

DOMICILIADOS, TRANSEÚNTES Y COMERCIANTES EN CANARIAS DURANTE LA CRISIS DEL ANTIGUO RÉGIMEN Y LA INDEPENDENCIA DE LAS REPÚBLICAS IBEROAMERICANAS

RESIDENTS, TEMPORARY RESIDENTS AND MERCHANTS IN THE CANARY ISLANDS DURING THE CRISIS OF THE ANCIENT RÉGIME AND THE WARS OF INDEPENDENCE OF THE SPANISH- AMERICAN REPUBLICS

Nicolás González Lemus

RESUMEN

El presente ensayo sobre el movimiento comercial y de viajeros durante las décadas de la independencia de los países Iberoamericanas se centra en Gran Bretaña, y se concentra fundamentalmente en los puertos de Santa Cruz y el Puerto de la Cruz, los más importantes de la isla de Tenerife, pero también presta atención a otras áreas como las Grandes Antillas y el continente sudamericano. ¿Cómo era la actividad portuaria mercantil? ¿Cómo variaban los asentamientos de los extranjeros en función de los acontecimientos bélicos? ¿Qué nuevos agentes se incorporan a la actividad portuaria?, son los cometidos de la presente ponencia.

PALABRAS CLAVE: domiciliados, transeúntes, comerciantes, misioneros, in-

ABSTRACT

The subject of this essay is the movement both commercial and of travellers and immigrants during the decade of the Spanish-American Wars of Independence. It is concentrated particularly on the influence the activities had upon Great Britain and the major ports of Tenerife, Santa Cruz and Puerto de la Cruz, (Puerto de la Orotava). Also included are the West Indies and South America. It poses the following questions and attempts to answer them: What were the basis commercial activities?; What effect the war activities had upon the settlements where foreigners resided? What new influences the wars brought o the ports?

KEYWORDS: residents, temporary residents, merchants, missionaries, english-

Nicolás González Lemus: Escuela Universitaria de Turismo Iriarte. Adscrita a la Universidad de La Laguna. Calle Suecia nº 17. 38300 La Orotava. E-mail: musle@nicolasglemus.es.

<p>gleses, franceses, alemanes, vino, exportaciones, importaciones generales.</p>	<p>men, frenchmen, germans, wine, general exports, imports.</p>
---	---

He utilizado para la elaboración del presente trabajo archivos ingleses como la Public Record Office, Kew Gardens de Londres; British Library, también de Londres; Staffordshire y *British and Foreign Bible Society* del Reino Unido; archivos locales como el Archivo Histórico de Tenerife, Archivo Municipal de La Laguna, el Archivo Histórico Municipal del Puerto de la Cruz y el Archivo Regional Militar.

Existe una cantidad ingente de literatura de viaje, que a través de crónicas, diarios, memorias u otras formas narrativas constituyen una fuente de información valiosa. Por no poder hacer aquí un análisis de la exhaustiva narrativa de viaje, sólo se mencionan algunos nombres. El análisis pormenorizado de la biografía será parte de un trabajo más amplio en preparación. Dado que el presente trabajo forma parte de un ensayo más amplio aquí sólo se presentan algunos rasgos generales.

Por su situación privilegiada, las islas Canarias se habían convertido en un enclave geográfico de avituallamiento (agua, frutas, verduras, bueyes, corderos, cerdos, aves de corral, pescado salado, y sobre todo vino, mucho más barato que en Madeira) y de paso de las expediciones atlánticas, tanto comerciales como científicas, sobre todo Santa Cruz de Tenerife, favorecida por la baratura de sus víveres, por la exuberante vegetación en la isla, la belleza paisajística y la presencia del Teide, auténtico reclamo romántico en el hombre ilustrado del siglo XVIII. Y ello, a pesar de contar con un fondeadero que en general era bastante malo; “es aconsejable que los barcos que recalán aquí en los meses de invierno, y únicamente para abastecerse, no fondeen sino que se mantengan a distancia y envíen un bote a tierra para cumplir con las formalidades necesarias con el gobernador y ordenar que traigan a bordo las provisiones” comenta el británico George Stauton en 1792. “Incluso durante los meses de verano —continúa relatando— es necesario colocar boyas en los cables y amarrar con el mínimo posible de los mismos”. Era necesario echar anclas en las afueras del muelle. No obstante, los visitantes al puerto de Santa Cruz comentaban que sí había un buen muelle, o desembarcadero, que se adentra en el mar, donde pueden atracar los botes en cualquier estación del año.

Apenas se paraban los buques en el puerto para conseguir la reparación de los navíos dañados por las tormentas en alta mar durante sus rutas, en la medida en que no ofrecía ningún astillero donde pudieran encontrar arboladuras, velas, cordajes y demás piezas de recambio.

Alexander von Humboldt consideró el puerto de Santa Cruz como un gran apeadero en el camino entre Europa, América y Oriente. En sus más

importantes puertos, Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de Orotava (hoy de la Cruz) se habían establecido colonias de extranjeros, fundamentalmente súbditos británicos, responsables de las exportaciones e importaciones.

Pero, la baratura de los géneros, no fue la única razón por la cual se visitaba las islas, sino también por el contrabando, bien estudiado por José Peraza de Ayala y Antonio de Béthencourt Massieu, entre otros, y durante los periodos de paz entre España y Gran Bretaña.

Ahora bien, las permanentes guerras y contiendas diplomáticas entre España e Inglaterra mermaron considerablemente la economía isleña y la frecuencia de viajeros a nuestros puertos. En la década de 1770 la pobreza económica de las islas y la ruina de su comercio eran preocupantes. El comandante general de Canarias, Miguel López Fernández de Heredia, y el obispo Delgado y Venegas decidieron llevar las penurias y las necesidades más perentorias a la Corte para, si no acabar, al menos suavizar la lamentable situación. Se eligió a Tomás de Nava y Grimón, marqués de Villanueva del Prado, como mensajero a Madrid, pero la falta de recursos económicos de los pueblos, que no pudieron colaborar en los gastos mínimos para sufragar el viaje, dejaron al marqués en las islas. Sirva como ejemplo de la penuria económica que estaba pasando las islas.

La actividad en el puerto de Santa Cruz distaba mucho de décadas anteriores. Las operaciones mercantiles, en concreto en el año 1773, según el informe enviado al conde de Rochford por el cónsul británico en Tenerife, J. Magra, con fecha del 10 de septiembre, eran las siguientes:

De *América* se importaba trigo, maíz, harina, arroz, bacalao, cera de abeja, barras de hierro, esperma de ballena para velas, madera, duelas para los cascos, muebles diversos, suelas para zapatos,

el monto total de las operaciones de las importaciones ascendía a	£60.000
y se exportaba vino por valor de	£40.000
las operaciones se realizaban en letras de cambio en libras esterlinas inglesas cuyo valor alcanzaban los	£20.000

De *Holanda* se importaba tabaco, sogas, pólvora, especies para sazonar, aceite de linaza, clavos, candados, plomo, acero, chapas de latón, telas de Leiden, ciudad holandesa que desde el siglo XVII conoció un gran florecimiento de la industria textil,

el monto total de las operaciones ascendía a	£20.000
y se exportaba muy poco vino	
y todas las operaciones también se realizaban con letras de cambio en Inglaterra.	

De *Hamburgo* se importaba telas y lino de la baja Silesia, botellas cubiertas de mimbre, copas de Bohemia, alfombras, sogas para los barcos, anchoas y muchos metales,

por valor de	£30.000
se exportaba poco vino	
y las operaciones con letras de cambio	

se realizaban en Inglaterra, como Holanda. También se realizaban las importaciones de *Flandes*

De *Francia* se importaba poco, fundamentalmente consistía en lino fino, ropa, sombreros, calcetines y pañuelos de seda,

y el valor era la ridícula cantidad de	£4.000
y se exportaba algo de vino.	

De *Génova y otros Estados de Italia* se importaban papel, acero, jabón, cartas de juego, aceite y ropa de terciopelo,

por un valor de	£10.000
y las operaciones se realizan con letras de cambio en Cádiz.	

De *Irlanda* las importaciones consistían en muchos víveres (carne vacuna, de cerdo, jamón york, lenguas, mantequilla, queso y pescadillas), cera de abeja, velas, lino, pieles,

por un valor de	£54.000
-----------------	---------

Sin embargo, la gran hegemónica en las transacciones comerciales era *Gran Bretaña*, muy por encima del resto de las naciones que suministraban a las islas, de *Gran Bretaña* las importaciones consistían en diferentes tipos de lana, sombreros, medias, lino en bruto, cajas de sardinas, arenque ahumado en escabeche, queso, cerveza fuerte, sidra, aros de hierro para barricas y cascots del vino, cubertería, mucho material de alfarería, material de ferretería, botellas y ocasionalmente trigo, centeno y harina.

por un valor de	£40.000
y se exportaba vino, orchilla, barrilla y seda natural	£70.000
por valor de	
y las operaciones se realizaban en efectivo y sumaban la cantidad de	£60.000

Se importaba mucha cera para sacar brillo a los suelos de los interiores de las casas canarias en la medida en que solían ser de madera, sobre todo de tea. También se importaba mucha tela y lino.

Y aunque el comercio con Gran Bretaña era muy superior a la del resto de los otros países, estaba muy lejos de alcanzar las buenas cifras de décadas anteriores como consecuencia de la guerra de 1739. Hasta entonces el comercio con las islas alcanzaba más de medio millón de libras esterlinas. Según el cónsul Magra, era normal la venta de manufacturas inglesas por valor de £10.000 en un día¹. Esta cantidad era posible porque los comerciantes ingleses practicaban un fuerte mercado, incluso de contrabando, de manufacturas inglesas desde las islas con las colonias americanas, aprovechándose del permiso de asiento concedido a Gran Bretaña. Y, sin embargo, desde la paz del Tratado de Aquisgrán (8 de octubre de 1748) y la posterior Guerra de los Siete Años (1756-1763) —en medio, España y Francia firmaron el Tercer Pacto de Familia en 1761, por el cual España se unió a los franceses en su lucha contra Gran Bretaña— las importaciones británicas decrecieron £100.000, beneficiándose de esta caída el mercado holandés y francés, que apenas antes habían tenido presencia, y que se consolidaría a partir de entonces, según el mismo cónsul Magra. Pero a pesar de ello, la superioridad se manifestaba en el número de buques de bandera inglesa que visitaron las islas Canarias en 1773: 55 barcos ingleses arribaron en el puerto de Santa Cruz por tan solo 3 franceses y 6 holandeses.

En la década de 1780 hasta las colinas se hallaban cubiertas de viñedos, tanto en las cumbres como en los valles, y el comercio del vino era la principal riqueza, y aunque menos apreciado que el de Madeira, era, sin embargo, objeto de un comercio considerable y, anualmente, se exportan de diez a quince mil barricas. También se producían naranjas, dátiles, caña de azúcar, higueras, olivos, trigo, cebada, ñames, plátanos, verduras y frutas de todo tipo, algodón, sosa, sangre de drago, aloe, almáciga, etcétera. Los principales encargados de las transacciones comerciales eran extranjeros establecidos en los dos principales puertos de la isla de Tenerife, Santa Cruz y el Puerto de la Cruz, entonces llamado Puerto de Orotava. Los componentes de la colonia extranjera de origen irlandés era la más numerosa, en torno a 35 residentes al final del último cuarto del siglo XVIII, repartidos entre el Puerto de la Cruz y Santa Cruz, le seguía la colonia francesa, alrededor de unos 20 residentes en el mismo periodo. La condición de católicos les proporcionó amplios privilegios para establecerse en territorio nacional para comerciar desde los puertos de la Monarquía española.

Los vinos, principalmente blanco, se exportaban a las colonias españolas de América, Europa y se vendían en tierra a los navíos en sus rutas hacia el sur, por los comerciantes irlandeses (Juan y Bernardo Cóloman, David William Mahony, John Culmann, Michael Chancey), por algunos ingleses (*Pasley*

and Little, David Lockhard, Diego Barry, o Dionisio O'Daly, entre otros) o escoceses como John Enmanuel Mitchel, a cambio realizaba la importación de manufacturas inglesas —sombreros, calcetines, medias, sardinas, arenques ahumado y adobado, cerveza, material de ferretería, botellas, entre otros productos— y los norteamericanos en pago por el maíz, trigo, duelas, caballos y tabaco.

Pero el movimiento portuario estaba en sintonía con la política exterior de la Monarquía española, aunque nunca se interrumpió en las islas a pesar de las frecuentes guerras entre España y Gran Bretaña, sino a lo sumo se hacía notar porque los ecos de los enfrentamientos entre las dos Coronas tenían también repercusiones en las islas. Por ejemplo, cuando José Moñino Redondo, conde de Floridablanca, secretario de Estado (especie de Ministerio de Asuntos Exteriores), cargo que ocuparía por 15 años (1777-92), apoyó a los revolucionarios norteamericanos en la Guerra de la Independencia de Estados Unidos (1779-83), las islas padecieron sus consecuencias: una embarcación inglesa cerca de Tejina siguió una embarcación americana que logró refugiarse en las playas del lugar, dirigiendo contra tierra el barco inglés varias descargas². También consiguió la recuperación de Menorca (1782).

No obstante, a pesar de que toda la política exterior de Floridablanca estuvo marcada por los esfuerzos de recuperación de las dos plazas peninsulares en manos inglesas tras la Guerra de Sucesión, Gibraltar y Menorca —sólo logró recuperar la última en 1782—, con la Paz de Versalles de 1783, se asiste a la arribada a los puertos isleños de cuantas expediciones francesas y británicas cruzan el Atlántico camino a Oriente, las Indias o Pacífico Sur. Y ello a pesar de que España y Francia estaban viviendo los efectos de los Pactos de Familia (1733-1788), de carácter claramente belicista directamente contra Inglaterra.

Pero las relaciones entre España y Francia entran lentamente en crisis tras el triunfo de la Revolución francesa. A partir de entonces, el Gobierno de la Corona española comienza a tomar medidas de vigilancia para evitar la penetración de propaganda revolucionaria. Procede a la promulgación de la Real Cédula del 20 de julio de 1791 por la que se ordenaba la *Formación de matrículas de extranjeros residentes en estos Reynos con distinción de transeúntes y domiciliados*. En la Real Cédula también se establecía la categoría de herejes y enemigos³ y se definía las dos categorías de residentes extranjeros en territorio nacional: avecindados y transeúntes. En el punto 6 de la instrucción dada a la Justicia el 21 de julio de 1791 sobre el procedimiento a seguir se decía que “se notificará a los que se declaran transeúntes, que no puedan ejercer las artes liberales, ni oficios mecánicos en estos Reynos sin avecindarse y por consecuencia no puedan ser mercaderes de vara, ni vendedores por menor de cosa alguna, sastres, modistas, peluqueros, zapateros, ni Médicos, Cirujanos, Arquitectos, etc., ... comprendiéndose en esta prohibi-

ción la de ser criados y dependientes de vasallos". A quienes optaran por la condición de transeúntes se les daba un plazo de dos meses para abandonar el reino⁴.

El nombre de los censados debía ir acompañado de otra serie de datos: país de origen, estado civil, nombre y procedencia del cónyuge en el caso de los casados, número de hijos, si los había, religión, oficio y años de residencia. La medida, en apariencia de carácter general, tenía como objetivo real la colonia francesa que, a diferencia de las anteriores relaciones de comerciantes, fue sometida a una vigilancia más estrecha⁵.

En las islas la comunidad francesa no era muy numerosa. En la matrícula de extranjeros de 1791, en los dos principales puertos de la isla de Tenerife (Santa Cruz y el Puerto de la Cruz, entonces Puerto de Orotava) según habiendo 18 franceses residentes. La mayoría estaba domiciliada en Santa Cruz; sólo había dos residentes en La Laguna y dos en el Puerto de la Cruz. La colonia más numerosa de extranjeros era británica, muestra de la gran relación comercial que existía entre Canarias y el Reino Unido, a pesar de los permanentes enfrentamientos y tiranteces. Había 43 súbditos anglo-irlandeses: la mayoría era irlandeses y muy pocos ingleses (6) y escoceses (3). Sin embargo, la practica totalidad de los irlandeses estaban domiciliados, como los franceses, en oposición a los escoceses e ingleses que todos eran transeúntes⁶.

Las relaciones entre España y Francia entran en 1792 en una etapa de mayor tensión tras la proclamación de la república en París. España y Gran Bretaña se alían contra la Francia revolucionaria. Por Real Decreto comenzó en las islas la expulsión de franceses y el secuestro de sus pertenencias. Y a principios de 1793, cuando la situación había comenzado a tensarse aún más tras la ejecución del rey Luis XVI, el 21 de enero, España declaró la guerra a la Francia revolucionaria, conocida como la Guerra contra la Convención (1793-1795). Se procede al extrañamiento de franceses no domiciliados y se levanta expediente de expulsión a cuantos mercaderes estaban en Santa Cruz, como a José Plou, Juan Francisco Martín, los hermanos Juan Bautista y Juan Evangelista Davigneau (empleados en la casa de comercio de Francisco Casalón), Juan Bosq, Antonio Angles, Luis Duciel, Andrés Dusautoy, José Pusaire, y muchos otros.

Todo el caudal de comercio anglo-irlandés en los puertos isleños se vio truncado tras la firma de Godoy por separado con Francia, la Paz de Basilea (1795) y el inicio de la prolongada guerra contra Gran Bretaña, emprendida por España y Francia consecuencia de la firma del tratado de San Ildefonso en 1796-1808. A raíz de este tratado se normalizarían las relaciones comerciales. El gobierno de Carlos IV prescindió de las anteriores discrepancias ideológicas y en su decisión se impusieron ahora las razones estratégicas. Y es que Gran Bretaña representaba desde hacía mucho tiempo una amenaza

constante para las colonias españolas en América, pues los ataques de los buques ingleses cortaban la navegación comercial transatlántica entre la España peninsular y las Indias, e interrumpían la llegada de plata desde las minas mexicanas y peruanas. Por su parte, Francia también sostenía un duro enfrentamiento contra los ingleses por la hegemonía mundial desde hacía más de un siglo. Así pues, la Monarquía española y la República francesa coincidieron en su interés mutuo por derrotar a un enemigo común. Como consecuencia de este tratado, España y Francia iniciaron una prolongada guerra contra Gran Bretaña y también contra Portugal, que mantenía una sólida alianza con los ingleses desde principios del siglo XVIII.

Ahora era normal encontrar deambulando libremente por las calles de nuestros principales puertos a los corsarios franceses. Las escasas fondas en Santa Cruz solían estar animados por su presencia. Tampoco era extraño que se dieran casamientos entre corsarios franceses y jóvenes naturales isleños. Apenas nuestros puertos se vieron visitados por navíos ingleses. Y aunque los viajes transatlánticos eran pocos, consecuencia de la guerra, arribaban viajeros a los puertos isleños y los escasos protagonistas de las grandes expediciones francesas. Por el contrario, no sucedía lo mismo con las expediciones británicas. La realizada en 1801 hacia Australia por el guardamarina Matthew Flinders en la balandra el *Investigador*, anteriormente llamada *Xenophon*, marino que había acompañado al capitán James Cook en su primer viaje, hizo escala en Madeira y sigue rumbo a ciudad de El Cabo alejado de aguas isleñas por la amenaza de los navíos franceses.

Los navíos franceses se encargaron de la vigilancia de las aguas isleñas y con sus salidas imponían la autoridad a través de permanentes ataques a los barcos enemigos ingleses. Destaca entre ellas el bergantín francés *Vigilante*, el cual apresó al bergantín inglés *Neptuno* en 1799; o la corbeta corsaria francesa *La Mouche*, conocida históricamente entre los isleños como *La Mosca*, que había llegado a las islas para reemplazar a la corbeta *La Mutine*, ya que esta se trasladaba a la India. Las acciones de *La Mosca* en aguas canarias contra los ingleses duraron años⁷ y eran temidas por su agresividad y eficacia en el momento de atrapar a sus enemigos. El 8 de abril de 1799 apresó al bergantín americano *Armonía* y mayor repercusión adquirió cuando en octubre de 1801 atrapó dos buques portugueses en La Palma y dos embarcaciones inglesas con todo el botín; muchos marinos prisioneros fueron conducidos a Santa Cruz. Los barcos y enseres capturados se ponían a la venta en el muelle para que los compraran los naturales. También se vendían las presas y parte del botín. En agosto de 1799 se pusieron a la venta las presas hechas por el buque corsario *La Mosca*⁸. Cuando ocurría una acción como esta, inmediatamente se acercaban por nuestras aguas navíos ingleses. Lo sucedido con *La Mosca* atrajo siete navíos y una fragata de

guerra inglesa y merodearon por el muelle de Santa Cruz. Se originaba una gran tensión.

El tratado de Amiens dio un respiro de paz durante el cual el comercio canario efectuó signos de recuperación, dando salida a los caldos almacenados durante el conflicto. Embarcaciones inglesas entraban en los puertos de Santa Cruz y, después de días en el muelle, partían sin incidentes. En enero de 1802 diez barcos ingleses arriaron en el Puerto de La Orotava para adquirir importantes cargas de los célebres vinos isleños de la casa de John Pasley, residente en Santa Cruz desde muchos años antes y que tenía su principal casa comercial en Lisboa, y que en el puerto norteño de Tenerife ejercitaban como socio sus dos sobrinos de origen escocés, los hermanos Archibald y James Little, establecidos en 1774, formando a partir de entonces la casa comercial *Pasley & Little*. De Inglaterra se exportaba semillas de papas holandesas. Los viajes hacia Francia de muchos hacendados isleños se realizaban con frecuencia. No obstante, a pesar de esta aparente normalidad, había un gran tráfico en nuestros puertos de buques de guerra de España, Holanda y Francia, es decir, los pertenecientes a las naciones en conflicto contra Gran Bretaña.

Pero lo normal era ver navíos ingleses por nuestras costas durante los años de la contienda bélica, realizando acciones puramente piráticas. Valga como ejemplo, entre las muchas que sucedieron, el apresamiento el 2 de febrero de 1807 en La Gomera del barco *San Antonio* por un corsario inglés, llevándose consigo 17 reses y 21 carneros. Las islas vivían en permanente tensión por la acción de los enemigos ingleses, realmente serias en las islas menores por carecer de unas defensas adecuadas.

Sin embargo, cuando los acontecimientos de la guerra se precipitaron y la política de alianza cambió radicalmente, tras la caída y posterior prisión de Godoy el 19 de marzo de 1808, y Carlos IV se vio forzado a abdicar a favor de su hijo Fernando, dando comienzo la cruenta guerra de resistencia contra los franceses durante seis largos años (1808-1813), España se convirtió en el escenario bélico del enfrentamiento entre Francia y Gran Bretaña. La defensa popular de la nación frente al invasor francés también tuvo un indudable carácter religioso y no fue casual que los gritos repetidos con más entusiasmo por la población durante los levantamientos fueran los de “¡Viva María Santísima, viva Jesucristo, viva la Fe católica y mueran los franceses!”. Y es que los clérigos españoles, que siempre habían identificado a los franceses con el terror revolucionario y con el ateísmo sacrílego, desempeñaron un destacado protagonismo en la movilización y en la propaganda antinapoleónica, animando al pueblo a pelear contra los invasores en defensa de la doctrina católica⁹.

En ese ambiente cargado de rechazo a todo lo francés, no era extraño que se produjera un motín contra los franceses, como el ocurrido en el Puerto de

la Cruz los días 3 de marzo y siguientes de 1810. Una multitud exaltada y sin juicio acabó con la vida de los dos franceses, Josef Bressan y Luis Beltrán Brual, ambos trabajaban en la casa de comercio de Cologan. El primero, Bressan, soltero y de 41 años, era escribiente de Bernardo Cologan y vivía con él en su casa desde hacía siete años; el segundo, Brual, era maestro de Letras y Música, regentaba una escuela creada por el propio Cologan en una casa de su propiedad, en la plaza de la Iglesia, actual casa parroquial. Después de sofocado el motín, al resto de los prisioneros se pudo trasladar a Santa Cruz¹⁰.

El tráfico de prisioneros era considerable. En Santa Cruz recalaban buques ingleses con prisioneros franceses, a la inversa de como sucedía bajo presencia francesa. Ahora quienes vigilaban nuestras aguas eran navíos de Gran Bretaña. El día 12 de mayo de 1809, dos navíos de guerra de la Royal Navy, *Leviahan* y *Conquis*, de 74 cañones, al mando de los capitanes John Harvey y Fellowes llegaron al puerto de Santa Cruz, los cuales ayudaban a los navíos españoles en el trabajo de traslados de presos. El bergantín *Juana*, al mando del capitán Robert Tompsom, trasladó al puerto de Santa Cruz a 185 prisioneros. También, ese mismo día, llegaron dos navíos de guerra españoles, el *Montañés* de 76 cañones, y el *San Lorenzo* de 74 cañones, al mando del brigadier José Quevedo y el capitán Santiago Virrizalde, respectivamente, con 800 prisioneros franceses; y más tarde tres bergantines españoles, el *Elena*, el *Santo Domingo* y el *San Miguel*, capitaneados por Miguel Centeno, Ambrosio Martínez de Fuentes y Vicente Lemus conducían 449 prisioneros desde Cádiz a las prisiones de las islas¹¹.

Nuestros puertos volvieron a ser visitados por barcos de todas las naciones sin peligro alguno. El trasiego de buques era considerable con víveres y mercancías manufacturadas. Solamente en la primera quincena del mes de mayo de 1809 seis barcos ingleses arribaron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife:

El día 1	la balandra <i>Pandora</i> , capitán George Sheraton, con mercancías para la casa comercial de Diego Barry (Puerto de la Cruz).
El día 2	la balandra <i>Buenaventura</i> procedente de Posmouth, al mando del capitán Thomas Kidd, con material para Phillip Baker. El mismo día otra balandra, la <i>Isabel</i> , al mando del capitán Jacob Wett sin carga alguna dirigida a la casa comercial de Cologan. El mismo día procedente de Madeira llegó el bergantín <i>Juana de Dublín</i> , al mando del capitán George Reid, pero esta vez con carga para la casa Cologan.

El día 7	el bergantín <i>José y María</i> , capitán James Cotterel, con ropas y otros efectos para la casa Juan Diego Amstrong en Santa Cruz.
El día 14	la balandra <i>Juanica</i> , al mando del capitán James Mercés, con un cargamento de lana para la casa comercial del irlandés Patricio Murphy, en Santa Cruz

Por esta regla de tres podemos considerar que alrededor de 144 barcos ingleses visitaron el puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1809.

También era considerable la arribada de naves norteamericanas. En la misma fecha llegaron 11.

El día 1	entró el bergantín <i>Nuberi Port</i> , al mando del capitán Jeremy Jower, con carga de manteca, carne, bacalao, queso, salmón, consignado a sí mismo
El día 2	procedente de Charleston, entró el bergantín <i>José</i> , al mando del capitán George Prible, con tabaco, aguardiente de caña y arroz, también consignado a sí mismo. El mismo día, procedente de Crorffolk arribó el bergantín <i>Andrew Coggen</i> , al mando del capitán William Curran, con harina, duelas y otras provisiones para Diego Barry.
El día 3	procedente de Norfolk entró la goleta <i>Dos Hermanos</i> , al mando del capitán William Notholy, con cargamento de millo, arroz, carne de cerdo y vacuno, harina y duelas consignadas para la casa de Patricio Murphy. El mismo día, procedente de Postmouth, un bergantín americano, <i>Venus</i> , capitaneado por William Trifethen, con madera, bacalao, carne de cerdo y barriles de pescado en salmuera, así como otros efectos. También ese mismo día, procedente de Nueva Cork, el bergantín <i>Ohio</i> , al mando del capitán William Rust, con duelas y alquitrán consignados para James Little.
El día 4	procedente de Nuven Port hizo escala el bergantín <i>Isabel</i> , al mando del capitán James Gamis, cuyo destino era Cabo Verde. El mismo día, procedente también de Nueva York, arribó la fragata <i>Pomona</i> , al mando del capitán Hoyt, con madera, bacalao, galleta, salsa parrilla, arroz, té y cera para Diego Barry. También el mismo día, procedente de Boston entró la fragata <i>Bacus</i> , al mando del capitán Joseph Davis, con duelas y víveres para James Little.
El día 5	procedente de Boston arribó la fragata <i>Medford</i> , al mando del capitán Barrer, con harina, tabaco, aceite, algodón, duelas, y otros efectos para la casa comercial de Madam.

El día 9	procedente de Sallen llegó <i>El Correo de Boston</i> al mando del capitán James Manfield, con cargamento de harina, bacalao, arroz, velas, aceite de pescado y otros varios efectos para la casa comercial de James Little.
----------	--

Como podemos ver, la casa comercial *Pasley Little and Co.* figura como la más importante del Puerto de la Cruz. Habían dos casas comerciales que tenían representación en el Puerto de la Cruz y Santa Cruz de Tenerife. La propia *Pasley Little and Co.*, a cuyo frente se encontraba Archibald Little, residente en la isla desde 1774, y la casa comercial Cólogan, por entonces con Bernardo Cólogan al frente, la cual tenía dos inmuebles en la capital donde suministraba a los barcos que arribaban.

En el ejercicio de contribución de 1821-22, las dos poseían 2 patentes de contribución, junto con la de *Stuart Bruce*, afincado en 1811¹². Madrid y todas las plazas de puertos, de cualquier número de población, que ejercían el comercio con el extranjero como el Puerto de la Cruz, estaban considerados en la 1ª clase de contribuyentes, por lo que estaba obligado a pagar 800 reales de vellón por patente. De las 14 casas comerciales o comerciantes individuales con patentes para el comercio al por mayor, 8 eran extranjeras, siendo 7 británicas. Las tarifas de las patentes en los puertos eran:

1ª clase	800 reales de vellón
2ª clase	666 reales de vellón
3ª clase	533 reales de vellón
4ª clase	400 reales de vellón
5ª clase	266 reales de vellón
6ª clase	133 reales de vellón
7ª clase	120 reales de vellón
8ª clase	106 reales de vellón
9ª clase	93 reales de vellón
10ª clase	90 reales de vellón

El Puerto de la Cruz, primera localidad portuaria en los siglos XVII y XVIII, era el principal puerto de la isla de donde se realizaba las exportaciones de los productos agrarios de la comarca norte de Tenerife. Fue el principal lugar de asentamiento de una importante colonia inglesa. La historiografía canaria ha afirmado que el fin del conflicto trajo consigo la quiebra de la mayoría de las viejas casas comerciales extranjeras establecidas en las islas, sobre todo en el Puerto de la Cruz (*Cólogan, Barry, Cullen, Stuart Bruce, O'Daly, Pasley Little Co., Grauman & Mac-Daniel*, etc.). Sin embargo, si bien es verdad que algunas quedaron de forma notoria afectadas, están lejos de fracasar y consecuentemente de abandonar la actividad comercial en la zona

norteña de Tenerife. Para ampliar el negocio de exportación-importación, algunas de estas casas comerciales ya no operarían desde el puerto del valle de La Orotava, sino también desde Santa Cruz de Tenerife, el nuevo centro comercial que va a adquirir el protagonismo económico y político a lo largo del siglo XIX y XX.

Podemos hacer un símil con la teoría de la evolución, es decir, los comerciantes más fuertes resisten mejor los embates negativos de la crisis, mientras que los menos solventes desaparecerían. Siguieron ejerciendo la actividad mercantil las de mayor solvencia y las que tenían actividad mercantil también en Santa Cruz. Pero, acabaron sucumbiendo en el Puerto de la Cruz como consecuencia de la crisis, o que simplemente abandonan la isla, los comerciantes David Lockhard (inglés residente en el lugar desde 1741), David William Mahony (irlandés residiendo en el lugar desde 1751), John Culmann (irlandés establecido desde 1786), John Enmanuel Mitchel (escocés establecido en 1790), Michael Chancey (irlandés residente desde 1750) y Dionisio O'Daly y Diego Barry, quizás lo dos más fuertes de cuantos hemos señalados. Sin embargo, Gilbert Stuart Bruce, socio de Barry, continua por su cuenta.

Y algunos empleados de esas casas desaparecidas continuaron residiendo en las islas aunque dedicados a otros negocios. Por ejemplo, Charles Sayer, inglés que vino al Puerto de la Cruz en 1817 para trabajar en la casa de comercio del irlandés Dionisio O'Daly, una vez la casa comercial fracasó, se casó con una natural del Puerto de la Cruz e instala una fonda en el año 1822. O Alfred Diston, que vino a Tenerife en 1810 como director de la casa de comercio *Pasley Little and Co.*, a quien le debemos toda una serie de reflexiones sobre los hábitos de los isleños y un grupo de dibujos a través de los cuales nos transmitió la vestimenta de los naturales en una época en que las costumbres estaban cambiando y los vestidos tradicionales desapareciendo por la influencia de las modas foráneas, se casó con María Renshaw Orea en 1836, y sus hijos Alfredo, Carlota, Placida, Francisco y María de la Soledad nacieron aquí. Murió en 1861 y se encuentra enterrado en el *British Cemetery* del Puerto de la Cruz.

Las casas británicas establecidas en los puertos canarios solían traer desde su propio país a dependientes de confianza para los puestos directivos y de responsabilidad. La casa comercial *Pasley and Little* trajo como empleados para trabajar en la compañía en 1810 a Alfred Diston (de 38 años), en 1830 a William Young (de 17 años) y desde octubre de 1831 a Charles Hilditch (35 años)¹³. Gilbert Stuard Bruce tuvo como aprendiz al primer miembro de la casa Hamilton llegado a Tenerife en 1816, Lewis Gellie Hamilton (con 17 años)¹⁴. Por el contrario, recurrían a trabajadores del lugar para realizar los trabajos manuales.

También se solicitaban a Gran Bretaña encargadas del hogar. El 15 de mayo de 1815 Elena Forstall, de la casa comercial irlandesa de Patricio Forstall (establecida en Santa Cruz de Tenerife en 1770) escribe desde Santa Cruz a Patrick Charles Power en Londres solicitándole que le consiga una persona de confianza que sepa español e inglés para enviarla a Tenerife, con un sueldo el primer año de 600 pesos y el segundo a convenir. También, como estaba ocurriendo en otros lugares de España (La Coruña, Málaga, Huelva, Sevilla...), comienzan a preocuparse por dotar de lugares santos a los súbditos residentes en las ciudades portuarias. Así, comienzan su andadura en el establecimiento de sus propios cementerios: el de Santa Cruz de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canaria.

Pero el fin de la contienda bélica va a suponer el debut de nuevos comerciantes de nacionalidad británica. Thomas Carpenter se establece en el Puerto de Orotava en el año 1819 con su esposa, la maderiense Isabel Fleming Goodall, y sus cuñados Andrew y David Goodall; Robert Thomas Henderson (natural de Londres) se establece en La Laguna en 1821 como transeúnte, entre otros.

Durante años, estas compañías británicas fueron las mayores contribuyentes a las arcas de la Hacienda Pública, en la medida en que la mayoría de las transacciones comerciales al por mayor eran realizadas por ellas. En la contribución por la patente del comercio al por mayor del ejercicio al año 1822-1823 figuran:

Juan Cólogan	2.000 reales de vellón
Pasley Little and Co.	2.000 reales de vellón
Bruce and Co.	1.800 reales de vellón
Carpenter and Co.	1.600 reales de vellón

En las siguientes décadas seguirán figurando en la lista de los primeros contribuyentes, aunque ya acompañados de algunos nacionales como Francisco Nepomuceno y Francisco Ventoso.

A diferencia del puerto de Santa Cruz, donde había un muelle, o desembarcadero que se adentraba en el mar, donde pueden atracar los botes en cualquier estación del año, el Puerto de la Cruz aún carecía de uno. Desde el siglo XVIII contaba para el embarque y desembarque los puntos de San Telmo (el Pris), San Felipe, Martiánez y Santa Bárbara. Pero ninguno era seguro. Era relativamente buen puerto en verano, pero en invierno los barcos se veían obligados a soltar amarras y echarse a la mar, por temor a ser sorprendidos por las fuertes marejadas provocadas por los vientos del noroeste.

La finalización del conflicto bélico y la liquidación definitiva del Imperio napoleónico (1815), el levantamiento del bloqueo continental decretado a Inglaterra, el afianzamiento del dominio imperial británico y la llegada a

nuestros puertos de las expediciones británicas en unos momentos que se despertó el interés de Gran Bretaña en la exploración geográfica de África, no solo por razones científicas y comerciales, sino, en parte, por la invasión de Napoleón de Egipto en mayo de 1798¹⁵, van a permitir la arribada de algunos de los grandes exploradores británicos. Por traer a algunos, podría ser la expedición de 1825 de Hug Clapperton, acompañado de Robert Pearce y Richard Lander, momento que marca un antes y después de la exploración británica de África. Clapperton y Lander abrieron la ruta hacia del sur al río Niger desde Badagry (Nigeria). Clapperton murió en Sokoto (Nigeria) en 1827, pero Lander siguió la misma ruta con su hermano John en 1830 y definitivamente trazó el curso del río hasta el mar. Dos años después, 1832, con las nuevas tecnologías del barco a vapor se abrió el comercio británico en el río Níger. Acompañados de un termómetro de mercurio hicieron mediciones de las temperaturas a diferentes altitudes del Teide. Sus trabajos fueron de suma importancia. Constituyen en sí los primeros registros que se hacen de este tipo en la montaña de la isla y, simultáneamente, con Santa Cruz y el Puerto de la Cruz. O años después, octubre de 1827 y febrero de 1829, visitó la islas Robert Edward Alison, cuyas crónicas desde Altavista en el Teide sobre la inimaginable claridad del cielo para la observación de las estrellas y los planetas animaron a más de un astrónomo a elegir la montaña como base de operaciones para realizar sus observaciones astronómicas.

Gran Bretaña y sus súbditos gozarán de nuevo de libre movimiento. Los viajes intercontinentales proliferan desde los puertos de Inglaterra (sobre todo desde Londres, Liverpool, Southampton, Plymouth) con los puertos de Canarias, propiciados cada vez más por una burguesía industrial y comercial que necesitaba exportar la producción de sus manufacturas. Los residentes normalmente seguían dirigiéndose a sus compatriotas de confianza, socios o familiares en Gran Bretaña para que les procurasen dependientes. Era una práctica muy habitual. Y muchos de los cargos consulares británicos son ocupados por las familias de comerciantes establecidos en los puertos, ya que gozaban de la confianza de la burocracia londinense. El 29 de mayo de 1812 es nombrado cónsul general Gilbert Stuart Bruce. Sin embargo, a diferencia de otros países la inmensa mayoría de la representación consular es ocupada por personas de confianza que no tenían que ser forzosamente comerciantes. El 29 de enero de 1825 es nombrado Francis Coleman MacGregor; el 4 de noviembre de 1831 es nombrado Richard Barlett, cargo que ocuparía hasta que el 23 de agosto de 1850, momento que asume el consulado Henry John Murray.

También, tras la finalización del conflicto bélico y la liquidación definitiva del Imperio napoleónico (1815) y el levantamiento del bloqueo continental decretado a Inglaterra, Europa vivirá los procesos nacionalistas, triunfa el librecambismo y se restablecerá la paz en los mares que se conocerá

como la *pax britannica*. Es entonces cuando aparecen en nuestros puertos una nueva actividad de manos de los británicos: las misiones protestantes. Pretendían difundir la Biblia y los Evangelios en lengua española y portuguesa, sin anotaciones o comentarios y sin los textos apócrifos, por todo el mundo para así poner al alcance del mayor número de creyentes el texto del libro sagrado auténtico, contradiciendo los de la Iglesia romana. Pensaban que la lectura del auténtico texto minaría las bases de la dominación de la Iglesia católica y ayudaría a difundir el liberalismo; y en aquellas regiones no cristianas, para extender las bases de la civilización y religión occidental con el fin de abrir pasos a la explotación comercial. Supuso un gran esfuerzo misionero, sobre todo, en África e Hispanoamérica

Ya en 1804, año en que Napoleón fue coronado emperador de los franceses y comenzaron los preparativos en el campo de Boulogne para invadir Inglaterra, la *Church Missionary Society* (fundada en 1795) comenzó su plan de evangelización de la costa oeste de África, donde estaban incluidas las islas Canarias¹⁶. El lugar más importante de actuación de la sociedad bíblica en la costa occidental de África era Sierra Leona, convertido en el centro administrativo de la dominación británica de la costa, y con el establecimiento de las libertades religiosas en el último cuarto de siglo en el estado español, Canarias dependería de su diócesis. Dos años después, en 1806, ya había publicado 100 ejemplares del Nuevo Testamento en español, aunque la Inquisición se encargó de que en España no hiciera su aparición hasta años después de 1826. Pero no sucedió lo mismo en Canarias, dada la frecuente arribada de buques ingleses en los puertos canarios, sobre todo el de Santa Cruz de Tenerife, y las facilidades que se ofrecían para su penetración. En 1813 tenemos conocimiento de la presencia de un cierto protestantismo de misión, entendiéndolo por el mismo que el realizado por el esfuerzo proselitista llevado a cabo por la sociedad misionera protestante: un barco que realizaba comercio con nuestros puertos dejó un pequeño lote de Nuevos Testamentos en español en las islas¹⁷. De aquí se embarcaban para América.

Con el gobierno del Trienio Liberal (1820-1823) se vivió una actividad cultural como nunca. Con la abolición definitiva de la Inquisición se permitió a los ingleses no católicos dedicarse a otras actividades que no fueran las puramente comerciales, pues con anterioridad se les tenía prohibido cualquier otro tipo de actividad. Al mismo tiempo, la libertad de expresión, opinión e imprenta estimuló la apertura de nuevos periódicos, la publicación en general y la aparición de libros. Con anterioridad, en nuestros puertos como Santa Cruz o Puerto de Orotava no existían librerías, es decir, puntos de venta de libros. Es de suponer que en los pueblos interiores la situación era igual o mucho peor. Los libros desembarcados, por encargo a título individual, eran inspeccionados por los representantes oficiales de la Inquisición.

A partir de entonces, una vez las condiciones lo permitieron, comenzó la difusión de libros de la Biblia en español en Tenerife de la *British and Foreign Bible Society* (B.F.B.S.) de Londres. En el invierno de 1823 aparecieron por Tenerife los primeros misioneros, el reverendo H. Palmer Reid y durante el verano y otoño del mismo año, John Le Maitre. Con ellos comenzaron las acciones misioneras de la *British and Foreign Bible Society* a través de los barcos ingleses que realizaban el comercio con las islas. Después de atracar en el muelle de Santa Cruz, los navíos se encargaban de dejar pequeños cargamentos de los textos sagrados en español. Desconocemos sus formas de distribución en esos años iniciales. La B.F.B.S. operaba en Canarias a través de su oficina situada en Jersey (las islas británicas del canal). El reverendo Le Couteur era el encargado de dicha oficina y periódicamente comunicaba a la central en Londres, en 10 Eart Street en Blackfiars, de la marcha de las operaciones en las islas.

Las subvenciones para las islas del Atlántico eran las siguientes:

Cabo Verde	£151
Canarias	£175
Madeira	£450
Azores	£198

Como podemos ver, las partidas a Madeira y Azores, aliadas de Gran Bretaña, eran con creces superiores dada la presencia de una considerable colonia comercial y fuerte presencia militar inglesa.

Las biblias se vendían a un dólar y ochenta céntimos, un precio algo elevado dado que los derechos de aduana eran caros. En la carta que el 23 de junio de 1823 envía John Le Maitre a E. F. Ronneberg, secretario asistente de la B.F.B.S., le informa que por las 100 biblias recibidas de la *British Brigg Unitty* por medio del capitán John Curtis tuvo que pagar a la Oficina del Tesoro (Casa de la Aduana) 755 reales de vellón (r.v.)

Derecho fijo de entrada por cada libro 6 r.v. por unidad, total	600 r.v.
Patente de bandera canaria	150 r.v.
% sobre valor de mercancía	5 r.v.
TOTAL	755 r.v.

Pero cuando volvieron los “años negros”, como los llama Manuel Tuñón de Lara, con el regreso Fernando VII para gobernar con poderes absolutos (1823-1833), se desencadenó una feroz represión y acabó con todas las libertades establecidas por los liberales, además de restablecer los privilegios de la Iglesia. El 18 de octubre de 1823, el reverendo La Maitre escribe de nuevo a E. F. Ronneberg donde señala su temor si se confirmaba la toma de

Cádiz por las tropas francesas y se produjera el regreso del rey a Madrid¹⁸, hechos que suceden el 23 de junio, cuando Cádiz volvió a estar sitiada hasta su definitiva rendición en el 1 de octubre, y su posterior establecimiento de la segunda restauración tras la caída de Alicante el 5 de noviembre.

Se aplicó de nuevo las primeras medidas para cuantificar y controlar a los extranjeros establecidos en el Estado, según la antigua reglamentación de las Leyes Octava y Novena, título once, libro sexto, de la Novísima Recopilación, la cual establecía la categoría de herejes y enemigos, pero ahora para controlar la presencia de ingleses en suelo nacional¹⁹. Volvió a insistirse en las dos categorías de residentes: los avecindados y transeúntes. Eran considerados avecindados y súbditos de rey aquellos

que juraban observar la religión católica y guardar fidelidad a ella y al Rey de España y querer ser sus vasallos, sujetándose a las leyes y prácticas de estos Reynos, renunciando a todo fuero de extranjería y a toda relación, unión y dependencia del País en que nació, y prometiendo no usar de la protección de él ni de su Embajador, Ministro o Cónsules, todo bajo las penas de galeras [castigo que se imponía consistente en remar en las galeras reales], presidio o expulsión absoluta de estos Reinos.

Por su parte, eran transeúntes todos aquellos extranjeros acogidos a la religión protestante,

los cuales no pueden ejercer las artes liberales ni oficios mecánicos en estos Reynos, a menos que preceda licencia o mandato expreso de Su Majestad, y que si se ocupasen en tales ejercicios y proyecciones tendrán que salir de la Provincia en el término de dos meses.

Siguiendo las exigencias de la Orden del 10 de julio de 1831 del Comisionado Regio de Canarias a los extranjeros protestantes establecidos en las islas se les hacía declarar bajo juramento por los Santos Evangelios

que durante su permanencia en la isla o cualquier parte de los dominios españoles guardarán fidelidad a Su Majestad Católica y a sus leyes, sujetándose a ellas y así mismo prometen no ejercer oficios mecánicos ni liberales que les están prohibidos so pena de sufrir las penas que por ellos están impuestas²⁰.

A los protestantes se les seguía prohibiendo realizar actividades económicas que no fueran las puramente comerciales. Por su parte, los declarados

católicos apostólicos romanos no se les tomaba juramento bajo los Santos Evangelios, aunque también tenían que guardar fidelidad a su majestad el rey y sus leyes. Estos sí podían avecindarse y ejercer libremente los oficios que desearan, ya que era condición indispensable para hacerlo ser católico²¹. Así pues, solamente a los avecindados, es decir a los extranjeros católicos, se les permitía ejercer oficios mecánicos y liberales. Esta situación jurídica no cambiaría hasta el desarrollo legislativo contenido en el Real Decreto de Extranjería de noviembre de 1852²², aunque desde la muerte de Fernando VII (23/IX/1833) tales prohibiciones prácticamente no se cumplían. A partir de entonces se supera el binomio domiciliados-transeúntes y los ingleses y escoceses, que habían sido unos grupos minoritarios en el siglo XVIII, ahora se nos mostrará como los más importantes en la colonia extranjera que se establecerá en las islas.

Así pues se establece un mayor control y vigilancia de las autoridades sobre los extranjeros en suelo nacional, además de la prevención de la introducción de libros no autorizados. Los dos británicos de la B.F.B.S. encargados de la labor protestante en Canarias se ven obligados a abandonar Tenerife por ser transeúntes. A partir de ese momento aprovechan los servicios de un capitán llamado Mahy, que solía frecuentar con su barco el muelle de Santa Cruz de Tenerife. Poco después, con el fin de establecer un punto fijo en Canarias para la realización del trabajo evangelizador, el hijo del capitán Mahy estableció una tienda en Santa Cruz, donde se almacenaba y distribuía los libros sagrados, aunque de forma clandestina. Pero los lugareños se dedicaban a la obstrucción y persecución de la difusión de los Evangelios. Esta presión se hace sentir sobre el comercio del británico. Ante lo delicado de su situación, el joven Mahy escribe al responsable del área insular en Jersey, reverendo Le Couteur, donde le comunica el peligro que corre su tienda en la capital de Tenerife. Le Couteur, en una carta escrita el 28 de junio de 1826, informó a Londres que la tienda de Mahy en Santa Cruz de Tenerife estaba siendo muy vigilada y “que a consecuencia de las preguntas hechas por algunos oficiales de aduanas con respecto a los libros que él esperaba desde Inglaterra, encontró prudente esconder sus biblias y devolver los paquetes sin abrir”. Comenta que existía el peligro real de que le cerraran el comercio. En esa misma carta alega que el clero continuaba su lucha contra los protestantes y parece haber adoptado un nuevo plan de oposición ordenado últimamente por el deán a todas las iglesias y capillas²³. A pesar de esas amenazas del clero, según los misioneros británicos, había interés entre las clases medias de las islas (fundamentalmente en Tenerife, Gran Canaria y La Palma) en adquirir los Evangelios y biblias²⁴.

La permanencia de canarias a la Corona de España impidió durante décadas que la actividad continuara. Cosa que no sucedió en las colonias al otro lado del Atlántico. La acción de las sociedades bíblicas también alcanzó

a la América hispana, a la cual iba dirigida la gran cantidad de biblias editadas en castellano, como a la América portuguesa, Brasil, con su respectiva traducción al portugués, y tuvo mejor suerte que en Canarias al conseguir la liberación del dominio español.

Las enmiendas realizadas por España en las colonias de ultramar en el transcurso de la segunda mitad siglo XVIII con reformas administrativas y económicas, primero con la promulgación del *Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España e Indias* en 1778 y en el año 1782, con excepción de México y Venezuela, que no se incorporaron al sistema hasta 1789; después con el tratado de San Lorenzo (1795), mediante el cual Godoy quiso normalizar la situación con Estados Unidos e impedir que estos pudieran entenderse con Inglaterra en contra de España: concediendo todo aquello que los norteamericanos reclamaron como una extensa faja de terreno al norte de la Florida occidental, con límite en el paralelo 31° latitud norte, y el derecho a navegar el Misisipi, incluso con escala y puerto franco en Nueva Orleans; y a los ingleses, el derecho a pescar y a establecerse transitoriamente en lugares deshabitados de la costa para faenas complementarias de pesca, y por último, la autorización en 1797 de comerciar en barcos bajo pabellón neutral, supusieron el verdadero comercio libre con todas las naciones de las provincias de ultramar, siendo las mayores beneficiadas América del Norte y Gran Bretaña. El negocio resultaría muy próspero para la salida a las manufacturas norteamericanas y británicas y la entrada en Inglaterra de la plata americana. A su vez, Inglaterra consideraba enemigo a todo buque de cualquier pabellón que se dirija a Europa sin tocar previamente en puerto inglés y satisfacer un prohibitivo impuesto (25 por 100 del valor de las mercancías).

Pero, a su vez, esa misma apertura al comercio internacional afectó gravemente, por un lado, a la estructura económica de los países latinoamericanos, los cuales no podían competir con los artículos similares importados de Inglaterra (incluso de Francia, Holanda y puertos alemanes) a precios más bajos y de mejor calidad; y por otro, a la penetración de ideas liberales propias del liberalismo europeo (gobierno representativo a través de elecciones, libertad de pensamiento, liberalismo económico, etcétera) así como el pensamiento protestante.

No era de extrañar, pues, que ante el desconcierto comercial, las mismas recesiones económicas atlánticas por la permanente guerra entre las potencias marítimas, así como la misma incapacidad del Estado y el vacío de poder a partir de 1808, las emancipaciones de las colonias fuera un hecho, y ayudara considerablemente a ello la presencia inglesa en los puertos hispanoamericanos, y tras ello la difusión del protestantismo como arma desestabilizadora a favor del proceso de independencia. Pero a diferencia de Canarias, donde sólo actuaba la sociedad bíblica inglesa, en América actuaron también las sociedades bíblicas norteamericanas.

Antes de la emancipación política no hubo penetración protestante significativa, al menos protestantismo de misión. Pero, el nuevo ambiente de libertad política que se respiraba en el país permitió la entrada y difusión de los Evangelios. Entre 1819 y 1820 la Sociedad Bíblica había impreso 5.000 ejemplares de la Biblia y del Nuevo Testamento en español (versión de Scio, realizada en 1790), 5.000 en portugués (versión de Pereira). Tal número elevado de publicaciones en español y portugués iban dirigidas al mercado de tierras hispanoamericana y brasileña, además de Portugal. Precisamente en Brasil tuvo una difusión más temprana que en el resto del continente debido al brasileño Hipólito José da Costa Pereira Furtado de Mendonça (1774-1823), quien fundó en Londres un periódico en lengua portuguesa *Correio Braziliense*, durante 15 años, 1806 a 1823, con el cual divulgó el pensamiento liberal inglés, la maravillosa revolución industrial en marcha así como la versión en lengua portuguesa del texto bíblico realizada por él mismo²⁵.

Con respecto a las naciones hispanas, aunque no puedo documentarlo, estoy casi seguro que en los años iniciales, la propagación del protestantismo a través de las sociedades evangélicas sería muy limitada por la oposición de la Iglesia católica y la misma represión política. Pero, aún en pleno proceso de independencia y con ciertas hostilidades, según la *British and Foreign Bible Society* de Londres, en 1818 empezó a actuar el primer protestante en Argentina, Chile, Perú y Ecuador, James Thomson²⁶. Años después, 1828, llegó al importante centro de comercio con influencia a nivel regional, Guayaquil, el reverendo Lucas Matthews, para seguir los pasos de Thomson.

Por otro lado, tampoco las repúblicas hispanoamericanas tomaron las medidas para cuantificar y controlar a los extranjeros establecidos en sus territorios sometidos a la reglamentación de las Leyes octava y novena, título once, libro sexto, de la Novísima Recopilación, la cual los consideraba herejes y enemigos, como siguió aplicándose en el Estado español tras la restauración fernandina. Ello permitió una mejor difusión de las misiones protestantes.

Así pues, a partir de la desaparición del impero napoleónico y la progresiva formación de las repúblicas americanas²⁷, las compañías británicas que ya estaban operando, muchas de forma ilegal, vieron el camino abierto. Sin embargo, ahora también se interesaron por el mercado americano comerciantes prusianos con muchos surtidos de telas alemanas²⁸. Es otras de las novedades en tierras de Hispanoamérica. Una presencia alemana que se inició en 1788 a través de una vía indirecta de reexportación Hamburgo/ Bremen-Londres/Liverpool o Baltimore, Boston, Nueva York, Filadelfia, Nueva Orleans y que, a partir de 1815, llegó a ser muy importante en el Caribe, aunque aún como Estados independientes. Los estados alemanes imitaron los modelos comerciales de las antiguas potencias coloniales como Inglaterra, Holanda, Francia y Dinamarca, aunque tuvieron que actuar en América mediante entidades comerciales con escaso apoyo por parte de los respectivos

Estados alemanes. El apoyo era más bien personal e informal que institucional, al contrario de los que sucedía con los comerciantes de Holanda o Gran Bretaña. Los principales productos alemanes que se importaban eran lienzos de Silesia, Ösnabrück, Bodenwerder, Teckenburg, Iburg, y diferentes tipos de lienzos gruesos, estopillas, creas, bretañas, choletas, ruanas, adamascados, así como telas de lana, de algodón y foulards de seda. Las telas de algodón producidas en Alemania podían competir bastante bien con los productos ingleses en los mercados ultramarinos a pesar de que en Inglaterra la industrialización estaba más avanzada²⁹.

Entre 1808 y 1815 el comercio marítimo atravesó una gran crisis debido tanto a las guerras napoleónicas como al bloqueo continental. Sin embargo, con la nueva situación política creada con la formación de las repúblicas americanas se daría un gran cambio, incluso la comercialización oculta que se practicaba con normalidad desaparece, también en los territorios insulares de España, Puerto Rico y Cuba tras el establecimiento del “comercio libre absoluto” de 1818.

Cuba era de suma importancia para el comercio, política económica y postal de Inglaterra. El cónsul inglés en Santiago, John Hardy, informó en 1832 del importante servicio postal que se daba hacia Jamaica desde la “florecente colonia española” y el cónsul en La Habana, Joshua T. Crawford, nos habla del importante comercio existente en la década de los cuarenta, así como la destacada rivalidad del mercado alemán de linos³⁰.

Las regiones americanas de mayor importancia económica por su tráfico comercial eran precisamente Cuba y Venezuela. Cuba, tradicional mercado de esclavos, es a partir de los años veinte el mayor receptor de productos alemanes baratos: desde seda, algodón, pañuelos, medias, cintas, guantes, hasta material de cerámica, hierro, muebles, instrumentos de música, etcétera. Según el cónsul Joshua T. Crawford, el gran mercado alemán se debía a que el consumo de azúcar, tabaco y ron eran bastante superior en tierras alemanas que en los territorios británicos³¹. También habría que tener en cuenta que Gran Bretaña tenía posesiones coloniales donde se producían azúcar, tabaco y ron.

Los productos de gran valor que ocupaban espacios reducidos eran enviados a Cuba por los comerciantes con buques españoles debido a la política aduanera de España en cuanto a Cuba, así sucedía con los alemanes, sobre todo los hamburgueses. Sin embargo, los comerciantes prusianos, bremenses o hamburgueses sólo enviaban en barcos alemanes los productos de poco valor y gran volumen, como tela de sacos, ladrillos o azulejos. Por tal motivo, el número de buques, por ejemplo de Hamburgo, llegados en esos años a Cuba era sólo la mitad del número de los buques hamburgueses llegados de Cuba a Hamburgo.

También las naciones europeas aplicaron la medida de transportar las mercancías hacia puertos con derechos de aduana favorables (por ejemplo México, algunas islas caribeñas o África occidental), desde donde los barcos navegaban en lastre a Cuba, para exportar desde allí azúcar u otros productos de la isla solicitados en Europa³².

Según el cónsul inglés en Santiago de Cuba, John Hardy, el movimiento portuario en la segunda mitad del año 1832 estaba encabezado por América del Norte y España. América del Norte era la principal protagonista en el movimiento portuario. El volumen de toneladas era de 6.375 por valor de 54.800 libras esterlinas. El segundo era España con un volumen de 6.123 toneladas por un valor de 35.000 libras esterlinas.

DESCRIPCIÓN	LLEGADA NAVÍOS	TONELAJE	VALOR EN £	SALIDA NAVÍOS	TONELAJE	VALOR EN £
Británicos	9	1.162	13,595	10	1.256	20,025
Españoles	45	6.750	35.000	41	6.123	85.000
Americanos	43	7.069	54.800	39	6.375	170.200
Franceses	10	1.962	22.000	6	1.100	26.500
Alemanes. Bremen	55	869	15.000	869		34.000
Holandeses	2	300	1.200	2	300	1.300
Belgas	1	274	-	1	274	-
Daneses	2	240	3.800	2	240	5.000
TOTAL	117	18.626	245.395	106	16.537	342.025

Fuente: Michael Zeuske, 1999.

Diferente fue la situación en Venezuela, el otro gran punto de comercio con el extranjero. En una carta del cónsul británico en Puerto Cabello, Daniel O'Leary, fechada el 2 de mayo de 1842, habla de la evolución del mercado venezolano desde el año 1836. Según él, desde Gran Bretaña se importaba manufacturas de mercería, de alfarería, maquinaria, material de ferretería; desde Alemania se importaba linos, algodón, muebles, material de ferretería, vinos; de Francia mucho vino, algodón, porcelana. Maracaibo era el puerto más importante de Venezuela y también el centro comercial de las regiones limítrofes. La competencia entre los comerciantes ingleses y alemanes fue muy fuerte. En 1833 el cónsul holandés, Edward Brooke Penny da a conocer el estado del comercio en la segunda mitad del año 1832.

También la principal nación con mayor volumen mercantil era Norteamérica. Los puertos de Venezuela tenían una estrecha relación comercial con

los puertos de Baltimore, Nueva York, Boston y Filadelfia. El valor total de operaciones era de 872.568,19\$.

El segundo país, lo ocupaba Gran Bretaña que operaba desde Glasgow, Jamaica, Trinidad y Gibraltar. El volumen total de movimiento mercantil era de 837.896,44\$.

El tercero era Alemania, que desde los puertos de Altona, Hamburgo y Bremen realizaba una actividad mercantil que alcanzaba 230.292\$.

Sin embargo, España ocupaba el cuarto lugar y había perdido todo el protagonismo. Sólo mantenía una actividad desde los puertos de Cádiz, Málaga y Puerto Rico por un valor de 123.801,94\$, muy distanciado de sus competidores.

CONCLUSIÓN

El desbaratamiento de la Europa napoleónica tras el fin de la guerra (1815) y la independencia de las provincias de ultramar de España hacen que EE.UU. y Gran Bretaña se dieran a conocer como las grandes beneficiadas. Desde EE.UU. los viajes a Sudamérica y las Antillas se estrecharon a través de los puertos de Boston, Baltimore, Nueva York y Filadelfia. Por su parte, los viajes intercontinentales de Gran Bretaña proliferan desde los puertos de Londres, Liverpool, Southampton y Plymouth, siendo los puertos de Canarias muchos de sus destinos, además de los americanos.

Tras la independencia americana un nuevo Estado, Prusia, se interesa por el mercado americano, además del canario, en un principio a través de una vía indirecta de reexportación Hamburgo/Bremen-Londres/Liverpool para luego directamente desde los puertos de Hamburgo, Altona y Bremen.

Todo ello en detrimento de España que perdió bruscamente el mercado americano.

Después de 1808 es el momento en que hacen su aparición en las islas los escoceses como los Bruce, en el Puerto de la Cruz, los *Hamilton* en Santa Cruz de Tenerife, y los *Miller* en Las Palmas de Gran Canaria.

Sin embargo, pronto aparecieron los obstáculos impuestos por el Gobierno absolutista de Fernando VII en 1823. Bajo su mandato se tomaron las primeras medidas para cuantificar y controlar a los extranjeros establecidos en el Estado, aún sujetos a la antigua reglamentación de las Leyes octava y novena, título once, libro sexto, de la Novísima Recopilación.

Un hecho histórico que no sucedería en América a causa de la Independencia, salvo Puerto Rico y Cuba.

Las diferentes reformas que se tomaron permitieron que el liberalismo y el protestantismo se expandieran entre la clase criolla de las provincias de ultramar y fueran las piezas claves del soporte ideológico, a la hora de abra-

zar la idea de “progreso”, aunque más tarde esa idea del progreso recibió modificaciones y retrocesos en su aplicaciones.

Por otro lado, cabe destacar que la compra de géneros mucho más baratos en el archipiélago canario que en el madeirense fue probablemente la razón principal por la cual la mayoría de los navíos europeos que emprendían largos viajes prefirieran atracar en el puerto tinerfeño.

Las islas estuvieron en todo momento viviendo la tensión propia de unas guerras que, aunque el campo de operaciones estaba fuera de su alcance, también incidieron en ellas, como la misma participación de España en la Guerra de la Independencia de América del Norte.

NOTAS

- ¹ Informe del cónsul J. Magra. 10/9/1773. Staffordshire. Country Council. D (W) 1778/V 294.
- ² Lope Antonio de la Guerra y Peña: *Memorias (Tenerife en la segunda mitad del siglo xxviii). Cuaderno IV. Años 1780-1791*. Museo Canario. Las Palmas, 1959, p. 68.
- ³ Manuel Pérez Rodríguez: *Los extranjeros en Canarias*. Universidad de La Laguna. 1999, p. 233.
- ⁴ Reglamentación de las Leyes octava y novena, Título once, Libro sexto, de la Novísima Recopilación.
- ⁵ ARCHIVO MUNICIPAL de LA LAGUNA (AMdeLL). M-1 S. II. Matrícula de extranjeros 1791-1871.
- ⁶ Antonio Ruíz Álvarez: “Matrícula de extranjeros en la isla de Tenerife a finales del siglo xviii”, en *Revista de Historia*, 105-108, año 1954.
- ⁷ Archivo Militar Regional (AMR). Caja 1552. C 3.
- ⁸ AMR. Caja 1552. C 4.
- ⁹ Susana Casaos León; Domingo Domené Sánchez y Antonio Puente Sierra: *Historia de España*. Laberinto. Madrid, 2007, p. 280.
- ¹⁰ Para el relato de los asesinatos, puede verse Agustín Álvarez Rixo, *Cuadro histórico de estas islas Canarias de 1808 a 1812*, Gabinete Literario, 1955, pp. 108-110, y Francisco María de León, *Apuntes para la historia de las islas Canarias, 1776-1868*, Aula de Cultura de Tenerife, 1ª edición, 1966, pp. 101-107. También la documentación e ilustraciones que incluye Antonio Ruíz Álvarez en su trabajo “Un cónsul francés en Tenerife: Pierre-Paul Cunneo D’Ornano (1803-1804)”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, abril-junio 1961, pp. 201-248 y Marcos Guimerá Peraza “Bernardo Cologan y Fallón (1772-1814)”, en A.E.A. nº 25. Año 1979.
- ¹¹ Correo de Tenerife. Jueves 25 de mayo de 1809
- ¹² Agustín Guimerá Ravina: *La casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias (1837-1987)*. Santa Cruz de Tenerife, 1989, p. 26.
- ¹³ A.H.M.P.C. Censo de extanjeros 1832-1875.
- ¹⁴ Agustín Guimerá Ravina: *op. cit.* 1999, p. 26.
- ¹⁵ A. N. Porter: *Atlas of british overseas expansion*. Roudledge. London, 1991, p. 76.
- ¹⁶ Canton, William: *A history of the British and Foreing Bible Society*. 5 vols. John Murray. London, 1904. v.II, p. 113.
- ¹⁷ *Ibidem*.
- ¹⁸ Archivo B.F.B.S. Fc.1823/1/233.
- ¹⁹ Manuel Pérez Rodríguez: *Los extranjeros en Canarias*. Universidad de La Laguna. 1999, p. 233.
- ²⁰ A.H.M.P.C. OFICIO AÑO 1832.
- ²¹ Francisco Fajardo Spínola: *Reducción de protestantes al catolicismo en Canarias durante el siglo xviii*. Santa Cruz de Tenerife, 1977, p. 359.
- ²² Manuel Pérez Rodríguez: *op. cit.* p. 232.
- ²³ Archivo B.F.B.S. Hc 1826. Apoc 90.
- ²⁴ Archivo B.F.B.S. Hc 1826. Apoc 90.
- ²⁵ David Gueiros Vieira: “Liberalismo, masonería y protestantismo en Brasil, siglo xix”, en Jean-Pierre Bastian (cord.), *Protestantismo, liberales y francmasones*. FCE. México, 1990, p. 40.
- ²⁶ Archivo B.F.B.S. *Report XXII*. 1826.
- ²⁷ Michael Zeuske: “Regiones europeas y regiones americanas en la primera mitad del siglo xix. Estructura, relaciones y actores como bases de interacciones cognitivas en la

expansión europea”, en *Regiones europeas y Latinoamérica (siglos XVIII y XIX)*.
Vervuert. Frankfurt. Alemania, 1999, p. 22.

²⁸ *Ibíd.*

²⁹ *Ibíd.*, p. 40.

³⁰ P.R.O. F.O 420/4.

³¹ *Ibíd.*

³² Zeuske, Michael: *op. cit.*, p. 51.