

Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen

Por Juan Manuel SANTANA PÉREZ*

1. Introducción

DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN los océanos fueron considerados como dos riberas separadas por un desierto, esta visión no ha tenido en cuenta sin embargo que las Islas fueron oasis en ese desierto y la historiografía las ha tenido poco valoradas en ese papel.

Las islas de mayor relevancia en este tráfico fueron concretamente las del Atlántico Medio, punto donde se unían las rutas entre América, Europa y África. Entendemos que el concepto *Atlántico Medio* incluye los archipiélagos oceánicos, no sólo las islas propiamente dichas, en su estricto sentido geográfico. Son los casos de Madeira, Canarias, Cabo Verde, São Tomé y Príncipe, las islas guineanas de Bioko (antigua Fernando Poo), Corisco y Annobón, Santa Helena, Ascensión y todo el Caribe.¹

El Atlántico Medio representa igualmente un lugar de tránsito hacia los océanos Índico y Pacífico. En África y en América la expansión ibérica chocó violentamente con sociedades no letradas y de un desarrollo tecnológico distinto, lo que favoreció prácticas predatorias. Pero en el Índico el impacto fue menor e incapaz de dismantelar organizaciones locales, a pesar del uso sistemático de métodos represivos. Fue así que el Atlántico, el Índico y el Pacífico se constituyeron como tres realidades que formaron el espacio comercial en la búsqueda de la expansión mundial. Esto va más allá de la expansión política de los Estados ibéricos. Desde el siglo XVI Inglaterra, Francia y Holanda intentaron colonizar algunas de estas islas. Tendremos que considerar que existieron dos expansiones separadas en los océanos Índico y Pacífico, similar al coetáneo proceso de colonización. Portugal y España tuvieron un papel importante en lo que constituye el actual mapa cultural de estas islas.

* Catedrático de Historia Moderna en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España; e-mail: <jmsantana@dch.ulpgc.es>.

¹ Sobre esta idea de islas del Atlántico Medio véase Germán Santana Pérez y Juan Manuel Santana Pérez, *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano africanas siglos XVII y XVIII*, Madrid, La Catarata, 2002.

La historia de las islas del Atlántico Medio tiene aspectos similares debido a su contribución a la formación de la economía mundo capitalista y la división internacional del trabajo que se establece durante el Antiguo Régimen. Por esta razón, creemos que es relevante tratar estas islas como espacios de fronteras imperiales en la Edad Moderna, considerando que los puertos siempre fueron un elemento clave en el desarrollo de esos espacios insulares.

Es preciso realizar una historia comparada entre los contextos insulares atlánticos, conectados entre sí durante la Edad Moderna. Estos territorios presentaban multitud de características comunes en vísperas de sus respectivas conquistas, situación que fue modificándose paulatinamente conforme avanzaba el siglo *xvi* y, sobre todo, el *xvii*, y que dará lugar a cambios en la estructura política, social y económica de las islas.

Dichos archipiélagos comparten características por el hecho de ser islas, de haber dependido de centros ubicados a distancias considerables y por su ubicación estratégica en medio de tres continentes; en torno a ellos se desplazó el centro económico mundial a partir del siglo *xvi*, cuando se produjo la primera mundialización. En ocasiones se ha utilizado la metáfora del *punte* para referirse a estas islas, pero nosotros preferimos hablar de *puertas*. Estas islas han constituido una puerta de entrada y de salida de productos, personas, culturas e ideas, que se abría o se cerraba, dependiendo del punto de vista que se mirase. Entre los siglos de la Edad Moderna también fue puerta de penetración europea en general.

2. Papel de las islas del Atlántico Medio

LA ubicación ha sido determinante en la conformación de las sociedades isleñas y en el desarrollo de sus estructuras económicas; el hecho de pertenecer a alguna Corona europea hizo que tuviesen una evolución diferente, una cultura y modo de vida más acorde con la Europa meridional, y la lejanía de la Península Ibérica hizo de ellas formaciones sociales semiperiféricas.

Existen multitud de teorías sobre el hecho insular, sobre todo epistemológicas, más cercanas a las teorías literarias, filosóficas, psicológicas o económicas, hasta el punto que podríamos decir que “una isla es una porción de tierra rodeada de teorías por todas partes”. Incluso se ha propuesto una nueva rama del saber: la nesología, una ciencia de las islas que tendría que ver con todo lo

relacionado con ellas desde cualquier punto de vista: mito, historia, literatura, arte, música, filosofía, psicología...

La mayor parte de los trabajos que estudian la historia de las islas del Atlántico lo han hecho a través de una perspectiva archipiélagica, cuando no insular. La fragmentación del territorio, la carencia y dispersión de las fuentes y cierto localismo imperante en la historiografía han contribuido a fomentar esta situación. No obstante, en los últimos años se ha consolidado la propuesta de una historia atlántica que vincula ambas orillas como un todo común, una historia que enmarca en una dinámica global a América, Europa y África y que nos permite cuestionar los parámetros de la constitución de la modernidad. Debido a este marco hay que hacer estudios comparativos e interdisciplinarios sobre la historia de las islas del Atlántico Medio, desvelando las características comunes advenidas de la presencia de la colonización ibérica. La lejanía de los centros de decisión política y económica fue común a todos estos archipiélagos y condicionó su historia.

Se ha llamado la atención sobre una historia atlántica que conectase las orillas de este océano, enmarcada en una dinámica global de historia de Europa, de América y de África. Esta historia ha sido expuesta en las últimas décadas por John Elliott, y fue desarrollada en torno del “sistema atlántico” por Horst Pietschmann, Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar. La idea no es nueva, Charles Verlinden y Pierre Chaunu ya habían hablado de la necesidad de contar una historia del Atlántico en la Etapa Moderna que imitara el estudio del Mediterráneo hecho por Fernand Braudel.² Más tarde Immanuel Wallerstein planteó algo similar con más éxito. Pero en muchas ocasiones los marcos insulares han quedado relegados de la historia dominante hecha desde el continente. Por otra parte, las historiografías insulares han abusado al hablar de un presunto aislamiento, más exagerado de lo que fue en realidad, y al hacer las historias nacionales las historiografías continentales han omitido las referencias insulares.

² John Elliott, *En búsqueda de la historia atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular, 2001; Horst Pietschmann, ed., *Atlantic history: history of the Atlantic system, 1580-1830*, Gottinga, Vandenhoeck & Ruprecht, 2002; Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar, *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005; Charles Verlinden, *The beginnings of modern colonization*, Ithaca, Cornell University Press, 1970; Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, París, École Pratique des Hautes Études, 1955-1960, 12 vols.; Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, FCE, 1953.

Desde los inicios de la colonización, las islas atlánticas desarrollaron unas economías extrovertidas, muy dependientes del exterior. Portugal y España tuvieron un papel determinante en lo que hoy día es el mapa cultural de estos espacios insulares. Esto resulta crucial para analizar la existencia de la misma configuración discursiva de la modernidad y de la asociación entre conocimiento y poder en diversos tipos de registro, sea de la crónica o de otras fuentes escritas.

Dados los trayectos de constitución de mundos coloniales en las islas, es importante analizar los habitantes, los trasladados (y con las condiciones de traslado, la ubicación en una escala social que se fue estableciendo de manera clara) etc. También deberíamos considerar los imaginarios insulares atlánticos, ya que ha habido una multitud de islas imaginarias: Oigía, Elixoía, Eritía, Atlántida, Hespérides, Gorgadas, San Borondón, Avalón, Antilla, Finlandia, Islas de los Bienaventurados, Islas Afortunadas etc. En el siglo xv y principios del xvi, estos territorios insulares tenían niveles de desarrollo similares desde el punto de vista económico y político-estratégico. Algunos paralelismos están muy presentes en la época de sus respectivas conquistas y emergen incluso en fases posteriores, dando lugar a una herencia común. Será la evolución posterior la que establezca y agrande las distancias entre unas y otras y condicione una evolución histórica propia que irá dando una personalidad singular a cada ámbito. Entre los factores de cambio, los más determinantes fueron el distinto desarrollo poblacional, la adscripción a la tierra (relaciones de producción) y la diferente estructura comercial.

Tras siglos de aislamiento, con el inicio de la expansión atlántica estos territorios insulares quedaron vinculados. La expansión los puso bajo el conocimiento de Europa y los integró en un sistema mundial no igualitario. A esto se añadió la singularidad de los territorios insulares.

La función de los archipiélagos atlánticos como plataforma para la conquista de África fue importante a finales del siglo xv y principios del siglo xvi. Sin embargo, la preocupación inicial de las potencias ibéricas por el continente africano fue desviándose conforme avanzó la colonización de América y la Corona española se inmiscuía cada vez más en los asuntos europeos. Tales asuntos terminaron por desviar totalmente la atención española hacia otras zonas geográficas prioritarias.

La historiografía debería valorar más la importancia de África a la hora de caracterizar los inicios de la Etapa Moderna. Para algu-

nos autores este periodo se inicia con la expansión europea hacia el Atlántico, que antes de tocar tierras americanas dio inicio a las aventuras africanas. Así John Parry menciona la toma de Ceuta en 1415 a manos de los portugueses como arranque del mundo colonial, es decir, como inicio de la Edad Moderna.³ Nosotros pensamos que el inicio de la conquista de Canarias unos años antes (1402), y los descubrimientos de Madeira y Azores, son también hitos clave en ese amanecer del Mundo Moderno. En cualquier caso, debemos precisar el crucial papel que África desempeñó en la historia de las islas atlánticas en estas dos centurias en relación con los contactos que mantuvo con Europa y América; sin embargo su peso fue comparativamente menor en cuanto al comercio y la influencia europea y americana. Por eso creemos necesario poner en conexión este mercado con los otros dos continentes.

Sabemos que en el siglo xvii, los tratos comerciales de las islas con África fueron regulares y continuados. Sin embargo, el volumen de negocio fue menor que el desarrollado con Europa y América.⁴ El principal elemento que unía a estas islas fue que los europeos intentaron trasladar a un territorio nuevo su modelo de producción económica, no obstante esta situación estuvo determinada por la demografía, la capacidad de producción y distribución de cada archipiélago. Cabe señalar que en los casos en que la mano de obra indígena resultó insuficiente fueron llevados esclavos africanos.

Como ya hemos señalado, el punto de partida de la inserción de estas islas en el sistema mundo capitalista⁵ guarda similitudes en cuanto a las condiciones económicas, demográficas, administrativas y sociales, pero su posterior evolución tomó diversos rumbos. A finales del siglo xvi, los cambios en la producción y en las relaciones de producción, así como las notables diferencias en la distribución de los excedentes de cada región, forjaron caminos que a la postre darían distinto posicionamiento en el sistema mundo, de periferia y semiperiferia. La influencia del fenómeno del contrabando en estas economías fue total, puesto que las premisas sobre las que se asentaba el comercio de cada una de estas regiones eran distintas.

³ John H. Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1952.

⁴ Germán Santana Pérez, *El comercio exterior de las Canarias orientales durante el reinado de Felipe IV*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular, 2002.

⁵ Concepto que compartimos mucho, acuñado por Immanuel Wallerstein en *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo xvi*, Madrid, Siglo Veintiuno, 1979. Aquí demuestra que la primera globalización económica planetaria se produjo en el siglo xvi.

Las regiones insulares atlánticas y americanas se constituyeron en áreas fronterizas: el Caribe frontera de la conquista inicial, frontera ante lo desconocido, frontera ante las políticas imperiales;⁶ y las islas africanas frontera ante África y América, frontera ante el Islam. Y el Océano Atlántico conductor de una y otra rivera.

Otra similitud entre las islas atlánticas y las americanas es que las que estaban habitadas antes de la llegada de los europeos sufrieron un declive poblacional. Las enfermedades, el hambre, la guerra y la depresión por la aculturación diezmaron a sus habitantes. Un primer signo de distinción fue la muy grave despoblación en el Caribe. En menos de veinticinco años los indígenas de las islas más importantes habían desaparecido. En las húmedas regiones tropicales la mayor parte de los grupos recién llegados sucumbieron al cabo de unos años. Una vez superado el periodo de aclimatación, la esperanza de vida de los europeos era la normal.⁷ En todos los casos los supervivientes se mezclaron o fueron asimilados por los efectivos recién llegados dando lugar a una nueva sociedad de gran diversidad racial que asistió a la fundación de las primeras ciudades. Durante muchas décadas el Caribe siguió siendo una base de operaciones, lugar para abastecimiento y seguridad de las flotas.

Una vez hecha la conquista, castellanos y portugueses orientaron la economía hacia la agricultura y la ganadería de exportación, buscando siempre altos rendimientos y rentabilidad de la ocupación y la colonización. Tras los primeros momentos de depredación (búsqueda de oro, especias, tintes, madera, esclavos, orquilla, sangre de drago, conchas etc.), se pusieron en marcha los mecanismos de producción. Debido a la creciente despoblación, y con el fin de satisfacer exigencias de la nueva economía, se propuso y se llevó a cabo la importación de mano de obra esclava. Las islas africanas que estaban vacías fueron utilizadas como lugares de almacenamiento de esclavos.

También se aprecian paralelismos en los momentos de crisis que provocan la transformación de las economías isleñas para subsistir. Los reajustes en la producción destinada a la exportación y la mejor disposición para aplicar estos cambios hace que unas

⁶ Esto ha quedado demostrado en una obra clásica que no ha perdido totalmente su vigencia: Juan Bosch, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro: el Caribe, frontera imperial*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1983.

⁷ James Lockhart y Stuart B. Schwartz, *América Latina en la Edad Moderna: una historia de la América española y el Brasil coloniales*, Madrid, Akal, 1992, pp. 78-79.

islas resulten más beneficiadas mientras otras entran en una larga etapa de marasmo económico.

A partir de la llegada masiva a América de los Estados europeos con vocación ultramarina comienzan a llevarse a cabo intercambios entre ese continente, Europa y África. Con esto se abre una multitud de interrelaciones, no sólo poblacionales —que en muchos casos han sido de ida y vuelta— sino también comerciales y culturales; estas últimas se reflejan en las distintas manifestaciones artísticas e intelectuales, y no sólo en el continente americano, el trasvase de África a América también ha estado presente. A América pasaron manifestaciones religiosas, culturales e intelectuales y en el largo plazo vemos que muchas de ellas han regresado, en ocasiones incluso como ideologías político-económicas formadas en América.

La conquista de Madeira, Cabo Verde y Canarias no solamente provoca un fenómeno de colonización comercial en el cual la producción de azúcar funge como gran impulsor, sino que propicia la esclavización de los aborígenes canarios —Cabo Verde y Madeira estaban deshabitadas— y fomenta el tráfico de esclavos africanos.⁸ Dicha conquista abrió un nuevo espacio marítimo a los portugueses primero y después a otros europeos que, sobre todo en un primer momento, venían a buscar oro hasta que, a partir del siglo xvii, la demanda creciente de mano de obra en las plantaciones americanas convirtió a los esclavos en la más importante de las exportaciones africanas. A cambio se recibían tejidos, productos metálicos, armas y bebidas alcohólicas; sin embargo, el monto de las exportaciones nunca alcanzó un volumen que pudiese afectar al desarrollo económico africano.⁹ La originalidad de este trazado no sólo consiste en establecer relaciones comerciales entre varias bandas atlánticas, que ya es todo un hito, sino en que el mecanismo que articula este tráfico es claramente favorable a los europeos.

Desde muy pronto los archipiélagos se vieron amenazados por los intereses de potencias extranjeras. Inglaterra, Francia y, más tarde, tras su independencia, Holanda, no reconocieron el reparto del mundo firmado por España y Portugal en Tordesillas el 7 de junio de 1494. Pronto esas islas sufrieron ataques constantes de corsarios.

⁸ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, La Habana, Pueblo y Educación, 1975, p. 81.

⁹ Josep Fontana, *Introducción al estudio de la historia*, Barcelona, Crítica, 1999, pp. 127-128.

Al ser territorios lejanos, las respectivas Coronas garantizaron el control a través de una burocracia y de unas instituciones que les fuesen fieles. También debido a la distancia fue necesario asegurar el abastecimiento mediante cultivos de suficiencia, indispensables para alimentar a la mano de obra empleada en la agricultura de exportación y mantener bajos costes de producción. Tales cultivos eran necesarios además para surtir las embarcaciones que recalaban en las islas. Los cereales constituían la producción principal pero también se disponía de gran diversidad de legumbres, verduras y frutales.

3. *El comercio triangular*

EL esquema clásico consistía en el cambio de manufacturas y baratijas europeas por esclavos africanos que luego eran transportados hacia América, donde a su vez se canjeaban por los productos americanos, especialmente los de plantación (café, cacao, tabaco, azúcar, algodón, cueros, tintes etc.). Los productos americanos eran llevados a Europa, donde eran consumidos por su población o empleados en su industria, con lo que se obtenían grandes beneficios. Los esclavos eran empleados principalmente en las plantaciones. El control del circuito era netamente europeo, implicaba a africanos en la obtención de esclavos y a americanos en la producción de materias primas, pero los mercaderes, las embarcaciones, la tripulación y los capitales eran europeos. Se desarrolla así un intercambio desigual a nivel trasatlántico que impacta en la formación política, tanto de América como de África. Durante los siglos XVI, XVII y XVIII fue creciendo un comercio triangular entre los continentes en el cual Europa (y con el tiempo Norteamérica) proporcionaba los barcos, África la mercancía humana y América los productos tropicales que necesitaba el mercado.¹⁰ La “superioridad” europea, en relación con el desarrollo de la navegación y sus máquinas de guerra, permitió una rápida expansión imperial.¹¹

Los estudiosos no se ponen de acuerdo sobre la cifra exacta de esclavos que parten hacia América. Se calcula que entre 1660 y 1800 cruzaron el Atlántico ocho millones de esclavos del África subsahariana. W.E.B. du Bois estima que en los siglos XVII y XVIII salen al menos unos diez millones de africanos, mientras que

¹⁰ George Lichtheim, *El imperialismo*, Madrid, Alianza, 1972, p. 58.

¹¹ Josep Fontana, *Europa ante el espejo*, Barcelona, Crítica, 1994, pp. 115 y 125.

Charles de la Roncière los eleva a quince, más cinco millones hasta 1848. A este río humano hay que sumar las víctimas que murieron por la guerra o en el trayecto. Du Bois considera que por cada esclavo que llegaba a América cinco morían, mientras que para John Fage una sexta parte de los embarcados moría en ruta.¹² Por su parte Andre Gunder Frank señala la cifra de 13 750 000 esclavos traídos a América entre los siglos XVI y XIX,¹³ a lo que el investigador Enrique Peregalli añade 25% por muertes en el trayecto y 25% más por muertes en África con motivo de las guerras de captura, lo que da un total de 20 625 000 africanos perdidos para el continente en ese periodo. Igualmente, se calcula que sólo desde la costa de Angola a los puertos de São Tomé y los de América fueron transportados tres millones de esclavos. Así se explica que las zonas más pobladas en el siglo XV —Congo, Ndongo y Quissana— para el siglo XVII estuviesen ya despobladas.

La burguesía europea, fomentadora de la libertad en su continente no concibió las mismas ideas para los negros esclavos de sus colonias. Las justificaciones de la esclavitud sobrevivieron al examen de humanistas y racionalistas del siglo XVII. Filósofos famosos mostraron que era posible conciliar la defensa de la esclavitud con la creencia en la ley natural abstracta. Fue con la Ilustración cuando la trata de esclavos y las plantaciones de las Indias disfrutaron de sus años dorados.

Las autoridades y los propietarios de plantaciones tuvieron presente que a los esclavos no sólo había que marginarlos socialmente también había que establecer una diferenciación conceptual, de exclusión, entre la raza blanca y la negra. El universo negro era algo que había que diferenciar muy explícitamente del blanco para hacer parecer normal la explotación económica. En 1748 Montesquieu afirmaba que una “nariz tan aplastada” hacía imposible compadecerse de ellos y estaba convencido de que “Dios no había dado un alma buena, a un cuerpo totalmente negro”.¹⁴

Se procuraba que en las fincas azucareras no hubiera una etnia mayoritaria con el fin de impedir todo tipo de organización entre los esclavos; además se les prohibía que hablasen en su idioma, se

¹² Jean Suret-Canale, *Essays on African history: from the slave trade to neocolonialism*, Londres, C. Hurst & Company, 1988, p. 64.

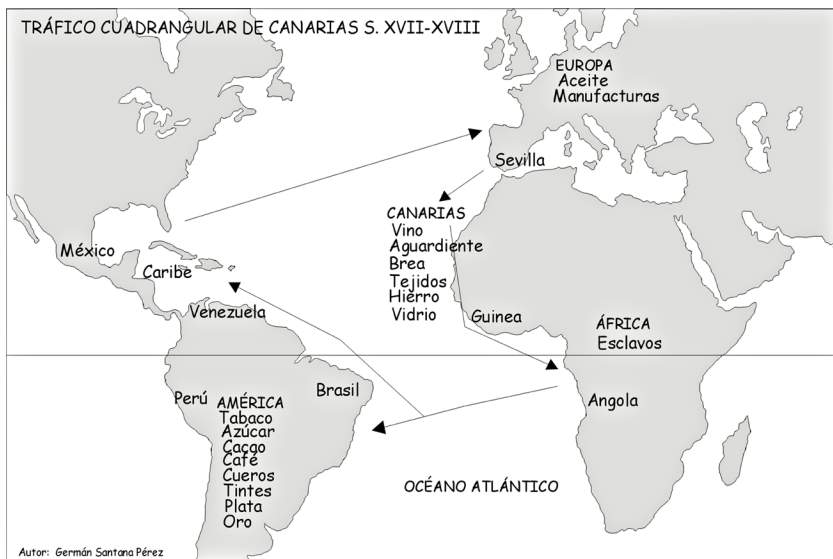
¹³ Andre Gunder Frank, *La acumulación mundial 1492-1789*, Madrid, Siglo Veintiuno, 1979.

¹⁴ Montesquieu, *Del espíritu de las leyes*, Madrid, Tecnos, 1995, pp. 166-167.

fomentaban la desunión y las rivalidades. Entre los negros de las plantaciones eran frecuentes los suicidios. Al esclavo se le despojaba de su nombre africano para colocarle alguno del santoral cristiano y su apellido era el nombre de su etnia.

En un informe presentado en 1789 por los hacendados de La Habana se dice: “La diversión a la que se inclinan los negros es el baile al estilo bárbaro de sus patrias, al son de un atabal (que es un palo hueco largo y en una de sus cabezas un cuero de vaca templado), la marimba formada de diversos maderos unidos [...] jamás les privamos que en los días de fiesta y en las horas que tienen de descanso en los trabajos, bailen cuanto quieran”¹⁵.

El protagonismo y la intermediación extranjera se hace mayor en el siglo XVIII. El interés de los Estados europeos por la obtención de esclavos para sus plantaciones americanas y la explotación de sus factorías en África se incrementa en los inicios de esta centuria. Canarias es escala obligada y los contactos con los territorios portugueses, sobre todo con Cabo Verde, continúan. Después de la independencia de Estados Unidos sus barcos también llegan a los archipiélagos, aunque este país ya estaba presente en las relaciones con África con anterioridad, cuando era colonia británica.



¹⁵ Cf. Jorge Castellanos, *Pioneros de la etnografía afrocubana*, Miami, Universal, 2003, p. 47.

El comercio triangular no era nuevo, venía realizándose desde el siglo xvi, si bien tenía una serie de particularidades que lo diferenciaban del modelo clásico. En ese entonces los canarios participan en los viajes gracias a la intermediación portuguesa; al principio los tratos se establecen principalmente con Cabo Verde y, en los siglos xvii y xviii, se incorporan otros territorios. El comercio triangular se convirtió en el siglo xvii en una posibilidad añadida de colocar las producciones de los archipiélagos africanos no sólo en África sino también en América, justo en una época en que las restricciones estaban a la orden del día.¹⁶

Los nexos entre el comercio canario con América y el que se hacía con África generaron malestar en el monopolio sevillano. En 1611 el Consulado de Sevilla, favorecido por la Casa de Contratación, solicitó que los navíos que desde Portugal acudían a Canarias con el fin de cargar para Brasil, Angola y otras partes, no tomaran registro en Canarias sino en Sevilla.¹⁷

Antes de 1640, año en que Portugal se independiza de la monarquía hispana, la mayor parte de las expediciones hacia Guinea se concentró entre 1611 y 1630. Las embarcaciones salían de Canarias y contaban con colaboradores lusitanos para llevar a buen término la empresa. Desde finales del siglo xvii y, sobre todo, durante el siglo xviii, los contactos fueron más fluidos debido a la consolidación de los establecimientos norteeuropeos en este golfo y a la función de Canarias como punto de escala. Las potencias que más concurrieron para hacer escala y luego dirigirse hacia Guinea fueron Francia e Inglaterra. No obstante, no hay que olvidar que a lo largo de estas dos centurias tanto holandeses, portugueses, daneses, suecos y prusianos tuvieron sus propias factorías en esta costa o, al menos, una notable participación comercial a través de algunas de sus compañías. Los barcos europeos que hacían escala en Canarias tenían como objetivo principal el tráfico negrero. Una vez llegados a Guinea embarcaban su cargamento para llevarlo a América. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo xviii esta ruta se aborta, lo que explica que las embarcaciones europeas vayan con destino a Guinea desde Europa y hagan escala en Canarias, pero una vez allí es raro que las encontremos en el viaje de regreso, ya

¹⁶ Durante el siglo xvii la Corona permitió exportar desde Canarias hacia las Indias una cantidad que osciló entre trescientas y mil toneladas anuales.

¹⁷ José Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1977, p. 59.

que su último destino no es Europa sino América, participando de esta forma del comercio triangular en el Atlántico. Esto no resulta un obstáculo para que, a finales del siglo XVIII, lleguen esclavos de Guinea como parte del séquito de personajes que querían asentarse en las Islas, siempre de forma esporádica. Así, por ejemplo, en 1781 el Santo Oficio interroga en Tenerife a un joven esclavo negro (recién bautizado, de 14 años, natural de Senegal), propiedad de don Cristóbal Madan, sobre los sucesos ocurridos en La Laguna en una fábrica de tejidos y sobre un inglés llamado Thomas Dowers.¹⁸

En definitiva, creemos que los tratos con el Golfo de Guinea quedaron menos en manos de canarios y cada vez más en manos de nort europeos. Algunos datos que tenemos apuntan a esta hipótesis. En 1784 el cónsul Hermand comentaba que el caballero de La Tour, lugarteniente de un barco salido de Toulon ese año, había hecho escala en Santa Cruz de Tenerife para buscar en esa ciudad un piloto práctico en la costa de Senegal, pero debido a que los patrones de barcos empleados en la pesca que los canarios hacían cerca de África no pasaban jamás de Cabo Blanco, no fue posible encontrar uno solo.¹⁹

El principal objeto de importación desde Guinea eran los esclavos. Prácticamente todas las expediciones, tanto las que hacían escala como las que partían directamente de Canarias, tenían como propósito el tráfico de esclavos. No podemos ofrecer una cifra aproximada de los esclavos llegados de esta área porque los documentos son imprecisos en este sentido y también consideran otros artículos propios de la zona, algunos de gran valor en los mercados internacionales como oro, especias o marfil,²⁰ y otros más como tintes, cera, pieles y cueros.²¹ Los nombres que los europeos dieron a estos lugares evocan este comercio: Costa de Marfil, Costa de los Esclavos, Costa de la Malagueta, Costa de Oro...

El vino constituía la principal exportación canaria.²² Prácticamente todos los barcos que salían hacia Guinea transportaron vino.

¹⁸ Archivo de Azialcázar, Comercio 1, s/fol.

¹⁹ Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales (CARAN), *Affaires étrangères*, B/I/1080, s/fol.

²⁰ Archivo del Museo Canario (AMC), Fondo de la Inquisición, expediente CLXVII-38, s/fol. En 1678 llegó al puerto de La Luz, procedente de Guinea, el navío inglés *La buena voluntad* cargado de esclavos y marfil.

²¹ Archivo Municipal de La Laguna (AMLL), Sanidad 2, cuaderno 6, s/fol. En 1674, el capitán Juan de Iriarte trajo de Cacheo y costa de Guinea (entre ellos el Río Gambia), ochenta y tantos negros, cueros, cera y marfil.

²² Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP), escribano Andrés de Chávez, caja 2. En septiembre de 1625, Pascual de Acosta, vecino de Cabo Verde, maestre de la

Los caldos canarios guardaban buenas condiciones para el transporte a larga distancia y, en algunas ocasiones, también se transportaba aguardiente. El presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de La Laguna, Alonso de Nava y Grimón, sexto marqués de Villanueva del Prado, elaboró dos escritos que aluden a un nuevo impuesto al aguardiente y otros licores que se había promulgado por una pragmática del 30 de agosto de 1800, pero que todavía en 1802 las autoridades isleñas no habían aplicado.²³ Los aguardientes canarios se obtenían de la destilación de los vinos de peor calidad denominados vidueños, que competían con el ron antillano en los mercados coloniales. Desde la segunda mitad del siglo XVIII el aguardiente había llegado a representar en algunos años hasta 75% de las exportaciones canarias hacia América.²⁴

Acompañando al vino había otros artículos, algunos propios de las producciones isleñas y otros de reexportación. Así, en una expedición a Guinea se exportó una cantidad considerable de conservas y almendras, 140 cajetas y 441 fanegas, junto con 21 resmas de papel. El hierro generalmente era de origen norteyuropeo y Canarias colaboró a su redistribución en el continente africano. La brea canaria también fue empleada en Guinea.

En un intento por desarrollar el comercio con Canarias, potencias extranjeras como Francia propusieron aprovecharse de la pesca que realizaban los isleños para exportarla a sus colonias. En 1755 el cónsul Casalón proponía que parte de este pescado fuese salado y vendido en las islas francesas de América, y para incentivar el comercio con Francia elaboró todo un proyecto que no llegó a concretarse.²⁵

carabela *San Antonio*, que hacía viaje a los Ríos de Guinea, en el Cacheo, se obligó a pagar a Santiago Fierro Bustamente, almorarife de La Palma, 1 231 reales por el valor de cuatro pipas de vino, que tenía cargadas.

²³ “Representación al cabildo, justicia y regimiento de Tenerife. A propósito del nuevo impuesto establecido sobre el aguardiente por la real pragmática de 30 de agosto de 1800”; también “Representación a la Corona en su calidad de personero general de Tenerife, solicitando la supresión del nuevo impuesto establecido sobre el aguardiente por la real pragmática de 30 de agosto de 1800, 26 de noviembre de 1802”, en Alonso de Nava y Grimón, *Economía e Ilustración*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2003, pp. 227-232 y 233-248, respectivamente.

²⁴ Antonio M. Macías Hernández, “Aguardiente”, en *id.*, dir., *Gran Enciclopedia Canaria*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Canarias, 1994, vol. 1, Aa-Apa, p. 128.

²⁵ Charles Minguet, “Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)”, *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, tomo 1, p. 691.

Una característica de este tipo de viajes era la acumulación de beneficios en cada mercado hasta llegar al lugar de destino. Con cada nuevo intercambio en Europa, África o América el valor de la mercancía aumentaba en lo cual no se utilizaba la moneda sino el trueque. Este tipo de viajes necesitaba una considerable inversión inicial de capital debido, sobre todo, a la larga duración del trayecto y al valor de las mercancías que se tenían que comprar, por lo que sólo los grandes mercaderes solían participar. Así se explican los préstamos solicitados antes de comenzar el viaje y que generalmente se devolvían en América.

El mercado africano desempeñaba una función fundamental en el tráfico que conectaba las diferentes orillas del Atlántico. Debido a la participación de Madeira, Canarias y Cabo Verde, este comercio tenía casi siempre cuatro vértices, es decir, que más que triangular solía ser cuadrangular. Además del canario, otros mercados eran el africano, el americano y el peninsular. Con frecuencia los mercaderes intervenían en un comercio circular que, después de pasar por África, proseguía a tierras americanas para terminar en Europa o en las islas africanas, a tres o más bandas.²⁶ Las rutas de retorno de los viajes a África en los que participaban canarios no siempre se dirigían directamente al Archipiélago, sino que formaban parte de un engranaje de comercio a escala mundial, o al menos atlántica, que relacionaba económicamente varias orillas.

Las principales costas que formaban la red eran —además de los archipiélagos atlánticos y la costa africana—, la caribeña, la brasileña y las de la Península Ibérica. En África recalaban en Cabo Verde, Guinea o Angola; en Brasil en Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro; en el Caribe en los puertos de La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad, Cartagena, Margarita, La Guaira, Cumaná, Santa Marta y Veracruz;²⁷ y en Europa llegaban a Sevilla o Cádiz. Además, las mercancías americanas llegadas a puertos peninsulares

²⁶ En 1652 debía partir desde Canarias el navío *Nuestra Señora del Rosario y el Santo Cristo de San Agustín*, cargado entre otras mercaderías con 395 varas de jerguetas para llevar a Angola e intercambiarlas por esclavos, que debían ser posteriormente llevados a Indias, donde serían vendidos por reales de plata doble, que a su vez se remitían a Juan Flaniel en Sevilla, en capitana o almirante de la flota, AMC, Fondo de la Inquisición, Papeles Sueltos, caja 4.

²⁷ Las relaciones con la banda americana hacia fines del siglo XVIII y primer tercio del XIX son estudiadas en Juan Manuel Santana Pérez, “Comercio canario-americano a fines del Antiguo Régimen”, *Presente y pasado. Revista de Historia* (Universidad de Los Andes, Venezuela), año IV, núm. 8 (julio-diciembre de 1999), pp. 101-122.

seguían su camino, adquiridas por mercaderes norteyropeos que las trasladaban a sus países de origen.

En los archipiélagos también se aplicó otra variante del tráfico triangular que consistía en que las embarcaciones que partían hacia África no se dirigían luego a América, sino que regresaban a las islas, en donde se volvía a distribuir los esclavos hacia América o Europa. En julio de 1679, el Consejo de Indias ordenó al gobernador de La Habana, el maese de campo don Alonso de Campos Espinosa, que dado que había llegado a ese puerto un navío despachado en Tenerife, averiguase qué carga llevaba y de qué géneros se componía y decomisara todos los frutos que no fuesen de las Islas. Se sospechaba que, además de vino y frutos, llevaba alguna carga de negros y otros géneros prohibidos. El capitán del navío era don Juan de Villalobos, amigo de don Jerónimo Velasco, gobernador y capitán general de Canarias.²⁸ Hacia 1639 el rey estaba informado que desde Canarias se despachaban, con registro de la Casa de Contratación, muchos navíos de portugueses con esclavos para las Indias.²⁹ El mismo archipiélago fungió como trampolín hacia América, aprovechando su situación ventajosa en el comercio legal e ilegal con ese continente.

En algunos casos, la reexportación de esclavos no era inmediata; permanecían un tiempo en Canarias y luego eran llevados al Nuevo Mundo en uno de los abundantes viajes que zarpaban desde esas islas.³⁰ Hacia América se remitió un número apreciable por diversos medios, legales y fraudulentos. Entre los primeros debemos destacar las licencias, y entre los segundos, cargar más negros que los asignados por las licencias.

Durante el siglo xvi los esclavos trasladados hacia América por las naves que zarpaban directamente de Canarias y que tomaban la carga de África representaron un número apreciable. Aunque no podemos aportar cifras, creemos que el flujo continuó siendo elevado hasta 1640, momento a partir del cual esta corriente comienza a

²⁸ *Cedulario de Canarias*, tomo II, 1601, 1693 y 1701-1704, Francisco Morales Padrón, transcripción y estudio, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla/Cabildo Insular de Gran Canaria, 1970, p. 265.

²⁹ Archivo General de Indias (AGI), indiferente, 3089, L.3.

³⁰ AHPLP, Tomás Melo, leg. 1.353, año 1663, Gran Canaria, fol. 63 r. En febrero de 1663, el capitán Luis de Ascanio, familiar del Santo Oficio de la Inquisición de Canarias, dio poder a Francisco Díaz Padilla, vecino de Gran Canaria, que estaba para hacer viaje a Indias, para que pudiese vender en ella una esclava negra llamada Esperanza que tenía desde 1655.

menguar. También eran parte de este tráfico las mercancías canarias que fueron cargadas en las embarcaciones que hacían escala en las islas, antes de proseguir viaje a África o a otras lejanas tierras, proceso que perduró durante todo el periodo de estudio.

También puede hablarse de un comercio triangular en sentido contrario. Algunas naves que salían de América, sobre todo del Brasil portugués, recalaban en territorios africanos, principalmente en Cabo Verde, para desde allí dirigirse a Canarias, por lo que llegaban tanto con artículos brasileños como africanos.

En cédula del 2 de agosto de 1575 se ordenaba a los jueces de registro que los barcos que despachasen para Brasil, Cabo Verde y Guinea, trajesen registros de retorno, ya que dejaban esos derroteros, iban a Indias y mandaban al gobernador y a los Cabildos que no se entrometiesen. Antes de salir, los navíos debían ser visitados y dar fianza de que respetarían el registro.³¹ Las denuncias sobre el entrometimiento de otras autoridades en los registros y visitas de estas partes fueron continuas en todo el periodo.

Los contactos de Canarias con Cabo Verde no sólo estuvieron protagonizados por mercaderes y marinos lusitanos o canarios, sino también, y sobre todo en el siglo XVIII, por las escalas que algunos barcos extranjeros realizaban en Canarias antes de proseguir rumbo a ese archipiélago.³² Estas escalas eran reflejo, la mayor parte de las veces, de un viaje transatlántico que conectaba Europa, África y América.³³ De cualquier manera, la participación tradicional de los madeirenses en este tráfico siguió hasta principios del siglo XIX.

Las islas portuguesas representaban un gran almacén de redistribución y desempeñaban una función semejante a otras islas próximas al continente como São Tomé. Tradicionalmente habían sido un centro receptor de esclavos del continente para su posterior exportación a otros lugares,³⁴ por lo que la mayor parte de los esclavos importados de esta zona en realidad no habían nacido en esas islas sino en el continente.

³¹ AMLL, Reales Cédulas, cuadernillo 1.

³² Archivo de Aciacázar, Comercio 2. El 5 de marzo de 1773 llegó a Santa Cruz de Tenerife, procedente de Martinica, la polacra *El Hurón*, siguiendo su viaje hacia Cabo Verde el 11 de ese mes.

³³ AMC, Fondo de la Inquisición, expediente CLXXIII-19, s/fof. En 1732 llega al puerto de La Luz el navío *El César*, con lienzos y otras mercancías, procedente de Saint Maló y teniendo por destino las islas de Cabo Verde y la Martinica.

³⁴ Maria Emília Madeira Santos, “Rotas atlánticas, o caso da carreira de São Tomé”, *Actas do II Coloquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 650-652.

En Cabo Verde el principal destino fue la isla de Santiago,³⁵ que en aquella época era el principal centro esclavista de ese archipiélago porque poseía mejores condiciones para el asentamiento poblacional en relación con sus mayores prerrogativas en el comercio con la vecina costa continental.³⁶ La localidad más importante era Ribeira Grande, cuya catedral se había finalizado en 1693. Sin embargo, a partir del saqueo de la Isla por los franceses en 1712, Ribeira Grande comienza un lento declive que se prolonga a lo largo del siglo XVIII, en favor de Praia.³⁷ No obstante, también existieron intercambios con las islas de São Nicolau, Sal y Maio, caracterizadas estas dos últimas por sus aprovechamientos salineros. Durante el siglo XVII, la isla más importante en el tráfico internacional de sal fue Maio. La producción era dirigida principalmente hacia Norteamérica para utilizarla en la salazón de bacalao. Con todo, estas islas eran más pobres y estaban menos pobladas que la de Santiago.³⁸

La importancia de São Tomé se debía a que cumplía la misma función de redistribución de esclavos que Cabo Verde, una de las llaves del Golfo de Guinea. No obstante, el área de influencia como redistribuidora de esclavos del continente llegaba hasta Angola. El tráfico con São Tomé continuó siendo muy irregular a lo largo del siglo XVII y al final de esta centuria seguían vendiéndose esclavos de este origen.³⁹ Además de esclavos, en ocasiones las embarcaciones cargaban azúcar.⁴⁰ A finales del quinientos comienza la decadencia del azúcar, producto que había sido potenciado por ex-

³⁵ AHPLP, Juan Fernández Fleitas, leg. 1.087, año 1623, Gran Canaria, fols. 271 v-272 r. En noviembre de 1622, Domingo Fernández Cuello, vecino de Madeira, se obligó a ir de piloto a la isla de Santiago de Cabo Verde en el navío *San Lázaro*.

³⁶ Maria Manuel Ferraz Torrão, “As ilhas de Cabo Verde e o espaço comercial atlântico: partipações e ligações das pequenas e médias associações comerciais”, en *Actas da história das ilhas atlânticas (arte, comércio, demografia, literatura)*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico/Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 1997, vol. 1, p. 103.

³⁷ T. Bentley Duncan, *Atlantic islands: Madeira, the Azores, and the Cape Verdes in seventeenth-century commerce and navigation*, Chicago, University of Chicago, 1972, pp. 177-179.

³⁸ *Ibid.*, pp. 187-188. Hacia 1699, la isla de Maio, la más poblada y una de las que destacaba por su producción de sal, tenía sólo unos 230 habitantes.

³⁹ AHPLP, Francisco Álvarez de Montesdeoca, leg. 1.403, año 1676, Gran Canaria, fols. 469 r-471 r. En octubre de 1676 el capitán Matías de Silva, vecino de Las Palmas, vendió al capitán don Juan Francisco de Franchis, regidor y vecino de Tenerife, un esclavo negro, “de nación de San Tomé”, llamado Ambrocio Vicente, de 36 años, por 1 000 reales.

⁴⁰ AHPLP, Andrés de Chávez, caja 11, s/fol. En abril de 1634 Baltasar López, vecino de Lisboa, tenía fletado su navío *San Rafael* para ir desde La Palma y Tenerife a la isla de São Tomé para cargar azúcares.

peritos procedentes de Canarias. Además, pronto se sufre la rivalidad esclavista de otras áreas, y de manera destacada la del sudoeste africano. Muchas familias canarias que emigraron a América trasladan la experiencia azucarera a São Tomé, Santo Domingo y las Antillas, además de que los portugueses ya la habían implantado en Brasil.

4. *Las islas y la liberalización del comercio hispano con América*

EL reglamento del 12 de octubre de 1778, orientado en favor del librecambismo, supuso la apertura al comercio de muchos puertos de España y de América, con el fin del monopolio gaditano, acompañado de una serie de reformas impositivas.⁴¹ Los reglamentos de comercio libre (para Barlovento en 1765, uno general en 1778, ampliado a Venezuela y Nueva España en 1789) abrieron al tráfico directo a diversos puertos americanos y españoles (junto a Cádiz, Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante, Málaga, La Coruña, Santander y Santa Cruz de Tenerife).

Sin embargo, el comercio marítimo español acusó un duro golpe durante la guerra contra la Francia revolucionaria y quedó prácticamente interrumpido en los peores años del enfrentamiento naval contra Inglaterra.⁴² Las guerras de finales del siglo XVIII debilitaron gravemente al imperio español, desequilibraron su hacienda, obligaron al aumento de la presión fiscal y a incrementar expedientes financieros. La guerra provocó una contracción comercial que obligó a alterar los principios básicos por los que se había regido el comercio con América desde el siglo XVI.

Por otra parte, el comercio ilícito con las colonias aumentó significativamente entre 1796 y 1801 y se estableció firmemente en Buenos Aires y Montevideo a partir de 1807, con la complicidad

⁴¹ Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial: 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1981, pp. 274-275. En Canarias encontramos la extensión del libre comercio de los puertos habilitados de España, Mallorca y Canarias a Buenos Aires hasta las provincias interiores, AMLL, Sig: R-XXVI, leg. 9, 1778.

⁴² Esta incidencia ha sido analizada por Javier Cuenca Esteban, "Comercio y hacienda en la caída del imperio español, 1778-1826", en Josep Fontana, dir., *La economía española al final del Antiguo Régimen*, tomo III, *Comercio y Colonia*, Madrid, Alianza, 1982, pp. 389-453. Incluye interesantes cifras del comercio español de Alicante, Barcelona, La Coruña, Málaga, Sanlúcar de Barrameda, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla que ya había publicado en Javier Cuenca Esteban, "Ingresos netos del Estado español, 1798-1820", *Hacienda Pública Española* (Madrid), núm. 69 (marzo-abril de 1981), pp. 183-208.

del virrey. Pero estos avances se debieron más a la superioridad naval de Inglaterra que a la fortaleza de sus contactos comerciales, porque los intercambios de este país con las colonias hispanas disminuyeron bruscamente durante la tregua de 1802-1804.

Existen referencias que señalan que en el tercer cuarto del siglo XVIII el principal ramo de comercio de las Islas Canarias lo constituye la salida de sus frutos a América en varios navíos del turno.⁴³ Los ilustrados de la época relacionaron la crisis económica del siglo XVIII canario y la fuerte salida emigratoria con los obstáculos del comercio con América: “Así pues, tanto la emigración como la decadencia del cultivo nace de la decadencia del comercio, y mientras éste no se fomente crecerá la salida de hombres para América y disminuirá la agricultura, porque el hombre ha de buscar los medios para su subsistencia”.⁴⁴ En este mismo sentido se expresó Alonso de Nava y Grimón, marqués de Villanueva del Prado, importante personaje que mientras fue personero general de Tenerife expuso esta preocupación en las sesiones de los Ayuntamientos celebrados para tratar de impedir la salida de canarios hacia América.⁴⁵

La libertad definitiva del comercio con Indias está en relación con las reformas ilustradas de los ministros de Carlos III con las que buscaban soluciones a distintos problemas del reino. Junto con las reformas agrarias, en 1778 se promulgaba el comercio libre, aunque creemos que esta medida llegaba demasiado tarde para Canarias, puesto que la competencia de los puertos peninsulares era mayor y la decadencia isleña aguda. A partir de este momento se diversificaron los lugares de destino y se abrió la posibilidad de comerciar con más productos. Los descontentos surgen en el propio grupo de ilustrados; don Fernando Rodríguez, miembro de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, escribe el 23 de enero de 1779 refiriéndose a la situación anterior: “El principal comercio de la Península era con Veracruz, Honduras, Buenos Aires,

⁴³ Antonio Rumeu de Arlas, “Una curiosa estadística canaria del siglo XVIII: el Plan Político del marqués de Tabalosos”, *Revista Internacional de Sociología* (CSIC, Madrid), tomo III (1945), pp. 179-185.

⁴⁴ Archivo del Museo Naval (AMN), manuscrito 1.955, s/ fol.

⁴⁵ Alonso de Nava y Grimón, *Economía e Ilustración*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2003; “Memoria presentada a la Sociedad de Amigos del País de La Laguna sobre la emigración de los naturales a la América, 25 de junio de 1791”, pp. 61-101. El polo principal de atracción de inmigrantes se situó en torno del Caribe; singularmente Cuba y Venezuela, así como Puerto Rico, Santo Domingo y Florida, fueron núcleos receptores de esta constante corriente alentada por la Corona, cuyos intereses se centraban en paliar el despoblamiento precisamente de estas regiones americanas.

Chile y Perú, donde no concurrían las embarcaciones canarias”.⁴⁶ Sin embargo, para Canarias fue ventajoso que el libre comercio no incluyera a Caracas por pertenecer al monopolio que tenía la Compañía Guipuzcoana, pero en 1780 Caracas y Nueva España entran de hecho en el reglamento, aunque esa extensión del libre comercio no se llevó a cabo hasta el 28 de febrero de 1789.

Las cargas impositivas actuaron de forma perjudicial en los flujos comerciales entre ambas partes del Atlántico. A su llegada a América los productos canarios se veían obligados a pagar una serie de derechos que disminuían la rentabilidad de este tráfico.⁴⁷ Algunas propuestas para relanzar el comercio canario-americano postulaban la eliminación de las contribuciones que estaban obligados a pagar los exportadores canarios, éstas eran a saber:

Comandante general 4 500
Juez de Indias 4 500
Escribano de Indias 750
Escribiente del escribano 300
Guarda Mayor de Indias 750
Capitán de Puerto 4 200
Secretario de la Comandancia General 450
Alguacil del Juzgado de Indias y sus Guardas 450
Guardas de Aduana y Tabaco 600
Total 16 500 Reales Vellón.⁴⁸

A mediados del siglo XVIII, el comercio del tabaco proporcionó mucha interrelación entre ambas orillas. El tabaco llegaba desde América a Canarias, allí un administrador lo fiscalizaba y controlaba, lo que le producía importantes rentas y una notable posición económica. Existe constancia de las preferencias canarias por el tabaco americano:

⁴⁶ Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife (ARSEAP, Tfe.), Libro Comercio de Indias, escrito del 23 de enero de 1779, s/fol. También en el Archivo del Museo Canario-Las Palmas de Gran Canaria, Colección de Documentos de Agustín Millares Torres, tomo XVI, legajo 19, s/fol., se insertan las dos Reales Cédulas que tratan de la rebaja que SM se ha servido conceder a los derechos del oro, y el arancel que deben observar los escribanos de registro de los puertos de Indias en que se permite el libre comercio.

⁴⁷ Tenemos una carta del juez de Indias refiriéndose a esos derechos de entrada en el puerto de La Guaira en el AMLL, Sig: A-X, leg. 72, año 1779.

⁴⁸ Elaboración propia con base en el manuscrito 1.955, s/fol., que se encuentra en el Archivo del Museo Naval.

abundan muchísimo en Tenerife y Canaria; mas no se les permite cultivarlo, ni aun usarlos. Es aquella gente apasionada del tabaco sobre lo que se puede explicar. No les alcanza el jornal para comer, pero el medio real para tabaco ha de ser lo primero que se separa. El de la Fábrica de Sevilla no lo aprecian los hombres de gusto; sino el puro que viene de La Habana, o los manojos de Caracas en sus navíos de registro. Ellos lo muelen, y lo adoban, entiéndase con el administrador para que él se haga desentendido.⁴⁹

Se sabe que hacia el año 1789 Canarias exporta a América vinagre, aguardiente y alguna porción de cintas de seda e hilo, además de renglones de menor consideración en la economía insular como pasas y almendras.⁵⁰ Hallamos un expediente que data de dos años antes de esa fecha sobre la marca de las manufacturas y tejidos que se exportan a América.⁵¹

Esta situación va a sufrir una modificación en 1814 con la firma de la Paz de París, a partir de la cual entra en funcionamiento un nuevo orden internacional que pone freno a las relaciones comerciales de Canarias con Europa y América. Durante estos años de derrumbe del Antiguo Régimen, gran cantidad de textos con información sobre las colonias americanas publicados en los primeros periódicos impresos en Canarias tratan de la llegada a puertos isleños de barcos procedentes de aquel lado del Atlántico, así la prensa aparece como una fuente útil para conocer este proceso. En el *Correo de Tenerife* aparece una sección fija: “Noticias de los barcos que han entrado en el puerto de Santa Cruz”. Generalmente se trata de bergantines españoles y el producto que predominantemente se importa es el azúcar y en menor proporción aguardiente, cueros y suelas. Sobre un navío de guerra que llegó a Cádiz procedente de Veracruz y La Habana, el periódico de Canarias publicó que de la última ciudad traía alhajas de oro y plata, además de tabaco, tanto en polvo como en rama. Estas mercancías iban destinadas a sufragar los gastos de la guerra contra Napoleón a quien entonces se le llama “sedicioso emperador y ladrón de Europa”.⁵² El primer número de este periódico apareció el jueves 25 de agosto de 1808

⁴⁹ B.M., The Department of Manuscripts, Fondo Additional, legajo 25.090, folio 69 recto y vuelto.

⁵⁰ AMN, manuscrito 1.955, s/foi.

⁵¹ AMLL, Sig: A-X, leg. 74, 1787.

⁵² “Noticias de barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz”, *Correo de Tenerife*, núm. 10, 27-x-1808; “Sevilla”, núm. 28, 23-ii-1809; “Noticias de los barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz en el presente mes”, núm. 13, 25-iii-1809.

con periodicidad semanal. Aparte de las secciones reseñadas, las noticias más frecuentes tratarán de la llegada a puertos canarios de navíos procedentes de La Habana.

En la década de los treinta del siglo XIX, al mejorar las relaciones entre la Corona española y las recién emancipadas naciones americanas, se promulga un Real Decreto que habilita los puertos para establecer relaciones comerciales con aquellos puntos. El decreto se concreta particularmente con Venezuela y Uruguay: primero se estableció que podrían comerciar con ellos los puertos españoles de la Península y de los archipiélagos balear y canario, dejando fuera a las colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, a las que se promete que más adelante participarían de tal medida. Meses antes, una comisión de la Diputación Provincial de Canarias había presentado un estudio con el fin de habilitar los puertos de las islas para la importación y exportación con el continente americano.⁵³

Las colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas no se integraron al nuevo régimen liberal de la Corona hispana. La Constitución española de 1837 (en realidad se trata de una Carta otorgada) no dio representación a Cortes a Cuba. En mayo del mismo año la publicación *El Atlante* se hará eco de las leyes particulares que regularon el sistema político de dichas posesiones, según debatieron y aprobaron las nuevas cortes.⁵⁴ Artículos de este tipo no eran redactados directamente por el periódico, sino que fueron tomados de otros diarios españoles, en una sección que se hizo habitual en la época y que incluso ha llegado hasta nuestros días en algunas empresas informativas.

En 1838, del puerto de Santa Cruz de Tenerife salieron para Cuba y Puerto Rico: vino, aguardiente, varas de losa, bernegales, pescado salado, aceitunas, frutos secos, galletas, judías, esterillas, colas de caballo y camellos. En el Puerto de la Cruz también se embarcaron productos similares y pasajeros. Hacia 1839, a través de las publicaciones, nos enteramos de los productos que transportaban los barcos.⁵⁵ Durante los años que se emitió el periódico los productos traficados en ambas direcciones no variaron.

⁵³ “Real Decreto”, *El Atlante*, núm. 94, 14-IX-1837; “Diputación Provincial de Canarias”, núm. 13, 24-V-1837.

⁵⁴ “Noticias de la Península”, *El Atlante*, núm. 5, 10-V-1837.

⁵⁵ “Exportaciones”, *El Atlante*, núm. 399, 3-II-1839; “Para La Habana y Trinidad de Cuba”, núm. 431, 8-III-1839; “Embarcaciones”, núm. 442, 19-III-1839.

RESUMEN

En su estricto sentido geográfico, el concepto *Atlántico Medio* incluye los archipiélagos oceánicos y no sólo las islas propiamente dichas. Son los casos de Madeira, Canarias, Cabo Verde, São Tomé y Príncipe, las islas guineanas de Bioko (antigua Fernando Poo), Corisco y Annobón, Santa Helena, Ascensión y todo el Caribe.

Esos archipiélagos comparten características comunes por el hecho de ser islas, depender de centros ubicados a distancias considerables y por tener una ubicación estratégica en medio de tres continentes. A partir del siglo XVI alrededor de ellos se desplazó el centro económico mundial, al producirse la primera mundialización. En ocasiones se ha utilizado la metáfora del *puente* para referirse a estas islas; nosotros preferimos hablar de *puertas*. Estas islas han constituido una puerta de entrada y salida de productos, personas, cultura e ideas, que se abría o se cerraba, dependiendo del punto de vista que se mirase; entre los siglos de la Edad Moderna también fue puerta de penetración europea en general.

Palabras clave: islas atlánticas, comercio triangular, tráfico de esclavos.

ABSTRACT

In the strict geographical sense, the concept of the *Middle Atlantic* includes not only islands properly speaking, but also oceanic archipelagos, namely the Madeira Islands, Canary Islands, Cape Verde, São Tomé e Príncipe, the Guinean islands of Bioko (previously known as Fernando Poo), Corisco and Annobon, Saint Helena, Ascension, and the Caribbean archipelago.

These archipelagos share characteristics because they are islands, because they depend on seats of government located at a considerable distance, and because they are strategically located in between three continents. From the 16th century on, as the first globalization was taking place, the worldwide economic center moved around and through these archipelagos. These islands have sometimes been metaphorically described as a *bridge* but we prefer to speak of *doors*. These islands have constituted an entrance and an exit door for goods, people, culture, and ideas, which could open and close, depending on the point of view from which they were observed. During the modern age, the archipelagos were also a door for European incursion in general.

Key words: Atlantic islands, triangular trade, slave trade.