



UN PROYECTO DE PARTICIPACIÓN CANARIA EN  
EL COMERCIO DE NEGROS CON AMÉRICA ESPAÑOLA. 1785

ENCARNACION RODRIGUEZ VICENTE

La base del presente trabajo la constituye documentación existente en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, en especial un *Proyecto* debido al entonces (1785) Comandante General de Canarias, Marqués de Branciforte, que más tarde desempeñaría el cargo de virrey de Nueva España (1794-1798).

Si bien el tema, participación en el comercio de negros de la Islas Canarias no es una novedad, y por otra parte no tenemos noticias de que la sugerencia de Branciforte pasara de Proyecto, nos ha parecido interesante en cuanto sugiere un modelo de participación comercial mediante compañía por acciones y que quien lo propone responde, según veremos, al gobernante típico del Despotismo Ilustrado.

La labor de gobierno de D. Miguel de la Grúa y Talamanca, Marqués de Branciforte, en Nueva España ha sido estudiada<sup>1</sup> con minuciosidad, la etapa canaria no ha tenido la misma suerte, aunque existen referencias a ella en estudios que no versan específicamente sobre su persona<sup>2</sup>.

Branciforte, segundón de la noble casa siciliana de los Carini, llegó a España acompañando a Carlos III cuando este renunció al reino de Nápoles para ceñir la Corona Española. Siguió la carrera militar muy cerca de los Monarcas y en 1784 fue designado para un puesto de gran responsabilidad, cuya defensa era pieza clave en una época tan propicia a conflictos bélicos como el siglo XVII: La Comandancia General de Canarias. La etapa canaria de Branciforte no tuvo, sin embargo, la defensa como problema principal, pues le tocó un raro período de paz entre dos guerras. Tal vez por ello pudo aplicarse con todo afán a poner en ejecución una serie de obras públicas que contribuirían a mejorar el bienestar de sus gobernados, meta muy propia

1. NAVARRO GARCIA, Luis y ANTOLIN ESPINO, M<sup>a</sup> del Populo: «El virrey Marqués de Branciforte», en *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV*, Dir. por José Antonio Calderón Quijano, Sevilla, 1972.

2. RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-50.

del Despotismo Ilustrado. Pero como reverso de la medalla, y ello también es típico de los intelectuales de ideas avanzadas del siglo XVIII, la pureza de su fe religiosa fue puesta en duda y tuvo conflictos con el todo poderoso Tribunal de la Inquisición.

Su gestión directa influyó en la terminación del muelle de Santa Cruz de Tenerife<sup>3</sup> y en la realización de la más importante mejora urbanística realizada en dicha ciudad en el siglo XVIII: La Alameda del Muelle, de la Marina o de Branciforte<sup>4</sup>. Aunque para la primera de estas obras se incrementaron los impuestos que pesaban sobre los tinerfeños, ambas participaron de los fondos donados mediante suscripción encabezada en los dos casos por el propio Comandante General.

Branciforte fundó además en 1785 el Hospicio de S. Carlos en las proximidades de la Hermita de S. Telmo de Santa Cruz de Tenerife, como albergue de inválidos y ancianos<sup>5</sup>.

La fortificación de la Isla, aún en periodo de paz, era una cuestión siempre presente en las autoridades tinerfeñas; pero también lo era la falta de acuerdo y coordinación entre ellas para abordarla. Las divergencias se acentuaban sobre todo entre autoridades representantes del poder central y cabildos, cuyo poder era muy fuerte y además contribuían económicamente a la defensa y recíprocamente participaban en el nombramiento de oficiales. El centralismo de la política de Carlos III se manifestó en el establecimiento de una Junta General de Fortificación en Tenerife (1785) que planificaría la defensa y en cierto modo evitaría las discordias, aunque a costa de restar atribuciones al Cabildo<sup>6</sup>. La primera reunión de la Junta tuvo lugar en la residencia y bajo la presidencia del Comandante General<sup>7</sup>.

En líneas generales la política centralista de la Corona, practicada por su Comandante General, tenía que chocar necesariamente con las autoridades locales<sup>8</sup>.

Aquí comienza lo que calificamos de reverso de la medalla: Problemas de Branciforte con la Inquisición. A través de la documentación que hace referencia a ellos, podemos rastrear algunos caracteres de la personalidad del Comandante General. Al menos parece deducirse su interés por la lectura de obras que recogían las nuevas corrientes del pensamiento, su afi-

3. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 420-22.

4. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 423.

5. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 407.

6. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 498.

7. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 501.

8. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 745.

ción a la conversación y a la controversia incluso sobre temas delicados como eran los religiosos, e incluso un cierto sentido del humor o ingenio meridional.

La primera delación contra Branciforte la realizó en 1786 el oidor de la Audiencia de Canarias D. Antonio Carbonel que se había sentido escandalizado ante la comparación que el delatado hizo entre un Tribunal en Constantinopla y el de la Inquisición, según el delator aludiendo a la falta de justicia de este último. Esta comparación ofensiva para el Santo Oficio no era la primera vez que la hacía. Pero además se hizo referencia a que el Comandante de Ingenieros de Canarias, D. Andrés Amat de Tortosa lo había calificado alguna vez como «sujeto de poca religión». Amat, sin embargo, no lo ratificó como se le pidió, sino que aclaró el sentido en que había dicho lo de *poca religión*: «En algunas ocasiones de bulla y fiesta y tratándose de algunas personas de viveza algo libre, tiene por costumbre decir «ese no tiene religión’’»<sup>9</sup>.

La actitud de Amat, Comandante de Ingenieros en Tenerife y corregidor (1787) en Guanajuato más tarde, es comprensible si consideramos que con el tiempo llegaría a ser colaborador de Branciforte en la construcción de la Alameda, cuyo plano diseñó. La afición de éste por las nuevas corrientes del pensamiento era compartida por el Ingeniero que fue fundador y director del primer periódico impreso en Canarias: *Semanario Misceláneo Enciclopédico Universal* cuya vida transcurrió entre 1785 y 1787<sup>10</sup>.

Unos años más tarde, en 1788, el Comandante General volvía a ser denunciado, esta vez por un presbítero, D. José Romero, abogado de los Reales Consejos, que había sido incluso consultor de Branciforte<sup>11</sup>.

Las acusaciones se centraban en tres puntos: 1) leer y tener libros prohibidos, sobre todo las obras de Voltaire, a quien solía citar en sus conversaciones; 2) sostener conversaciones sobre temas religiosos (el misterio de la Inmaculada Concepción, por ejemplo) emitiendo opiniones peligrosas para la ortodoxia de la Fe; y 3) comportamiento poco piadoso, pues no se le conocía que rezara el Rosario y el Ave María y en misa su actitud denotaba poca compostura (cruzaba una pierna sobre otra, leía papeles, miraba a un lado y otro, etc.)<sup>12</sup>.

9. Archivo Histórico Nacional (AHN), Madrid, Sección Inquisición, leg. 3.735, exp. 18.

10. *Op. cit.* en (2), vol. III, p. 493.

11. AHN, Sec. Inquisición, leg. 1.828, exp. 13.

12. *Id. id.*

El Tribunal de la Inquisición transmitió la denuncia al Consejo de la Inquisición, recomendando que se dictaran severas disposiciones respecto a las licencias para leer libros prohibidos, sobre todo de Voltaire y Rousseau (Branciforte en ocasiones había aludido a que los tenía), pues «el mal ejemplo de los jefes se difundía a todos, sin que el Tribunal lo pudiese remediar». El Comandante General por un lado y el Regente (de la Audiencia) por otro, pervertían al pueblo con su modo de hablar y desprecio del estado eclesiástico y Tribunal de la Inquisición, pues era bastante común en Canarias burlarse de las censuras y usar libros prohibidos<sup>13</sup>.

El Consejo dispuso que Romero asegurase su denuncia con el testimonio de otras personas concretas. Hubo cierta dificultad para localizar a los testigos, pues unos no estaban ya en Canarias, como por ejemplo Amat de Tortosa que se había marchado a Méjico; de otros no se conocía más que nombre y cargo que desempeñó cerca de Branciforte (D. José, paje) y de alguno sólo se daba el mote por el que era conocido: el italiano confidente<sup>14</sup>. Sin embargo se hallaron algunos, entre ellos D. José Guillermo de los Reyes, secretario de Branciforte, y de sus declaraciones se dedujo que la práctica religiosa del Comandante General era algo puramente externo, (cosa bastante frecuente entre los militares de la época<sup>15</sup>), aunque hicieron constar que se quitaba el sombrero al tocar el Ave María y solía acompañar al Viático<sup>16</sup>.

En 1789 se suspendió «por ahora» la causa de Fe contra Branciforte, aunque con la recomendación al Tribunal de Canarias de que vigilase su conducta<sup>17</sup>.

Vistas estas notas sobre la personalidad del autor del Proyecto, pasemos a ocuparnos de él.

La participación de Canarias en los beneficios del comercio de negros, aunque sólo fuera en pequeña escala e incluso como aspiración, no era una novedad. Así, en 1669, por ejemplo, el Conde de la Gomera reclamaba a las autoridades de la Península que se le cumpliera el permiso, otorgado como ayuda de costas, para sacar 100 negros de Angola o Cabo Verde y venderlos en Nuevo España. Con lo obtenido podría contribuir a la fortificación de la Isla, pues el Conde había gastado ya en ellas más de 10.000 ducados.

13. *Doc. cit.* en (9).

14. *Doc. cit.* en (11).

15. *Doc. cit.* en (9).

16. *Id. id.*

17. *Doc. cit.* en (11).

dos de plata. El Consejo de Guerra, de momento, no accedió a su pretensión, escudándose en que las fortificaciones se habían hecho sin orden de la Corona y, por otra parte, no había referencia alguna al permiso aducido por el Conde, salvo su propia petición<sup>18</sup>.

Pero el antecedente inmediato del Proyecto está en el encargo hecho por el propio Floridablanca a Branciforte cuando se despidió para encargarse de la Comandancia de Canarias. Le encomienda que fomente el comercio de negros entre las Islas y la costa africana, pues sería de gran utilidad para la Península, América y Canarias<sup>19</sup>.

El Proyecto (1785) se encuadra en una etapa que se inicia con la concesión a todos los súbditos españoles de la participación en el comercio de negros, llevándolos desde España o territorios de países neutrales hasta América (exceptuando El Plata, Chile y Perú en 1780) y la ampliación de este permiso a todos los súbditos de la Corona de España en América (1793). Desde 1765 habíase monopolizado la trata a favor de una compañía española: La Gaditana de Negros<sup>20</sup>. Al permitirse la participación de todos los súbditos en 1780 prácticamente la compañía se había arruinado hacía años. Lo que se pretendía pues en el Proyecto estaba dentro de las normas vigentes pues los beneficiarios serían canarios, es decir súbditos españoles.

Lo que Branciforte propone en concreto es la creación de una Compañía por acciones (100 en total) con un capital de 50.000 pesos<sup>21</sup>. Pero se prevé la participación de accionistas de pocos recursos al indicar que cada acción podría dividirse por dos, cuatro u ocho con lo cual era posible invertir hasta 62,5 pesos.

Los límites geográficos donde se surtiría de negros la Compañía iban desde el río Senegal hasta los 5° de latitud por la costa de Africa Occidental, espacio más que suficiente para en menos de dos meses suministrar de 350 a 400 negros, mercancía básica en cada viaje<sup>22</sup>. La obtención de estos negros podría hacerse a través de las factorías ya existentes en poder de potencias

18. AHN, Sec. Consejos, leg. 4.442, exp. 82.

19. AHN, Sec. Estado, leg. 550. Carta de Branciforte a Floridablanca, Santa Cruz de Tenerife, 5-XII-1784.

20. Sobre la misma vid. TORRES RAMIREZ, Bibiano: *La Compañía de Negros*, Sevilla, 1973.

21. Proyecto para el establecimiento de un comercio de esta Isla a la costa de Africa, con el fin de suplir en parte nuestras posesiones americanas con negros, formada en la suposición de tener una factoría establecida en la costa o libertad de tráfico de las potencias que tienen ya establecimientos allí. 1785. AHN. Sec. Estado, leg. 550. Reproducido en Apéndice, Art. 1.

22. *Id. id.* art. 6 y 3.

europas, previa autorización española de comerciar libremente con ellas, pero el tráfico aún sería más beneficioso si se creara una factoría propia, tal vez solicitando de Francia la cesión a la Corona Española de la isla de Gorea<sup>23</sup>. La dirección y administración de los fondos de la Compañía la llevarían en principio algunos accionistas designados para ello, sin retribución alguna hasta que el negocio fuese rentable<sup>24</sup>. En realidad su puesta en marcha implicaba invertir unos 40.000 pesos distribuidos de la siguiente manera:

— De dieciocho a veinte mil pesos para una embarcación que sería mejor comprarla en Francia o Inglaterra donde ya estaban adaptadas al tráfico de negros<sup>25</sup>.

— Unos quince mil pesos para comprar artículos para el primer viaje (pólvora, fusiles baratos, tejidos, quincallería, objetos de latón y hierro, tabaco en rama, etc.), que también habría que traer de fuera de las Canarias donde no se producían; su introducción y salida de las Islas debía quedar exenta del pago de derechos<sup>26</sup>.

— El resto, hasta los cuarenta mil pesos calculados, se dedicarían a gastos imprevistos, pero se calculaba que los esclavos vendidos en América a doscientos pesos por término medio (precio más bajo de lo común) producirían unos sesenta y cuatro mil pesos, descontados los que morían o enfermaban<sup>27</sup>. En 1765 la Compañía Gaditana de Negros acordaba con la Corona el precio en que vendería los negros y que oscilaba entre 220 y 290 pesos, según lugares y tipos de negros<sup>28</sup>.

Las ganancias podrían incrementarse si se conseguían en la costa africana otros apetecibles productos, allí abundantes: Oro en polvo, marfil, goma senega, etc.<sup>29</sup>.

Como fomento de la empresa sería muy conveniente que los navíos dedicados a ella tuvieran preferencia en la carga al retornar de América<sup>30</sup>.

La empresa sería un beneficio para Canarias<sup>31</sup> y al ser reclutadas las tripulaciones en las Islas ofrecía una ventaja sobre las tripulaciones de las po-

23. *Doc. cit.* en (19).

24. *Doc. cit.* en (21), arts. 2 y 8.

25. *Id. id.* art. 3.

26. *Id. id.* arts. 4 y 5.

27. *Id. id.* art. 10.

28. *Op. cit.* en (20), pág. 39.

29. *Doc. cit.* en (21), art. 7.

30. *Id. id.* art. 11.

31. *Id. id.* art. 11.

tencias europeas destinadas a la trata: Su familiarización con las condiciones climáticas del Nuevo Mundo, más similares a las isleñas que a las del Norte de Europa. Hasta tal punto esto era un factor adverso para los europeos que tenían que llevar muchas veces en sus navíos doble tripulación ante el riesgo de enfermedad y muerte por razones climáticas. Ello incrementaba notablemente los gastos<sup>32</sup>.

Pero a pesar de tan ventajoso panorama, el Proyecto de Branciforte no sabemos que llegara a realizarse ni las razones que se lo impidieron.

Unos años más tarde, en las Instrucciones reservadas a la Junta de Estado, creada en 1787<sup>33</sup> se designaba a la Compañía de Filipinas como la más a propósito para encargarse de rescatar el comercio de negros de manos extranjeras y realizarlo directamente por españoles. La medida no debía estar en relación con la gestión más o menos acertada de Branciforte en las Canarias ya que Floridablanca, autor de la Instrucción, la valoraba positivamente<sup>34</sup>.

32. *Id. id.* art. 13.

33. Instrucción reservada a la Junta de Estado, En MONIÑO, José: *Obras originales... del Conde de Floridablanca*, Ed. Rivadeneyra (Bib. de Autores Españoles, vol. 59). Madrid, 1867, p. 308.

34. Memorial presentado al rey Carlos III. *Op. cit.* en (33), p. 332.



PLAN PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN COMERCIO DE ESTA ISLA A LA COSTA DE AFRICA CON EL FIN DE SUPLIR EN PARTE NUESTRAS POSESIONES AMERICANAS CON NEGROS, FORMADA EN LA SUPOSICION DE TENER UNA FACTORIA ESTABLECIDA EN LA COSTA, O LIBERTAD DE TRAFICO DE LAS POTENCIAS QUE TIENEN YA ESTABLECIMIENTOS ALLI\*

1º.- Se formará un fondo de cincuenta mil pesos en acciones de quinientos pesos cada una, y éstas se repartirán en medias, cuartas y octavas para que cada uno contribuya con la cantidad que le sea más cómoda.

2º.- Se nombrarán cuatro sujetos de entre los accionistas para el manejo de este caudal: Se han de guardar libros arreglados del expendio y entrada de cuantos intereses entren en su poder, y cada año se formará un estado de las pérdidas y ganancias que hubiere, como también de los enseres y materias pendientes, poniéndose de manifiesto los Libros para la satisfacción e informe de los interesados.

3º.- Como es difícil que se encuentre en /las/ Islas embarcación proporcionada para el primer ensayo, se propone como cuasi indispensable comprar una de las que se suelen fabricar en puertos extranjeros, ya de Francia, o ya de Inglaterra, con destino expreso para este comercio: se calcula podrá conseguirse por diez y ocho o veinte mil pesos, equipada ya para el viaje, y de buque suficiente para llevar de trescientos cincuenta a cuatrocientos negros.

4º.- Como esta Isla no produce los artículos aptos para este comercio, será preciso traer en la referida embarcación los que sean necesarios para la primer empresa, cuales son: pólvora, fusiles de bajo precio, diferentes especies de cotonías, lanas, quincallería, latonería, tabaco en rama, herraje y otros varios renglones para componer un surtimiento ventajoso, regulándose que con uno del valor de quince / mil pesos, primer costo en el Norte, sobrá para la compra de los esclavos ya expresados.

5º.- Se suplicará a *Su Majestad* se digne permitir la entrada y salida libre de *derechos* de los renglones que se necesitan para el giro de este comercio, conservándolos en la *Real Aduana* por vía de tránsito, hasta que sea convenido extraerlos.

6º.- Se propone que los límites para este comercio se extiendan desde el Río Senegal inclusive, situado en quince grados de latitud, hasta los cinco grados de latitud de la costa, en cuyo espacio podrá una embarcación conseguir su cargazón en menos de dos meses.

7º.- Además del comercio de negros hay otros renglones de mucha estimación que se encuentran sobre esta costa, como son el oro en polvo, marfil, goma senega, etc. etc.

(\*) Archivo Histórico Nacional de Madrid. Sección Estado, leg. 550.

8º.- Los sujeros que se nombrarán *para* la dirección desempeñarán esta confianza sin estipendio ni gratificación alguna por guardar los libros y cuentas, *hasta* que el adelantamiento de los fondos permita que se destine uno o más sujeros *para* este fin, con salario proporcionado al trabajo que se pueda tener.

9º.- Luego que hayan los suficientes accionistas *para* la cantidad ya mencionada, se darán las correspondientes órdenes para la compra de embarcación y cargazón, procurando que haya entre la tripulación gente ya versada en este comercio, que puedan dar alguna luz e instrucción a los nuestros.

10º.- Se presume que con cuarenta mil pesos habrá lo suficiente para la compra de embarcación y cargazón, con los gastos contingentes *hasta* poner los esclavos en la América, en donde no dejarán de rendir sesenta y cuatro mil pesos fuertes /haciendo cuenta de los quebrantos que pueden sobrevenir por enfermedad y otras desgracias, y evaluando los esclavos a doscientos pesos unos con otros, que es todavía un precio muy bajo en la América.

1º.- Para el mayor adelantamiento de este ramo de comercio, que con el *tiempo* puede ser utilísimo a las Islas, se suplicará a *Su Majestad* que el navío o navíos que lleguen a la América con negros que tengan la preferencia de cualquier flete que haya para los puertos de su retorno, en los mismos términos que otra embarcación lo trajera.

12º.- La comisión y demás emolumentos que se han de señalar a los factores, capitanes, pilotos o otros oficiales de las embarcaciones, se dejarán al arbitrio de los directores, quienes se ceñirán a lo preciso en todas materias de gastos, teniendo siempre presente el adelantamiento y fomento de este comercio.

13º.- Se considera que los gastos de las embarcaciones equipadas de estas Islas serán menores que los de las del Norte, pues extrañan mucho los marineros europeos el temperamento y clima de la costa, experimentando las más veces gran mortandad, por cuya razón suelen ir con tripulación doble; este gasto se ahorrará en nuestras embarcaciones, pues yendo en sazón oportuna del año, poca o ninguna diferencia hallarán entre éste y aquel clima.