

**RELACIONES COMERCIALES DE AMERICA LATINA Y EUROPA  
EN EL TRANSITO DEL ANTIGUO AL NUEVO REGIMEN  
-TECNICA DE INVESTIGACION CON LA PRENSA CANARIA-**

María Eugenia MONZON PERDOMO  
Universidad de La Laguna.

Juan Manuel SANTANA PEREZ  
Universidad de Las Palmas.

Desde el descubrimiento y posterior colonización, las islas Canarias han jugado un papel determinante en las relaciones que se establecen entre Europa y América.

El archipiélago canario a lo largo de los siglos ha constituido un punto de referencia en los intercambios con América. Desde el primer momento se alza como escala obligada de los navíos que emprendían la travesía americana, inicialmente sólo como lugar de avituallamiento de los barcos, posteriormente se inicia una fluida relación comercial entre Canarias y el continente americano.

Los intercambios afectaron de forma singular a las ansias de emigrar de la población canaria, que a lo largo de la historia siempre ha visto al continente americano como un lugar de recibimiento grato y con posibilidad para la fácil fortuna.

Por todo ello es relativamente sencillo reconstruir la historia de los contactos entre ambas zonas. Son muchas las fuentes que nos hablan de ellos, dependiendo de la época que queramos abordar.

Concretamente el siglo XIX se nos presenta como un periodo propicio para sacar a la luz dichos contactos, porque la prensa aparece como una fuente de primer orden para ello.

La presente comunicación se basa en la prensa canaria del siglo XIX, como fuente fundamental para la reconstrucción de las relaciones entre Canarias y América en el siglo XIX. El encuadre cronológico lo podríamos restringir a las décadas centrales del siglo XIX. Los periódicos consultados vieron la luz en la década de los treinta y los sesenta.

Por lo que respecta a los periódicos consultados, su número asciende a once, respon-

diendo a los siguientes nombres: *El Eco de Canarias*, *El Omnibus*, *El Eco del Comercio*, *El Avisador de Canarias*, *El Mencey*, *El Daguerrotipo*, *El Conservador*, *El Atlante*, *El Correo de Canarias*, *El Tribuno* y *El Isleño*.

Sin embargo, lo que sí que habría que poner de manifiesto es la importancia de la prensa en la centuria que estamos analizando. El siglo XIX es testigo de la aparición de un gran número de periódicos, de salida irregular y en muchos casos con poco tiempo de vida, pero pone de manifiesto una inquietud de parte de la sociedad isleña por dar a conocer determinados aspectos del acontecer diario.

En este sentido, la prensa se convierte en testigo de todos los fenómenos que caracterizan la sociedad isleña; uno de los más destacados es el que se relaciona con las noticias venidas de América. Estas noticias tienen una característica muy acusada: abordan de forma constante los intercambios mercantiles entre el archipiélago y el continente americano. Su importancia debió ser considerable en la medida que existen órganos de expresión que se dedican casi en exclusividad a contemplar los movimientos portuarios con destino al Nuevo Mundo (1).

En cuanto al tipo de noticias que se contemplan en estos medios de comunicación, no sólo se hace referencia a las mercancías estrictas que transportan estos buques, sino que también sirven de medio para avisar a aquellas personas que tienen algún interés en viajar en estos barcos con rumbo a los destinos que se consignan en los anuncios que aparecen en la prensa. Ello nos da idea de la demanda existente en las islas para viajar hacia el continente.

No en vano las relaciones de Canarias con el continente americano fueron múltiples desde el mismo momento de la llegada europea a aquellas tierras. Sabemos que Cristóbal Colón en sus cuatro viajes pasó por las islas Canarias, aprovisionándose de avituallamiento y llevando algún canario enrolado en su expedición. En el segundo viaje decidió llevar un Guanche para que le sirviese de intérprete ante los grupos de población que pudiera encontrar (2).

Por lo que respecta a la actividad portuaria y a las relaciones que establecen los buques que parten de las islas hacia el Nuevo Mundo, habría que hacer varias consideraciones previas:

- En primer lugar, la procedencia de los barcos; pocos de los buques que partían hacia América tenían como puertos de salida los isleños. La mayor parte de ellos venían, bien de puertos peninsulares o de puertos extranjeros. Los que procedían de los primeros, solían recoger mercancías en los puertos isleños, así como pasajeros, mientras que los segundos frecuentemente sólo utilizaban los puertos canarios como lugares de avituallamiento, adquiriendo carbón y agua para los buques. Aunque en ocasiones también sirvieron como líneas que transportaban a los pasajeros canarios con destino a los lugares que estos frecuentaban.

- En segundo lugar, habría que tener en cuenta los destinos de esos barcos que partían del archipiélago. Evidentemente, no todos los puertos americanos gozaban de igual

preferencia por parte de los barcos de bandera europea.

Los barcos de procedencia española que recalaban por los puertos canarios, tenían especial predilección por las ciudades de la isla de Cuba, lo cual se explica en la medida en que todavía seguía siendo colonia española y mantenía un intercambio regular con la metrópolis, no sólo de mercancías, sino también de soldados y población emigrante.

Concretamente la población canaria sentía una especial atracción por la isla caribeña, lo cual queda expresado en las fuentes periódicas que hemos consultado.

Los contactos entre Canarias y Cuba fueron cada vez más importantes. A este respecto, el profesor cubano de indudable procedencia canaria Jesús Guanche, ha estudiado el elevado porcentaje de isleños en la Cuba colonial (3).

Desde la fundación de La Habana en 1514, se conoce la presencia de importantes contingentes en Matanzas, Vuelta Abajo, Sagua, Guantánamo, San Carlos de Nuevitas, Manzanillo, etc. Los canarios llegaron desde finales del siglo XVII y se establecieron como agricultores rentistas o propietarios en pequeños terrenos dedicados al cultivo del tabaco, debido entre otras cosas a las mínimas inversiones de capital que precisaban las vegas.

Estos isleños dieron lugar a las revueltas de los vegueros entre 1717 y 1723, promovieron la fundación de nuevos núcleos de asentamiento, como la ciudad de San Felipe, Santiago o la de Santa María del Rosario. Un grupo de familias isleñas, vegueras, instaladas en el partido de Santiago solicitaron la fundación de Santiago de las Vegas, que tuvo lugar en el año 1749, y gozó de la fama de ser un importante centro tabaquero (4).

Esta atracción por la emigración a América llegó a constituir en algunos momentos una dificultad para el gobierno de las islas, con lo cual se vio obligado a adoptar algunas medidas para limitar la salida de emigrantes canarios con destino al continente americano. No obstante, estas medidas no fueron del todo gratas para los medios de comunicación isleños, que respondieron del siguiente modo:

"...Preciso es también que tratemos, aunque ligeramente, algo acerca del medio adoptado por el Gobierno para contener como dice la emigración. Por Real Orden del 16 de abril último se previno que todo capitán de buque que quisiese llevar pasajeros a nuestros Puertos de las Antillas deba precisamente depositar la cantidad de 400.000 reales de vellón en metálico. El Gobierno ignora que aquí hay muy pocos que puedan depositar esta exorbitante suma siendo muchos los buques de estas islas empleados en el transporte de pasajeros a América y, ¿qué sería de nuestra pobre marina mercantil si tal orden fuera exactamente cumplida? Estaría ya arruinada, porque ni hay abundancia de producciones que extraer, ni consumos considerables para importar: sería este el último golpe que sepultaría en la miseria el país (...) uno solo de estos emigrados que retorne a las islas trae a ella más riqueza que la que puedan producir 100 si se evitase..." (5).

Como podemos observar, los intereses mercantiles de las islas se iban a ver muy afectados si entraban en vigor estas medidas propuestas por el gobierno, que entre otras cosas perseguía beneficiarse también del lucrativo negocio que estaba siendo el transporte de pasajeros canarios hacia América, dada la gran demanda que había por parte de los isleños para trasladar su lugar de residencia.

Desde otro punto de vista, se manifiestan algunos periódicos con respecto al trato que sufren los pasajeros que embarcan con destino a América; en esta ocasión se pide al Gobierno que tome cartas en el asunto para evitar los desastres que se ocasionan entre los que tienen que emigrar por obligación:

*"...es monstruoso el decreto que obliga al hombre a no buscar en cualquier parte del mundo, siendo esta una herencia común, la existencia que aquel punto donde necio le niega; pero ni en este, ni en ningún otro caso sea permitido a dichos capitanes que lleven a bordo de sus buques más número de individuos que aquél que está marcado por las ordenanzas (...) de este modo el progreso emigrante minorará necesariamente, porque adonde no hay mucho lucro no hay mucho empeño: prohibase el enganche y comercio que se hace con esta gente sencilla, (...) Y si no puede impedirse que les lleven el fiado, que no les exijan más de lo que pagan al ponerles en la isla de Cuba..." (6).*

Como podemos apreciar, en esta ocasión es una defensa de los intereses de los emigrantes, que en la mayor parte de los casos tienen que viajar con las condiciones impuestas por los dueños de los barcos, aspectos que tienen que ser aceptados debido a las razones que impulsan a emigrar, en la mayor parte de los casos, a los habitantes de las islas: la miseria y la penuria económica.

No obstante, si seguimos observando las noticias aparecidas en los periódicos acerca de este asunto podremos comprobar que a pesar de las denuncias que se realizan, los males siguen sin resolverse:

*"...son repetidas las quejas que a la redacción se dirigen a consecuencia del inhumano trato que sufren los infelices isleños destinados por su miseria al triste recurso de emigrar (...) estamos bien persuadidos de que las autoridades los ignoran, que adoptarán medios (...) castigar a los desnaturalizados españoles que presenta a sus paisanos con un carácter tan degradante en naciones civilizadas..." (7).*

A la luz de estos datos podemos inferir que las condiciones del viaje no debían ser todo lo adecuadas que debieran. Si esto lo completamos con algunas referencias extraídas de algunas cartas enviadas al periódico desde América, tendremos un cuadro aproximado de lo que constituía la emigración para el campesino de las islas: "...hacerle ver al Capitán del bergantín Mercurio que sus paisanos no son de peor condición que los negros de la

costa de Africa". Todos habían quedado horrorizados por el aspecto que presentaban los emigrantes; fueron definidos como "cadáveres animados". Tal era la miseria con la que habían sido tratados en el viaje. El resultado final del mismo se saldó con la muerte de tres hombres durante la travesía.

Con estos testimonios se demuestra lo que significaba para el habitante de las islas la emigración hacia América. En contadas ocasiones se trataba de un acto voluntario motivado sólo por el afán de mejorar. La mayor parte de las veces era la única fórmula que les quedaba para huir de la miseria de su tierra, por lo que tenían que aceptar las condiciones que se les impusieran en el viaje, con lo cual se convertía en un negocio altamente lucrativo sólo para el dueño del barco.

No obstante, la situación siguió siendo lamentable para el emigrante. Este hecho lo podemos constatar con facilidad si observamos las disposiciones que el Gobierno seguía poniendo en práctica para beneficiarle:

*"...Que sin perjuicio de respetar la libertad de emigrar que tienen todos los españoles, siempre que quieran hacer uso de ella, el Gobierno se reserva la de impedirla en ciertas y determinadas localidades, cuando así lo crea conveniente a la buena administración del país, como por punto general se haya prevenido (...) Que se prohíba a los emigrantes obligar la totalidad de sus salarios para el pago de fletes y gastos de traslación, permitiéndoles únicamente hacerlo de la tercera parte de aquél... (...) Que se limiten los permisos de embarque para nuestras Antillas y Filipinas a los comerciantes con buques propios y a los que justifiquen debidamente la necesidad de su traslación a aquellos dominios; que se remitan al Ministerio de la Gobernación copias de las contrataas que se verifiquen entre los emigrantes y sus conductores, a fin de que puedan pasarse a nuestros agentes diplomáticos en los países a donde vayan dirigidas las emigraciones, para que puedan entablarse, en caso necesario, las oportunas reclamaciones; que se observe la obligación de llevar en los buques médico y capellán, y se establecen el número de personas que puedan admitirse a bordo..." (8).*

Como podemos observar, las normas se multiplican al cabo de los años, lo cual nos habla de la incidencia del fenómeno de la emigración canaria a América, en las míseras condiciones que hemos visto con anterioridad.

Tras los destinos de La Habana y Santiago de Cuba, los lugares preferidos por los barcos europeos eran: México, Buenos Aires, Puerto Rico, Montevideo y algunas ciudades de Brasil.

En la presente comunicación trataremos de analizar los contactos canarios con dos modelos diferentes: por un lado, uno de los destinos preferidos por la población canaria, la isla de Cuba, y por otro un lugar atípico como es el Brasil.

Dada la predilección y el interés de los pobladores canarios hacia Cuba, es normal que la prensa canaria lo refleje de alguna manera. Así encontramos que el primer periódico en el que hallamos constantes referencias a la isla de Cuba es El Correo de Tenerife.

El número 1 apareció el jueves 25 de agosto de 1808. Trataba de salir un día a la semana. Las noticias más frecuentes en este periódico son las que tratan de la llegada a puertos canarios de barcos procedentes de La Habana; aparece en 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. De un navío de guerra que llegó a Cádiz procedente de Vera Cruz y La Habana, se publicó en Canarias que de aquella última ciudad trajo alhajas de oro y plata, además de tabaco tanto en polvo como en rama. Todo esto iba destinado a sufragar los gastos de la guerra contra Napoleón, a quien ahora se le llama "sedicioso Emperador y ladrón de Europa" (9).

Con posterioridad al Correo de Tenerife no aparecen periódicos impresos, aunque sí los hubo manuscritos. Esa larga etapa corresponde al periodo del absolutismo de Fernando VII; con el paréntesis liberal del Trienio Constitucional de 1820-1823 tampoco salen nuevos medios informativos.

A partir de 1837 aparece en Santa Cruz de Tenerife El Atlante. Se trata de un periódico de larga duración, el mayor hasta ese momento, lo cual ha llevado a algunos autores a afirmar que es el primero no oficial de las islas Canarias. Fue dirigido por Pedro Mariano Ramírez Atenza. Su pensamiento político le hizo ser perseguido por el Gobernador de la provincia, pero él acabó ocupando ese mismo cargo (10).

El Atlante mantuvo una tendencia política bastante moderada, pero será aquí donde encontremos con mayor frecuencia alusiones a Cuba, cerca de un centenar de números; además con una extensión más notable que en otros periódicos de la época que estamos estudiando.

Muchos de los artículos que aparecen responden a una campaña para mejorar la imagen de la isla caribeña en Canarias. Cuba necesitaba mano de obra y los canarios eran considerados como buenos campesinos por su facilidad de adaptación al nuevo territorio, así como por sus conocimientos agrícolas y, por otro lado, en el archipiélago la emigración suponía una válvula de escape que atenuaba los conflictos sociales, porque los sectores potencialmente más conflictivos escogían la vía de la emigración como solución individual a sus problemas. Según Francisco María de León, en 1837 de Canarias a América pasaron 2.829 personas, repartidas por sexos entre 1.703 varones y 1.126 mujeres (11).

La mayor información sobre las relaciones canario-cubanas la obtenemos de las noticias del tráfico marítimo entre ambos puntos, lo que nos permite reconstruir y cuantificar estos contactos, cosa difícil para esta época por la escasez de fuentes, aunque si leemos con detenimiento El Atlante, podemos ir anotando cada barco que salió o entró por esos puertos.

CUADRO 1

FECHA	BARCOS	PASAJEROS	PRODUCTOS
3 ENERO	BERGANTIN	75	1.062 VARAS LOSAS
			114 MOLINOS
			38 PIEDRAS DE HILAR
			531 GARRA. AGUARDIENTE
5 ENERO	BERGANTIN	-	-
8 ENERO	FRAGATA	14	-
8 ENERO	BERGANTIN	-	-
10 ENERO	BERGANTIN	-	-
20 ENERO	BERGANTIN	-	-
4 FEBRERO	BERGANTIN	-	-
10 FEBRERO	BERGANTIN	-	-
20 FEBRERO	BERGANTIN	-	-
27 FEBRERO	BERGANTIN	-	-
5 MARZO	BERGANTIN	-	-
24 MARZO	BERGANTIN	-	FRUTA
1 ABRIL	BERGANTIN	-	-
8 ABRIL	BERGANTIN	5	200 LOSAS
			50 PIPAS DE VINO
			234 GARR. AGUARDIENTE
			12 BARR. ARENILLA
			8 BARR. PESCADO
			8 CAJONES DE FRUTA
25 ABRIL	BERGANTIN	-	-
3 MAYO	BERGANTIN	23	AZUCAR
			SUELA
8 MAYO	BERGANTIN	19	-
1 JUNIO	BERGANTIN	20	-
15 JUNIO	BERGANTIN	-	-
25 JUNIO	BERGANTIN	-	-

CUADRO 1 (cont.)

FECHA	BARCOS	PASAJEROS	PRODUCTOS
7 JULIO	BERGANTIN	-	270 GARR. AGUARDIENTE
			6.000 ESTERILLAS
8 JULIO	BERGANTIN	110	25 QM. GALLETAS
			3 FAN. DE GARBAZOS
			3 JAMONES
			24 LIBRAS MANTECA
			24 CALABAZAS
10 JULIO	BERGANTIN	20	AZUCAR
			CAFE
			CACAO
			200 ONZAS DE ORO
10 JULIO	BERGANTIN	16	-
11 JULIO	BERGANTIN	-	158 ONZAS DE ORO
			CAFE
14 JULIO	BERGANTIN	28	-
20 JULIO	BERGANTIN	-	-
30 JULIO	BERGANTIN	18	-
12 AGOSTO	BERGANTIN	-	-
15 AGOSTO	BERGANTIN	-	-
3 SEPTIEMBRE	BERGANTIN	41	800 ONZAS DE ORO
			FRUTA
26 SEPTIEMBRE	BERGANTIN	-	FRUTA
30 OCTUBRE	BERGANTIN	-	-
15 NOVIEMBRE	BERGANTIN	-	-
20 NOVIEMBRE	BERGANTIN	-	-
22 NOVIEMBRE	BERGANTIN	-	-
30 NOVIEMBRE	BERGANTIN	-	FRUTA

Una rápida mirada nos permite observar que un total de 37 embarcaciones mantuvieron contacto entre la isla de Tenerife y Cuba, de las que 36 eran bergantines y una sola era fragata. Sabemos por la tesis doctoral de Julio Hernández que en 1839 partieron del conjunto del Archipiélago con destino al continente americano 142 buques, incluidos mercantes y de guerra (12). Por tanto, si tenemos en cuenta que aquí aparecen de todas las Canarias y no se computa únicamente Cuba, la cifra que aportamos para los puertos de Santa Cruz de Tenerife y La Orotava resulta un porcentaje elevado, porque además aquí sólo exponemos aquellas embarcaciones que aparecen publicadas en *El Atlante* especificando el destino.

La media aritmética nos da una frecuencia de 3,08 embarcaciones por mes, es decir, que corresponde esa cantidad de buques a cada mes; esta medida de tendencia central debemos considerarla adecuada ya que la desviación estándar que nos indica su grado de dispersión es baja (2,16).

La moda, esto es, la cantidad de barcos que más se repite por mes es de 2, o lo que es lo mismo, lo normal era que cada mes partiesen dos barcos desde Tenerife hacia Cuba.

Con estos datos suficientemente indicativos, carece de sentido hallar otros estadísticos de tendencia central.

Desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife, en 1837, utilizando la misma fuente, sabemos que los viajes al resto de islas Canarias se distribuyeron de la siguiente forma: 50 a Gran Canaria, 28 a Lanzarote, 15 a Fuerteventura, 14 a La Palma, 7 a El Hierro y 6 a La Gomera. Por lo tanto con la excepción de Gran Canaria, la otra isla más importante, y Lanzarote, hay más tráfico marítimo con Cuba (igual número que con Fuerteventura), a donde van 15 barcos, que con el resto del Archipiélago (13).

En todo nuestro análisis debemos tener en cuenta que Santa Cruz de Tenerife centraliza la mayor parte de las navegaciones canarias, reforzando su papel desde el 27 de enero de 1822 en que es nombrada por Real Decreto capital de la provincia de Canarias.

Los puertos canarios tenían una infraestructura pésima. En este año nos encontramos con una primera etapa de las navegaciones canarias, según la clasificación de Dfáz Lorenzo, y hasta 1850 no pasamos a una segunda fase en el desarrollo portuario del Archipiélago (14).

Por lo que respecta a las relaciones que se establecen entre la comunidad canaria y el Brasil, habría que partir del hecho de que no alcanzan la importancia que hemos referido para el caso cubano. Las preferencias de relación no estaban centradas en la ex-colonia portuguesa aunque no obstante, por una serie de razones, los contactos entre el Brasil y las islas Canarias alcanzaron relevancia durante la primera mitad del presente siglo.

Estos contactos habría que ponerlos en relación con un hecho exterior de extraordinaria importancia. Este fue la puesta en funcionamiento de la línea de vapores ingleses que comunicaba Gran Bretaña con el Imperio del Brasil. Estos barcos ingleses tenían un recorrido fijado de antemano haciendo escala en diferentes puertos europeos. Par-

tiendo del puerto inglés de Southampton, pasarían seguidamente por: Lisboa, Madera, Santa Cruz de Tenerife, San Vicente, Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro. Se preveía que el regreso debía realizarse haciendo escala en los mismos puertos. Estaba estipulada también la creación de otra línea que debía unir Río de Janeiro con Montevideo y Buenos Aires, y viceversa.

Esta iniciativa inglesa es saludada con alegría desde los medios de comunicación de las islas, en la medida que suponía un medio más para que estas islas fueran visitadas por multitud de personas de todas las naciones, proporcionando asimismo una fórmula para que los productos agrícolas canarios pudieran ser vendidos en el exterior, lo cual venía a ser un revulsivo para la economía agrícola de Canarias, que a lo largo del siglo XIX sufre una crisis más o menos estructural de la cual era difícil salir (15).

Como podemos apreciar, el Archipiélago canario tiene la posibilidad de formar parte de esta línea de comunicación entre dos continentes por su especial situación en medio del Atlántico. De esta cuestión son conscientes también los propios medios de comunicación insulares:

*"...enclavadas en el camino de Europa y América, parece ser el puente destinado a hotel marítimo, donde el viajero descansa para abastecerse de lo necesario y continuar su ruta con más ánimo..."* (16).

Por tanto, los puertos canarios entran en el circuito internacional como puntos de escala en los viajes intercontinentales. Pero ello puede suponer también un revulsivo para el comercio con otras áreas del mundo, así como un desembolso en la creación de la infraestructura necesaria para acoger a estos viajeros del mundo. En este sentido, presionan también los medios de comunicación canarios para hacer partícipe al gobierno de Madrid en las expectativas que se habían depositado en estas ideas:

*"...afortunadamente se abre un nuevo campo al comercio marítimo de este Archipiélago con la navegación de vapor, siempre que nuestro gobierno le conceda todas las franquicias que sus circunstancias particulares reclaman. Establecida la línea de paquetes ingleses al Brasil, que sabemos tocará de ida y vuelta en este puerto, realizando el proyecto que según se nos ha asegurado llevará a cabo la compañía española del Mediterráneo, extendiéndose hasta estas islas; y ayudadas también en ida y vuelta por los correos vapores nacionales a las Antillas, se convertirán las Canarias en un punto céntrico de comunicación. Nuestros puertos serán como hemos asegurado anteriormente, el hotel marítimo donde descansen europeos y americanos al dirigirse a los distintos puntos donde sus intereses los llamen. De todas las Américas hallarán respectivamente los paquetes ingleses y correos españoles pasajeros con destino a Tenerife, para aguardar vapores que los conduzcan a España, Francia, Italia e Inglaterra; y de estas naciones habrá igualmente quien venga a esperar proporción para las Antillas y América del Sur..."* (17).

Estas expectativas, si bien eran demasiado altas para los escasos indicios que se tenían todavía, sí que contribuyeron en gran medida a fortalecer la infraestructura de los puertos isleños. Todas las mejoras que vieron la luz en este periodo iban encaminadas a favorecer la parada de aquellos buques que iban con destino a América:

*"...ya se ha empezado a construir, por dos casas de comercio de esta plaza, un triángulo en la playa para depósito de carbón (...) el proyecto fue favorablemente acogido por todas las autoridades civiles y militares de la plaza. Por este medio, tanto nuestros vapores correos para las Antillas, como los que componen la línea inglesa para el Brasil, podrán obtener con más facilidad y prontitud el combustible necesario a la prosecución de sus viajes..."* (18).

Las esperanzas que levantó en la población isleña la llegada de esta línea de vapores entre Inglaterra y Brasil, van a ir en aumento a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Este hecho se manifiesta por las referencias que aparecen en la prensa a las necesidades que se le van a ir creando a otros puertos ingleses para entablar líneas de comunicación similares a las existentes con Southampton. En la medida que el comercio entre el Reino Unido y Brasil o el Río de la Plata van en aumento (3.615.179 y 1.580.215 libras esterlinas, respectivamente), este tráfico requiere comunicaciones con vapor más frecuentes que las que existían a mediados del siglo.

Por lo que se refiere a las características del viaje, sabemos que la duración del mismo se estimaba en 29 días y 23 horas el recorrido entre Southampton y Río de Janeiro, mientras que la duración del viaje en redondo sería de 62 días y 16 horas.

En cuanto a las tarifas de los pasajes desde el puerto de salida al de llegada en Brasil eran los siguientes:

SALIDA	DESTINO	1ª A	1ª B	2ª A	2ª B
Southampton	Madera	30	22	25	20
"	S.C. de Tenerife	35	25	30	22
"	San Vicente	45	30	35	25
"	Pernambuco	60	40	50	33
"	Bahía	60	40	50	33
"	Río de Janeiro	70	50	65	48
"	Montevideo	85	55	65	48
"	Buenos Aires	85	55	65	48

Fuente: *El Avisador de Canarias*, número 5. 6-XII-1850.

La diferencia entre unos precios y otros la establecía el número de literas que había en cada camarote: lo que aquí hemos denominado primera A sería un camarote con una litera, primera B sería un camarote con dos literas; funciona igual en el pasaje de segunda, pero evidentemente las comodidades van disminuyendo a medida que descendemos en las categorías. Las cantidades que se señalan corresponden a la moneda inglesa, libras esterlinas.

Un aspecto que aparece perseguido por la justicia es el tráfico de negros. Aun habiendo sido abolida la esclavitud, se vigila que los barcos que comercian con el Brasil no tengan relación con este tipo de "mercancías", lo cual nos habla de la posibilidad de transgredir las normas dictadas.

*"...las embarcaciones brasileñas encontradas en los puertos, ensenadas, ancladeras o mares territoriales del Brasil que lleven a su bordo esclavos, cuya importación está prohibida por ley de 7 de noviembre de 1831, o los hayan embarcado, serán aprendidas por las autoridades y consideradas importadoras de esclavos (...) Las que no llevaren esclavos a bordo, ni los hubieren desembarcado próximamente, pero conservaren señales de emplearse en la trata de negros, serán también apresadas y comprendidas en el caso que marca la ley sobre tentativa de importación de esclavos..." (19).*

Con ello se pretendía impedir que se siguiese reproduciendo el tráfico de esclavos en la zona comprendida en la costa del Brasil, pensando de forma grave a aquellos que intentarían hacerlo.

Una vez establecida la línea regular de vapores entre el puerto inglés de Southampton y Río de Janeiro, aparecen constantes referencias a la llegada de dichos buques a los puertos isleños, así como a la salida de los mismos.

En las informaciones que se contemplan en los periódicos aparecen reflejadas ambas travesías, por un lado el viaje de ida hacia Río de Janeiro y la vuelta con destino a los puertos europeos. De esta manera se recoge el aviso en la prensa isleña:

*"...la hermosa fragata de vapor Clyde deberá llegar a este puerto el 19 del corriente procedente de Southampton, Lisboa y La Madera y después de una detención de 6 horas continuará viaje para San Vicente (Cabo Verde), Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires..." (20).*

Con estos términos aparecen cotidianamente las noticias de la llegada de los vapores ingleses con destino a Brasil. Como podemos apreciar, la estancia de los mismos en las islas es escasa; como decíamos con anterioridad es simplemente una escala técnica para repostar aquellos elementos que les son imprescindibles.

Por su parte los viajes de vuelta también conocen una detención similar en los puertos canarios:

*"...la fragata de vapor "Solent", de 1.804 toneladas su Comandante Mr. Tellicae llegará a este puerto el 1 de julio a las 6 de la tarde procedente de Montevideo, Río de Janeiro, Bahía, Pernambuco y San Vicente y, después de una detención de 6 horas, continuará a su destino a la Madera, Lisboa y Southampton"(21).*

En ocasiones estos barcos no sólo se detenían para la recogida de agua u otros elementos, sino que también se presentaban para poder comerciar con los productos locales; este es el caso recogido en una reseña periodística:

*"...el vapor paquete "Teviot", de 2.000 toneladas y fuerza de 500 caballos, deberá llegar a este puerto del 4 al 5 de junio procedente de Río de Janeiro, Bahía, Pernambuco y San Vicente y, después de una detención del tiempo necesario para embarcar una partida de cochinilla, seguirá su destino a la Madera, Lisboa y Southampton..." (22).*

Junto a la línea inglesa que conecta Europa con Brasil, empieza a desarrollarse también otra línea de barcos de vapor de origen franco-americano. El puerto de partida de dichos barcos es el Hávre y el punto de destino Bahía y Río de Janeiro. Al igual que la línea inglesa, tiene en los puertos canarios un punto de referencia para la realización del avituallamiento. No obstante presenta alguna particularidad: dan la posibilidad de acoger pasaje en su escala en las islas. Este hecho aparece reflejado en la prensa:

*"...el magnífico vapor francés "El Barcelona", de 200 toneladas y fuerza de 400 caballos, llegará a este puerto procedente del Hávre y Lisboa el 31 del corriente y después de 12 horas de detención seguirá su viaje para Bahía y Río de Janeiro, admitiendo carga y pasajeros..." (23).*

Este tipo de noticias se repite constantemente en la prensa isleña; podemos inferir que estas ofertas de viajes pueden resultar atractivas para la población isleña.

Podemos concluir diciendo que las relaciones que durante la centuria pasada unieron al archipiélago canario y Brasil vinieron dadas por el establecimiento de compañías extranjeras en suelo insular. Estas asociaciones mercantiles, primero inglesas y luego francesas, trajeron consigo una serie de mejoras para las islas; este es el caso de las inversiones en instalaciones portuarias para el recibimiento de estos buques. En otro orden de cosas, también abrieron la posibilidad de un lugar nuevo de emigración para el campesinado canario, que en ocasiones opta por emprender una nueva vida en otro lugar fuera de los habituales de la emigración canaria a América.

El caso cubano que analizábamos primeramente es distinto, ya que los vínculos que unían a la población canaria con la isla del caribe eran mucho más fuertes y anteriores a los que podían existir con el Brasil. De hecho, la emigración canaria hacia la isla caribeña podemos decir que ha sido una constante en la historia del Archipiélago.

#### ANEXO 1

Clasificación de los artículos exportados de esta provincia a diferentes puntos América en 1850.

ARTICULOS	PESO	CANTIDAD	ORIGEN	DESTINO	VALOR
CEBADA	FANEGAS	6	Del País	LA GUAYRA	90 rv
CEBOLLAS	MILLARES	250	"	"	7,500 rv
"	"	140	"	MONTEVIDEO	4,200 rv
"	"	23	"	BUENOS AIRES	690 rv
"	"	200	"	VERACRUZ	6,00 rv
COCHINILLA	LIBRAS	100	"	BUENOS AIRES	1,500 rv
G. LANAR	CABEZAS	22	"	CALIFORNIA	550 rv
G. VACUNO	"	1	"	RIO de JANEIRO	400 rv
"	"	14	"	RIO de la PLATA	11,20 rv
GARBANZOS	FANEGAS	10	"	LA GUAYRA	900 rv

Fuente: El Avisador de Canarias, nº 22 25-IV-1850

#### ANEXO 2

Tarifas de los fletes de cargas desde Inglaterra a Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, que deben pagarse con anticipación en el puerto de embarque.

Efectos medidas	5 libras/tonelada y 5% de prima
Efectos peso	4 libras/tonelada y 5% de prima
Máquinas	según convenio
Canela	1 libra
Azogue	2 % sobre el valor
Joyas y Plata	2 % sobre el valor
Dinero efectivo	1 % sobre el valor

Fuente: El Avisador de Canarias, nº 6, 16-XII-1850.

#### ANEXO 3

Clasificación de los artículos exportados de Canarias a las Antillas españolas en el año de 1850.

ARTICULOS	CANTIDAD	MEDIDA	ORIGEN	VALOR
Aceite	44	Arrobas	del Reino	1.936 rv
Accitunas	4 y 1/2	Arrobas	del País	45 rv
Aguardiente	6.308	Arrobas	del País	189.240 rv
Ajos	6.120	Manojos	del País	6.120 rv
Algodón en ovillo	16 y 1/4	Libras	Inglaterra	246 rv
Almendra con cáscara	8	Quintales	del País	264 rv
Almendra sin cáscara	17	Quintales	del País	240 rv
Altramuces	27 y 1/2	Fanegas	del País	2.040 rv
Arenilla	66	Quintales	del País	264 rv
Arroz	92	Arrobas	del Reino	2.300 rv
Atún salado	13	Quintales	del País	1.170 rv
Azúcar	18	Arrobas	Cuba	1.440 rv
Bacalao	2	Arrobas	Terranova	75 rv
Baquetas	80	Libras	del Reino	560 rv
Bolsas de seda	2	"	del País	40 rv
Botes para pescar	1	"	del País	900 rv
Búcara	15	"	del País	4 rv
Café	55	Libras	del País	220 rv
Calabazas	184	Arrobas	del País	368 rv
Calcetines de hilo	22	Docenas	del País	660 rv
Calcetines de seda	5	Docenas	del País	300 rv
Camellos	2	"	del País	1.200 rv
Cáñamo labrado	10	Quintales	del País	2.000 rv
Caracoles	135	Raposas	del País	540 rv
Carbón Mineral	4.660	Quintales	Inglaterra	27.960 rv
Cebada	2 y 1/2	Fanegas	del País	37 rv
Cebollas	1.834 y 1/2	"	del País	55.035 rv

Fuente: El Avisador de Canarias, nº 17 15-III-1851



## ANEXO 4

Tarifas de pasajeros en los vapores correos transatlánticos en 1850.

SALIDAS/LLEGADAS	CAMAROTE A	LITERA A	CAMAROTE B	LITERA B
de Cádiz a Canarias	800	600	500	300
de Cádiz a Puerto Rico	3.500	2.600	2.000	1.600
de Cádiz a La Habana	4.000	3.000	2.500	2.000
de Canarias a Puerto Rico	2.800	2.200	1.500	1.200
de Canarias a La Habana	3.200	2.700	2.000	1.600
de Puerto Rico a La Habana	1.000	800	600	400
de La Habana a Puerto Rico	1.000	800	600	400
de La Habana a Canarias	3.200	2.700	2.000	1.600
de La Habana a Cádiz	4.000	3.000	2.500	2.000
de Puerto Rico a Canarias	2.800	2.200	1.500	1.200
de Puerto Rico a Cádiz	3.500	2.600	2.000	1.600
de Canarias a Cádiz	800	600	500	300

Fuente: *El Avisador de Canarias*, nº 3, 1850. "Noticias Mercantiles"

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

(1) En este sentido, destacan periódicos tales como *El Eco del Comercio*, publicado en Santa Cruz de Tenerife a mediados del siglo XIX o *El avisador de Canarias*, publicado también en Santa Cruz de Tenerife en el mismo periodo.

(2) A. Borges y Jacinto del Castillo: "La región canaria en los orígenes americanos". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 18. Madrid-Las Palmas, 1972. Pág. 202.

(3) Jesús Guanche Pérez (1991): "Presencia canaria en tres archivos parroquiales de la ciudad de La Habana durante el periodo colonial y su incidencia cultural". *VIII Coloquio Canario-Americano*. Las Palmas de Gran Canaria.

(4) Fernando M. Serrano Suárez (1988): "La huella fundacional". En Francisco Morales: *Padrón en Canarias y América*. Espasa Calpe/Argantonio. Madrid. Pág. 91.

(5) *El Conservador*. "Artículo sobre la población de las islas Canarias y la emigración". Nº 18. 20-X-1839.

(6) *El Daguerrotipo*, nº 33. 27-IV-1841.

(7) *El Daguerrotipo*, nº 37. 11-V-1841.

(8) *El Omnibus*, nº 984. 25-II-1865.

(9) *El Correo de Tenerife*, nº 10, 27-X-1808: "Noticias de barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz"; Nº 22, 12-I-1809; Nº 28, 23-II-1809, "Sevilla"; Nº 13, 25-III-1809, "Noticias de los barcos que han entrado en el Puerto de Santa Cruz en el presente mes".

(10) María Rosa Alonso (1977): "La literatura en Canarias durante el siglo XIX". En Agustín Millares Torres: *Historia General de las islas Canarias*. Tomo V. EDIRCA. Las Palmas de Gran Canaria. Pág. 112.

(11) Francisco María de León (1966): *Historia de las islas Canarias 1776-1868*. Aula de Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. Pág. 357.

(12) Julio Hernández García (1981): *La emigración de las islas Canarias en el siglo XIX*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. Pág. 295.

(13) Las razones que explican el tráfico con Lanzarote y Fuerteventura las hemos analizado extensamente en Juan Manuel Santana Pérez: "Importancia de los cereales en Canarias durante el Antiguo Régimen". *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Arrecife, 1990 (en prensa).

(14) Juan Carlos Díaz Lorenzo (1989): *Cien años de vapores interinsulares canarios*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife. Pág. 15.

(15) *El Avisador de Canarias*, nº 1. 26-X-1850. "Variedades".

(16) *El Avisador de Canarias*, nº 2. 6-IX-1850.

(17) *El Avisador de Canarias*. Periódico de anuncios e intereses materiales, nº 10. 19-I-1851. "El Avisador".

(18) *El Avisador de Canarias*. Periódico de anuncios e intereses materiales, nº 8. 4-I-1851. "Depósito para el Carbón".

(19) *El Avisador de Canarias*. Periódico de anuncios e intereses materiales, nº 4. 26-XI-1850.

(20) *El Avisador de Canarias*. Periódico de anuncios e intereses materiales, nº 13. 12-II-1851. "Buques de carga. Real Compañía de Paquetes de Vapor inglesa".

(21) *El Eco del Comercio*, nº 347. 11-VIII-1855. "Real Compañía de paquetes de vapor ingleses".

(22) *El Eco del Comercio*, nº 531. 21-V-1857. "Vapores paquetes ingleses: línea de Southampton a Brasil".

(23) *El Eco del Comercio*, nº 471. 21-X-1856. "Compañías franco-americanas: línea del Hávre al Brasil".

## BIBLIOGRAFIA

ACIRON ROYO, R. (1986): La prensa en Canarias. Apuntes para su historia. Caja de Ahorros de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

ALBELO MARTIN, M.C. (1988): Los indios y el dinero americano. Espasa Calpe/Argantonio. Madrid. Págs. 181-190.

ALONSO, M.R. (1977): "La literatura en Canarias durante el siglo XX". Historia general de las islas Canarias. T.V. Las Palmas de Gran Canaria. Págs. 112-131.

BONNET Y REVERON, B. (1980): La Junta Suprema de Canarias. Interinsular Canaria. La Laguna.

BORGES Y JACINTO DEL CASTILLO, A. (1972): "La región canaria en los orígenes americanos". Anuario de Estudios Atlánticos, nº 18. Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.

CESPEDES DEL CASTILLO, G. (1981): América hispánica (1492-1898). Editorial Labor. Barcelona.

DE LEON, F.M. (1966): Historia de las islas Canarias 1776-1869. Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.

DIAZ LORENZO, J.C. (1989): Cien años de vapores interinsulares canarios. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

FELIPE, R., CABRERA, M.A., FERNANDEZ, J.R. (1986): La prensa en Canarias. La prensa burguesa en Canarias ante la guerra de Cuba. Cabildo Insular de Tenerife-Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

GUANCHE PEREZ, J. (1991): "Presencia canaria en tres archivos parroquiales de la ciudad de La Habana durante el periodo colonial y su incidencia cultural". VIII Coloquio Canario-Americano. Las Palmas de Gran Canaria.

HERNANDEZ GARCIA, J. (1981): La emigración de las islas Canarias en el siglo XIX. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

LAFORET, J.J. (1987): Orígenes del periodismo canario (1750-1850). Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

LAFORET, J.J. (1990): "La comunicación pública en los orígenes del periodismo canario. Apuntes para un análisis". VII Coloquio de Historia Canario-Americano, T.I. Las Palmas de Gran Canaria. Págs. 767-783.

MORALES PADRON, F. (1956): "Canarias en América y América en Canarias". Revista de estudios Americanos, nº 62. Sevilla.

SANTANA PEREZ, J.M. (1990): Instituciones benéficas en Canarias bajo el Absolutismo Ilustrado. Cajacanarias-Universidad de La Laguna. Barcelona.

SANTANA PEREZ, J.M. (1990): Política educativa de Carlos III en Canarias. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Madrid.

SANTANA PEREZ, J.M. (1990): "Importancia social de los cereales en Canarias durante el Antiguo Régimen". IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura. Arrecife (en prensa).

SERRANO SUAREZ, F.M. (1988): La huella fundacional. Espasa Calpe/Argantonio. Madrid.