración de sedas, bordados y serie de artículos de lujo franceses en la Península Ibérica, y sobre todo en Andalucía,<sup>188</sup> databa de 1659 pero se aceleró con la reorganización estatal del país bajo los auspicios de Colbert, genio de comprensión inmediata de la pugna entre las industrias europeas, y que le movían a insistir sobre la embajada francesa en Madrid (Marqués de Villars)<sup>189</sup> para la conveniencia de obtener trato de favor hacia las colonias de mercaderes franceses en España, con paridad de derechos a la nación más favorecida.<sup>190</sup>

<sup>186</sup> El profesor J. WOLF ha publicado recientemente una obra que abarca el reinado de Luis XIV (1661-1715), bajo quien la evolución del sistema político en Occidente y en Centro-Europa conocerá uno de sus relevantes cambios de orientación.

<sup>187</sup> Completa revisión de la política exterior de los Borbones franceses en *Essays 1680-1720 by and for* MARK A. THOMSON, Liverpool, 1968, passim. Sobre política colonial francesa en general, R. BOUTRUCHE, *Y-a-t-il une continuité dans la politique coloniale de la France ?*, R. H., 1933, 172; 257-278.

<sup>188</sup> *Le commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourgs*, Paris, 1932.

<sup>189</sup> *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert*, Paris, 1873, II, 648.

<sup>190</sup> *Lettres...* Ibid. Iguatamente Galicia, Vizcaya y Andalucía recibieron particular atención del servicio consular francés, que tan eficiente se mostró bajo la or-

El 13 de Septiembre de 1669, dirigiéndose al mismo embajador le felicita por su esmerada labor en pro de los intereses de Francia, pero subraya que «le Roy a appris qu'ils sont (les François) bien plus maltraités dans les isles qui dépendent de ce royaume, et particulièrement aux Canaries»,<sup>191</sup> por lo que le indica la adopción de medidas «ad hoc» para aliviar a los súbditos franceses de tales inconvenientes.

De hecho, no sólo la colonia francesa en Canarias sino las más numerosas —como la inglesa, vivieron en la zozobra originada por la incierta política de Gobernadores y Capitanes Generales, con mucho bajo las directrices de los Consejos Castellanos que durante la regencia de Mariana de Austria y los últimos años de Carlos II Habsburgo, actuaron siguiendo una línea zigzagueante y confusa.<sup>192</sup>

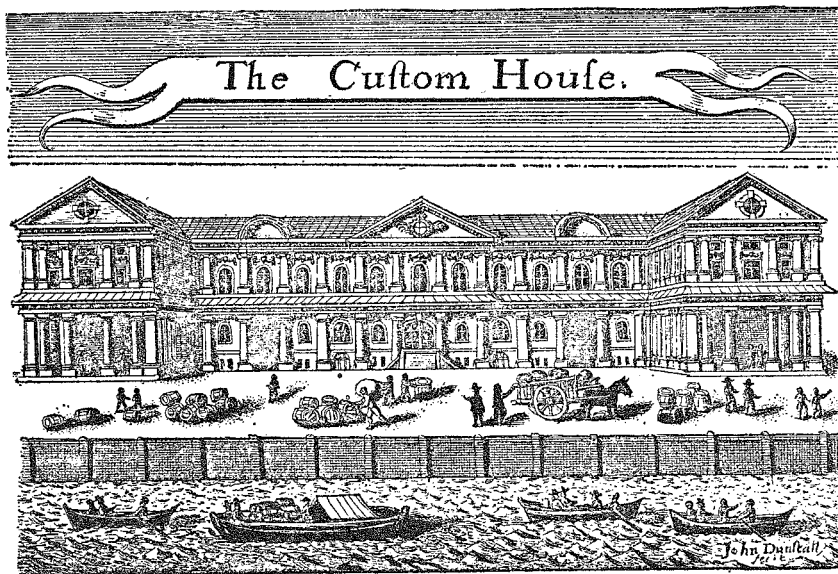
La depresión económica venía respuntada por crisis agrícolas y malas cosechas; el drenaje de la moneda buena y el marasmo imperante en el cambio, los precios y las transacciones.<sup>193</sup> Los bue-

ganización del «mesuré» Colbert de Torcy. *William the III and Louis XIV* en «Essays... by and for Mark A. Thomson», 49-67.

<sup>191</sup> *Lettres...*, Correspondance..., ibd., 490.

<sup>192</sup> A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *La crisis de Castilla en 1677-1687*, Rev. Portuguesa de Hist. 1962, 10; 5-21; también J. H. ELLIOT, *The Revolt of the Catalans*, Cambridge, 1963, para entender los pródromos de la crisis. Una revisión del último tercio del siglo en J. LARRAZ, *La época del Mercantilismo en Castilla (1600-1700)*, Madrid, 1943.

<sup>193</sup> Sevilla, como gran receptora del bullón y sede de múltiples transacciones acusó tempranamente el confuso estado de la moneda circulante y el drenaje de las más valiosas en términos reales, mientras que el vellón, hacia 1650, se imponía como moneda de cuenta. Abundantes reclamos de las autoridades sevillanas en el v. III de «Spanish Manuscripts in the British Museum», copilado por P. GAYANGOS. En Canarias, un mero recorrido por los fondos de Audiencias hace ver la falta de «policía» gubernamental y el caos en la moneda de cuenta, que incluía reales de a dos; tostones del tiempo de Carlos V (esto en 1687); reales mejicanos; piezas —cada vez más raras, de oro y plata; moneda de vellón de las Antillas y otras variantes menos significativas. A. H. P. Las Palmas, RR. CC., t. III, ff. 202-203 y 206 e Ibid., t. V, ff. 6-10, 201-202. Para el desconcierto monetario en Europa, C. F. SPOONER, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, Paris, 1956, vd. cap. I.



*CUSTOM HOUSE, BUILT BY SIR CHRISTOPHER WREN, AFTER THE GREAT FIRE, BURNT 1771.*

La aduana de Londres a orillas del Támesis: desde el siglo XVI poderosa institución inglesa y reguladora del comercio ultramarino del reino en ventajosa proporción con los otros puertos («outports»)

nos oficios de la Junta de Reформación muy poco podían enmendar una endémica situación que iba disparada hacia el caos.

Cuando la Guerra de Sucesión encendió el escenario peninsular y europeo las comunicaciones terrestres y marítimas se lesionaron, aunque al intercambio de pasajeros, de víveres y de manufacturas tuvo lugar ininterrumpida pero puede que sí irregularmente. Fue tal el caso de las reducidas flotas inglesas hacia Barbados vía Canarias o hacia la costa africana —que de costa de nadie había pasado a ser privilegio de la «Royal African Company».<sup>194</sup>

La incertidumbre que suele acompañar la declaración de guerra entre dos o más Estados afectó a los ingleses protestantes en Tenerife, que en varias ocasiones instaron a la Reina Ana para la concesión de un permiso de traslado a Gran Bretaña;<sup>195</sup> el éxodo de la antigua colonia se inicia por estos años conflictivos —1703-1710, y su reintegración a la dinámica comercial isleña será, en el futuro, añorada por cónsules, cosecheros e incluso por un espíritu tan distanciado del pueblo anglo-sajón como Viera y Clavijo.<sup>196</sup> No sólo en Canarias se operaba la deserción mercantil inglesa; en otras tantas plazas europeas quedaba registrado, con la ausencia o disminución de las transacciones, el creciente interés que ejercían Jamaica y Nueva Inglaterra, Turquía y las factorías de la «East Indian Company»<sup>197</sup> sobre los hombres de negocio en la City. Inglaterra empezaba diversificar su radio de intereses.

<sup>194</sup> Coherente introducción a las Compañías de Comercio en C. T. CARR, *Selected Charters of Trading Companies*, «Selden Soc.», v. XXVIII.

<sup>195</sup> El CONDE DE PUERTOLLANO había sido Juez Conservador de los factores ingleses en Tenerife y de hecho la institución se respetó, aunque estableciendo un muy reducido marco de atribuciones para el magistrado español desempeñando las funciones de gran maestro de la Nación Inglesa: A. H. P., Las Palmas, RR. CC., t. III, ff. 132-134; *ibid.* t. IV, f. 14 y t. V, f. 85.

Sobre la demanda de los residentes en Canarias, cotéjese C. S. P., D., 26, Oct., y 1, Nov., 1703. La correspondencia entre el cónsul inglés MR. ROOPE, sucesor del malhadado E. SMITH —preso por la Inquisición— y Whitehall, en C. S. P., D., 2 Feb., 1704.

<sup>196</sup> *Historia General de las Islas Canarias*, ed. cit., II, 783.

<sup>197</sup> Un descenso en el número de embarcaciones procedentes de Canarias es ya sensible en el registro del puerto de Londres (18) con respecto a las que entraron



Prestemos la atención, por último, a la debatida cuestión de la balanza de comercio, tan estimada por el mercantilismo, hasta el siglo XVIII inclusive, como baremo de toda prosperidad.

Poseemos series continuas del tráfico entre Londres, Portugal y España a partir de 1662-1663<sup>198</sup> con mención de mercancías, frutos intercambiados y valor en moneda inglesa de los mismos.<sup>199</sup> En general, el comercio con España siempre atrajo a los agentes ingleses, porque aún cuando la balanza de comercio resultara en ocasiones deficitaria había una cantidad de «bullón» no declarado con el que las Compañías de Comercio, los prestamistas o el Banco de Inglaterra más tarde emprendieron la financiación de otras empresas coloniales.<sup>200</sup> Con Portugal la balanza de comercio fue siempre favorable, máxime a partir del Tratado de Methuen.<sup>201</sup>

Los archipiélagos, en cambio, no parecieron complacer a la opinión pública inglesa, que había movilizado su capacidad de registro y acumulaba cifras para cotejar el intrincado mecanismo de las leyes del intercambio entre economías con base en modos de producción diferentemente evolucionados.

en 1664 (44). R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry*, London, 1962, 241.

<sup>198</sup> B. M., Add. 36.785. Tenemos proyectado ofrecer el cúmulo de estadísticas entre Londres y Península Ibérica durante un período concreto, 1663-1783. No harán, de cualquier modo, sino refrendar la permanencia en el tiempo de la inicial estructura comercial entre los dos países.

<sup>199</sup> La Conversión a la moneda española de la época implicaría una penosa operación. Las tablas de cambio de la bolsa de Amsterdam o París, durante el siglo XVIII, pueden facilitar, matemáticamente, dicha operación.

<sup>200</sup> La «saca de la moneda», en Indias, Canarias o Sevilla fue «leit motiv» para generaciones de españoles implicados en el gobierno de la nación. Para Canarias existe una secuencia abrumadora: VIERA Y CLAVIJO, G. GLASS, Papeles de Audiencia en A. H. P., Las Palmas, RR, CC., t. IV. ff. 6-10, LOPE ANTONIO DE LA GUERRA Y PEÑA, *Memorias, 1760-70*. Todos convienen en que el drenaje de la poca moneda cotizabile es acción imputable a los extranjeros estantes. Así nos explicamos el alto premio otorgado desde un principio a la moneda buena de cuenta en Canarias.

<sup>201</sup> *Britannia Languens*, ed. cit.; 399. J. CHILD refutó, consistente e interesadamente, la conveniencia del comercio con las factorías inglesas en India y el mantenimiento de la «East India Company» que el mismo dirigió: *Discourse of Trade*, 1693. Portugal fue otra zona preferente de intercambio.

Hacia fines del siglo XVII, William Petty se lamentaba porque el comercio de Inglaterra con India, Rusia, Francia y las Canarias drenaba al país de su «stock», a cambio de mercancías de lujo, vinos o cualquier otra fruslería, a juicio del canon puritano. Quizás con base en los rumores de que en los años que antecedieron a la batalla de Santa Cruz (1657) el archipiélago canario había sido pingüe mercado para los paños ingleses, escribe que «las exportaciones hacia las Islas han descendido notablemente en cantidad y valor en comparación con lo que eran hacía tiempo y hasta, incluso, muy recientemente», con lo que alude vagamente a los años en que la Compañía de Canarias operó en Tenerife: 1665-1667.<sup>202</sup> Su más aritmética contribución habla de un total de 13.000 pipas de vino canario a £ 20 la pipa, lo que ascendía a £ 260.000 por año frente a las mermadas exportaciones inglesas que no superaban en su cálculo, las £ 65.000. El favorable resultado para los negociantes, cosecheros insulares y factores extranjeros de las Islas no permitía albergar reservas sobre la indeseabilidad de tal tráfico.

Su testimonio resulta convincente aunque haya de someterse a cuidadosa confrontación. Otro informador —anónimo— coincide con Petty al rendir cuentas del tráfico recíproco entre Canarias e Inglaterra para los años que siguen y en miles de libras:

<u>Años</u>	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>
1670-77	54.668	— — —
1697	168.190	57.837
1700	86.662	65.257
1705	24.949	19.301
1710	27.266	21.488 <sup>203</sup>

De donde se desprende que la balanza de comercio para Canarias fue favorable hasta el segundo decenio del siglo XVIII para

<sup>202</sup> *Britannia Languens*, 419.

<sup>203</sup> B. M., Plut, CXC, E, 14.034 («Memoirs of the Canaries»); ff. 350-362; particularmente f. 324 (bis).

mutarse en desfavorable a partir de 1723 y confirmarse del todo propicia a Inglaterra durante el resto del siglo.

Confrontando con las tablas de Withworth<sup>204</sup> nos vemos forzados a dar más crédito al autor del anónimo que a la presentación jeremíaca de W. Petty. Si es cierto que la balanza resultó favorable para Canarias durante todo el último tercio del siglo XVII, el drenaje de la moneda de plata (reales) y el dólar mejicano, así como el fraude inglés —en Canarias (o Sevilla, por citar otro ejemplo conspicuo) hacían estimulante un tráfico que, a la luz de las cifras, estaba causando un sangriento déficit a la economía nacional inglesa.

Es más, a pesar de que la balanza de comercio entre Inglaterra y Canarias fuese desfavorable para la primera, en el periodo aludido y en cifras absolutas, no invalida los argumentos de mercantilistas como Thomas Mun refiriéndose al comercio entre Londres y la India durante el siglo XVII: que la exportación de cierta cantidad de bullón a mercados de ultramar, probadamente buenos clientes, vale dicha exportación, puesto que la población nativa tendrá siempre un fondo metálico con el que satisfacer las adquisiciones de la industria inglesa. De este modo la recuperación del numerario aparecía garantizada, pero al ponerse en circulación la moneda de cambio, en otros parajes, se vitalizaba la economía permitiendo que el engranaje productivo doméstico prosiguiera su activación (empleo eventual de la población obrera y artesana, posibilidad de nuevas empresas, amplitud de los mercados, etc.,<sup>205</sup> Mun había descubierto el comercio invisible en cuanto componente de la balanza de pagos.

En Madera, donde la población total fue siempre menos numerosa y donde el señuelo de atrapar los remanentes de cualquier riada de metales preciosos remitidos desde Indias no atrajo a los

<sup>204</sup> S. CH. WITHWORTH, op. cit. A. H. P., Tenerife, Aduana H-8-19: aforo de navíos que descargan mercancías provenientes de Londres (14, Febrero, 1694).

<sup>205</sup> Discusión del tema en CH. WILSON, *Treasure and Trade Balance; the Mercantilist Problem*, Ec. H. R., 1949, II, 152-161. Edición selectiva de la polémica en *The Early Modern Era, 1648-1770*, Boston, 1966, 440-464; ed. por J. RULE».

factores ingleses, la balanza de comercio con Inglaterra fue, desde un comienzo, favorable a esta última sin solución de continuidad:

<u>Años</u>	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>
1697	2.640	6.777
1699	2.229	7.741
1702	3.199	13.631
1706	64	6.616
1710	6.536	17.818 <sup>206</sup>

El valor de las importaciones inglesas conoció una constante alza durante el siglo XVIII. Los vinos de la isla, en su apogeo productivo y de cotización en el mercado, no provocaban ningún serio trastorno a Londres, ya que la fijación de precios y la distracción de las malvasías de Madera junto con los Oportos del continente hacia las colonias del Norte de América garantizaban el monopolio de su consumición y distribución. A cambio de ello Portugal y sus archipiélagos —presumimos que en las Azores pasó algo análogo— permanecieron, sobre todo a partir de 1703,<sup>207</sup> incondicionales clientes de los factores de Londres y de sus agentes en Lisboa, Funchal y Brasil.

<sup>206</sup> WITHWORTH, op. cit., 23 y 27.

<sup>207</sup> SHILLINGTON y W. CHAPMAN, *Commercial Relations of England and Portugal*, London; s. a. Está aún por hacer un estudio pormenorizado sobre las relaciones de las Azores en el comercio triangular. Sustantiva colección de documentos publicados en *Arquivo dos Açores*, Ponta Delgada, 1878-1892.



## CAPITULO VI

«Las Canarias son pobres. Sus frutos han venido a menos en cantidad y estimación. Sus glorias se han olvidado. El comercio de América es precario, odioso para Cádiz, cargado de prisiones, ruinoso para cosecheros y navegantes. El del Norte, y Levante, escaso y casi enteramente pasivo. Crece el lujo. No hay minas, no hay industria, no hay fomento. La despoblación y dispersión es notable. La desunión en los negocios públicos, lastimosa. Faltan ideas. No hay espíritu. No hay correo fijo de España. Los empleados se envían de la Corte y la Corte está lejos. El cielo niega muchos años las lluvias... las carnes son pocas; no hay nublados ni tempestades en los veranos; pero los aires meridionales son vientos exterminadores que suelen traer la langosta. En caso de guerra, cualquier corsario echa la llave al trato y comercio recíproco» (VIERA Y CLAVIJO, *Historia de Canarias*).<sup>208</sup>

### **Cuarta Etapa: guerra y comercio entre los pueblos. Los altibajos de la coyuntura y su reflejo en la balanza de comercio**

Pocos períodos de la historia europea ejercen la fascinación que el comprendido por los convenios interestatales de Utrecht (1713) y Paris (1783).

Se trata de tres cuartos de siglo en los que los principios de supremacía naval y expansión colonial; competencia acerada en-

<sup>208</sup> Ed. al cuidado de E. SERRA RÀFOLS, Sta. Cruz de Tenerife, 1951, II, 783-784.

tre las economías y protección de «las artes, oficios y agricultura» nacionales se dan cita con los de balanza de poderes, alianzas niveladoras, cosmopolitismo enciclopedista e incipiente revolución industrial a raíz de la aplicación de las conquistas técnicas a los modos de tratamiento y elaboración de materias primas.

Tres cuartos de siglo <sup>209</sup> en los que la transición político-social conduce desde el «Ancien Regime» hacia la era democrática; de la sociedad artesana y mercantil hacia la civilización urbana e industrial. Las teorías se respaldan con multiplicidad de argumentos; la opinión pública de la clase media (estamentalmente, estado llano) empieza a contar en las consideraciones de los gobiernos; nuevas fuerzas históricas, en suma, afloran a la superficie... de tal modo que el conjunto del proceso, vestido bajo diferentes apariencias nacionales, aboca en todo el Occidente a un cambio de vida que se impone desde la evolución interna de las sociedades mismas que lo integran.

Francia e Inglaterra — el gran «match» de dos potencias en el zenit de su esplendor monárquico — protagonizan cumplidamente la simultaneidad de tendencias enumeradas, <sup>210</sup> y que se epitomizan en dos concepciones de la praxis estatal: coexistencia y antagonismo; necesidad de posibilitar el entendimiento a través de la diplomacia y el intercambio de bienes, y paralelo impulso hacia la extinción del más significado competidor y concurrente. Francia e Inglaterra, insistentes, movilizan sus capacidades durante tres cuartos del siglo XVIII — 1715-1783 — para obtener la ansiada primacía, lo que no excluye la implicación de otros Estados soberanos en el torbellino de intereses: Holanda, El Imperio

<sup>209</sup> La fase de transición en Francia en C.E. LABROUSSE, *La Crise de la Économie Française à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, 1940.

<sup>210</sup> Como guía para el siglo, M. S. ANDERSON, *Europe in the Eighteenth Century*, London, 1961. Hay traducción española (Aguilar). El leit-motiv de guerra y fluctuaciones económicas en T. S. ASHTON, *Economic Fluctuations in England, 1700-1800*, Oxford, 1959. Ashton no se resiste a conjeturar que, «if England had enjoyed unbroken peace the Industrial Revolution might have come earlier»; *ibid.* 83.



y España, estarán presentes en todo momento, pero en un segundo término cuando visible término de referencia.

El mundo colonial, cuya evolución hemos ido pespuntando hasta ahora, caminará hacia su extinción; al menos, el mundo colonial creado por el sistema mercantil de la Casa de Contratación y las «Navigation Acts», por la «Wisselsbank» de Amsterdam y la visión política de Richelieu y Colbert.

Dos exigencias condicionantes subyacen en los cambios registrados desde mitad de siglo: la imperiosa necesidad de una liberalización del comercio y las imperiosas demandas de las sociedades coloniales. El dicho «laissez faire, laissez passer, le monde va de soi même» era, sin embargo, una idea inadmisibles en la práctica: la reducción de las tarifas aduaneras o la concesión de libertades soberanas a las colonias tardaron en legitimarse muchos años y sólo después de obstinadas resistencias por parte de las metrópolis europeas.<sup>211</sup>

La balanza de comercio entre España e Inglaterra durante gran parte del siglo recoge, con aproximada fidelidad, la alternancia de períodos conflictivos —(1702-1713; 1739-1748; 1755-1763)— y el de sus correspondientes fases pacifistas.<sup>212</sup> Casi siempre la fase conflictiva supuso una disminución del volumen de mercancías negociadas y su total en valores, aun cuando no siempre la economía del país en guerra implicara un receso absoluto, dado que, si algunos sectores acusaron la escasez de ciertos recursos y de mano de obra (levas) o la irregularidad de abastecimiento (interrupción

<sup>211</sup> Sobre la perceptible afinidad de tendencias economistas durante la Europa del Antiguo Régimen, E. F. HECKSCHER, op. cit., passim. y J. VINER, art. cit.

<sup>212</sup> 1700-1713: Guerra de Sucesión española; 1739-1748: Guerra Anglo-Española, anecdóticamente bautizada Guerra de la oreja de Jenkin; 1755-1763: Guerra de los Siete Años, entre Francia e Inglaterra eminentemente, y apogeo de la rivalidad colonial entre ambas. La Guerra de Sucesión Austríaca, por su tónica continental, no afectó intensamente al Atlántico. También, J. F. REES, *The Phases of British Commercial Policy in the Eighteenth Century*, «Económica», 1925, 14, 130-150 y P. DEANE-W. A. COLE, *British Economic Growth, 1688-1959*, Cambridge, 1969, 41-50.



de los transportes), otros, por el contrario, experimentaron un impulso notable (industria metalúrgica en Inglaterra).

Joshua Gee, refiriéndose al tráfico entre los dos países en pleno siglo XVIII, precisaba que los ingleses «importaban dos tercios del total producido por España»<sup>213</sup> pero, naturalmente, en virtud del tratado de 1667 «inter Magnae Britanniae et Hispaniae Coranae»,<sup>214</sup> los paños y reexportaciones inglesas ganaban pie de preferencia en la Península y sus Dominios, con lo que la balanza de comercio quedaba regulada, decidiéndose el saldo favorable a Inglaterra por los pagos, o el fraude, en la poca moneda buena circulante en Sevilla, Bilbao o Canarias. El tráfico entre Inglaterra y las colonias españolas vía Jamaica aumentaba sensiblemente el total en valores del que se usufructuaba la incipiente oligarquía del dinero en Lombard Street.

Toda la filosofía reguladora, pero no prohibicionista, de Uztáriz se encamina al impulso de las «artes»<sup>215</sup> tradicionales, tan decaídas cuando se edita su «Tratado de Comercio y Marina» en 1724. Le temperada política aduanera, según él, deberá ajustarse al equilibrio entre agricultura y demanda industrial de los mercados peninsulares y coloniales; se sugiere al mismo tiempo, la conveniencia de extender licencia de estadia a extranjeros «católicos» de comprobada industria y saber.<sup>216</sup> El contrapunto reformista es-

<sup>213</sup> *Trade and Navigation of Great Britain considered...*, London, 1729, 11. También J. O. MACLACHLAND, op. cit., passim.

<sup>214</sup> L. HERTSLET, *Treaties and Conventions... between Great Britain and Foreign Powers*, London, 1840. Los artículos V y XX de Mayo de 1667 perseguían la infiltración de tejidos ingleses en España e Indias, así como en Flandes y Brabante. En adelante todos los tratados se referirán, cansadamente, a los derechos pagados por mercancías inglesas en tiempo de CARLOS II HABSBURGO.

<sup>215</sup> «Artes», fábricas más tarde, fue palabra cuya significación se generalizó en la publicística de la Ilustración, invadiendo la prensa, los panfletos y la filosofía popular de la época. La Enciclopedia francesa se intitulaba, como se recordará, de «Artes y Oficios».

<sup>216</sup> JERÓNIMO DE UZTÁRIZ, *Tratado de Comercio y Marina*, ed. 1757; particularmente cap. V, en el que se desarrolla el sentido proteccionista moderado: «necesidad que ay de desvanecer la inteligencia mal fundada en que se hallan algunos,

pañol, proseguido en una zigzagueante línea teórica, permanecerá vigente hasta varias generaciones por venir: la legislación mercantilista de la Casa de Borbón se demostrará inoperante, más que en la metrópoli en América, donde, paradójicamente, a partir de las medidas liberalizadoras de 1765 y 1778 el rendimiento de aduanas a la Hacienda Nacional fue más alto que nunca, observándose un decreciente forcejeo de los factores anglo-franceses por contrabandear en las jurisdicciones de los virreinos españoles.<sup>217</sup>

En cláusulas más exigentes, y a través de una simultánea penetración en la periferia peninsular —cuerpo consular destacado en Cádiz y Alicante; Lisboa, Coruña y País Vasco—,<sup>218</sup> Inglaterra no cejaría de reivindicar la exención de impuestos y recabar las seguridades personales y mercantiles exigidas por los súbditos <sup>219</sup> destacados en el territorio peninsular: la estructura de intercambio comercial, repetidamente invocada, seguía en pié hacia 1770, víspera del conflicto que pondría fin al comercio triangular atlántico del que Sevilla, Lisboa y Amsterdam primero, Londres poco después habían sido sus verdaderos ejes de rotación.

### La coyuntura insular canario-maderense: 1715-1784. Ofensiva diplomática del Cabildo de La Laguna

Es durante este período cuando el «décalage» entre las cifras absolutas de los valores importados-exportados entre Inglaterra y

de que se disminuyen las rentas con la concesión de franquicias, o moderaciones de derechos a los fabricantes y otras reglas en las aduanas». Sancho de Moncada suena ya anticuado y absurdo para los equipos ministeriales de Felipe V de Borbón. Visión sumaria en J. L. SUREDA CARRIÓN, *La política económica española del siglo XVIII*, A(nales) de E(conomía), 1946, VI, n. 21.

<sup>217</sup> C. H. HARING *The Spanish Empire in America*, New York, 1947, 335-347.

<sup>218</sup> P. R. O., S. P./94 («Spanish Consuls») es una serie completísima y al alcance de cualquier estudioso español de la diplomacia inglesa o cualquier hispanista inglés. Arranca en 1684 y cubre todo el siglo XVIII.

<sup>219</sup> Todavía en enero de 1783 el Comité de mercaderes ingleses que comerciaban con España redacta un *Memorial* para revalidar sus privilegios y no correr el riesgo de percibir el pago de sus manufacturas en vales reales, emitidos por CARLOS III en la desesperante situación financiera del momento y que se habían depreciado a poco de su emisión. También, B. M., Add. 36.806; ff. 179-182.

Canarias-Madera se consolida, cuando los «Terms of Trade» se vuelven negativos, del todo para los Archipiélagos Atlánticos.

Entre 1714-1726 la balanza de comercio es todavía favorable para Canarias, con un año de máxima que marca £ 45.051 en 1719<sup>220</sup> y un mínimo de £ 2.215 en 1722. A partir de 1727 —a excepción del lapsus originado por la guerra anglo-hispana de 1739-1748— el exceso de exportaciones británicas a Canarias se mantendrá en una línea constante con un saldo final favorable a Gran Bretaña, con quinquenios más lucrativos como el de 1756-1760, seguidos de fluctuaciones que casi siempre coinciden con guerras celebradas en los mares (1761-1764).<sup>221</sup>

Para Madera observamos también altibajos, pero dentro de una tónica ininterrumpidamente favorable a Inglaterra. Los períodos de 1713-1725, 1742-1753 y 1758-1767 significan las picotas de una balanza de comercio deficitaria para Madera.<sup>222</sup>

Ya advertíamos en el capítulo anterior que el lenguaje de las estadísticas, incluso cuando su correspondencia con la realidad de la que se pretenden testimonio objetivo está comprobada, exige una gran reserva por parte de sus usuarios. He aquí apropiada instancia para la comprobación de dicha norma.

Canarias, que durante todo el siglo XVII había constituido un renglón del comercio inglés reprobado por ser deficitario para el Reino Unido, ha pasado a ser receptor de mercancías inglesas, y

<sup>220</sup> WITHWORTH, op. cit., 34.

<sup>221</sup> Las exportaciones desde Canarias a Inglaterra, calculadas en valores monetarios, descendieron de £ 4.338, s 5, d 6 (1758) a £ 2.739, s 13, d 1 (1763); ibd. WITHWORTH. En 1782, G. CHALMERS, no un optimista precisamente, reflexiona sobre el estado de la balanza comercial con Canarias en los siguientes términos: «We may derive some consolation from contemplating the favourable alteration in our commerce with the Canaries Our imports were only one tenth of what they were at the beginning of the century, while our exports thither are nearly the same. The war that ensued happily turned the scales in our favour. And we now draw from them, by means of a very advantageous traffic, no trifling sum, as the difference between our mutual exchanges»; *Estimates of the Comparative Strength of Britain...*, op. cit., 66-8.

<sup>222</sup> WITHWORTH, 23-24.

en proporción siempre decreciente desde 1715, exportador de «frutos» del país o moneda, orchilla y tabaco de Indias, que junto con el azúcar eran las más de las veces extraídos desde su suelo nativo y vía Jamaica exportados hacia Londres.<sup>223</sup>

La competencia de los vinos maderenses —incluyendo el Oporto, resalta como nota tipificadora durante esta época. El trato preferencial, ya iniciado en 1660-1663, se robustece con la alianza expresa o tácita del reino portugués de los Braganzas. La «obra maestra» del tratado de Methuen, so pretexto de una venial imposición en aranceles sobre los artículos comerciados entre Lisboa y sus colonias con Londres, venía a involucrar la coyuntura de un sustantivo volumen del comercio portugués en la órbita del Atlántico Norte, cuyo monopolio persiguiera Inglaterra obtenidamente.<sup>224</sup>

Entre 1732-1739 el vino de los archipiélagos importado en Inglaterra, con mucho su primer consumidor, era el siguiente:

	<u>Canarias</u>			<u>Madera</u>		
	T	H	G	T	H	G
1733	798.	2.	4.	—	—	—
1735	748.	0.	42.	141.	1.	35.
1737	715.	2.	23.	174.	3.	35.
1739	393.	3.	60.	355.	1.	13. <sup>225</sup>

Este cuadro nos parece que indica la transición hacia el declive de los caldos canarios y el apogeo de la malvasía y moscateles portugueses.

<sup>223</sup> El «asiento» y el «navío de permiso», este último que zarpaba desde Cádiz con la flota española, distrajeron quizás a los navíos ingleses de su habitual escala en Canarias (convoyes organizados); B. M., Add. 9764, ff. 76-77.

<sup>224</sup> Cótéjese WITHWORTH, op. cit., 27-28, para refrendar la línea ascendente de la balanza de comercio con Portugal hasta 1756-1761, en que el saldo desfavorable para la hacienda de este país ascendió a cantidades que oscilaban entre un millón y millón doscientas mil libras esterlinas.

<sup>225</sup> P. R. O., T/6, 4/274, 130. Las cantidades en T(ons), H(ogsheads) y G(allons). Remitimos a las equivalencias de nuestras pautas, XI-XVII.

Los índices de tráfico y venta continúan en la misma línea durante 1739-1745: Canarias ha exportado a Inglaterra un total de 812.45.0 mientras que Madera, a pesar de su área territorial cultivable más reducida, le aventaja con 868.1.46,<sup>226</sup> tónica que se confirma entre 1754-1760:

	<u>Canarias</u>			<u>Madera</u>		
	I	H	G	I	G	H
1755	166.	3.	42.	138.	0.	2.
1760	74.	1.	42.	110.	4.	48. <sup>227</sup>

De cualquier modo, salta a la vista una media de exportación inferior en volumen a la de los quinquenios anteriores, probable reflejo mercantil de la contienda en que se hallaban empeñados los Almirantazgos de Francia e Inglaterra.

En ocasiones, el tráfico marítimo no sufrió mayores alteraciones a causa de la guerra, como lo demuestran las remesas de pipas de vino desde Madera a las colonias sajonas de América durante los años de 1780-1782.<sup>228</sup> Las «capellas» maderenses —unas doscientas hacia 1750— se veían en la necesidad de mantener despierta la demanda de los vinos, que poco a poco, por la fiebre lucrativa que provocan los monocultivos, habían invadido comarcas consagradas habitualmente a los cereales. De esta consagración exclusiva dimanaban las crisis de abastecimiento de la población nativa de Madera, malamente paliadas por las concesiones que la Real Hacienda en Lisboa tuviera con las «alfandegas» de Funchal, o las Azores, cuando era éste el archipiélago que padecía tal tipo de crisis.<sup>229</sup> La permanencia estructural de la tendencia en las eco-

<sup>226</sup> P. R. O.; *ibid.* Cfr. con las cifras de Mrs. SCHUMPETER, *op. cit.* que tabulamos en el apéndice.

<sup>227</sup> P. R. O. *ibid.* A partir de 1770 se inicia, también, la irregularidad mercantil de Inglaterra con Madera (descenso de exportaciones desde Funchal a Londres: 97. 1. 62). También SCHUMPETER, *op. cit.*

<sup>228</sup> ABREU DE SOUSA, tesis inédita y *art. cit.*

<sup>229</sup> Por la lista de precios que brinda J. E. THOROLD ROGERS, los vinos canarios se siguieron consumiendo, aunque sometidos a un descenso en los precios (1

nomías insulares se acentúa cuando el monocultivo absorbe al cosechero cuya propiedad, cultivada diversificadamente, no es tan rentable, por lo que cede a la tentación de los beneficios devengados por los «frutos, remuneradores en el mercado metropolitano o extranjero.

¿A cuánto ascendía la importación de Inglaterra representados sus valores en libras? ¿Cuáles eran los renglones que permitían a los factores extranjeros de la Orotava, Porto Santo o Las Palmas pagar en mercancías a los cosecheros de vinos por el monto de caldos negociados? ¿Cuáles los que, cuando la coyuntura económica era apremiante, les autorizaban a percibir una cantidad extra en moneda, con la que los isleños remataban el valor de una compraventa en la que las manufacturas o artículos de primera necesidad reflejaban alza de precios en virtud de su escasez (trigo, carne)? Un conjunto de interrogantes cuyas soluciones son difícilmente reconstruibles.

Eminentemente se trataba de textiles —telas burdas, capas, anascotes, sábanas inglesas— o piezas de tela reexportadas desde Londres y originarias de Silesia, China —sedas— y Holanda;<sup>280</sup> menos frecuentes eran los envíos directos de azúcar (en bruto o refinado), tabaco y harinas, aunque abundaran, también, los cargos de pescado, manteca y madera.<sup>281</sup> El valor de las importaciones mencionadas, una vez deducido el importe de los frutos isleños exportados constituyó, durante el siglo XVIII, la causa de la balanza de comercio positiva que extrajo Inglaterra, como de hecho ocurriera con Jamaica, las colonias del Norte de América y la Península Ibérica sobre todo Portugal.

pipa= £ 28 en 1728, mientras que, para la misma fecha e idéntica medida de capacidad, el Málaga se cotizaba a £ 30 y el Oporto a £ 64. A juzgar por las cantidades a partir de 1740 se puede datar a el primer tercio del siglo XVIII el hundimiento del mercado europeo. LAROLD ROGERS, op. cit., III, 353-362.

<sup>280</sup> P. R. O., T/64,275. Mientras que las estadísticas del P. R. O. no ofrecen para Canarias ninguna cantidad entre 1730-1783, (¿) Madera todavía es consumidora de algunas yardas de linos, sábanas y calicoes ingleses, ya producidos a precios ventajosos en las hilaturas de Manchester.

<sup>281</sup> P. R. O., S/64, 276 B. También, «P(apeles) de I(nquisición) en A. M. C., *Actas de visitas*, CLXIII en adelante.

Las remesas de granos — desde Falmouth y Londres— cuando no desde Boston o Cádiz, son capítulo aparte que merece análisis detenido en una futura ocasión. Quepa indicar como entre Canarias, Madera y Azores existió una «cooperativa espontánea» que, en años de malas cosechas, subsanaba en parte las deficiencias de auto-abastecimiento <sup>232</sup> o provisión por parte de abastecedores frumentarios en Europa.

Por último nos consta la exportación de dinero español o portugués obtenido en Indias, la Península o los propios Archipiélagos del Atlántico Ibérico; <sup>233</sup> al volver a poner en circulación cierta cantidad de la moneda extranjera acumulada durante felices transacciones, el «Exchequer» en Westminster y la City entera, impedirían que el mercado en ultramar, indirectamente regulado por ellos, no agonizara del todo aunque pudiese arribar a un grado de insuficiencia dineraria que, a la larga, amenazaba con mutilar la red de intereses nacionales.

Dentro de esta tónica general es evidente que Madera, gracias a la triple conjunción de factores —flirteo diplomático, anglo-portugués, trato preferencial para el comercio directo con las colonias inglesas en América a partir de 1663 y reconocida calidad de sus vinos— desplazará a los caldos canarios. Este otro archipiélago, en fase de contracción productiva, ¿admitió el hecho estoicamente, o como había sucedido en los días del gran monopolio sevillano acometió la empresa de vincularse al engranaje mercantil que no le dejara fuera de las grandes rutas oceánicas?

### **La ofensiva del Cabildo de La Laguna. Intercesión del consulado inglés. ¿Canarias en América?**

Quando John Bristol y el Marqués de Ossuna firmaban, en nombre de sus respectivos gobiernos, el Tratado de Navegación y

<sup>232</sup> ABREU DE SOUSA, art. cit., y A. M. C., P. I., ibd., 1740 en adelante, momento en que Cádiz, Baleares, Málaga, Norte de Africa y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico intensifican sus recíprocos fletes de granos y víveres de primera necesidad.

<sup>233</sup> P. R. O., T/64,276 B. De Canarias entran, entre 1718-1726, 1.800 onzas de moneda de plata; de Madera, 16.420.

Comercio en Diciembre de 1713 se abría una era de nuevas fricciones entre las dos Monarquías europeas, una en vísperas de su zenit, la otra en fase de iniciar la recuperación que, de «iure» y de «facto», trajo consigo la administración de Felipe V de Anjou.

Pero las concesiones españolas —cediendo Gibraltar y Menorca, decretando los derechos a una «moderada» imposición sobre las mercancías inglesas que variaba según las regiones<sup>234</sup> y consintiendo en la filtración comercial inglesa en Río Plata, Nueva Granada y las Antillas Mayores— iban a dar pie a un nuevo malestar de larga duración entre las dos Cancillerías.

En Canarias, y merced a un artículo por separado, se refrendaba el Juez Conservador para la Nación inglesa, que desde la segunda mitad del siglo XVII había estado en vigor. Hubo, no obstante, una corriente publicística en Inglaterra, inmediata a la firma de los artículos convenidos en Utrecht, no muy favorable a la específica cláusula que lo mencionaba. Aparentemente el Juez Conservador velaría «sólo por los derechos comerciales de los súbditos británicos»,<sup>235</sup> formulación restrictiva que no era convincente, porque se trataba de un derecho concedido en una zona periférica de la Península, mientras que en los puntos neurálgicos —Cádiz-Sevilla todavía— no se conseguían interesantes privilegios.

<sup>234</sup> Los derechos a devengar por las mercancías inglesas, de acuerdo con lo convenido en Utrecht, variaba según las regiones:

<u>Aduanas de</u>	<u>Tanto por ‰</u>
Andalucía	27 ‰
Canarias	7 ‰
Aragón	2,3 ‰
Vizcaya	1 ‰

J. C. T. P., II, 465. Para Indias, V. PALACIO ATARD, *El equilibrio de América en la diplomacia del siglo XVIII*, Sevilla, 1950.

<sup>235</sup> CH. KING, *The British Merchant*, London, 1721, III, 210-214.

En líneas generales el libro de King, rutinaria protesta contra los favores concedidos a Francia por Felipe V Borbón (ibid. 93), desanimaba a los capitales ingleses de toda ulterior participación en el comercio con un país para el que profetizaba: «There will soon be an end of our trade to that nation».



De otro lado el malestar interior en Canarias, muy acusado en los medios públicos de Tenerife, se remontaba a 1695-1698, cuando un equipo de «jurisconsultos»,<sup>236</sup> presididos por el Conde del Palmar en calidad de Gobernador de la isla, habían redactado y publicado después una representación en que ya se apuntaban los ahogos de la economía insular por la supresión del tráfico con Barbados —que indirectamente llevaba implícito el de Nueva Inglaterra.

Como el advenimiento de las paces no hiciese más fluido el tráfico atlántico que importaba a Tenerife, el Cabildo de La Laguna comisionó a D. Pedro de Aponte (o Ponte) y Llarena, después de una deliberación entre sus síndicos, para representar en la Corte de Madrid, y más tarde en la de Londres, a través del embajador de Felipe V en la capital inglesa, Marqués de Monteleón, los agravios que padecía el comercio de las Islas.<sup>237</sup> Estamos todavía en plena técnica requisitoria a lo siglo XVII, con súplicas a la suprema autoridad —el Monarca, las Secretarías y las Intendencias de recientísima creación. Súplicas que no acentúan, tanto como lo habían hecho los arbitristas castellanos, los males de la situación, pero que se mantienen en una sistemática línea de «respetuosa protesta», en donde la motivación del asunto expuesto está velado por el formalismo de la exposición y por los intereses locales incorporados a veces torpemente al escrito.

Aponte y Llarena, residente en Londres, y en contacto con el Marqués de Monteleón, simboliza la ofensiva tinerfeña, su último y decidido embate por mantener la coyuntura isleña dentro de la órbita inglesa. Las tentativas ulteriores son ramalazos de desesperación, desafortunada maniobra de una cliqué local que intenta alentar el comercio de vinos —sus vinos— y al mismo tiempo po-

<sup>236</sup> VIERA Y CLAVIJO, op. cit., II, 652. BÉTHENCOURT MASSIEU y PERAZA DE AYALA refieren detenidamente sesiones de síndicos y asambleas del Cabildo de Tenerife, portavoces de la inquietud que dominó el panorama económico durante todo un siglo: art. y op. cit., respectivamente.

<sup>237</sup> Copias en A. C. T., Informes a S. M., II-37; A. G. S., Est., I. 6489 (en francés); P. R. O. S/P, 100, 56; ff. 40-49.

sibilita la satisfacción de las necesidades isleñas de víveres y tejidos. La fase de receso depresivo en el ciclo del comercio de vinos canarios se inicia, titubeante, en los veinte últimos años del siglo XVII y se acelera en los treinta primeros del siglo XVIII para confirmarse ostensiblemente a partir de 1740 y no conocer una práctica recuperación nunca más,<sup>288</sup> durante la primera mitad del siglo XVIII, y deteriorarse levemente durante las décadas del 70 y 80, sobre todo a raíz de las bancarrotas de algunas firmas inglesas de Funchal, como la Chambers y la Hyggins L. C.,<sup>289</sup> equivalentes a las Pastley Little de Tenerife.

La Memoria que, personalmente, somete a consideración del Gabinete británico el Marqués de Monteleón, en 6 de Julio de 1717, incorporaba el parecer del Cabildo de La Laguna, vocero a su vez de los cosecheros y campesinado insular, enfrentados desde antaño con los intereses de los Gobernadores, Inquisición y factores o agentes.

En esencia planteaba la queja del siguiente modo: que a pesar de los seculares lazos existentes entre Inglaterra y Canarias, los vinos de estas últimas Islas habían sufrido, contra las recíprocas garantías aceptadas en 1667 y sobre todo en los artículos 2.º y 3.º de 1713, una excesiva imposición en los puertos ingleses. Por lo que la comercialización de los vinos se hacía penosa desde su inicial venta en Canarias hasta su entrada y distribución en Inglaterra; las mercancías inglesas, por lo contrario, no pasaban de ser

<sup>288</sup> Lista de precios en THOROLD ROGERS, op. cit., VII, 353-362. La actitud de Westminster, dando de largas al «affaire», provocó algunas fricciones con la mermada colonia de ingleses protestantes de Canarias. A. G. S., Est. 1. 6880 (1730) y 1. 6881 (1730-1732). La expresión de anglofobia de algunos cosecheros fue alimentada por la defraudada clique propietaria y regidora de la Orotava y La Laguna. De cualquier modo está por escribir la historia de las sublevaciones campesinas en Canarias, que aunque sin ninguna llamativa «jacquerie» en su haber es tema materialmente virgen en la historiografía regional.

<sup>289</sup> ABREU DE SOUSA, art. cit., 65. También entre los cosecheros, propietarios de Madera, y en el incipiente núcleo de su futura burguesía de los negocios, la colonia inglesa terminó por ser disimuladamente malquista. Los prematuros efectos de dominación eran ya patentes.

gravadas en un 6 % «ad valorem»<sup>240</sup> en los puertos de jurisdicción española.

La segunda parte del Memorial abordaba la virulenta cuestión del tráfico con las colonias de América, consentido a Madera y Azores pero prohibido a las Canarias, con lo que se incumplían las promesas de un mutuo trato preferencial y concesión recíproca entre las dos Monarquías. A este conjunto de argumentos contribuía el Marqués de Monteleón con una lapidaria orientación geográfica que asignaba las Islas al continente africano y no al europeo,<sup>241</sup> creyendo eximir las así de las prohibiciones específicas de las «Navigation Acts».

En síntesis, se recapitulaba el caudal de argumentaciones que había circulado entre Londres, Tenerife y Madrid desde 1660, pero por primera vez una misión insular se destacaba en Inglaterra para mediar en la reducción de derechos a satisfacer en Londres, apertura del tráfico hacia la América sajona y feliz prosecución de un intercambio mercantil obstaculizado por las leyes.

La contraréplica al Marqués de Monteleón, previa consulta al «Board of Commissioners for Trade and Plantations», no se hizo esperar.<sup>242</sup>

<sup>240</sup> «Memoria del Marqués de Monteleón». preferentemente cualquiera de las dos copias en Simancas o en Londres. Las imposiciones autorizadas —y en ocasiones exigidas por los Comandantes (VALLEHERMOSO) excedían los cálculos hechos sobre la base del 7% «ad valorem». El derecho del 9%; el 1% en calidad de fortificaciones; los reales derechos de anclada y aguaje operaban en los puertos españoles un paralelo efecto al que se registrara en Inglaterra desde la Restauración. A. H. P., Tenerife, Aduanas de Garachico, Orotava; 1711-1725 y más tarde S/C de Tenerife, 1766 en adelante.

<sup>241</sup> Veremos pronto como la desorientación —a veces fomentada por parte de autoridades españolas e inglesas, conducirá irrevocablemente a otra confusión geográfica, explotada por el Almirantazgo inglés: *Canarias está en América*.

<sup>242</sup> P. R. O. S/P. 100, 55; ff. 50-60; particularmente f. 52 y sig.: «Comme donc les Canaries ne reçoivent aucun prejudice de ces gros droits sur le vin, et ne peuvent subsister sans ce commerce on ne craint nullement que S. M. Catholique contre son interet, et les traités publics puisse penser à augmenter les droits sur nos manufactures dans las dites Isles». El razonamiento es falso: los derechos de aduana —«gros droits sur le vin»— —repercutían sobre el mercado isleño y sobre los

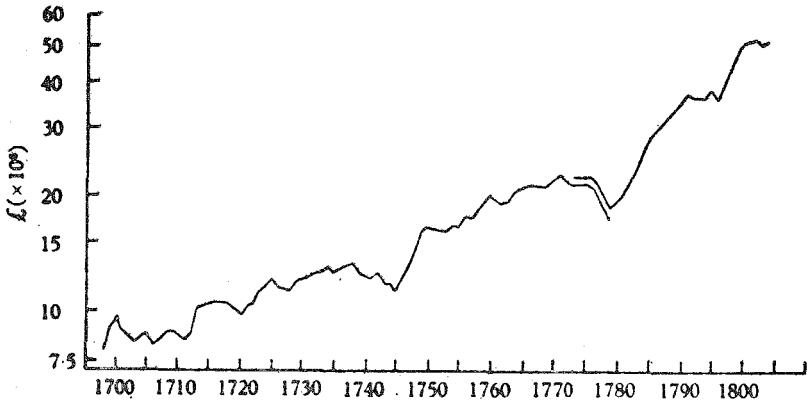
Fundándose en la balanza de comercio, secularmente favorable para las Canarias, Whitehall arguía que a la vista de las estadísticas —de las que los organismos ingleses empezaban a tener ya buena cuenta— la queja era infundada. Que, además, las Canarias no contaban con ningún otro producto natural o manufacturado, y que, por lo tanto, la estructura del intercambio entre los dos polos del comercio en disputa, seguiría atendida al mismo estilo de siempre. Se refutaba, a continuación, la presupuesta observancia de los impuestos, convenidos en los puertos de mar y en los llamados secos o de montaña: alcabalas sobre toda compraventa, millones, sisas y aranceles «ad valorem» continuaban ascendiendo en la España continental o insular.

Se refería, por último, el documento inglés a la concesión hecha a Madera según la «Staple Act» de 1663 como un «pequeño privilegio para la Isla y las Plantaciones»;<sup>243</sup> pero se reforzaba lo que podía parecer un arbitrario incumplimiento de los convenios de 1667 y 1713: es decir, se entendía que la exportación directa desde Madera o Azores hacia Nueva Inglaterra no pasaba de ser sino una merecida reciprocidad a la apertura portuguesa de sus puertos en Brasil —Natal, Recife, Pernambuco—, mientras que España continuaba instalada en el prohibicionista sistema vigente desde la promulgación de las Bulas Alejandrinas, la teoría del *Mare Clausum* y el monopolio ejecutoriado por la Casa de Contratación. De esta última apreciación se desprendía una peligrosa insinuación sobre la apertura de las Indias Occidentales a las manufacturas inglesas, medida que era inaceptable para los dirigentes españoles de la época.<sup>244</sup>

precios al por mayor a fijar por sus cosecheros y vinateros. Es cierto, sin embargo, que Canarias, como Madera— y otro tanto le hubiese ocurrido a las Azores de haberse prestado el terreno a una lucrativa plantación o monocultivo— no tenían a la expectativa otro mercado europeo más ventajoso que el inglés y a él habían de ajustar su mecánica distributiva.

<sup>243</sup> *Ibd.*, f. 57.

<sup>244</sup> La actitud del gobierno español bajo Fernando VI se definió siempre en una hermética línea proteccionista que de vez en cuando devenía prohibicionista al viejo modo. Así CARVAJAL a R. WALL en Enero de 1750: «no nos conviene, porque



La curva de crecimiento del comercio exterior inglés durante el siglo XVIII nos habla de una recuperación a partir de 1712-3, seguida de una tónica declinante que se inicia hacia 1740 y de la que se emerge poco después para iniciarse un ciclo de prosperidad comercial entre 1750-1773. A partir de esta fecha se opera un descenso en el índice anual del comercio exterior inglés, compensado por el empujón vertiginoso de los últimos quince años del siglo.

Gráfica obtenida con cifras netas de importación-exportación y aplicando las medias móviles trienalmente (DEANE y COLE: *British Economic Growth, 1688-1959*, 49),

La contraréplica inglesa tenía que conceder en que la minuciosa descripción de los impuestos vigentes en Inglaterra desde la Restauración, y en constante alza desde entonces, no era una invención o una añagaza diplomática del Cabildo tinerfeño o de su gestión cerca de la Embajada española en Londres.

En efecto, Carlos II Estuardo había decretado el impuesto sobre vinos merced a los derechos sancionados, en el «Tonnage and Poundage Act», que afectaba así a los procedentes de Portugal y

<u>Puerto de destino</u>	<u>Impuesto por tonel</u>
Londres	£ 4. s 1. d 0.
Otros puertos	£ 2. s 14. d 0.

España: lo que incitaba a enviar los fletes a cualquier otro puerto que no a Londres.<sup>245</sup> Naturalmente, se preveía tal tentación y para evitar el caer en ella se imponían £ 1 s 7. d 0 a los caldos que habiendo entrado en el país por cualquier «outport» deseaban ser puestos a la venta en las tabernas, de Londres o almacenados en las cavas de la ciudad.

A este impuesto inicial había que sumar los que databan de 1685 (Jacobo II), 1699 (Guillermo III) y 1703 (Ana I),<sup>246</sup> más las reducidas tasas de 1 «scavage» y los «rates outwards» o impuestos sobre las mercancías transportadas a ultramar.<sup>247</sup> El impuesto so-

siempre hemos de ir sobre la base fundamental de que en ninguna parte de la América puedan comerciar ellos (los ingleses)...» A. G. S., Est. 1695. Las recomendaciones de UZTÁRIZ aún tardarían 20 años en actualizarse.

<sup>245</sup> H. GROUCH, *A Complete View of the British Customs*, London, 1738, 4 y passim. Los derechos oscilaban, según las mercancías entraran por Londres o los «outports»; según fuesen navíos del pabellón inglés o extranjero los que las transportaban, y según se tratara de firmas o personal inglés o extranjero el que realizaba la transacción. Toda generalización, en este terreno, se ve condenada a rendirse ante la compleja maquinaria fiscal inglesa.

<sup>246</sup> Vd. «Memorial de Monteleón»; también BÉTHENCOURT MASSIEU, art. cit.

<sup>247</sup> Es decir, que el fisco inglés («Treasury») sabía bien que las manufacturas de la nación habían ganado ventaja en varios mercados de ultramar, y sobre tal presunción tasaban los envíos exportados. Tanto el dispositivo legal —«Navigation Acts»— como la poderosa fuerza de la costumbre habían contribuido a que los

bre los vinos en Inglaterra había alcanzado así un aumento del 200 % sobre el índice de 1667,<sup>248</sup> y las propias autoridades de gobierno y hacienda tenían que hacer frente a las reclamaciones del extranjero; la policía fiscal erigida sobre el impuesto indirecto no podía aceptar ninguna enmienda desde el momento en que la deuda nacional aparecía como un gravoso lastre que el Banco de Inglaterra y los «Joint-Stocks» lograban aliviar sólo parcialmente.<sup>249</sup>

La ofensiva del Cabildo de La Laguna, a través de la misión de Aponte en Londres, se vió reforzada con el escrito sometido a los «Commissioners for Trade and Plantations» por el cónsul británico en Tenerife, Mr. John Crosse Jr., destacado en las Islas desde hacia 20 años, como el mismo se encarga de informar.

El informe de Crosse abunda en lugares comunes —la opresión de los superintendentes sobre las colonias extranjeras, su

mercados atlánticos bajo diferentes soberanías y pocos vínculos culturales estuviesen, en cambio, conectados por las remesas de manufacturas inglesas: tal el caso de Lisboa, Cádiz, Tenerife, Pernambuco, Ciudad del Cabo, Buenos Aires, Boston, Habana, etc. O. PANTALEAO, *A penetração comercial de Inglaterra no América española de 1713 a 1783*, Sao Paulo, 1946.

<sup>248</sup> «Y los mercaderes ingleses, que son los más interesados en este comercio lo sienten tanto (el crecido porcentaje de los aranceles) que si los Ministros de S. M. B. los conservasen, quedarían plenamente informados por su relación, que es absolutamente necesario para la preservación del comercio recíproco, y de la buena correspondencia entre las dos Naciones, moderar los impuestos excesivos, que al presente se pagan por los vinos de Canarias». A. G. S. Est., I. 7018.

<sup>249</sup> La Deuda Nacional Inglesa, la consolidada, sufrió este acelerado ascenso:

<u>Años</u>	<u>Cantidad en millones de esterlinas</u>
1691	3.1
1699	15.4
1710	21.4
1721	54.9
1730	51.4
1740	47.4
1752	76.9
1763	132.6

hasta alcanzar el tope de 498.6 en 1802. B. R. MITCHELL, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge, 1962; 401.

monopolio del tabaco<sup>250</sup> y los favores constantes de los Gobernadores, oidores de Audiencias y Cabildo con los cónsules de Francia y los numerosos católicos de Irlanda, que han desplazado —según él, a la consistente población protestante de antaño.<sup>251</sup> Pero familiarizado con los fastidiosos altibajos de la economía agraria tinerfeña, propondrá a los reguladores del tráfico entre metròpoli y colonias la preciosa emergencia de una salvadora válvula de escape para los frutos canarios, a base de consentir fletes directos hacia Boston, lo que a su juicio, no contravenía la «Navigation Act», ya que las islas estaban situadas en Africa (de nuevo el viejo argumento, esgrimido en otra coyuntura).

Crosse fue hombre de negocios, con intereses repartidos por el área comercial de las dos Américas, Canarias y Norte de Europa. Su presión hará sentir sus efectos en Londres y Boston al reforzar la pauta del Marqués de Pozo Bueno, discreto abogado de la representación canaria en Londres pero internamente convencido de que el asunto no prosperaría. De hecho las décadas del 20

<sup>250</sup> Originalmente concedido a D. DIEGO NAVARRO, y que tanfos altercados provocaría, debido quizás a que a la venta para el consumo local y reexportación del tabaco americano (en polvo o en rama) hacia la Península (Cádiz-Valencia) y Europa era por entonces una lucrativa actividad. A. H. P., Las Palmas, RR. CC., VII, ff. 86-88. También A. H. P., Tenerife, Tabaco 190-3, passim.

«The tobaccos which belong to British subjects are at present oculted in the best possible manner because of the unhappy apprehension of a rupture, upon which occasion his Majestyts subjects who are Romen Catholicks and more particularly Irish, are exempted from reprisals, as also the Frech nation in general who have lately obtained a decree of the Catholick King in their favour». Cotéjese *H(istorical) M(anuscripts) C(omission)*, LORD POLWARTH Mss., II, 9-16.

<sup>251</sup> Algunos irlandeses en Tenerife debían estar tan compenetrados —el caso de MR. THOMAS WADDING—, que incluso implicaban a las asambleas del Cabildo lagunero en instancias relacionadas con el comercio exterior. A.C.T., 1-19, «Vinos y Aguardientes». CROSSE Jr., como él mismo revela en su memoria a las autoridades londinenses, gozaba de una amplia participación en el tráfico entre Canarias e Indias, a veces a través de nativos tinerfeños como D. Teodoro Garcez de Salazar y Domingo Paroy, H. M. C., *ibd.*, 15. Para refrendar el caso véanse otros «Testamentos» y Legajo de «Asuntos Varios» en *Archivo Parroquial de N. S. de la Concepción*, Santa Cruz de Tenerife.



y del 30 confirman las reservas que justifican sus contenidas intervenciones.

Tanto en Boston como en Londres los veedores del gobierno inglés celaban estrictamente. Alegaban, por si fuera poco, que los poderes detentados por los Gobernadores —ahora los propios comandantes militares del archipiélago canario, como fuera el caso del Marqués de Vallehermoso,<sup>252</sup> las intromisiones de los Superintendentes, los tratos de favor con los mercaderes franceses y la atonía comercial del archipiélago no presuponían aliciente mayor para Inglaterra, ni para moverla a una revisión de lo establecido.

La Guerra de 1739 vendría a acentuar la parálisis comercial, precipitando a las Canarias en una de sus crisis alimenticias, tipificada por la pobre cosecha de granos, incomunicación marítima con el exterior y acumulación en el mercado local del fruto del monocultivo. Situación límite sobre la que Viera y Clavijo comentaba con su personal desenvoltura: «en casos así, cualquier corsario echa la llave al trato y comercio recíproco».<sup>253</sup> Artimaña que salvó a la población insular en más de un par ocasiones y que el gobierno en Madrid tuvo que consentir haciéndose la vista gorda.<sup>254</sup>

Los tratados de Sevilla, Aix-la-Chapelle, Madrid y Paris,<sup>255</sup> que jalonan la secuencia diplomática europea entre 1730 y 1763,

<sup>252</sup> Sobre el arbitrario personaje comenta VIERA Y CLAVIJO que «permitía la entrada de vinos y aguardientes extranjeros, en contravención a las más positivas ordenanzas; exigía varias contribuciones a título de anclaje, licencias, aguada, visitas; de manera que, siendo legítimo impuesto un 8 %, había subido a 9 %, con la añadidura de 27 pesos de derecho en cada buque». Op. cit., II, 39.

<sup>253</sup> *Ibd.*, 783-784.

<sup>254</sup> Compraventas a los ingleses tuvieron lugar en críticas instancias políticas, como en 1741-1742 (incluso a la propia escuadra inglesa bajo el mando de Ch. Windon que intentó bloquear la Gomera) y mas tarde en la década del 60. VIERA Y CLAVIJO, *ibid.* 718 y sgs. También, MATILLA TASCÓN, *Catálogo de la Colección de ordenes generales de rentas*, Madrid, 1950, I, 802.

<sup>255</sup> El alivio de impuestos (como el del 1 %); las medidas para depurar el panorama monetario después del gran pánico en el verano de 1734; las representaciones del gobierno local como la de D. LORENZO DE SALAZAR en 1764 y la Real Provisión a la Audiencia legitimando el comercio libre entre las islas en 1765 jalonan la precaria trayectoria de la economía canaria entre 1730-1780, cuyo punto más crí-

no aportaron cambio fundamental al panorama descrito: el de un comercio lánguido y coartado por una legislación limitativa —la de Madrid-Cádiz— y marginado de la coyuntura atlántica inglesa, que no obstante asaltos marítimos e interrupción de rutas, bloqueo de puertos y lógica deficiencia en el abastecimiento de su red de mercados, proseguía en una firme línea reexportadora y era provechoso mercado para los vinos canarios, vinos cuya comercialización hacia Holanda, la Hansa, y algunos puertos del Báltico no resultaba ya óptima.<sup>256</sup> El paisaje del precario comercio exterior de las Canarias durante su interregno depresivo quedó para siempre registrado en el esquemático pero informativo capítulo XVII de G. Glass sobre el comercio y manufacturas del archipiélago, que refuerza por estos años (1760) la exportación de la orchilla, y que sigue haciendo de los «dineros» de Indias fuente de sus transacciones con Europa.<sup>257</sup> También Lope Antonio de la Guerra

tico lo podemos situar hacia 1770, agravado por el alza de precios en general y la escasez de granos. A. H. P. Las Palmas, RR. CC., t. VIII, ff. 280-282 y 258-281.

<sup>256</sup> A partir de 1720 hemos detectado referencias a algunos navíos con matrícula francesa (Saint-Malo, La Rochelle) o española surtiendo al archipiélago canario «con carne de vaca, puerco, velas, sebo y manteca», como es el caso de «La Isabela», singlada desde Suecia en 1740; A. M. C., P. I., *Actas de Visitas*, CLXXIV-22.

<sup>257</sup> *History of the Canary Islands*, ed. de 1764. Es notable observar el incremento de las exportaciones en orchilla hacia Inglaterra y Hamburgo, lo que guarda conexión con la creciente demanda de tintes en las hilaturas europeas, especialmente las inglesas, ya en vías de industrialización hacia 1760-1770. Existen partidas muy detalladas de los gastos derivados de la recolección de la orchilla y de las recolectas globales de su cosecha en Tenerife, Canaria y La Palma (1750-1769 y años siguientes hasta fin de siglo) en el A. H. P., Tenerife, 194, Haciendas, orchillas. Resulta casi obvio subrayar la necesidad de un estudio monográfico sobre tal contabilidad, rentas aportadas al Tesoro Real y paralela implicación social (admidistradores, cosecheros, exportadores, almacenistas, clientes, etc.) Cotéjese, también, esporádicas referencias en Mss. R(eal) S(ociedad) E(conómica) de A(migos) del P(ais), La Laguna, *Agricultura*, 31 Enero 1778.

El eco de la antigua rivalidad entre la Casa de Contratación-Canarias, aparece registrado en GLASS de este modo: «The merchants of Cadiz are very jealous of the Canary West India trade, and are continually making application to the Court of Madrid to abridge it; but their attempts have caused intendants to be sent over to Te-

y Pefía es fuente estimable para el estudio de los precios agrícolas entre 1760-1790.

La confusión postrera proviene, precisamente, de la asociación geográfica de Canarias con las Indias españolas durante esta fase del Mercantilismo a cuyo final asistimos. Tanto es así que, ya en 1749-1750, el gobierno de Fernando VI Borbón se ve forzado a pronunciarse urgentemente sobre la «europeidad» de Canarias, furtivamente situada en América según las autoridades aduaneras de Londres.<sup>258</sup>

El Conde de Fuente, embajador en Londres, y al tanto de la imprecisión que concierne a la adscripción geográfica de las Canarias, revela en su correspondencia con D. Ricardo Wall todas las reservas que sobre el particular habían tenido, desde un principio, los ministros españoles. Es decir, que la mínima duda en consentir la propuesta inglesa sobre las Canarias como islas de América podía dar lugar a un viejo reclamo, el de abolir los aranceles establecidos por la Monarquía española para impedir el comercio de extranjeros en Indias.

La polémica no prosperó. La confusión sí y mucho. Incluso en

nerife to inspect into that commerce, and oblige the islanders to keep within the limits prescribed to it by the court». *Ibd.*, 331.

<sup>258</sup> Una temprana referencia a la cuestión «Canarias en América» (1749-1750) en A. G. S., Est. I. 1915; después, *ibid.* I. 6917 y I. 6948. Debido a un mero error de copia en la secretaría de la embajada española en Londres o a una discreta interpolación inglesa, la polémica nos retrotrae a 100 años antes, cuando por la fuerza de la flota y el cañoneo desde sus bordas la escuadra de BLAKE intentara capturar Tenerife, de acuerdo con rumores que circularon incluso en Venecia. Como hemos sugerido en otra ocasión, a la altura de 1755-1760, al Almirantazgo inglés no le pasó desapercibida la tentadora idea de hacer de Canarias o Madera un reducto para la flota y el pabellón nacionales, cuenta tenida su latitud «a mitad de camino» entre Londres-Jamaica, Londres-Ciudad de Cabo, y al no hallarse sino a unos pocos días de navegación de Gibraltar. Precisamente en los años en que se ventiló entre las dos Cancillerías la cuestión, la apertura de las hostilidades con Francia hacía más coherente la inconfesa intención del Ministerio, Newcastle-Pitt, entonces el gobierno de coalición en Westminster. La investigación de este punto merece un futuro y detenido ensayo que había de no perder de vista el fallido «abordaje» de HORACIO NELSON a finales de siglo.

Boston se llegó a comentar, contra todo rigor geográfico, la locación de Canarias entre los archipiélagos españoles en Indias. Esto también pudo contribuir a la retracción general de sus «merchants wines» de la importación de frutos canarios, aunque el vínculo comercial se perpetuara incluso durante los años de crisis originados por la guerra de Independencia contra Inglaterra. Era todavía un remanente del triángulo mercantil que había cristalizado después de dos siglos de continuidad en el tráfico.

Los síntomas de los cambios por venir van a afectar no sólo a los hipersensibles Archipiélagos del Atlántico Ibérico. Todo el mundo colonial de América se verá involucrado en la aparición de un nuevo empuje material que arrastra a la sociedad criolla hacia el despliegue de sus potenciales capacidades, mientras que las metrópolis europeas, con persuasiones militares o legales, harán una «heroica» tentativa por no dejar de «tutelar» tan provechosa porción de sus reinos.



## FINAL DE PARTIDA

### Comercio libre, emancipación de las colonias y agonía del viejo sistema mercantil

A la altura de 1770 empiezan a aflorar los síntomas del cambio: todo el viejo sistema mercantil está en entredicho. No funciona, o funciona deficientemente, provocando lamentaciones en Boston, Luisiana y los Virreinos españoles por las restricciones en vigor y haciendo más recalcitrante aún la vigilancia aduanera desde Cádiz, Londres y Lisboa, siempre menos exigentes su «Alfandega» y «Casa do Conto».<sup>259</sup>

Mientras, en los medios de lo que Ramón Carande llamó irónicamente el «despotismo ilustrado de las Sociedades de Amigos del País» y en la literatura y clima de gobierno madrileño, se impone la voluntad legislatora en pro de un comercio libre (1765) que demostrará mayores rendimientos para la Hacienda hispana en Indias y en Europa, y actuará como paralelo acicate para la industria artesanal del país, que despuntaba ya en zonas periféricas como Cataluña.<sup>260</sup>

Así en 1772 una Real Cédula concede tráfico libre entre Canarias y Campeche (Yucatán) e Islas de Barlovento, como ya se había hecho con una serie de puertos peninsulares y con las islas

<sup>259</sup> VIRGINIA RAU, *A Casa do Conto*, Lisboa, s. a., passim.

<sup>260</sup> Conferencia del mismo título, Bilbao, 1957. Un intento por coordinar la recuperación material del país con el ascenso ocupacional de la clase media artesana y fabril en J. VICENS VIVES, *Coyuntura económica y reformismo burgués*, E. H. M., 1954, IV.

entre sí.<sup>261</sup> Quizás sea ésta una de las causas de cierta reanimación mercantil en el tráfico de Canarias con ambas Américas en las postrimerías de esta etapa,<sup>262</sup> tal como lo reflejan cuadernos de almojarifazgo, despachos de aduanas (Orotava, Santa Cruz de Tenerife, el más aventajado de los puertos tinerfeños en la segunda mitad del siglo XVIII y las Isletas) o registro de visita de navíos, inmemorial hábito del Santo Oficio en las Canarias.

Cuando Carlos III aprobó la Real Cédula de 1778 (comercio libre), a nadie sorprendió la disposición, que iba a encontrar aceptación casi unánime en el mundo occidental, y que incluso, con otro lenguaje, había sido teóricamente formulada por los fisiócratas.

La sublevación de Nueva Inglaterra,<sup>263</sup> de las demás colonias sajonas de América más tarde, y la Declaración de Independencia el 4 de Julio de 1776 después de la evacuación de las tropas británicas destacadas en Boston, venía a rematar la actitud descontenta de una generación de americanos capaces de resistir la autoritaria política fiscal del Parlamento inglés presidido por Lord North, un tory de vieja estirpe que, muy en la línea de Pitt, pensaba en términos de deslealtad e ingratitud de las colonias para con la metrópoli más que en la realista interpretación de una sociedad nueva en busca de su autonomía política y administrativa.

<sup>261</sup> A. H. P., Las Palmas, RR. CC., t. VIII; ff. 288-297. El Consulado del Mar, tan disputado por La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, ha de apuntarse como corporación promotora del espíritu reformista de la Ilustración canaria. J. PERAZA DE AYALA, *El Real Consulado de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1966.

<sup>262</sup> Para este periodo de transición hacia una aplicación sensata de legislación nacional para las Canarias alberga el A. H. P., Tenerife un completo conjunto de cuadernos, en los que se especifican registro de naves, tonelaje de las mismas, partidas con cantidades y su valor en reales, derechos devengados, etc. Vid. H-5-14, H-8-15 y H-8-26, H-8-33 y H-11-10, gentilmente puestos a nuestra disposición por la archivera Srta. Fabrellas.

<sup>263</sup> Hemos tratado recientemente la sublevación de las colonias americanas en estrecha relación con la Hacienda española en *Diplomacia y Política financiera durante la sublevación de las colonias inglesas en América, 1775-1783*, A. E. Am., 1969, en prensa.

La guerra, como ocurriera en las anteriores del mismo siglo, ocasionó coaliciones, neutralidades, tensiones y enemistades de gran rango.<sup>264</sup> Las Cancillerías europeas, de cualquier modo, resentían con unanimidad la manipulación del «world-market» por la banca, la industria y la astuta diplomacia de los «tenderos ingleses». Un mercado mundial que, en frase de F. Engels, estaría compuesto entera o principalmente, «por un conjunto de países de economía agraria girando en torno a un eje manufacturador —Inglaterra—, que consumía la mayor parte de sus materias primas, y a cambio les abastecería, también en gran parte, sus demandas industriales».<sup>265</sup>

En 1783, por supuesto, no se interrumpió radicalmente el cuadro de relaciones comerciales que hemos descrito desde la fundación de la Casa de Contratación pasando por el monopolio de Estado Ibérico sobre el Nuevo Mundo. Pero los términos acordados por los plenipotenciarios europeos y el Congreso americano confirmaban el final de una legitimidad impuesta «pari passu» por las Actas inglesas, en favor de su exclusivo usufructo y lucro. Como en el caso de las colonias hispanas, el libre cambio demostró ser con mucho más eficiente para la burguesía mercantil inglesa de 1780, y en particular para los sectores de población comprometidos ya en la industrialización del país.<sup>266</sup> La política restrictiva del siglo XVI había sido desbordada por el crecimiento de las fuerzas demográficas y productivas.

En cuanto a Canarias, la habilitación de los puertos de la

<sup>264</sup> El tratado clásico sobre este asunto es todavía S. F. BEMIS, *Diplomacy of American Revolution*, 1935, passim.

<sup>265</sup> *On Britain*, Moscow, 1962, 2.<sup>a</sup> ed., 18-19.

<sup>266</sup> Es decir, que en cuanto a organización imperial, la Independencia de las colonias americanas asestó un severo golpe a la estructura colonial inglesa, pero la carrera hacia la sociedad industrial —el «take-off» o despegue de Inglaterra como proveedora del mercado mundial, había sido ya emprendido y no parece haberse resentido profundamente a causa de la liquidación del Imperio atlántico pero no de su mercado, ya que de hecho los E. E. U. U. continuaron en una relación satélite con la industria inglesa hasta entrado el siglo XIX. W. W. ROSTOW, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge, 1965, 31-35, y DEANE y COLE, op. cit., 82-97.



América española suponía una espita por la que escapaban excedentes de producción agrícola —cuando tal era el caso—, y por la que se remitían «géneros nacionales»<sup>267</sup> exclusivamente. Tanto la recepción como la reexportación de bienes extranjeros venía limitada por cédulas reales: Santa Cruz de Tenerife, puerto en auge, había sido designado como estación en la que «habían de cumplirse todos los registros»<sup>268</sup> procedentes de América, con lo que la función controladora de los administradores de aduanas en Canarias permanecía incólume; hecho que contribuyó a la perpetuación del contrabando por parte de agentes insulares y extranjeros.

El Cabildo de Regidores y la Real Sociedad Económica de Amigos del País tinerfeños habían entendido que, a pesar de haberse reparado la omisión de 1765, al dejarse a los puertos canarios fuera del privilegio para el tráfico libre con Indias, no bastaba la inclusión del puerto habilitado de Santa Cruz al circuito atlántico. Los organismos de gobierno insular —en los que naturalmente estaba incrustada la aristocracia terrateniente y oligarquía mercantil orotavense y santacrucera, solicitaron también que «si el comercio libre a Yndias que el Rey se ha serbido conceder a esta Provincia se extendiese a generos extranjeros fuera el único medio de hacer rebivir nuestro trafico en aquella parte del mundo, aumentar el numero de bajales, el de la marineria, moderar los fletes, de suerte que los dueños de embarcaciones puedan sufrir la concurrencia de los de la Peninsula».<sup>269</sup> Al no ocurrir así, el contrabando volvió a dominar la práctica comercial en Canarias, sin que el archipiélago se usufructuara, prácticamente, del despegue y recuperación eco-

<sup>267</sup> «Que las Islas Canarias puedan disfrutar del comercio libre de Indias a condición de que los géneros sean nacionales», A.H.N., M, de H., t. 12; ff. 307-308.

<sup>268</sup> A. H. N., M. de H., t. 23; ff. 157-160. La centralización en Tenerife del registro de navíos coincide con la traslación de tales funciones del Juez Superintendente al Administrador de Aduanas en 1771. Para las alteraciones burocráticas del edificio colonial hispano por estas fechas vd., *El comercio en Santa Cruz de Tenerife... segunda mitad del siglo XVIII*, por M. J. SOSA, ejemplar mecanografiado en la Facultad de Letras de la Universidad de Sevilla.

<sup>269</sup> «Súplica de los socios de la R. S. E. A. P.», 12 de Febrero de 1779, en R. S. E. A. P., La Laguna, *Consulado Marítimo y Terrestre*, II, ff. 50-1.

nómicos que conoció la periferia peninsular: <sup>270</sup> sobre todo los comerciantes coloniales de Cataluña, hiladores de algodón en un principio e industriales de indianas y tejedores de algodones después. <sup>271</sup> Ellos fueron los primeros en beneficiarse de la nueva política económica del Reino entre 1765-1778. Cualquier reenvío de «reexportables» ingleses desde Canarias hacia el Nuevo Mundo mermaba la demanda de aquel mercado; resultaba obvio que había que impedirlo: cuando no se trataba del monopolio andaluz, era el libre cambio exclusivista catalán el que repercutía sobre la unidad económica del archipiélago.

El receso de producción vinícola en Canarias, y no mucho después en Madera, hizo que su dependencia de los cargos noreuropeos y americanos se hiciera más gravosa. Los archipiélagos, minimizados sus recursos, entraban en una fase depresiva en la que la subsistencia de la población quedaba, más que nunca, a merced del aprovisionamiento realizado a través de sus puertos. La escasez de rendimiento en los monocultivos históricamente tradicionales dejaba desamparada la capacidad de intercambio insular. Su comercio internacional era deficitario.

Es lo que no escapaba a Lope Antonio de la Guerra y Peña cuando apuntaban en sus Memorias (1778): «la cosecha del vino, que es la principal por ser casi toda la Isla (Tenerife) una parra,

<sup>270</sup> PIERRE VILAR habla de que la «disociación entre el centro de dirección política de España y su centro de gravedad económico y humano se ha iniciado en estos años de 1770 a 1775...», lo que es probable para Cataluña pero no sabemos si también para el resto de la periferia. Cfr., *Crecimiento y desarrollo...*, 298-9.

<sup>271</sup> VICENS VIVES, art. cit., 375. Más recientemente A. JUTGLAR ha remarcado la contradicción sobre la que se instala la recuperación del Principado «...el resurgimiento de la economía catalana del siglo XVIII fue debido fundamentalmente, por una parte, al comercio de vinos y productos coloniales (comercio que para su funcionamiento regular precisaba destruir el monopolio andaluz, consiguiéndolo con la obtención del libre comercio con América); por otro a la industria textil (que, paradójicamente, para prosperar necesitaba del amparo del Estado, reglamentando el mercado y haciendo frente a la competencia extranjera y al contrabando)», en *Ideología y clases en la España contemporánea*, I (1808-1874) Madrid, 1968, 233-5.

ha sido mediana, y la del antecedente se ha vendido de 16 a 20 pesos que es precio bajo, porque con las controversias entre los Ingleses, Europeos y Americanos (guerra de la Independencia de las trece colonias sajonas) no vienen por vinos, y los que nuestras embarcaciones se llevan a la América son Aguardientes, que se hacen de los vinos de poca estimación» (los llamados «bastardos» o también «vidueños»).<sup>272</sup> A lo que apostilla: «Y este es el ramo de que puede entrar algún dinero para comprar ropas y todas aquellas demás cosas de que tenemos necesidad».<sup>273</sup>

Las remesas de vinos canarios a Inglaterra no habían cesado del todo, pero una ilustración cuantitativa basta para aclarar la situación.

Entre 1713-1743 Inglaterra había pagado por los caldos canarios consumidos o reexportados desde el país £ 698.826,<sup>274</sup> mientras que entre 1748-1783 el valor del mismo renglón no alcanzaba £ 75.554. El descenso era brusco: implicaba superproducción en las Islas —Tenerife al menos... «por ser casi toda (ella) una parra»— y subconsumo en Inglaterra, cubiertas sus necesidades por los proveedores europeos y maderenses. Estos últimos, no obstante las azarosas circunstancias de los años habían distribuido 8.215 pipas de vinos en 1777 y 11.046 en 1782.<sup>275</sup>

El cuadro regresivo —aumento sostenido en la producción vinatera pero penosa fluidez del mismo, frenazo de los precios cuando no vertiginosa caída, escasez de actividades en otros ramos de la vida material —lo ha descrito Labrousse<sup>276</sup> con su ha-

<sup>272</sup> *Memorias*, ed. del Museo Canario, III, 20.

<sup>273</sup> *Ibd.* También, I, 89.

<sup>274</sup> Cifras globales obtenidas mediante la edición de los valores en millones de libras que ofrece MRS. SCHUMPETER, op. cit.; y reproducidos en el apéndice de este libro. No se pierdan de vista las aclaraciones de G. N. CLARK sobre las fuentes estadísticas inglesas, op. cit.

<sup>275</sup> ABREU DE SOUSA, art. cit., 75.

<sup>276</sup> En *Fluctuaciones económicas e Historia social*, Madrid, 1962, 454-5. Para el delicado tema de una visión economista del pasado histórico y estado actual de los espacios agrarios subdesarrollados léase la espléndida comunicación de M. M. POSTAN, *Agricultural Problems of Under-developed Countries in the Light of European Agrarian History*, en Second International Conference of Economic History, 1962, 9-24.

bitual empuje: «la economía... sufre, por simpatía, los sufrimientos de la economía vitícola» —escribe refiriéndose a la regresión de 1772-1786. «El fenómeno es general: lo acusan la economía rural y la economía industrial, los ingresos de los trabajadores y los ingresos de los patronos. La disminución del beneficio limita el empleo de mano de obra y cierra una gran salida rural al trabajo en las regiones con excedente de población. El proletariado, rechazado del viñedo, buscará colocación en otra actividad. La afluencia de esta masa de desocupados saturará el mercado del trabajo y provocará la baja del salario... el mal de los vinos tiende así a contaminar directamente la economía rural».

Valga la longitud de la cita para compensar nuestras breves referencias a las secuelas sociales que origina el mecanismo de la producción y su distribución mercantil en un ámbito geopolítico determinado. No estaba en nuestra intención estudiarlas sino aludirles de pasada y al compás de las coyunturas comerciales de la economía agraria.

Canarias y Madera, al perder el mercado americano, debieron de experimentar en el seno de su ámbito microsocial lo que Labrousse describe a gran escala y para ámbitos más complejos. Al final de la cuarta etapa de las relaciones mercantiles entre los Archipiélagos del Atlántico Ibérico e Inglaterra hemos asistido a la desintegración del comercio triangular en el marco del viejo sistema colonial, después de una alternancia de «superficiales» pero condicionantes supremacías.

A lo largo de la Edad Moderna Canarias y Madera han encontrado —o no— soluciones al difícil problema de su subsistencia económica, fundamentada en el monocultivo y en la fluidez del comercio que, de consuno, han drenado su potencial dinero y laboral. Al cabo de la crisis del monocultivo —orientado hacia los mercados que pilotan la economía mundo a partir del siglo XVI, el fomento de la riqueza local se ha demostrado escaso y percedero. Al ser así, al no haber acumulación ni de técnicas, ni de capital, ni de saberes, cada nuevo ciclo, cada nueva etapa, no ha sido sino una perentoria y fortuita respuesta, que parece no haber atacado con suficiencia las raíces del problema.



## APENDICE DOCUMENTAL Y ESTADISTICO



Dedicatoria con que encabezara I. Brown, inglés de Bristol, su popular «Avizo» para jóvenes emprendedores implicados en el tráfico con el extranjero. Esta exhortación a la protección del mercader está justificada en nombre del bienestar común —«commonweal»— y de la salud económica de todos los sectores industriosos del país: artesanos, labradores, pastores, negociantes y gente de mar. Brown se anticipa a Savari.

Ya hacia fines del siglo XVI madura una veterana postura mental en las capitales del dinero y de la empresa europeas. La clase negociante va a condicionar enormemente la dinámica social de los Estados Modernos.





### To the reader

- When marchants trade proceedes in peace  
And labours prosper well:  
Then common weales in wealth increase,  
As now good proofe can tell.
- 5 For when the marchants trade was free,  
His ventures for to make:  
Then every art in his degree  
Some gaines thereof did take.  
The marchant made the clothier rich
- 10 By venting of his cloth:  
The clothier then sets many at worke,  
And helpeth every crafte.  
For first the spinster hereby live,  
The weaver and the dier:
- 15 By cloth, the shearman also thrive,  
When marchant is the buyer.  
The landlord and the tenant sell,  
By his meanes all their wooll:  
Their biefe, their corne, they sell the more,
- 20 When marchants purse grow full.  
The grocer with the vintener,  
The mercer profit reape:  
When spices, silks and wines, come store,  
By marchants venture great.

- 25 The vitler and the husbandman,  
And handicraftes ech on:  
Mæke gaines when marchants ships and goods  
Doe merily come home.  
The sailers herehence gets their skill, ...
- 30 To rule the stately ship,  
And so become right worthy men,  
For sea and land most fit.  
Yea divers more the marchants trade,  
Doth succour and relieve:
- 35 As bargeman, craveman, puter eke,  
To him that cart doth drive.  
Let no man them grudy marchant state,  
Non wishe him any ill:  
But pray to God our queene to save,
- 40 And marchants state help still.

(I. Brown)

La Compañía de Canarias, fundada por los «freemen» de Londres y con el respaldo jurídico de la Monarquía, tuvo corta vida (1665-1667).

En este Memorial de D. Pedro Ponte y Llerena, Regidor Perpetuo de Tenerife, auxiliado por Licenciados y Abogados de los Reales Consejos, expone a la Reina Gobernadora, por estas fechas Mariana de Austria, el estado de la situación comercial isleña a partir de la puesta en marcha de la Compañía inglesa.

El texto es una página antológica de sutil orientación arbitrista: todos los lugares comunes de tal clase de literatura economista están presentes en él. Así, la precariedad general del comercio, en manos de ingleses que explotan en régimen de «monipodio» el mercado insular; el aislamiento oceánico del archipiélago; estricto cumplimiento de los términos de las Paces acordadas por los Monarcas de España e Inglaterra por parte de las autoridades y la población local, pero abusiva desconsideración inglesa al gravar la importación de géneros canarios e imponer caprichosamente, precios considerados a sus mercancías, de otra parte sólo agenciables a través de la colonia inglesa en la Isla, etc., etc.

Como sabemos por otros testimonios, las diferencias de criterio político sobre las medidas a adoptar por las autoridades españolas con respecto a la Compañía de Canarias, presidida por Sir Arthur Ingram, bajo los auspicios de Clarendon y no malquistas por Carlos II Estuardo, saltaban a la vista de cualquier atento observador de la escena del momento.

Es cierto que los ingleses se hicieron impopulares; que hubo inflación en los precios; que los vinos oscilaban de categoría; como oscilaban sus remesas y los remates de las cantidades exportables. De ahí que la comisión nombrada por el Consejo de Castilla y presidida por D. Lorenzo Santo de San Pedro, Regente de la Audiencia de Sevilla, llevase como misiones las de, en principio, coordinar diferencias entre el Cabildo insular y la autoridad militar, y, después, dar a conocer nuevas disposiciones de una política mercantil más flexible pero que implicaba la radical extinción del monopolio inglés y de la Compañía que lo instrumentaba.

El Memorial de Ponte, (depositado en el A. C. T., Informes a S. M., II-37) expresa la fuerza de un grupo de intereses agrario-mercantil que ha visto en los factores ingleses un serio competidor y un desaprensivo intermediario.

Se adjunta una representación alusiva a la cuestión del privilegio concedido a Madera por la «Navigation Act» (1660-1663).



Señora:

Por la Isla de Tenerife, una de las siete de la Gran Canaria, contra Daniel Negus, Thomas Colin, Guillermo Cus, Roberto Duardus, Thomas Martin y Duardo Fallier, mercaderes Ingleses, que residian en ella.

Acudimos a representar a V. M. el dolor amargo de nuestro sentimiento, que tributando afectos a sus Reales plantas, pide eficaz remedio contra la tiranía que en el comercio de aquellas Islas han introducido el detestable vicio de la ambición, y delito de monopolio (y otros más graves que se dirán) cometidos, y fabricados por estos mercaderes Ingleses, facilitando la introducción de sus dañados ánimos, a sus mayores del Reino de Inglaterra.

Señora, perdonad la importancia de la causa, que nos abre la boca los impulsos leales de nuestro celo a manifestar la calamidad del miserable estado del bien común, y a proponer los inconvenientes que padecemos, y se esperan, causados por un asiento o compañía, artificiosamente compuesto por estos Ingleses con el patrocinio, y aprobación del Serenísimo Rey de la Gran Bretaña, ajustando el comercio recíproco de aquellas islas con su Reyno a una mano, y disposición sola, con graves penas (ya executadas) a los que comerciaren de aquel Reyno a estas Yslas, en cualesquiera géneros que sean, y también prohibiendo a las vasallos de V. M. este comercio, y saca de sus géneros a las Islas.

Todos los políticos con la experiencia nos enseñan quan necesario sea el comercio voluntario y la conservación común de cada República, y aconsejan a los Príncipes favorezcan, y amparen esta conveniencia, concediendo ferias, y mercados, ayudándolos con franquezas y privilegios: porque en su aumento se adelanta la

causa pública, y se socorre a las necesidades humanas, que es el principal fin de los comercios. A esta utilidad pública añade enriquecerse las Repúblicas, acrecentarse los erarios, hallarse los Príncipes con caudales para la invasión de sus enemigos, por fundarse en los comercios sus rentas, y ser ellas el corazón que vivifica, y los nervios que la sustentan, y se halla más urgente esta razón en el caso presente: porque hallándose la Ysla de Tenerife en sus principios necesitada de todas las cosas necesarias para su sustento, vestido y conservación, la necesidad como maestra, les obligó a plantar viñas con sumo trabajo entre riscos, y peñas abiertas, trayendo en esportones la tierra de otras partes: porque las más de la Isla son pendientes, y las lluvias las tienen robadas, y llevadas a la mar, con cuyo fruto, y mediante las franquezas, y privilegios concedidos por la Magestad del Señor Emperador Carlos V, y la Señora Reyna Doña Juana su madre, ha subido el comercio de aquella Isla, que oy es la que mantiene con el comercio deste fruto la conservación de las demás, que todas están tan sujetas a guerras, y continuas invasiones de enemigos, como cada día se experimenta, por estar en medio del mar Océano, y se limitasse el comercio del vino, que es su único fruto, se viera muy próximo su ruina.

No ponemos duda en conocer los designios perniciosos destes hombres, en aver contravenido a lo tratado entre ambas Coronas por los capítulos 7. 8. y 10. de las pazes, que se publicaron en 20 de Septiembre del año passado de 1660, que fueran menos perjudiciales, si solo prorrumpieran sus ansias en menoscabo del comercio de aquella República, y pérdida del patrimonio de estos vassallos de V. M. si no procurassen con esta novedad venir a conocer menos resistencia a sus invasiones, experimentada en las ocasiones que han intentado, y viéndolas frustradas por la defensa natural de la tierra, prompto desvelo de sus vezinos han inventado este nuevo ardid, cuyo conocimiento movió el ánimo zeloso destes más leales vassallos de V. M. usar del remedio que les ofreció su consideración. En este entender, Señora, sacamos por consecuencia la gravedad de esta causa, que encubre en si el perjuizio de V. M. en su Real Hazienda, lamentable opresión de aquella tierra,

sucesso infausto a sus vezinos, sentimiento que deja los clamores de su dolor al silencio.

Hállose toda aquella Isla con la prohibición deste comercio, con el desconuelo que pide la importancia de la causa, pues si por una parte nos llamó la obediencia de guardar los capítulos de pazes: por otra nos hallamos sin la libertad en el comercio, reciprocamente prometida en ellos: porque siendo la saca de vinos por una mano sola, no avia precio otro que el que estos Ingleses le quisieran dar, y este tan tenuo, que no podrá igualar al gasto de fábricas de las viñas, que necessariamente se han de perder por no hallar en sus labores conveniencia alguna.

A estos suspiros, que pudieran prorrumpir agravios, si no castigos, por medios desordenados contra estos Ingleses, en que se tuvo aún mas claros indicios, procuró la Ciudad en su Ayuntamiento temprarlos, aviendo Cavildo abierto, en que concurrieron de mas de los Capitulares, diferentes vezinos de todos los lugares, así Eclesiásticos, como Seglares, y en vista de lo que se representó por todo género de estados, y constar con evidencia, que estos seis Ingleses eran los que avian introducido esta compañía, se acordó suplicar, como se hizo, a el Capitán General de aquellas Islas, para que echase fuera de ellas a estos seis Ingleses, por ser cómplices en la compañía, una de las penas a que correspondía su delito; y temerse otros mayores escándolos, y daños futuros, con efecto se executó, hasta que por V. M. otra cosa se añade: como todo consta de los papeles, y cartas, que se han entregado a D. Blasco de Loyola.

Señora, desde el año de 48 a esta parte los Ingleses que han comerciado, en aquellas Islas gozaron, y gozan, de tanta libertad en su comercio, que a todos los géneros y manufacturas de Inglaterra han subido más de una tercera parte en sus precios en el discurso deste tiempo, sin que se aya estrañado esta novedad, y oy si huvieran de correr por toda una mano sería el precio excesivo, y etenuado el comercio de aquella Isla, que este presente año han baxado las rentas Eclesiásticas, y tercias Reales, en el arrendamiento de los diezmos de Parrales más de dos tercias partes; pues



aviéndose rematado en los años precedentes en 70.000 doblas, este año solamente se dieron 20.000 doblas por dicha renta.

A esta quiebra tan evidente acompaña la exorbitancia, y exceso en los precios a que han subido sus géneros por executarse con tanto rigor lo estableció en esta compañía, o estanco, para con los vasallos de V. M. que saliendo del Puerto de Londres el Capitán D. Francisco Machado, vezino, y natural de la Isla de Tenerife, le quitaron y desembarcaron la carga de géneros, y manufacturas de aquel Reino, que tenía para conducir a aquella Isla, con pretexto de que el tráfico, y transportar aquellos géneros era solo permisión, concedida a los Ingleses sobredichos, y demás interesados en la compañía, o estanco, y no a otra persona alguna. Luego que se reconoció la falta destes géneros a aquellas Islas, ha sido desordenado el precio que dan a los que tienen en ellas. Cosa muy digna de atención, que sitan a los principios de este establecimiento se halla tan reconocida la pérdida, es más que cierta, y mayor el inconveniente en lo de adelante.

Padecen, señora, aquellos vasallos de V. M. otro no menor agravio, en contravención de los capítulos de pazes, pues siendo en ellos prometido que los vasallos de V. M. no ayan de pagar más dacios, ni derechos que los mismos naturales de aquel Reino, lo contrario se ha observado, y observa, cobrando de los géneros que se transportan de las Islas para aquel Reino por los vezinos de ellas, derechos doblados, en odio de que algunos vezinos embarcan, y conducen los frutos de sus haziendas por su cuenta: y porque en esto pueden tener alguna conveniencia, se lo estorvan por este medio, y extorsión.

Ultimamente, Señora, desde que se asentaron las pazes entre estas dos Coronas, han gozado los vasallos del Serenísimó Rey de la Gran Bretaña de toda libertad en el comercio con aquellas Islas, vendiendo sus géneros, y comprando los frutos, sin que se les haya puesto embaraço, ni impedimento alguno, directa ni indirectamente, ni limitado ni señalado precio a mercadería suya, ni de aquella tierra, ni cobrado ni llevado más impuestos, ni derechos que los que pagava y se cobravan de los naturales al tiempo de la concordia, y asiento de las pazes, observando siempre inviolablemen-

te con todos esta igualdad, y recíproca correspondencia en las Islas; sin aver dado lugar, ni ocasión a la menor queja. Sin esta, solo por los motivos referidos, y demás que dexan considerarse, han introducido aora estos seis Ingleses este género de comercio, haziendo en aquel Reino de V. M. y en el suyo estanco de todas sus mercaderías, manufacturas, y frutos de aquella tierra con tanta precisión, que solo puedan conducirse vinos a su Reino, y sacan del géneros las que fueren interessados, y recibidos a la compañía, con negación, y privación deste comercio a Españoles, y demás amigos de ambas Coronas, y a los vassallos suyos que no estuvieren recibidos a la compañía.

En cuya atención suplican a V. M. que por el medio que fuere servida se enmienden los agravios referidos, y que de parte del serenísimo Rey de la Gran Bretaña se provea de remedio, que se restituya la libertad al comercio, conforme se continuava antes de esta novedad, hasta el cumplimiento y observancia de los capítulos de las pazes, que conforme a ellos se comercie de una y otra parte, irritando y anulando todo lo que en contrario se hubiere concedido, y assentando, sirviéndose V. M. de negar a estos seis Ingleses qualquier despacho que pidan para bolver a entrar en aquella Isla. Y en todo esperan su alivio, y remedio de la poderosa y piadosa mano de V. M.

Señor. La Ciudad de La Laguna. Isla de Tenerife, una de las de Canaria, dize: Que aviando tenido libre comercio dicha Isla, y las demás, con las Islas Barbadas, donde llevavan los Ingleses los vinos vidueños, refugos, y malvasías, frutos únicos de dichas Islas de Canaria: parece, que de veinte y cinco años a esta parte el Serenísimo Señor Rey de la Gran Bretaña, antecesor del que oy Reyna, a contemplación de la Reyna su esposa, prohibió que se llevasen dichos vinos a dichas Islas Barbadas, dándoles por de contravando, para que se sacassen, y comerciassen los vinos de la Isla de la Madera, como lo han hecho en todo el tiempo referido, de que a las Islas Terceras se les ha seguido grande utilidad: hallándose muy abundantes y ricas, asi en caudal, como en géneros con dicho comercio; y al contrario las de Canaria, aniquiladas,

y pobres sus vezinos, por no tener dicho comercio, ni otros donde se pueda llevar sus vinos: Y por el consiguiente, muy deterioradas las Rentas Reales, respecto de no se causar derechos, por la falta de comercio. Y respecto, de que la prohibición hecha por el Serenísimos señor Rey de la Gran Bretaña ha sido y es, de gravísimo perjuizio el Real Patrimonio de V. M. y a los naturales de aquellas Islas, por aver faltado el consumo de los vinos, que se conducían a las Barbadas, que era de grande consideración: y que en este comercio no hay reparo que pueda embarazar al derecho público; porque la permissão que solicitan las Islas, es general para con los súbditos, y Naturales del Serenísimos Rey de la Gran Bretaña, como se debe mantener, conforme a los Capítulos de Pazés, siendo libre el comercio entre vasallos de ambas Coronas, sin que pueda aver motivo especial para que el Serenísimos Rey de la Gran Bretaña aya prohibido con especialidad la extracción de vinos, y el comercio para las Islas de Barbadas: y para argumento del justo derecho que assiste al suplicante, bastava, solamente la consideración de aver sido siempre lícito, y permitido este comercio a los Naturales de aquellas Coronas, hasta que se le prohibió por el Serenísimos Rey de Inglaterra, en contravención de los Capítulos de Pazés.

Suplica a V. Magestad mande al Embaxador, que reside en la Corte de Inglaterra, passe oficio con el Serenísimos Rey de la Gran Bretaña, para que guarde y cumpla los Capítulos de Pazés que ay en esta razón: y que alce y quite la prohibición que tiene puesta a sus vasallos, para que saquen vinos, y tengan libre comercio con dichas Islas de Canaria a las Barbadas, en que recibirán merced, que esperan de la Real justificación de V. Magestad.

He aquí el Informe de los inspectores de aduanas en Nueva Inglaterra sobre la discutida situación de Canarias (¿en el límite sur de Europa?, ¿en Africa?) y cuya resolución legitimaría las importaciones directas en Boston de sus vidueños, o la exportación de los accesorios de madera y hierro, víveres y pieles desde las colonias sajonas a las Islas del Vino,

El informe de Sir Robert Sawyer, que se inserta a continuación, redactado a causa del litigio provocado por la fragata «Swallow», ratifica la tesis del africanismo geográfico de Canarias.



Report from the Customs Commissioners to Trearuser Rochester on the papers as follows referred to them Sept. 4 last supra, p. 897 being 1.<sup>o</sup>) the copy of the decree of the Court of Admiralty in New England against Joshua West, master of the ship «Swallow» and against the said ship, etc; 2.<sup>o</sup>) the plea of the said West to the information against him.

*We find that* by the Act of Trade of 15 Car. II, c. 7, it is provided that no commodities of the growth of Europe shall be imported into any his Majesty's Plantations unless «bona fide» laden in England, Wales or Berwick on forfeiture of a third to the King, a third to the Governor of the particular Plantation and a third to the informer. «Now it is to be noted that the Canary Islands have in construction and practice been constantly understood (to be) in Europe, although some times laid down in the maps of Africa: that the Madeira Islands are as geographically within Africa as the Canaries. And yet it seems the laws intended or supposed them to be within Europe by the exception that is made of them in the same Act; which would have been impertinent if they have been understood to have been within Asia, Africa or America. Also it is to be noted that trade to the Canaries is driven on the same manner and with the same freedom as to any part of Spain, and in a great measure by the product of goods immediately carried and vended in Spain; which produceth a credit for the wines of the Canaries, which are always understood to be a commodity of Europe; for no man ever heard of the name of African wines. And it is to be noted also that the King of Spain suffers the same liberty of trade here (in the Canaries) as he doth to Spain and all his is-

lands within Europe, and denies any commerce of foreigners into any of his territories out of Europe: which is an argument that both he as well as we understand it (the Canaries) to be an immediate dependant on Spain as (being) within the European (Spanish) government». It is also to be noted that the Navigation Act of 12 Car. II, c. 18, contains the like exception of these islands, which shews that they were not to be accounted in that sense as any part of Africa, though laid down in the usual maps or charts in that part of the world. And suitable to the said exception there are further provisoes in the same Act for goods and places within the Mediterranean and Levant Seas agreeable to ancient usages, without which, if literally construed as to the descriptions of maps or charts (said Act) would have produced a great alteration and confusion in the trade of these places.

*As to the present case of Joshua West*, as represented to the King from the Judicature of New England, no man can be proper judge of it here, because the matter of fact is neither proved or disproved, for the defendant's plea is of a mixed nature, alleging besides his ignorance of a transgression he was «in alto mari» not voluntary, nor actually imported, and that there was force and violence used upon him to cause the importation: which if that be made appear to his Majesty or that the defendant shall submissively disclaim and retract that part of his plea which seems to justify the lawfulness of carrying the goods of the Canaries to the Plantations without first bringing them to England, and insist only upon his ignorance in the transgression of the law, submitting himself to his Majesty's mercy, we humbly conceive his bond may be discharged from further prosecution.

*Followed by:* undated report by Sir Robert Sawyer, Attorney General, on the said West's case, and on the above report. I gave the Customs Commissioners my opinion on this case about a week since, when they sent to me for it. The principal question depends upon matter of fact, whether the Canary Islands (and Teneriffe as one of them) are laid down in the charts and maps of the world (as belonging) to Africa or Europe; for those charts and maps are

by the laws relating to the Customs and Navigation made the standard or rule to determine in what quarter of the world any place lies and I know of no other rule to judge by. Now if by the charts and maps they (the Canaries) are laid to Africa the law will be with the defendant: if to Europe then the importing of wines from the Canaries to New England will cause a forfeiture of ship and goods. It seems upon view of the maps, as the Customs Commissioners observe above, that the Canary Islands are laid down in the maps of Africa but they observe that the Canary Islands in construction and practice have been constantly understood to be in Europe. What they mean by «construction» I know not. The meaning of the law must be taken by a legal construction, and I know of none such to adjudge the Canaries to Europe. Neither do I believe that by any entries in the Custom House (which must be the practice they mean) it will appear that the Canaries are in Europe. And the licence given by the same Act to carry wines from the Madeiras to the Plantations is so far from being an agreement for the Canaries being in Europe that it seems to argue the contrary (viz) that those Islans were the utmost southern bounds of Europe: for these (Madeira) islands lying (over) against the mouth of the (Gibraltar) Straits it might be doubted whether they lay in Europe or Africa, whereas the same doubt could not be for the Canaries, which lie more southward near the coast of Africa. And the clause out of the Navigation Act which the Customs Commissioners insist upon as an exception of the Canaries is, with submission, mistaken by them for it is no exception out of the prohibitory clauses against importing goods of Asia, Africa or America, save in English shipping, but it is a provision or saving out of another clause in the Act, that the commodities shall be immediately brought from the port or place of growth; by which saving the commodities of the Canaries may be brought from any port. But in the other part of the case I concur with the Customs Commissioners that if the ship were seized upon the high seas and carried into port there would be no forfeiture even were the law against the defendant on the other point. For to (be forced to) import will not make an importation.





— I V —

Memoria del 6 de Julio de 1717 presentada por el Marqués de Monteleón en Whitehall. Es transmisora de los intereses agrícolas canarios en peligro de ruina; Aponte, comisionado desde La Laguna, intentará conseguir la preferencia de los vinos canarios en las posesiones sajonas en América, eminentemente Barbados y Nueva Inglaterra.

La contraréplica del Gabinete inglés, informada en el monopolio sobre transportes y fiscalización de las mercancías fletadas hacia la América sajona instituido en las «Navigation Acts» y reforzado por el ascendiente británico obtenido en Utrecht, dará al traste con los esfuerzos diplomáticos de Monteleón y del Cabildo tinerfeño. Madera y Portugal, salen sensiblemente favorecidas en el trato preferencial con las colonias inglesas de América.

Se transcribe el texto del original en el P. R. O. de Londres, con sus errores y omisiones.



## M E M O I R E

Les Iles de Canarie qui ont un commerce considérable avec l'Angleterre d'où elles tirent toute sorte de manufactures et denrées, en échange de leurs vins et Malvoisies, ont eû la permission du roy mon Maître de nommer, et d'envoyer icy un de leurs deputtez, qui est M. Don Christople de Aponte Chevalier de l'ordre de Calatrave, pour représenter a sa Majesté Britannique, et a son Conseil, deux inconveniens qui ruinent entièrement le commerce entre l'Angleterre, et les dites Iles; et sa Majesté m'ayant donné ses ordres pour assister ledite deputté, et faire tous les instances, et les représentations qui se trouvent nécessaire a fin d'encourager de plus en plus les avantages reciproques du commerce entre les sujets respectives des deux puissances, je m'acquitte des ordres que j'ay reçus avec empressement et une entière confiance que Sa Majesté Britannique voudra bien remédier aux dit deux inconveniens. L'un regarde l'augmentation exorbitante des droits d'entrée sur les vins, Malvoisies des dites Iles de Canaries, esperant que sa Majesté aura pour agréable de les moderer autant qu'il sera possible et raisonnable.

L'autre est au sujet de la deffense que les Gouverneurs des Barbades, et autres Plantations Angloises (font quoique sans fondement) recevoir les dites vins et Malvoisies de Canarie, en declarant sa Majesté Britannique qu'il soit permis de transporter des dites Iles de Canaries, les vins, et Malvoisies dans les dites Plantations, (suivant qu'il se pratique pour ceux de Madere) par les raisons suivans.

Par le 38<sup>e</sup> Article du Traité de Paix fait entre l'Espagne, et

l'Angleterre dans l'année 1667 et confirmé par celuy conchy dernièrement à Utrecht, il est convenu, que tous les sujets du Roy de la Grand Bretagne et ceux d'Espagne aurent, et jouiront dans tout le territoires des uns, et des autres, des mêmes privileges, libertéz, et immunités touchant le commerce, avec toutes les clauses, avantages, et circonstances, qui ont été accordés ou le seront cy apres par aucune des dites Couronnes, a tout autre Royaume ou Etat quelconque et cela d'une maniere aussi simple, et avantageuse comme si cela auroit été incéré et precisement speciffié dans le Traitté.

Par le deuxieme article du Traitté de Commerce fait à Utrecht entre l'Espagne et l'Angleterre, il est dit, que les sujets de leur Majesté trafiquants respectivement dans les Etats des ditts deux Couronnes ne seront obligés de payer de plus gros droits ou autres impôts quelconques, pour les entrées, et les sorties que ceux qui seront exigés et payez par les sujets de la Nation la plus favorisée, et s'il arrive par la suite que quelque diminution sur les droits soit faite, ou autres avantages soient accordez de part et d'autre en fauveur d'aucune Nation Etrangere, les sujets des deux Couronnes, en jouiront respectivement; etant étably comme une regle generale entre leurs Majestéz que tous et chacun de leurs sujets aurent, et jouiront des mêmes privileges, libertéz et immunitéz, touchant les impôts, et droits quelconques, dans tous les endroits sous l'obeissance respective des deux Couronnes, et proffiteront de tous les avantages, et fauveurs, tant dans les Cours de Justice qu'en toutes autres choses qui regarden le Commerce, ou aucun autre droit quelconque tout et ainsy que joüit la Nation la plus favorisée.

Par le troisieme article de ce même Traitté ils est dit, comme étant la baze sur quoy a été fondé le dit Traitté; que tous les sujets de la Grande Bretagne auroient et jouiront des mêmes privileges et libertéz du commerce dans tous les etats d'Espagne, ainsy et comme ils en ont jouis du tems de Charles 2. C'est pourquoy il est dit, que cette même regle devroit estre la baze, et le fondement du Traitté de Commerce, qui est enttendu devoir s'extendre reciproquement aux sujets d'Espagne trafiquants dans la Grande Bretag-

ne, et puis apres au même article sa Majesté Catholique promet qu'il ôtera incessamment toutes les augmentations de droits qui ont été mises depuis le Regne de Charles 2 à l'ocasion de la guerre, ou sous le titre de habilitation ou de quelque maniere que ce puisse estre.

Sa Majesté Catholique en execution des dit Traitté n'a pas seulement reduit les droits et impots que les marchands angloises payaient en Espagne au même tau qui estoit du regne de Charles 2 (en ôtant toutes les augmentations faittes depuis) mais aussy elle a accordée des avantages particuliers aux Angloises en fait de Commerce).

Mais ce qui est encore plus remarquable c'est que les Anglois qui traffiquent dans les Iles de Canarie y jouissent de bien plus grands privileges et immunités, que non pas les natifs memes des dites Isles, et y trouvent tant d'agrement, et des faveurs que tous les droits, et impots quils y payent n'excèdent pas sept pour cent.

Et d'un autre coté toutes les augmentations de droits qui ont été mises ou imposées en Angleterre depuis l'anné 1667 sur les vins d'Espagne ou des Canaries continuent encore.

Il est a remarquer qu'en l'année 1667 tous les droits et impôts sur les vins d'Espagne et de Canaries entréz dans le port de Londres ne se montoient qu'a neuf Livres Sterling par tonneau, sçavoir: l'ancien subside a été de L 4, s 10, d 0 par tonneau, a quoy a été augmenté encore L 4 par tonneaux. Ces deux droits furent accordéz par le Parlement dans la 12<sup>eme</sup> année du Regne de Charles 2. inmediately apres son retablissement, et puis 10 shillings par tonneu qui y furent ajoutéz pour la monnoye l'année 18<sup>e</sup> du dit Regne. Et depuis l'année 1667 on mit les droits et impôts suivant, sur les vins d'Espagne, et de Canarie, sçavoir: l'ancien impôt accordé l'année premiere du Regne de Regne de Jaques 2. chap. 3<sup>e</sup> 12 par tonneau.

Un autre subside accordé l'année 9<sup>e</sup> du regne de Guillaume 3, et continué par un Acte de Parlement fait l'année premiere de sa Majesté le Roy George regnant a present L 4, 2 10 par tonneau outre cel 1/3 de subside accordé la deuxieme année du Regne de la Reyne Anne L 1, 2 10 par tonneau. Les 2/3 de subside accordé

en l'année 3<sup>e</sup> du dit regne L 3 par tonneau. Sur le total il se trouve que les droits et impôts mis sur les vins d'Espagne et de Canarie transportés à Londres on été augmentez depuis l'année 1667 de L 9 par tonneau jusqu'à environ L 30 par tonneau, ce qui a fait la ruine de ce commerce car les droits et impôts en sont si excessifs qu'en y joignant la depense du fret sans y comprendre le prix d'achate cela se monte a quasi autant qu'on vendoit les dites vins a Londres, par consequence les marchands Anglois ne peuvent pas donner un prix raisonnable aux habitants de Canaries pour leur vins, encore moins les Canariens peuvent ils envoyer icy leurs-vins pour leurs comptes a causa de l'augmentation des droits qu'ils seroient obligés de payer comme aliens, ou etrangers, outre ceux dont il est fait mantion cy devant.

Et les marchands anglois les plus au face de ce commerce en sont si convaincus, que si les Ministres de sa Majesté Britannique vouloient bien les consulter, ils seroient amplement informés par leur raport, que pour la conservation mutuelle de commerce et de la bonne correspondance des deux Nations, il est absolument necessaire de reduire les impôts excessifs qu'on paye a present pour les vins de Canarie, car autrement ou il faut cesser de faire ce commerce par une interruption entiere, ou bien il faut augmenter les droits sur les marchandises, et manufactures d'Angleterre transportées dans les Isles de Canarie, a proportion de ce qui est payé pour les droits sur les vins de Canarie transportés en Angleterre. Et pour tout on pourra juger le prejudice que cela fera aux Anglois qui vendent et debittent des quantités prodigieuses de leurs manufactures aux dites Isles de Canarie.

C'est pourquoy ils est a esperer que pour remedier a ces inconveniens et en prevenir les fuittes facheuses, sa Majesté Britannique voudra bien faire réduire ces droits et impôts excessifs, a fin que le Commerce mutuelle des deux nations ce fasse avec quelque egalité suivant l'intention et la veritable bût des Traittez faits entre les deux Couronnes.

Par un Acte de Parlement fait en la 15<sup>e</sup> année du Règne de Charles 2. il fut ordonné que aucunes marchandises du cru, ou manufactures de l'Europe ne seroient transportées dans les eta-

blissemens Britanniques dans l'Azie, l'Afrique, ou l'Amerique, que ceulles qui seroient chargées en Angleterre sur des vaisseaux construits a l'angloise, et dont le maitre et les trois quarts matelôts seroient Anglois de nation, et cela sous peine de la perdre entiere de tous les dittes marchandises qui seroient transportées au aucuns des dites etablissements, comme aussi du navire ou vaisseau sur laquelle on les auroit chargées, a l'exception neantmoins qu'il seroit toujours permis de charger et de transporter du sel a la Nouvelle Angleterre pour la pêche et y faire charger et transporter des vins de Madera du cru de la dite Isle, comme aussi dans les Isles occidentales des vins d'Azores du cru des dites isles, et de charger et transporter d'Irlande toute sorte de provisions de la production de ce pais, pour transporter le tout dans aucuns des dites Etablissements.

Avant que cet acte de Parlement fut fait tous les vins du cru des Isles de Canarie furent chargés là sur les lieux et transportés directement de là aux Isles de Barbades, et autres Etablissements Britanniques, et presentement il n'y pas bien de douter que le vins de Canarie transportés premierement en l'Angleterre ne puissent être transportés ensuite aux Isles de Barbades, de la Jamaïque, ou a aucune des Etablissements Britanniques dans l'Amerique non obstant toutes les Constructions que l'on pourrait donner a cet Acte.

Mais les gouverneurs des etablissements Britanniques dans l'Amerique s'imaginant que les Isles de Canarie faisoient partie de l'Europe, ont sous l'ombre du dite Acte pris sur eux de confisquer les vins de Canarie transportés des Isles Canaries directement aux etablissements, quand même cela feroit dans les vaisseaux anglois, et conduits par des matelôts de la Nation Angloise.

Et quoique les Geographes tout anciens que modernes conviennent que les Isles de Canaries font partie de l'Afrique, et non de l'Europe dont elles sort éloignées, cependant les gouverneurs, et juges dans les etablissements Britanniques pretendent que le parlement l'avoit pris autrement sans quoy on n'auroit pas ajouté l'article provisoire, qu'il seroit permis de charger et transporter des vins des Isles de Madera et des Azores.



A cela on repond; 1.<sup>o</sup>) Que cet article provisoire n'ettoit nullement necessaire par rapport a Madere, et aux Azores qui veritablement ne font point partie de l'Europe, et que cela ny avoit été ajouté que *propter nimiam cautelam*, et seulement pour complaire a Catherine de Potugal, purlons Reyne d'Angleterre, et ce fût asses l'usage de ce tems là de faire mettre dans les Actes de Parlement des clauses provisoires qui n'etoient pas necessaires seulement pour contenter et satisfaire un peuple remply des vains scrupulles, et de trop de precautions inutiles.

2) Il y a quelque lieu de douter si Madere et les Azores sont veritablement en Europe ou en Afrique, mais, pour ce qui est des Canaries il n'y a pas lieu de disputer puisqu'elles sont plus pres du continet de l'Affrique et bien plus loin de l'Europe.

Mais que cela soit comme on voudra il est toujours evident, qu'il sera tres prejudicial au trafic et commerce de deux nations, Espagnolles et Angloises, et contre les Traittéz les plus solemnels que de permettre aux Portugais leurs vins directement des Isles de Madera et des Azores aux Etablissements Britanniques, et au même tems de refuser aux Espagnols une pareille liberté, et privileges a l'egard des vins de malvoisie et autres du cru des Isles de Canaries, principalement lorsqu'ils ne prennent pas contrevenir aux Actes de Navigation, et quils son contents que tous leurs vins soient chargéz et transportéz dans des vaisseaux construits, équipéz et conduits ainsy, et suivant quil est prescrit par les dits Actes.

Car par le Traitté de Paix fait en l'année 1667 entre l'Espagne et l'Angleterre et celuy conclu dernièrement a Utrecht, il est stipulé que le Commerce des sujets deux nations sera libre dans leur etats respectives, ainsy et comme cela été cydevant; et que les sujets des deux nations seront traittés comme la Nation la plus privilegiée; de sorte, que si l'article provisoire dont il est fait mention cy devant est consideré comme un privilege particulier accordé au Portugais par raport a leurs vins de Madere, les Espagnols en vertu des dites Traittés pourront insister sur pareils privileges par raport a leurs vins des Isles de Canarie, d'autant plus que tout ce qui est fait en fauveur d'une Nation doit s'étendre a l'autre.

Mais Il y a encore une raison plus forte qui engage a cela, c'est que les etablissements Britaniques seront par là infiniment mieux et les vins par ce moyen reviendront a bon meilleur marché.

Outre cela les Isles de Canarie meritent toute sorte de faveur et d'encouragement de la parte de l'Angleterre puisqu'ordinairement les habitants prènent des marchandises de l'Angleterre en echange de leurs vins au lieu que les Anglois pour la plus part sont obligéz de payer comptant les vins de Maderes.

Touttes les raisons cy dessus tirées de la disposition des Traittéz de Paix et de Commerce, de l'evidence que les Isles de Canarie sont partie de l'Affrique, et non de l'Europe; de l'utilité et et des avantages reciproques que trouvent les deux nations dans ce commerce, prouvent non seulement la justice de la demande, mais encore font esperer que sa Majesté Britannique voudrait bien faire leur touttes les difficultéz qui ont été mises contre toute sorte de raisons par les gouveneurs des plantations angloises, a fin que les vins, Malvoisies des Isles des Canaries, puissent etre transportéz et vendûs aux dites Plantations comme il se pratique a l'egard des vins de Madera, et des Azores, etc.



Monsieur, le Mémoire de Votre Excellence du 15<sup>e</sup> de Juillet dernier touchant le negoce des Isles Canaries, ayant été remis aux Seigneurs Commissaires du Commerce pour l'examiner, j'ay l'honneur de vous envoyer, par ordre de sa Majesté, l'extrait du rapport qui'ils ont fait la dessus, scvoir.

Qu'ils se sont informés et ont considéré l'état du dit Commerce, et ont examiné les raisons sur lesquelles Votre Excellence insiste pour faire voir la nécessité de réduire les droits qui son à present sur les vins de ces Isles et d'en permettre le transport directement de là aux Plantations a fin de retablir ces negoce.

Sur quoy ils representent que le commerce entre les sujets de sa Majesté et les habitants des Isles Canaries s'est toujours fait au desavantage de ce Royaume et beacoup à l'avantage de ces Isles là, qui en ont tiré leur principal soutien.

Que par une estimation générale pendant 4 1/4 années après la Paix de Ryswick depuis la Saint Michel 1697 jusq'à Noel 1701, les vins et autres marchandises apportées des Canaries montoien une année portant l'autre à £ 86.207, s 6.

Et ce qu'on y transporta suivant la même estimation revenoit a £ 47.086, s 9.

Que par consequence durant la dit Paix, la Balance etoit chantage année en faveur des Canaries de £ 39.220, s. 16, d. 10.

Par ou il parvint, que cette branche du Commerce bien loin d'estre entièrement ruinée, ainsi que Votre Excellence l'insinue elle est en grande parti rétabli dans son ancien florissant etat, non obstant les interruptions qu'elles a souffertes par la derniere guerra avec l'Espagne.

Car pendant les 4 1/4 (sic) premières ennées après la conclusion de la Paix avec la France depuis Saint Michel 1697 jusqu'à Noël 1700, que nous prenons comme un juste milieu, le vin qu'on apporta des Canaries dans le port de Londres et aux autres ports montait à 2.225 tonneaux par an.

L'année suivant 1701, les marchands (concevant que la Guerre avec l'Espagne étoit inevitable) acheterent tous les vins qu'ils purent trouver et en apporterent 3.508 tonneaux.

Durant la Guerre suivant l'estimation de 11 années depuis Noël 1701 jusqu'à Noël 1702 une année avec l'autre, on apporta 1.095 tonneau, et on en cruvit inmanquablement apporté davantage, si la Couronne d'Espagne n'avoit pas mis un indulte extraordinaire de 9 pour cent sur les marchandises qu'on portoit et si on n'avoit pas pareillement fait plusieurs innovations au prejudice du Commerce des sujets Britanniques.

Mis ce droit ayant été oté vers la fin de l'année 1712, et la Guerre cessant peut de tems après, on fit aussi venir une plus grande quantité de vins.

Car en deux ans, depuis Noël jusqu'à Noël 1714 on apporta 1.656 tonneaux par an. Et les deux années suivants, scavoir 1715 et 1716 on en fit venir 1.974 tonneaux par an; ainsi, si, on compare ce qui est entré les deux dernières années avec ce qui est entré les 3 1/4 années après que la Paix eut été conclué avec la France en 1697, toute la difference ne montera qu'à 252 tonneaux par an.

Et quand les vignes qui on été negligées et qui ont deperit durant la dernière guerre, seront établies, et les sujets de la Majesté remis de moderer les droits excessifs qu'on paye à present sur les dits vins, parce qu'autrement ils font que ce commerce cesse entierement, ou qu'on augmente à proportion les droits sur les marchandises et manufactures Britanniques transportées dans les Isles Canaries.

Et puisque Votre Excellence a allegué le 38<sup>e</sup> Article du Traité de 1667 et le 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> article du Traité d'Utrecht pour appuyer le droit qu'elle pretend, que les habitants de ces Isles ont a une egalité de commerce avec toute autre nation étrangere, et qu'on fait valoir l'exemple de sa Majesté Catholique qui a oté toutes les aug-

mentations de droits, pour renforcer et a du poids à cette proposition remis dans leurs anciens droits, libertés et privileges, il est fort probable que ce commerce sera aussi florissant que jamais.

C'est pourquoy puisque la balance de notre traffic avec les Canaries a été si fort au desavantage de l'Angleterre, il s'ensuit naturellement que ces Iles ne peuvent pas pretendre à la faveur et à l'encouragement auxquels Votre Excellence croit qu'elles ont droit, et qu'il n'y a pas lieu de se plaindre que leur commerce est entierement ruiné; et comme les frais sur lesquelles il y a apparence que le dit Memoire est fondé, ont été mal representés par les Marchands, les raisons qu'on tire de ces faits doivent perdre de leur force.

Pendant puisque Votre Excellence a déclaré, quil est absolument nécessaire mais bien loin que les dit droits ayant données aux habitants des Canaries aucune lieu de se plaindre nos marchands ne convient avoir de leurs vins à un prix raisonnable.

Il est connu que les vins, qu'on apportoi des ces Isles s'y vendent ordinairement il y a environ trente ans à £ 8 la pipe, et que depuis ce tems la, ils ont augmentées par degrés jusqu'à £ 11 la pipe ou £ 22 le tonneau ce qui est à present le prix courant.

Comme dans les Canaries ne reçoivent aucun prejudice de ces gros droits sur le vin et ne peuvent subsister sans ce commerce, on ne craint nullement, que sa Majesté Catholique contre son interest et les Traités publics puisse penser à augmenter les droits sur nos manufactures dans les dites Iles.

Et on ne peut pas convenir que les Articles des differents Traités allegués par Votre Excellence prouvent, que l'Espagne a droit d'insister sur la reduction des dits impôts.

Par le 38<sup>e</sup> Article du Traité de 1667 et le 2 (?) du Traité de Commerce de 1713, il est à la verité reciproquement stipulé et convenu; que les sujets de sa Majesté dans tous les Etats d'Espagne, les sujets de sa Majesté Catholique dans tous les Etats de sa Majesté jouiront respectivement des mêmes privileges, seuretés, libertés, et immunités, que seront accordées à aucune autre nation étrangere.

Et le derniere des diter Articles porte expressement, que les

sujets ne seront pas obligées à payer de plus grands droits, que les sujets de la Nation la plus favorisée.

Mais ces Articles ne peuvent avoir d'autre bût, que d'établir cette Egalité de commerce, dont les Espagnols jouissent sans aucune interruption.

La clause que suit ce que Votre Excellence a allegué du 3<sup>e</sup> Article du dit Traité de 1713, paroît contraire à la pretension que elle fonde sur le dit Article.

Voici ce qu'il contient.

«Comme par le Traité de Paix nouvellement conclu entre leurs Roy les Majestés, on a établi pour base et fondement du dit Traité, que les sujets de la Grande Bretagne auroient et jouiroient des mêmes privileges et libertés de commerce, dans tous les lieux de l'obeissance, dont ils ont jouit du tems de Charles 2<sup>de</sup> et par consequent que la même règle sert et doit servir de base et de fondement au present Traité de Commerce; bien entendu quelle doit aussi s'étendre reciproquement au sujets d'Espagne qui negocient dans la Grand Bretagne, *par rapport a ce qui leur est accordé par les Conventions*».

C'est à dire, que les sujets de la Grande Bretagne doiveni être sur le même pie en Espagne que du tems du Roy Charles 2<sup>d</sup>.

Et les sujets d'Espagne doivent jouir dans la Grande Bretagne, *de tout ce qui leur est accordé par les Conventions*.

De sorte qu'en omettant la dite clause, scavoir, *par rapport à ce qui leur est accordé par les Conventions*, il semble qu'on voudroit conclure que la règle mentionée dans ces qui precede s'étend reciproquement aux sujets des deux Royaumes, et qu'ainsi que tous les droits qui ont été imposés depuis le decés du Roy d'Espagne Charles 2<sup>d</sup> doivent être ôtés, quoyqu'il est clair que ce Traité ne peut pas admettre une telle construction, parce que les termes cy-dessus cités, sont une exception aussi forte qu'on la pouvoit faire en notre faveur.

Et l'abolition que sa Majesté Catholique a faite des droits imposés à l'occassion de la derniere guerre, sous les nom de *Habilitations*, ne peut en aucune manière favoriser ou appuyer la dite pretention de faire moderer les droits sur les vins de Canarie.

Ce droit là n'étant qu'un droit de contrebande qui est payé en tems de guerre, pour *habilitar* ou rendre capables (ainsi qu'ils ont tiré son nom) les marchandises de l'ennemi (qui sont toujours regardées comme de contrebande) d'être introduites, et comme il cess de luy même à la conclusion de la paix, la Grand Bretagne n'est obligée en rien envers l'Espagne à cette egard, et il n'ettoit aucunement necessaire de l'insérer dans le Traité.

On ajoute encore, qu'une plainte de cette nature de la part de la Cour d'Espagne pouroi très facilement être retorqué contre elle car quoyque les droits en Angleterre sur le vin et les fruits soient fort hauss, cependant la laine d'Espagne ne paye rien, et les droits sur l'huile, le fer et la cochinille etc, sont fort moderés, outre cela le subside sur les marchandises qu'on transporte en Espagne n'est qu'une bagatelle; ou bien qu'en Espagne on ne paye pas seulement des grands droits d'entrée et de sortie, mais encore un impost sur la consommation et des Alcavallos aussi souvent qu'on vent les marchandises, ce qui avec le *Saca*, en les transportant d'un lieu en autre, et les droits des villes et des provences et un droit de *millon* excessif sur toutes les provisions des bouches monte à plus sur tout le commerce entre ce Royaume et l'Espagne, que ce que le roy retire du dit commerce.

De sorte qu'a cet egard là, il est manifeste, que l'Espagne n'a ni droit ni raison d'insister sur la reduction des sus-dits droits.

On examine ensuite la 2<sup>d</sup> Proposition de Votre Excelence touchant la permission de transporter des vins du cru des Canaries, directement aux colonies de sa Majesté en Amérique, de la même maniere qu'on y transporte à present les vins de Madere et des Azores.

En quoyque Votre Excellence allegue, que l'Acte du Parlement passé la 15<sup>e</sup> année du regne de Charles 2<sup>d</sup> qui deffend de transporter aucunes marchandises du cru, ou manufactures d'Europe dans les plantations d'aucun autre pais que de l'Angleterre seulement à la reserve du sel pour la pêche, du vin de Madere et des Azores du une des dites Isles et des chevaux d'Irlande, aussi du s'étendre egalement aux Canaries, a cause que les Canaries et Madere sont tous deux en Affrique, cependant comme les vins de



Madere sont comme il a été dit expressement exceptés, et qu'il n'est fait aucune mention en faveur des Canaries, il est certain que l'intention de l'Acte étoit de restreindre les transports des vins des Canaries aux Plantations Britanniques.

Et il paroît que l'Acte a toujours été pris en ce sens par les instructions de sa Majesté aux Gouverneurs de les colonies qui regardent le Commerce contraire a la susdite égalité de commerce établie par les Traités de 1667 y 1713.

Mais le frais est bien different, car les sujets de Portugal à Madere n'ont pas la liberté d'envoyer les vins aux Plantations la dite exception ou Article provisoire ayant été uniquement fait en faveur des habitans des dites colonies de sa Majesté en Amérique, afin qu'ils puissent se fournir eux mêmes ou être fournis par nos marchands qui negocient dans cet pays-là des vins auxquels ils étoient accoutumés, et à aussi peu de frais qu'il seroit possible; de sorte que l'avantage qu'en retire de l'Isle de Madere est purement accidentel, et ne provient que de cette consommation generale de leurs vins.

De plus, comme les Canaries, et Maderes ne sont grand fort éloignées des Royaumes d'Espagne et de Portugal, par les loix de qui elles sont gouvernées et a qui elles sont respectivement annexées; ils semblent qu'elles ont été regardées, dans l'opinion du Parlement comme une partie des Etats d'Europe des dites Nations.

On convient néanmoins avec Votre Excellence, que si, comme vous l'approuves, ont accorde aux Portugais le privilege de transporter leur vins directement des Madere et des Azores aux Plantations, et qu'on refusa aux Espagnols la meme liberté d'en transporter des Canaries il pourroit y avoir quelque sujet des dites qu'une telle preference à tous (ç), qui se faisoit dans les Plantations, avant que l'Acte en question, passat, comme aussi de la situation commode de cette Isle, et du principal et formel desseïn de l'Acte, de ne point permettre qu'on transportât des vins du plus de lieux qu'ils n'étoit absolument necessaire.

Toutes fois, si dans cet tems là, les Canaries avoient pu fournir les Plantations de vins comme Madere, ce qui étoit alors et es encore impracticable, les Portugais auroient pû insister avec raison

sur la preference, puisque il estoit permis à nos marchands de s'establir et de negociar dans leur colonies au Brezill, au lieu que les Espagnols nous ont entierement defendu l'entrée dans les Etats aux Indes Occidentales.

De plus, quand on negociait le Traité de 1667 à Madrid, le dit Acte de la 15<sup>e</sup> année du Regne de Charles 2<sup>d</sup> estoit en force depuis quelques années, cependant le gouvernement d'Espagne n'eu pris aucun ombrage et bien loin qu'il fit aucun article provisoire contre le dit Acte, au contraire la derniere clause du 4<sup>e</sup> article de ce Traité, (qui a été depuis confirmé a Utrecht) conserve aux deux partis les loix et les ordenances de leur Pais.

Et les Ministres d'Espagne n'ignorent pas, combien on à insisté sur cette clause d'etendre les loix de ce Royaume la, toutes les fois que les sens naturel et l'esprit de cet Traité sembloient y être contraires.

C'est pourquoy nous sommes pleinement convaincu que l'intention du dit Acte ne estoit pas seulement d'empêcher le transport du vin des Canaries directement aux Plantations, mais que l'Article provisoire en faveur des vins de Madere et des Azores n'est pas opposé à aucune des Traités faits avec l'Espagne, d'où on conclu que ce qui est allegué dans le Memoire de Votre Excellence est sans fondement.



Sir Charles Withworth, oficial de aduanas durante varios años, ofreció una detallada compilación de cifras para contribuir a la pública información sobre el estado de la balanza comercial entre Inglaterra y el resto del mundo. Hasta 1725 observamos que, con contadas excepciones, la balanza es propicia a Canarias. A partir de 1727 se inicia el exceso de exportaciones de manufacturas y víveres originarios de, o reexportados desde Inglaterra, tendencia secular que, con altibajos, se prosigue hasta 1740. Le suceden a esta fecha dos tercios de una década en la que la ausencia de contabilidad es explicable debido a las alteraciones inherentes al estado de guerra: interrupción de las vías de comunicación marítimas habituales; bloqueo de aguas jurisdiccionales y puertos destacados en la recepción o emisión de metales, moneda, materias primas y manufacturas.

En 1741 el superavit mercantil inglés con Canarias sólo conocerá —y siempre que nos atengamos a este provisional baremo de Withworth— un esporádico receso en 1762. De lo contrario, la tendencia larga de la balanza de comercio marcará un declinable ascenso en cantidad de valores monetarios exportados hacia Canarias (expresados, como siempre, en £, s, d). El ápice de la tendencia alcista en cantidad total la registramos en 1760, año en que precisamente las implicaciones de la flagrante rivalidad intereuropea no fue óbice para el dato apuntado: el de un notorio incremento de ventas en mercados muy susceptibles a las operaciones marítimas.

En el último decenio se revela una tendencia hacia la baja del valor global del excedente de exportaciones inglesas en Canarias. No obstante, hasta la primera mitad del siglo XIX

el Reino Unido continuó encabezando la lista de los proveedores europeos del mercado insular.

En el caso de Madera nos encontramos con una balanza ininterrumpidamente favorable a Inglaterra. Hay decenios con una tónica más animada —el de 1716-1725, o el de 1742-1753, al que consigue una evidente intensidad comercial entre 1759-1766 para iniciarse después una onda recesiva (1771) que señala los pródromos de la Guerra de la Independencia de las colonias sajonas en América y la crisis general del comercio y de las finanzas del último ventenio del siglo XVIII.

TRADE OF GREAT BRITAIN WITH THE CANARIES

Years.	Imports.			Exports.			Imports. Excess.			Exports. Excess.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
697	168,190	7	-----	51,851	3	2	116,339	3	10	-----	-----	-----
698	73,583	13	6	43,170	9	6	30,413	4	-----	-----	-----	-----
699	84,278	11	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35,973	7	10	48,305	3	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
700	86,662	14	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	65,257	4	6	21,405	9	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-----	-----	-----
701	119,773	13	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	40,735	10	9	79,038	2	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-----	-----	-----
702	93,006	3	4	263	14	6	92,742	8	10	-----	-----	-----
703	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
704	25,840	12	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----	25,840	12	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
705	24,949	19	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	19,301	4	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5,648	14	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
706	36,360	16	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	34,857	3	11	1,503	12	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
707	11,286	7	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	34,539	4	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----	23,252	16	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
708	54,837	2	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	8,531	7	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	46,305	14	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
709	38,007	13	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	14,704	16	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23,302	16	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
710	27,266	15	10	21,488	6	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5,778	9	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
711	41,409	19	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30,517	10	8	10,892	9	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-----	-----	-----
712	62,540	15	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34,036	2	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	28,504	13	4	-----	-----	-----
713	24,082	14	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30,714	-----	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----	6,631	5	9
714	56,956	7	8	32,161	19	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24,794	7	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-----	-----	-----
715	68,556	1	1	46,218	16	10	22,337	4	3	-----	-----	-----
716	69,448	4	11	32,184	10	10	37,263	14	-----	-----	-----	-----
717	48,444	18	9	39,179	1	3	9,265	17	6	-----	-----	-----
718	42,800	16	9	12,539	15	11	30,441	-----	10	-----	-----	-----
719	57,450	15	7	5,499	12	2	45,051	3	5	-----	-----	-----
720	39,642	13	3	19,845	11	8	19,797	1	7	-----	-----	-----
721	57,938	8	2	21,082	14	10	36,855	13	4	-----	-----	-----
722	23,969	12	4	21,754	7	8	2,215	4	8	-----	-----	-----
723	24,867	8	7	29,064	3	1	-----	-----	-----	4,196	14	6
724	35,415	13	8	33,894	18	9	1,520	14	11	-----	-----	-----
725	45,360	6	5	45,263	11	10	96	14	7	-----	-----	-----
726	30,761	7	11	7,773	19	9	22,887	8	2	-----	-----	-----
727	13,582	16	6	16,514	2	4	-----	-----	-----	2,931	5	10
728	25,332	5	11	37,662	2	5	-----	-----	-----	12,329	16	6
729	33,860	13	9	38,089	10	4	-----	-----	-----	4,228	16	7
730	22,738	19	6	33,565	15	6	-----	-----	-----	10,826	16	-----
731	34,517	-----	11	30,117	3	9	4,399	17	2	-----	-----	-----

Years.	Imports.			Exports.			Imports Excefs.			Exports Excefs.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1732	20,381	1	6	34,276		4				13,894	18	10
1733	25,006	15	9	26,834	5	5				1,827	9	8
1734	16,669	10	4	27,048	8	2				10,378	17	10
1735	24,121	7		34,633		8				10,511	13	8
1736	24,137	19	7	25,634	8	2				1,496	8	7
1737	19,914	18	10	44,293	16	4				24,378	17	6
1738	25,894	7	11	49,784	10	4				23,890	2	5
1739	14,609	10	3	6,237	13	6	8,371	16	9			
1740	2,565	13	2				2,565	13	2			
1741												
1742												
1743												
1744												
1745												
1746												
1747												
1748				1,625	5	6				1,625	5	6
1749	3,154	8	7	16,175	10	1				13,021	1	6
1750	7,720	11	8	30,146	9					22,425	17	4
1751	1,990	1	7	38,463	12	3				36,473	10	8
1752	3,548	5	7	34,946	8	9				31,398	3	2
1753	6,020	8	9	32,620	5	3				26,599	16	6
1754	3,571	1	8	21,927	17	9				18,356	16	1
1755	7,874	3	1	29,785	15	5				21,911	12	4
1756	2,289	12	4	45,712	17	4				43,423	5	
1757	3,565	7	4	40,395	13	11				36,830	6	7
1758	4,338	5	6	52,178	11	1				47,840	5	7
1759	3,719	6	1	40,401	16	4				36,682	10	3
1760	3,131		5	58,859	4	4				55,728	3	11
1761	482	17	10	64,543	5	1				64,060	7	3
1762	1,912	19		370		9	1,542	18	3			
1763	2,739	13	1	21,031	16	9				18,293	3	8
1764	3,158	10	7	31,867	10	2				28,708	19	7
1765	8,591	4	11	42,365	15	8				33,774	10	9
1766	10,378	12	6	47,472	13	10				37,094	1	4
1767	6,061	19	4	38,289	4	5				32,227	5	1
1768	4,785	5	5	39,840	19	5				35,055	14	
1769	9,612	5	11	36,036	6	3				26,424		4
1770	10,656	8	9	41,352	11	10				30,696	3	1
1771	6,803	18	10	23,825	9	8				17,021	10	10
1772	12,773	10	7	32,539	7	3				19,765	16	8
1773	10,635	11	9	43,889	10	1				33,253	18	4

## TRADE OF GREAT BRITAIN WITH MADEIRAS

Years.	Imports.			Exports.			Imports Excess.			Exports Excess.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1897	2,640	11	10	6,777	5	6	.....	.....	.....	4,136	13	8
1898	1,270	12	6	26,762	9	1	.....	.....	.....	25,491	16	7
1899	2,298	.....	4	7,741	1	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	5,443	1	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1900	528	10	2	11,510	16	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	10,982	6	9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1901	1,614	8	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	11,444	17	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	9,830	8	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1902	3,199	16	3	13,631	5	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	10,431	9	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1903	1,570	11	2	22,057	7	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	20,486	16	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1904	3,210	12	— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	13,798	10	11	.....	.....	.....	10,587	18	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1905	8,285	15	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19,498	7	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	11,212	11	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1906	64	6	3	6,616	1	10	.....	.....	.....	6,551	15	7
1907	1,533	6	8	4,369	17	1	.....	.....	.....	2,836	10	5
1908	2,246	17	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27,074	13	5	.....	.....	.....	24,827	16	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1909	1,164	15	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16,442	9	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	15,277	13	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1910	6,536	8	3	17,318	17	4	.....	.....	.....	10,782	9	1
1911	2,961	16	.....	11,920	4	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	8,958	8	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1912	2,808	10	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	35,672	5	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	.....	.....	.....	32,863	14	.....
1913	2,011	.....	9	88,157	14	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	.....	.....	.....	86,146	13	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1914	5,336	4	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79,946	6	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	.....	.....	.....	74,610	2	1
1915	7,149	13	9	57,564	9	2	.....	.....	.....	50,414	15	5
1916	3,740	7	2	105,175	18	2	.....	.....	.....	101,435	11	.....
1915	3,992	3	3	81,541	14	1	.....	.....	.....	77,549	10	10
1918	3,119	8	2	66,511	14	4	.....	.....	.....	63,392	6	2
1919	6,358	15	.....	91,454	9	10	.....	.....	.....	85,095	14	10
1920	4,628	17	4	39,338	7	6	.....	.....	.....	34,709	10	2
1921	3,070	7	6	49,436	11	.....	.....	.....	.....	46,366	3	6
1922	3,848	4	.....	59,724	15	2	.....	.....	.....	55,876	11	2
1923	3,403	9	.....	66,266	15	6	.....	.....	.....	62,863	6	6
1924	5,896	8	1	51,422	3	3	.....	.....	.....	45,525	15	2
1925	4,049	19	10	66,672	18	8	.....	.....	.....	62,622	18	10
1926	3,497	17	7	31,005	6	5	.....	.....	.....	27,507	8	10
1927	2,834	7	6	30,890	13	9	.....	.....	.....	28,056	6	3
1928	1,416	17	9	36,636	13	.....	.....	.....	.....	35,219	15	3
1929	3,529	2	7	27,467	2	7	.....	.....	.....	23,938	.....	.....
1930	6,365	7	2	40,831	5	3	.....	.....	.....	34,465	18	1
1931	4,248	18	8	13,007	13	6	.....	.....	.....	8,758	14	10



Years.	Imports.			Exports.			Imports Excess.			Exports Excess.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1732	1,607	19	4	8,021	7	6				6,413	8	2
1733	4,245		4	11,703	1	1				7,458		9
1734	4,298	5	3	14,089	9	5				9,791	4	2
1735	4,950	19	2	23,947	8	6				18,996	9	4
1736	2,267	9	2	17,484	8	4				15,216	19	2
1737	8,706	2	10	18,075	10	2				9,369	7	4
1738	4,552	11	9	24,241	15	2				19,689	3	5
1739	2,674	17	3	6,630	2	8				3,955	5	5
1740	3,019		7	12,772	15	8				9,753	15	1
1741	5,977	17	5	15,689	1					9,711	3	7
1742	3,316	13	3	22,371		8				19,054	7	5
1743	4,613	17	9	27,719	9	11				23,105	12	2
1744	2,933	6	4	19,922	8	6				16,989	2	2
1745	2,395	11		21,966	11	6				19,571		6
1746	4,145	15	1	26,077	9	3				21,931	14	2
1747	8,143	18	11	30,831	19	4				22,688		5
1748	4,619	8	6	23,116	1	5				18,496	12	11
1749	3,883	15	8	22,634	18	11				18,751	3	3
1750	2,554	2	7	20,134	8	6				17,580	5	11
1751	4,869	18	3	20,536	11	3				15,666	13	
1752	3,203	2	11	32,595	6	8				29,392	3	9
1753	3,965	3	3	32,893	18	9				28,928	15	6
1754	4,958	8	7	17,102	10	11				12,144	2	4
1755	3,075	17	1	16,486	16	8				13,410	19	7
1756	2,149	2	8	19,728	8	3				17,579	5	7
1757	2,019	2	7	13,985	9	9				11,966	7	2
1758	1,342	2	3	21,508	15	4				20,166	13	1
1759	3,052	7	1	32,517	1	10				29,464	14	9
1760	3,386	14	10	31,605	11	9				28,218	16	11
1761	6,714	15	9	46,931	16	9				40,217	1	
1762	3,729	19	7	43,232	6	5				39,502	6	10
1763	1,119	3	9	37,278	13	3				36,159	9	6
1764	5,792	9	3	40,152	12	6				34,360	3	3
1765	3,974	12	1	40,797	3	3				36,822	11	2
1766	6,988	17	8	36,260	10					29,271	12	4
1767	6,211			34,253	5	6				28,042	5	6
1768	3,864	16	8	25,588	6	3				21,723	9	7
1769	4,935	9	7	27,459	2	3				22,523	12	8
1770	4,935	12	6	26,500	15	3				21,565	2	9
1771	2,067	18	2	11,213	17	9				9,145	19	7
1772	3,333	3	8	12,107	2	2				8,776	18	6
1773	2,499		8	13,118	14	7				10,619	13	11

Se ofrece en esta estadística una muestra de registro de aduanas en Canarias. En él se recogen las partidas mensuales de todo un año (1779) y de los renglones procedentes de Inglaterra así como las de exportación general, eminentemente hacia la América inglesa (sic).

Desde un principio los enlaces isleños —los Murphy, los Barry, los Collogan— aparecen como mediadores entre los intereses foráneos y el mercado local. Las partidas de «frutos y efectos» importados hablan de tres clases de artículos: a) *textiles*, como anascotes, bayetas, linos bastos, capas y mantas de lana; b) *alimenticios*, como jamón, manteca, queso, arenques y pescado; c) *metálicos*, como cuchillos, tachuelas, arcos de hierro (para los toneles en los que se envasaban los vidueños) y agujas de coser. Cabría añadir un apartado de *miscelánea*, integrado por artículos de lujo, tales como sillas de montar, lacas, porcelana fina, sombreros, etc.

Todos los precios (varas de tela, quintales de comestibles) vienen dados en reales de vellón. Hemos observado algunas irregularidades en los arqueos de varias partidas: quizás, más que malversación o fraude aduanero, quepa hablar de errores en las operaciones o en la consignación escrita de las mismas.

A base de un estudio pormenorizado de estadísticas, y ateniéndose a su continuidad serial, puede llegarse a establecer una relación de precios de artículos de importación, con las consiguientes alteraciones en los mismos, y paralelo intento de explicación.

En cuanto a la partida de exportación del mismo año valga tan sólo insistir en ella como inapelable prueba del declive agrícola canario en el último tercio del siglo XVIII: reducción global de la producción de vinos; pérdida del mercado africano, antillano e inglés, lo que ya se presagiaba desde hacía un

siglo, etc. A pesar de las restricciones impuestas por el sistema arancelario hispano sobre los aforos, la América inglesa constituye por estas fechas el sostén de una exportación mermada. La pipa de vidueño (unos 450 litros) se cotiza invariablemente a 300 reales.

Cuenta tenida de este corolario no nos asombra el que la balanza de comercio inglesa con Canarias durante el siglo XVIII fuese casi siempre favorable al Tesoro de Gran Bretaña.

Razón de los frutos y efectos que se introduxeron por esta Real Aduana procedidos de los dominios de Inglaterra en este año de 1779.

### 7 de Enero

Despachó Bartolomé Alvarez del paquebot correo de S. M. el Gran Canario su capitán D. Luis Murquéz que vino de la Coruña.

Por tres millares de agujas para coser a 75 reales 045

### 23 de dicho

Despachó D. Tomás Zubiera de la saetia Genovesa La Virgen de Misericordia su capitán Thomas Bello que vino de Cádiz.

Por cuatro docenas de gorras dobles de lanas para marinos a 45 reales docena 180

Despachó D. José Phrancisco Martinón de la saetia Genovesa Nuestra Señora de Misericordia que vino de Cádiz

Por 12 caxetillas de zerda para zapatero a 3 reales 036

### 25 de dicho

Despachó Agustín Padrón Molero de dicha saetia Genovesa de Nuestra Señora de la Misericordia que vino de Cádiz

Por 20 docenas de gorras dobles de lana para marinero a 45 reales docena 900

Despachó D. Patricio Power de dicha saetia Genovesa Nuestra Señora de la Misericordia que vino de Cádiz  
 Por 42 barriles de manteca con 3785 libras nectas a  
 1 ½ reales 5 677. 4/1

### 26 de dicho

Despachó D. Patricio Murphy de dicha saetia Genovesa Nuestra Señora de la Misericordia que vino de Cádiz  
 Por 6 piezas de lienzo de a real doble con 228 varas  
 a 2 ¼ reales 573

### En 10 de Marzo

Despachó D. Diego Barry de la goleta Inglesa Americana el Paxaro que vino de Boston  
 Por 54 quintales de bacalao a 120 reales quintal 6 480  
 Por 12 millares de madera de Virginia para medias  
 pipas a 300 reales millar 3 600  
 Por dos dichos de idem para quarterda a 150 reales 300  
 Por 20 libras de cera en pasta a 6 reales 120

### En 11 de Marzo

Despachó D. Juan Vilaseca el paquebot español San Carlos su Capitán D. Matías Pérez que vino de Cádiz  
 Por 13 varas de filipichin a 9 reales 117

### 12 de dicho

Despacho Juan Sabi del paquebot San Carlos que vino de Cádiz  
 Por 802 libras nectas de manteca a 1 ½ reales 1 203  
 Por 25 quintales doblas de bacalao a 120 reales quintal 3 000

### 23 de Abril

Despacho D. Diego Barry de la fragata inglesa la Reina Carlota su capitán Juan Christal que vino de Londres  
 Por 50 barriles de sardinas a 210 reales 10 500

**24 de dicho**

Despacho D. Enrique M. Carreck de la corveta inglesa el Suceso su capitán D. Diego Park que vino de Londres		
Por 55 libras de manteca	1 $\frac{1}{2}$ reales	082. 17
Despacho la Casa de Collogan de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkmann que vino de Londres		
Por 1 silla de montar su valor	225 reales	225
Por 1 sombrero fino en	60 reales	060
Por un manucordio de medio uso su valor	150 reales	150
Despachó la casa de Commis del navío Holanda la Vigilancia su capitán Jiede Christians que vino de Cádiz		
Por 1339 libras de peltre labrado a	4 $\frac{1}{2}$ reales	6 025. 17

**27 de dicho**

Despachó el Sr. Marqués de Las Palmas de la corveta inglesa el Suceso su capitán Diego Park que vino de Londres		
Por 357 libras nectas de manteca a	$\frac{1}{3}$ reales vellón	535. 17
Despachó Samuel Kirkmann de su corveta inglesa Scipion que vino de Londres		
Por 4 quintales de queso a	75 reales quintal	300
Por 40 frasquitos de moztasa a	1 $\frac{1}{2}$ reales	060

**27 de abril**

Despachó D. Juan Collogan e Hijos del bergantín inglés Polly su capitán Woodhonse Whit que vino de Londres		
Por ochenta y cuatro barriles enteros de arenques ahumados a	setenta y cinco reales	6 300
Por 1,10 dichos medios barriles a	37 $\frac{1}{2}$ reales	4 125
Por 43 cuñetes de dichos a	18 $\frac{3}{4}$ reales	806.8 $\frac{1}{2}$

**28 de dicho**

Despachó D. Patricio Santo Pówer de la Polacra Napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por 79  $\frac{1}{2}$  quintales de manteca a 150 reales el  
quintal 11 925

Despachó D. Luis de Herrera de la Corveta inglesa  
El Suceso su capitán Diego Park que vino de Londres  
Por 233 libras nextas de manteca a 1  $\frac{1}{2}$  reales 349. 17  
Por 70 libras nextas de queso a 75 reales quintal 052. 17

Despachó D. Jorge Madan de la fragata inglesa de  
guerra del comboy que vino de Londres  
Por 20 libras de manteca a 1  $\frac{1}{2}$  reales 030  
Por 25 libras de queso a  $\frac{3}{4}$  reales libra 018.25 $\frac{1}{2}$

### 29 de dicho

Despachó Samuel Kirkman de la corveta de su cargo  
Scipion que vino de Londres  
Por 300 libras de manteca a 1  $\frac{1}{2}$  reales 450  
Por 1 quintal de queso a 75 reales 075  
Por 67  $\frac{1}{2}$  libras de jamón a 4  $\frac{1}{2}$  reales 303.25 $\frac{1}{2}$

Despachó D. Francisco Santelica de la Corveta ingle-  
sa Scipion que vino de Londres  
Por 4 libras de lacas a 16 reales 064

Despachó Francisco Maurin de la polacra napolitana  
Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro  
que vino de Cádiz  
Por 58 varas de duray a 4  $\frac{1}{2}$  reales 261

### 4 de Mayo

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa  
Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres  
Por 43 barriles de arenques ahumados a 75 reales 3 225

Despachó D. Luis de Herrera de la corveta inglesa El  
Suceso el capitán Diego Park que vino de Londres  
Por 140 libras de queso a 75 reales quintal 105

Despachó Lorenzo Borges de la palacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por 6 docenas caxetas de zerda; 4 millares de brocas para zapatero; 4 paquetes de alfileres; 10 millares agujas de coser; 50 botones gruesos de hueso; 7 millares de anzuelos todo valor de 556 reales 556

Despachó D. Diego Barry de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 2.480 arcos de hierro a 3 reales 7 440

Despachó D. Patricio Murphy de dicha corveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 2 varas de bayeta a 12 reales 024

Por 2 varas de felpa de lana a 15 reales 030

Despachó D. Patricio Murphy de dicha corveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 8.952 libras nextas de lino estopa a 112  $\frac{1}{2}$  reales quintal 10 071

Despachó D. Diego Barry de la fragata inglesa La Reina Carlota su capitán Juan Christall que vino de Londres

Por 6  $\frac{1}{2}$  quintales de queso a 75 reales quintal 487. 17

Por 122 libras de jamón a 4  $\frac{1}{2}$  reales 549

Por 230 libras de manteca a 1  $\frac{1}{2}$  reales 345

### En 6 de dicho

Despachó D. José Francisco Martínón de la Polacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por dos caxas con quinquillería su valor 4,824 reales 4 824

Despachó D. Anastasio de Grandy de la polacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por 2 barriles y una caxa con quinquillería y merce-  
ría su valor 6230 reales 6 230

Por 40 varas de filpichín ancho a 15 reales 600



Despachó D. Diego Barry de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres	
Por 30 piezas de bayetas comunes a 510 reales	15 300
Por 14 piezas anascotes angostos a 180 reales	2 520
Por 28 piezas paño ordinario basto yardas 850 que hacen varas 918 a 22 $\frac{1}{2}$ reales	20 655
Por 10 piezas género de capa a 195 reales	1 950
Por 90 $\frac{3}{4}$ varas paño ordinario a 30 reales	2 722. 17
Por 65 $\frac{3}{4}$ varas bayetas a 15 reales	986.8 $\frac{1}{2}$
Por 2 cofres con 8 docenas sombreros bastos para hombre a 108 reales docena	864
Por 8 docenas de dichos para muchachos a 54 reales docena	432
Por dichos dos cofres vacíos a 45 reales	090
Despachó la Compañía de Méndez y Zubieta de la polacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz	
Por 22 $\frac{1}{2}$ varas de paño de 2. <sup>a</sup> a 30 reales	675
Por 17 varas de duray a 4 $\frac{1}{2}$ reales	076.17
Por 40 varas de filipichín ancho a 15 reales	600
Despachó la Casa Commis del navío holandés La Vigilancia su capitán Jiede Christians que vino de Cádiz	
Por 778 mantas de lana ordinarias a 30 reales	23 340
Despachó dicha Casa del bergantín inglés Isabelica su capitán Zacarías Randall que vino de Londres	
Por 44 mantas de lana a 30 reales	1 320
Despachó dicha Casa de la corveta inglesa La Esmeralda su capitán Diego Ogilvie que vino de Londres	
Por 40 piezas bayetas a 510 reales	20 400
Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres	
Por 80 barras de hierro con 5,236 libras a 60 reales quintal	3 141. 20

## 7 de mayo

Despachó D. Francisco Suárez de la polacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por 1 caxa con 4 $\frac{1}{4}$ quintales de queso a 75 reales quintal	318 25 $\frac{1}{2}$
Por 130 libras de manteca a 1 $\frac{1}{2}$ reales	195
Por 320 arcos de hierro a 3 reales	960

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 100 piezas género de capa a 195 reales	19 500
Por 50 piezas bayetas a 510 reales	25 500
Por 2 piezas bayetas a idem. pieza	1 020
Por 60 piezas de sempiterno a 165 reales	9 900
Por 80 piezas de anascotes angostos a 180 reales	15 400
Por 30 piezas droguetes yardas 1469 que hazen varas 1,576 $\frac{4}{5}$ a 7 $\frac{1}{2}$ reales	11 826
Por 23 libras de peltre labrado a 4 $\frac{1}{2}$ reales	1 039. 17
Por 29 docenas de visagritas de hierro a 22 $\frac{1}{2}$ reales docena	0 652. 17
Por una docena de cuchillos de mesa Cavo de asta en 30 reales	030
Por 4,001 libras de hierro en 60 barras a 60 reales quintal	2 400. 20
Por 1,000 arcos hierro a 3 reales	3 000
Por 45 $\frac{1}{2}$ quintales de lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales quintal	5. 118. 25 $\frac{1}{2}$

Despachó D. Patricio Murphy de dicha corveta inglesa Scipion que vino de Londres por 34 piezas de bayeta a 510 reales

Por 60 piezas anascotes angostos a 180 reales	10. 800
Por 60 piezas Sempiterno a 165 reales	9. 900
Por 12 piezas paño ordinario basto yardas 375 que hacen varas 405 a 22 $\frac{1}{2}$ reales	9. 142.17
Por 5,760 libras de lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales quintal	6. 430

Por 960 arcos de hierro 3 reales	2. 880
Por 75 piezas género de capa a 195 reales	74. 625
Por 34 dichas de bayeta a 510 reales	17. 340
Por 24 piezas paño ordinario basto yardas 789 que hacen varas 852 a 221 $\frac{1}{2}$ reales	19. 170
Por 24 dichas droguetes yardas 1.300 que hacen varas 1,404 a 7 $\frac{1}{2}$ reales	10. 530
Por 60 piezas sempiternas 165 reales	9. 300
Por un barril herrage de hierro su valor 7,241 $\frac{1}{2}$ reales	7. 241,17
Por 66 quintales 24 libras lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales quintal	7. 452

### 8 de Mayo

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres	
Por una caja con 20 docenas de sombreros bastos para hombres a 108 reales la docena	2. 160

### 10 de dicho

Despachó Samuel Cirkman (sic) de dicha su corveta inglesa Scipion que vino de Londres	
Por 8 zestos de loza de Inglaterra su valor 2,800 reales	2. 800
Por 2.400 arcos de hierro a 3 reales	7. 200
Por 2 redomas de vidrio su valor 90 reales	090

Despachó D. Miguel Stritch de la fragata inglesa La Reina Carlota su capitán Juan Christall que vino de Londres	
Por 7 cascos de loza de Inglaterra su valor 5,637 reales	5. 637

### 11 de dicho

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa Scipion que vino de Londres	
-------------------------------------------------------------------------------	--

Por 70 piezas anascotes angostos a 180 reales	12. 600
Por 34 piezas bayetas a 519 reales	17. 340
Por 6 piezas bayeton de medio ancho a 510 reales	3. 060
Por 36 piezas droguetes con yardas 1769 que hacen varas $836 \frac{1}{5}$ a $22 \frac{1}{2}$ reales	18. 837
Por 11 quintales de munición a 75 reales quintal	825
Por 380 piezas género de monja a 120 reales	720

### 12 de dicho

Despachó la Casa de Commins Power de la corveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 2 agujas de marear a 75 reales	150
Por 2 millares de plumas para escribir a 30 reales millar	060

Despachó D. Miguel Stritch de la fragata inglesa La Carlota su capitán Juan Christall que vino de Londres

Por 1,648 libras de lino estopa a $112 \frac{1}{2}$ reales quintal	1. 854
Por 2 cascacos macetas de barro para jardín su valor $2,459 \frac{1}{2}$ reales	2. 459.17
Por 40 docenas de sombreros bastos de hombre a 108 reales docena	4. 920
Por 51 sombreros bastos para idem a idem docena	459
Por 6 docenas medias de seda para hombre a 540 reales docena que baxó $\frac{1}{3}$ son	2. 160
Por 16 docenas de dichos de hilo basto a 108 reales docena	1. 728

Despachó D. Miguel Stricht de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 60 varas de anascotillo de lana a $7 \frac{1}{3}$ reales	450
Por 8 piezas de bayeta a 510 reales	4. 080
Por 12 piezas anascotes angosto a 180 reales	2. 160
Por 60 varas de monfort a 12 reales	720
Por 6 piezas camelote angosto a 225 reales	1. 350

Despachó D. Felipe Prar de la polacra napolitana

Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro  
que vino de Cádiz

Por 140 libras de manteca a 1 1/2 reales	216
Por 1/2 quintal doble de bacalao en 60 reales	060

#### 14 de dicho

Despachó D. Diego Barry de la corveta inglesa Sci-  
pion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 320 arcos de hierro a 3 reales	960
------------------------------------	-----

#### 17 de dicho

Despachó D. Diego Barry de dicha corveta inglesa  
Scipion que vino de Londres

Por 9 piezas bayetas a 510 reales	4. 590
Por 3 piezas de idem a idem	1. 530
Por 185 3/4 varas de tripa de lana a 15 reales	2. 786 8 1/2
Por 18 libras de cuero de becerro a 9 reales	162
Por 10 piezas anascotes angostos a 180 reales	1. 800
Por 924 1/2 varas de paño ondulado basto 32 1/2 reales	20. 801 8 1/2
Por 15 piezas género de capa a 195 reales	2. 925
Por 287 varas de perdurable a 12 reales	3. 444
Por una silla de montar en 300 reales	300
Por 6 barrenas y un marcador en 60 reales	060

#### 19 de mayo

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa  
Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 150 piezas de género de capa a 195 reales	29. 250
Por 30 piezas anascotes angostos a 180 reales	5. 400
Por 18 dichas bayetas a 510 reales	9. 180
Por 60 docenas medias de lana a 108 reales docena	6. 450
Por 16 piezas bayeta a 510 reales	8. 160
Por 20 piezas lamparilla a 120 reales	2. 400
Por 60 piezas sempiterno a 165 reales	9. 900

Por 842 $\frac{2}{5}$ varas de paño ordinario basto a 22 $\frac{1}{2}$	
reales	18. 954
Por 1,200 arcos de hierro a 3 reales	3. 600
Por 89 $\frac{1}{4}$ quintales de lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales	
quintal	10. 040,21

### 26 de dicho

Despachó D. Domingo Fella de Meneses del bergantín español Nuestra Señora de Concepción su capitán Miguel Ruiz que vino de la Isla de la Madera

Por 8 barriles de arenques a 75 reales	600
Por 41 quintales 60 libras nextas xarcia a 120 reales	
quintal	5. 004

Despachó José Martín de Saá de dicho bergantín español Nuestra Señora de Concepción que vino de la Madera

Por 60 libras de velas de sebo a 1 $\frac{1}{2}$ reales	090
Por 72 quintales de manteca a idem	108

Despachó Samuel Kirkman de la çorveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 6 piezas de bayeta a 510 reales	3. 060
Por 15 dichas anascotes angostos a 108 reales	2. 700
Por 12 dichas sempiternas a 165 reales	1. 980
Por 12 mantas de lana a 30 reales	360
Por 2 cofres con 19 docenas de sombreros bastos para hombres a 108 reales la docena	2. 052
Por dichos dos cofres vacíos a 30 reales	060

Despachó D. Patricio Murphy de dicha corveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 4,728 libras de lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales quintal	5. 319
Por 541 $\frac{1}{2}$ barras de hierro con 343 quintales 93 libras a 60 reales quintal	20. 634,27

Despachó D. Fernando Pecios (?) del bergantín sueco (Hermana) Sophia su capitán Pedro Heldo que vino de Londres

Por 396 libras de lino estopa a 112 $\frac{1}{2}$ reales quintal	445.17
Por 1 pieza de papel pintado en 22 $\frac{1}{2}$ reales	022.17

### 27 de dicho

Despachó D. Miguel Strutch de la corveta inglesa El Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 2 resmas de papel de mascar y 2 dichas común su valor 75 reales	075
---------------------------------------------------------------------	-----

Despachó D. Jacome Burce del bergantín español Nuestra Señora de la Concepción su capitán D. Miguel Ruiz que vino de la Madera

Por 6 resmas de papel cortado a 18 $\frac{3}{4}$ reales	112.7 $\frac{1}{2}$
Por 6 manillas papel de estraza su valor 3 reales	003
Por 500 plumas de escribir en 15 reales	075
Por 2 libras de lacra a 24 reales	048
Por 4 caxetas oblea su valor 36 reales	006
Por 24 papelitos de cinta su valor 36 reales	036
Por 3 docenas de lápices a 3 reales docena	009
Por 1 libra de goma 1 $\frac{1}{2}$ reales	001.1 $\frac{1}{2}$

### 31 de dicho

Despachó Angel Medina del paquebot veneciano El Veloz de su cargo que vino de Cádiz

Por 68 cabriolas de bayeta a 45 reales	3. 060
----------------------------------------	--------

Despachó Francisco Sabí de dicho paquebot veneciano El Veloz que vino de Cádiz

Por 600 varas de serafina estampada a 9 reales	5. 400
Por 10 varas de duray a 4 $\frac{1}{2}$ reales	315
Por 28 varas de perdurable a 12 reales	336
Por 35 varas de calamaco a 6 reales	210
Por 17 cabrioles de bayeta a 45 reales	765
Por 12 sombreros de macho castor a 37 $\frac{1}{2}$ reales	1. 575
Por 1,970 libras de manteca a 1 $\frac{1}{2}$ reales	2. 955

### 7 de Junio

Despachó Agustín Padrón Madero del paquebot veneciano El Veloz su capitán Angel Modiny que vino de Cádiz

Por 12 millares de tachuelas de hierro a 9 reales el millar	108
Por 36 caxetas de zerda para zapatero a 3 reales	108
Por 152 varas de bayetón ancho a 15 reales	2. 280
Por 24 piezas de zintas de pelo y botones para fraques su valor 216 reales	216
Por 16 piezas de rivetes de lana y 7 gruesas de botones de pelo para fraques su valor 352 reales	352

### 2 de dicho

Despachó D. Julián Cano del paquebot veneciano El Veloz que vino de Cádiz

Por 4 pares de medias de seda a 45 reales que baxó $\frac{1}{8}$ son	120
Por 20 libras de queso a $\frac{3}{4}$ reales	015

Despachó Don Anastasio de Grandy de dicho paquebot veneciano El Veloz que vino de Cádiz

Por 25 docenas de basos de vidrio; 50 libras de velas de zera; 50 libras de calacimbre; 18 mazos de abalorios; 12 juegos de estaño; 1 resma de papel; 50 millares de agujas; 6 docenas de hebillas de metal, y 4 docenas de escobillas para sombreros su valor 2,602 $\frac{1}{2}$ reales	602. 17
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

### 7 de dicho

Despachó D. Patricio Murphy al Sr. Juan Collogan e Hijos de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 40 piezas de anascotes angostos a 180 reales	7. 200
Por 16 piezas de bayetas a 510 reales	8. 160
Por 10 piezas de sarxa a 225 reales	2. 250
Por 10 piezas de anascotes angostos a 180 reales	1. 800



Por 6 piezas género de monja a 120 reales	720
Por 12 piezas género de capa a 195 reales	2. 340
Por 2 piezas bayeta común a 510 reales	1. 020
Por 50 piezas de calimanes a 270 reales	3. 500
Por 30 docenas de sombreros bastos para hombres a	
180 reales docena	3. 240
Por 13 fexes con 1,040 arcos de hierro a 3 reales	3. 120

### 15 de Junio

Despachó Francisco Sabí del bergantín español S. Pedro su capitán Nicolás Bregante que vino de Cádiz

Por 14 varas de listado de lana a 4 1/2 reales	630
Por 50 varas de calimanes a 6 reales	300
Por 30 varas de duray a 4 1/2 reales	135
Por 25 varas de camelote a 6 reales	150
Por 25 varas de droguetes a 7 1/2 reales	187. 17
Por 8 varas de bayeta estampada a 9 reales	072

### 28 de Junio

Despachó la Casa de Commis Power de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Kirkman que vino de Londres

Por 1 caja con dos fardos de vidrio su valor 120 reales	120
---------------------------------------------------------	-----

### 1 de Julio

Despachó D. Patricio Murphy de la polacra napolitana Nuestra Señora del Rosario su capitán Genaro de Lauro que vino de Cádiz

Por 1 pieza de sempiterno en 165 reales	165
Por 1 pieza de lamparilla en 120 reales	120
Por 1 dicha de anascote angosto a 180 reales	180

### 12 de dicho

Despachó D. Patricio Murphy de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Cirkman que vino de Londres

Por 1 zesta de loza de Inglaterra su valor 594 reales	594
-------------------------------------------------------	-----

**16 de dicho**

Despachó D. Patricio Murphy de dicha corveta inglesa Scipion que vino de Londres

Por 1 fardo con 70 piezas de género de capa a 195 reales 13. 650

**6 de Agosto**

Despachó D. Alexandro Thomás Sabiñón de la corveta inglesa Scipion su capitán Samuel Cirkman que vino de Londres

Por 1 paquetito con 6 piezas de lamparilla a 720 reales 720

**3 de Septiembre**

Despachó Manuel Ramón de Arimas de bergantín portugués Nuestra Señora de Concepción su capitán D. Manuel Araujo Fritar que vino de la Madera

Por 2 caxas con 64 frasquitos de mostaza a 6 reales 384

**11 de dicho**

Despachó D. Manuel Acosta de la polacra napolitana Nuestra Señora de Pasitano su capitán Yoryini Gracierey que vino de Londres

Por 15 fardos con 60 piezas bayetas a 510 reales	30.600
Por 20 piezas serafinas 816 varas a 9 reales	7.344
Por 30 piezas droguetes con 1,566 varas a $7/1$ reales	11.745
Por 20 piezas sempiterno a 165 reales	3.300
Por 10 piezas anascotes ancho a 360 reales	3.600
Por 356 $2/5$ varas de monfort a 12 reales	4.276, 27
Por 2,020 mantas de lana a 30 reales	60.600
Por 10.728 libras de lino estopa a $112 1/2$ reales quintal	12.069
Por 1,879 $4/5$ varas de paño ordinario basto a $22 1/2$ reales	42.282
Por 324 varas de paño de 2. <sup>a</sup> a 30 reales	9.720
Por 608 varas de camelote ancho a 15 reales	9.120

Por 60 piezas género de capa a 195 reales	11.700
Por 40 piezas anascotes comunes a 180 reales	7.200
Por 20 piezas camelotes comunes a 225 reales	4.500
Por 80 piezas generillo de lana listado a 195 reales	15.600
Por 30 piezas tapiz de lana a 195 reales	5.850
Por 20 piezas de medio calimanes a 150 reales	3.000
Por 411 $\frac{3}{4}$ varas bayetón ancho a 22 $\frac{1}{3}$ reales	9.264, 52
Por 285 varas de lienzo listado para colchón a 4 $\frac{1}{2}$ reales	12.622, 17
Por 770 docenas sombreros bastos para hombres a 108 reales docena	70.800
Por 2 quintales clavos de herrar a 150 reales quintal	300
Por 12.400 arcos de hierro a 3 reales	37.200
Por 316 libras de queso a 75 reales quintal	237
Por 6 millares madera de Hamburgo para pipas a 1,200 reales millar	7.200
Por 5 millares de dicha para medias pipas a 300 reales millar	1.500
Por 160 libras de concha a 150 reales quintal	240

### 13 de dicho

Despachó Andrés Sanguineto de dicha polacra napolitana Nuestra Señora de Pasitano que vino de Londres

Por 47 libras de queso a $\frac{3}{4}$ reales	030.25 $\frac{1}{2}$
-----------------------------------------------	----------------------

### 19 de Octubre

Despachó D. Francisco Martinón del paquebote español San Carlos su capitán D. Matías Pérez que vino de Cádiz

Por 1 caxa con varias menudencias de mercería	2,125 reales	2.125
-----------------------------------------------	--------------	-------

### 20 de dicho

Despachó D. Patricio Murphy de dicho paquebot San Carlos que vino de Cádiz

Por 1 cuñete con 75 libras de manteca a 1 1/2 reales	11 (?) 17
Despachó D. Patricio Pówer de dicho paquebot San Carlos que vino de Cádiz	
Por 197 varas de paño de 2. <sup>a</sup> de Inglaterra a 30 reales	5.910
Despachó D. Diego Barry de dicho paquebot San Carlos que vino de Cádiz	
Por 70 libras nextas de manteca a 1 1/2 reales	105

## 2 de Noviembre

Despachó D. Diego Barry del paquebot español San Carlos su capitán D. Mathías Pérez que vino de Cádiz	
Por 6 pañuelos de hilo a 4 1/2 reales	027
Por 4 1/2 varas de anascote angosto a 7 1/2 reales	033.25 1/2
Por 1 mantilla de lana su valor 22 1/2 reales	022.17
Por 2 quintales de piezas menores de hierro a 60 reales quintal	120

## 15 de dicho

Despachó D. Diego Barry del bergantín americano Rebeca su capitán Juan Chatanquedrino de Philadelphia	
Por 1.478 1/2 libras de zera en pasta a 6 reales	8 (??)
Por 10 barricas de alquitrán a 150 reales	1.500
Por 3 millares de duelas de Virginia para pipas a 600 reales millar	1.800
Por 24 millares y 120 duelas de idem para quartales a 150 reales	3.615

## 10 de Diciembre

Despachó la casa de Commins y Pówer de la fragata americana nombrada Hety su capitán Diego Josiah que vino de la Philadelphia	
Por 2 caxotes de velas de esperma con 40 libras nextas a 3 reales	120
Por 20 barras y 4 caxotes con 2.756 libras nectas de zera en pasta a 6 reales	16 53 (?)

Por 1 barril de trementina a 150 reales	150
Por 40 barriles regulares de alquitrán a 150 reales	6.000

### 18 de dicho

Despachó D. Miguel Strich de la goleta americana La Estrella Matutina su capitán Robert Adam que vino de Carolina del Norte

Por 17 $\frac{1}{3}$ millares de duelas de Virginia para pipas a 600 reales millar	10.400
Por 443 libras de zera en pasta a 6 reales	2.658
Por 1 quintal de recina en 75 reales	075
Por 254 libras de añil a 30 reales la libra	7.620
Por 8 fardos de Indias a 22 $\frac{1}{2}$ reales fardo	180

## SALIDA GENERAL

### 10 de Marzo

D. Diego Barry a la goleta americana El Paxaro su capitán Ricardo Salten para la América inglesa 13 pipas de vino vidueño a 300 reales	3.900
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------

### 20 de Abril

D. Enrique McKarrick a la fragata inglesa de guerra su capitán Ricardo Colliris 4 pipas de vidueño a 300 reales	1.200
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------

### 23 de Abril

D. Jorge Madan a la corveta El Suceso su capitán Diego Park para Senegal 40 pipas de vidueño a 300 reales	12.000
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

### 23 de Abril

D. Juan Collogan e Hijos al bergantín inglés Polly su capitán Thomas Duley para Senegal 48 pipas $\frac{2}{3}$ y $\frac{1}{4}$ de vidueño a 300 reales pipa	14.675
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

**24 de dicho**

D. Juan Collogan e Hijos al bergantín inglés La Diana su capitán Diego Bonnet para Senegal 11 dichas pipas de vidueño a 300 reales 1. 800

D. Juan Collogan e Hijos al bergantín inglés Los Dos Hermanos su capitán Thomas Comusall para Senegal 10 medias pipas de vidueño a 300 reales 1. 500

D. Juan Collogan e hijos a la corveta inglesa El Suceso su capitán D. Diego Park para Senegal 137  $\frac{1}{2}$  pipas de vidueño a 300 reales 41. 175

**26 de dicho**

La Casa de Commis a la corveta inglesa Hope su capitán Miguel Dove para Senegal 3  $\frac{1}{4}$  pipas de vidueño a 300 reales 975

**27 de dicho**

D. Jorge Madan a dicha corveta inglesa Hope para uso de ella 17 tablas de solladio a 3 reales 051

El dicho  $\frac{1}{4}$  de vidueño a 300 reales pipa 075

**28 de dicho**

D. Enrique McCarrick a la fragata inglesa de guerra Hyaena  $\frac{1}{4}$  pipas de vidueño a 300 reales 1. 275

D. Jorge Madan al navío inglés de guerra El Atlante para su gasto  $\frac{1}{4}$  de vidueño en 75 reales 075

El dicho 5  $\frac{1}{2}$  pipas de dicho a 300 reales pipa 1. 650

**29 de dicho**

D. Miguel Stricht al bergantín inglés Gambia para gasto de su capitán Roberto Healtey 1 pipa de vidueño 300

**2 de Mayo**

D. Miguel Stritch a la corveta inglesa El Suceso su capitán Diego Park para Senegal 9  $\frac{1}{2}$  pipas de vidueño a 300 reales 2.850

**17 de Noviembre**

D. Diego Barry al bergantín americano La Rebeca su capitán Juan Chatam para Philadelphia 55 pipas de vino vidueño a 300 reales 16.500

**2 de Diciembre**

D. Jorge Madan a la fragata americana Hety su capitán Diego Josiah para Philadelphia 6 barriles con 6 quintales de pasas a 37  $\frac{1}{2}$  reales quintal 225  
 El dicho 80 libras de almendras a 90 reales quintal 072  
 El dicho 30 quintales de vino malvasía a  $\frac{1}{2}$  \* reales 045  
 El dicho 1 torcerola de vino vidueño a 300 reales pipa 100

**22 de dicho**

D. Miguel Stritch al bergantín americano nombrado La Rebeca su capitán Juan Chatam para Philadelphia 7 barras de a 12 en pipa de vino vidueño a razón de 300 reales pipa 175

## — VII —

Estas son las cifras que aporta E. B. Schumpeter, relativas a los vinos canarios importados en Inglaterra entre 1700-1808, con cantidades expresadas en toneles y precios en esterlinas inglesas de la época.

El Departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Facultad de Letras en la Universidad de La Laguna prepara una elaboración pormenorizada de las mismas, con explicaciones causales y complemento gráfico.

Valga hacer observar, en esta muestra, que el importe de la cantidad librada es, desde casi comienzos de siglo, descendiente, con lo que los intereses canarios salían dañados. Los vinos tendieron a depreciarse.

El proceso, de cualquier modo, como siempre en la historia de larga duración, no se realizó de una manera brusca y rectilínea.

1739-49 parece señalar una cubeta de depresión inédita hasta entonces por el número de toneles importados y el volumen de capital implicado en la transacción, escasamente 4.000 libras.

Sin embargo, después de una etapa inestable, hay una tónica de recuperación dentro de la tendencia general, que se inicia hacia 1765 y que se verá interrumpida por la Guerra de Independencia de las colonias sajonas en América del Norte.

No obstante —y esto hay que subrayarlo como una sugerencia explotable— las cifras de Mrs. Schumpeter nos revelan como durante la última década del siglo XVIII, y todavía en plena conflagración napoleónica, se reanima el marchito comercio de los vinos canarios hacia Inglaterra; prueba, una vez más, de que las interferencias políticas y militares no siempre son «sine qua non» de una parálisis en el mundo de los intereses económicos en juego, sino que pueden activarlos enormemente.





<u>Años</u>	<u>N.º de Toneles</u>	<u>Importe en Libras</u>	<u>Años</u>	<u>N.º de Toneles</u>	<u>Importe en Libras</u>
1,700	2,496	84,868,—	1,726	535	18,207,—
1,701	3,508	119,273,—	1,727	119	4,038,—
1,702	2,695	91,650,—	1,728	389	13,236,—
1,703	75	2,639,—	1,729	404	15,772,—
1,704	1,551	28,820,—	1,730	297	10,095,—
1,705	—,—	—,—	1,731	481	16,324,—
1,706	1,028	35,009,—	1,732	395	13,765,—
1,707	288	9,820,—	1,733	336	11,457,—
1,708	1,519	54,718,—	1,734	326	10,061,—
1,709	1'075	36,589,—	1,735	516	17,537,—
1,710	721	24,539,—	1,736	478	16,666,—
1,711	1,120	38,168,—	1,737	292	9,912,—
1,712	—,—	—,—	1,738	412	14,007,—
1,713	1,663	16,572,—	1,739	117	3,977,—
1,714	1,648	56,068,—	1,740	64	2,162,—
1,715	1,997	67,882,—	1,741	—,—	1,—
1,716	1,951	66,351,—	1,742	44	1,481,—
1,717	1,362	46,348,—	1,743	81	2,731,—
1,718	886	30,128,—	1,744	—,—	—,—
1,719	747	25,406,—	1,745	—,—	—,—
1,720	664	22,583,—	1,746	—,—	—,—
1,721	1,468	46,471,—	1,747	—,—	—,—
1,722	450	15,264,—	1,748	115	3,905,—
1,723	486	16,517,—	1,749	22	764,—
1,724	714	84,254,—	1,750	33	1,149,—
1,725	773	26,356,—	1,751	16	566,—

<u>Años</u>	<u>N.º de Toneles</u>	<u>Importe en Libras</u>	<u>Años</u>	<u>N.º de Toneles</u>	<u>Importe en Libras</u>
1,752	21	726,—	1,781	76	2,592,—
1,753	83	2,819,—	1,782	—,—	—,—
1,754	37	1,213,—	1,783	77	2,609,—
1,755	166	5,661,—	1,784	49	1,682,—
1,756	53	1,826,—	1,785	66	2,132,—
1,757	39	1,320,—	1,786	69	2,360,—
1,758	94	3,218,—	1,787	84	2,844,—
1,759	—,—	7,—	1,788	118	4,018,—
1,760	10	315,—	1,789	28	941,—
1,761	—,—	—,—	1,790	139	4,741,—
1,762	—,—	—,—	1,791	77	2,635,—
1,763	3	123,—	1,792	158	5,384,—
1,764	48	1,631,—	1,793	57	1,943,—
1,765	72	2,432,—	1,794	186	6,336,—
1,766	196	6,678,—	1,795	136	4,629,—
1,767	71	2,461,—	1,796	122	4,162,—
1,768	73	2,481,—	1,797	1	49,—
1,769	187	6,315,—	1,798	434	14,767,—
1,770	105	3,600,—	1,799	—,—	—,—
1,771	100	3,390,—	1,800	55	1,872,—
1,772	141	4,777,—	1,801	37	1,272,—
1,773	50	1,706,—	1,802	138	4,682,—
1,774	67	2,280,—	1,803	114	3,876,—
1,775	61	2,081,—	1,804	199	6,782,—
1,776	75	2,560,—	1,805	229	7,793,—
1,777	9	291,—	1,806	538	18,290,—
1,778	81	2,769,—	1,807	608	20,678,—
1,779	38	1,279,—	1,808	1,682	55,276,—
1,780	—,—	—,—			

## INDICE ALFABETICO GENERAL



## A

Africa, 27, 88 y sgtes.  
 Alfandega, 106, 123.  
 Amberes, 36, 44, 52, 57, 82.  
 Amsterdam, 18, 32, 38, 44, 57, 68, 71, 82, 103.  
 Andalucía, (Puertos, mercaderes de) 44, 55 y sgt., 63 y sgtes.  
 Angola, 70.  
 Antillas, 29, 35 y sgtes., 47, 79, 86 y sgtes.  
 Aponte y Larena, 110.  
 Atlántico (Ibérico, Americano, Norte, etc.), 19, 25, 27 y sgtes., 32, 36, 41, 56, 60, 71, 75 y sgtes., 79, 85, 105, 108, 121.  
 Azores, 27 y sgtes., 32 y sgtes., 41, 54, 79, 108, 113.  
 Azúcar, 36, 50 y sgtes., 57.

## B

Balanza de Comercio, 45, 48, 101.  
 Báltico (comercio y navegación del), 44, 63, 119.  
 Barbados, 70, 86, 93, 110.  
 Blake, 75 y sgtes.  
 Board (of Trade), 20.  
 Boston, 41, 82, 85, y sgtes., 108, 117, 118, 121.  
 Brasil, 29, 35, 47, 69, 97, 113.  
 Bristol, 41, 53, 55, 62, 67, 78.

## C

Cabildo (de La Laguna), 116.  
 Cabo Verde (Islas de), 27, 32, 69.  
 Cádiz, 27 y sgtes., 30 y sgtes., 41, 49 y sgtes., 56, 60, 64, y sgtes., 69, 71, y sgtes., 80, 102 y sgtes., 112, 133, y sgtes., 119, 124 y sgtes.  
 Canarias (Islas, Comercio de, etc.), 27 y sgtes., 30, 32 y sgtes., 41, 49 y sgtes., 56, 60, 64 y sgtes., 69, 71, 80, y sgtes., 102, 112 y sgtes., 119, 124 y sgtes.  
 Capitalismo (Comercial), 33.  
 Comercio triangular, 36 y sgtes., (libre), 123, 124.  
 Carlos II (Estuardo), 26, 77.  
 Carlos III (Borbón), 124.  
 Casa de Contratación, 25, 29, 49, 67, 71, (Superintendentes de) 75, 80, 101, 113, 125.  
 Cataluña, 123, (comercio colonial de), 129.  
 Colbert, 20, 38 y sgtes., 78, 90, 101.  
 Compañías de Comercio, 38, 64, 78, (de Canarias) 49, 82, 95, (de Levante), 62.  
 Consejo de Indias, 20, 66.  
 Cromwell, 49, 64, 75.  
 Crosse Jr., 116.

## CH

Child (Joshua), 26, 46.

## E

España (Castilla y otros reinos), 29,  
45 y sgtes., 70, 79, 90, 94, 115.

## F

Felipe II, 54, 56.  
Felipe IV, 63, 66.  
Felipe, V, 109 y sgtes.  
Flandes, 56, 100 y sgtes.  
Funchal, 34, 52 y sgtes., 70, 89, 97, 106

## G

Garachico, 34, 53, 58.  
Gee (Joshua), 102.  
Gibraltar, 57, 75.  
Guerra y Peña (Lope Antonio), 119,  
127.  
Guicciardini, 45, 53.  
Grotio (Hugo), 25 y sgtes.

## H

Hacienda (española), 123.  
Hansa, 44, 119.  
Holanda, 54 y sgtes., 60, 74, 107, 119.  
Hull, 78.

## I

Indias, 30, 50, 65, 74, 82, 96, 121.  
Inglaterra, 20, 22, 39, 43, 58, 60, 70,  
72, 93, 97, 100, 115, 128.  
Inquisición (Tribunal de la), 44, 64, 71.  
Isabel I (Tudor), 54.  
Islas del vino, 41.  
Isletas (Las), 34, 53, 124.

## J

Jamaica, 93, 107.  
Juez Conservador, 74, 109.

## L

Lisboa, 18, 38, 44 y sgtes., 57, 60, 62,  
69, 97, 103 y sgtes.  
Londres, 18, 32, 38, 44, 55, 61 y sgtes.,  
65, 67 y sgtes., 70, 78, 80, 89, 94,  
96 y sgtes., 103, 115, 118.

## M

Madera (Isla, comercio de, etc.), 30,  
32, 38, 44, 55, 61 y sgtes., 65, 67 y  
sgtes., 70, 78, 80, 89, 94, 96 y sgtes.,  
103, 115, 118.  
Madrid, 62 y sgtes., 119.  
Málaga, 57, 62, 75, 127.  
Marmaduke (of York), 59 y sgtes., 74.  
Massachusetts, 39 y sgtes., 86 y sgtes.  
Mediterráneo, 75, 86.  
Mercantilismo, 18, 34, 120.  
Methuen (Tratado de), 47, 94.  
Monocultivo, 34 y sgtes., 127 y sgtes.  
Monopolio (comercial), 29 y sgtes.  
Monteleón (Marqués de), 110, 112.  
Mun (Thomas), 46, 96.

## N

Navigation Acts, 22 y sgtes., 41, 49,  
75, 78, 101, 112, 117.  
North (Lord), 124,  
Nueva Inglaterra, 22, 36, 80, 86, 88,  
110, 124.  
Nueva York, 88.

## O

Oporto (vinos de), 105.  
Orotava, 34, 66, 107, 124.

## P

Palmas (Las), 66, 107.  
Petyt (William), 46, 65.  
Pitt (El viejo), 124.

Portugal, 29, 48 y sgtes., 58, 69, 70,  
79, 94, 97, 107, 115.  
Pozo Bueno (Marqués de), 117.

## R

Revolución Comercial, 20.

## S

Sevilla, 18, 30, 38, 44 y sgtes., 60 y  
sgtes., 63, 79, 102 y sgtes.  
Smith (Adam), 78.  
Sociedad Económica de Amigos del  
País, 123, 126.  
Southampton. 61, 68.  
Staple Act, 78 y sgtes., 87.

## T

Talascracia, 17 y sgtes., 58.  
Támesis, 76, 80.

Tenerife, 49 y sgtes.. 71 y sgtes, 82 y  
sgtes., 87, 89, 95, 110, (Santa Cruz  
de), 124, 126, (Cabildo de), 126.  
Tierra Firme, 29, 57, 79.  
Trade and Plantations (Board of), 112.

## U

Utrecht (Paz de), 47, 50, 63, 99.  
Uztáriz, 102.

## V

Vinos, 26, 41, 53 y sgtes., (malvasías),  
82.

## W

Wall (Ricardo), 120.  
Westminster (Parlamento en), 80, 108.  
Withworth (Charles), 96.  
Wisselsbank, 101.





Se acabó de imprimir esta obra  
en los talleres de GOYA AR-  
TES GRÁFICAS el día 1 de  
Julio de 1970

