

# LA PUGNA ENTRE LOS COSECHEROS Y LOS MERCADERES CANARIOS POR LA INTRODUCCIÓN DE VINO Y AGUARDIENTE PENINSULARES EN EL TRÁFICO CANARIO CON EL CARIBE ANTES DEL LIBRE COMERCIO

Manuel Hernández González. Universidad de La Laguna

## LOS ORÍGENES DEL CONFLICTO

La introducción de aguardientes foráneos en el comercio canario-americano fue una realidad coyuntural, dado los precios ventajosos que en algunas ocasiones acaecían con caldos exportados desde la Península o del extranjero. Pero hasta 1730 no fue un hecho particularmente sentido por los cosecheros canarios como para solicitar a la Corona la adopción de medidas radicales taxativas al respecto. Varios factores explican el giro. En primer lugar la crisis prácticamente total del comercio con Inglaterra con la reducción al mínimo de la venta de malvasías por esas fechas, con una balanza de pagos que ya es abiertamente favorable al Reino Unido. En segundo lugar la búsqueda de un espacio mercantil alternativo en las Trece Colonias Norteamericanas. Aunque éste estaba prohibido legalmente desde las Actas de Navegación de 1651, el considerable crecimiento demográfico de esa región y la incapacidad de los archipiélagos atlánticos portugueses para abastecerlo con precios aceptables, favoreció la colocación de un falso Madeira a mitad de precio. Ante la escasez de vinos tintos, su imprescindible teñido se paliaba con la importación de caldos peninsulares, especialmente de Cataluña y Baleares. El crecimiento de tales exportaciones llevaba a la tolerancia de su introducción por parte de los cosecheros, aunque con quejas y resquemores ante el riesgo de que se canalizara hacia los aguardientes<sup>2</sup>. El tercer factor es el aumento de la producción de ron, oficialmente prohibido hasta 1762, posibilitada por el auge del cultivo de la caña. Al ser diez veces más barato, era imposible contrarrestarlo. Como recoge el memorial denominado *La Catástrofe de Canarias*, "desde el año 1730 por la subida de la plata en España, se han engrandecido aquellas colonias y aumentándose en gran manera las cosechas de azúcares y mieles que destilan dicho aguardiente, con lo que fueron perdiendo valor nuestros frutos"<sup>3</sup>. La cuarta, sobre la que hablaremos detenidamente, la pérdida del control del tráfico de Indias por parte de la élite agraria tradicional, al recaer nítidamente en manos de los comerciantes con intereses desde esa perspectiva contrapuestos.

Las primeras denuncias al respecto aparecen durante la Guerra de Sucesión a causa de la introducción de aguardientes portugueses en barcos corsarios franceses como "La Leonora". El regi-

dor Ángel Bautista Bandama la denuncia en 1709 en buques de la Carrera de Indias <sup>4</sup>, queja que es reiterada al año siguiente con un navío francés procedente de Cádiz que hizo escala con el pretexto de hacer viaje a Martinica <sup>5</sup>. Pero es a partir de 1723 cuando se puede hablar de una efectiva penetración de aguardientes de Baleares y de otras partes de la Península por su menor coste y por la necesidad de incrementar las producciones del viaje de vuelta. El Cabildo decide su prohibición en 1724, que es ratificada por el Consejo de Indias por su Real Decreto de 20 de mayo de 1726 <sup>6</sup>.

La efectividad de tales prohibiciones comenzaba a ser escasa en la misma medida que aumentaban las conexiones con las Baleares y se incrementaba el comercio con las Trece Colonias, que demandaba la necesaria tintura de los vinos. En 1731 el cabildo lagunero denunció en la Corte tal vulneración tan sólo tres años después de ese Real Decreto a través de una Compañía llamada de la Aguallilla. Contaba con el apoyo del Comandante General, que multó al procurador que trató de embarazar la introducción de aguardientes extranjeros. Le acusan de aplicación de violencia "al abrigo de la distancia del recurso". Se demuestra como se estaba vendiendo aguardiente de Francia y de otras partes en tiendas y ranchos y cómo se había introducido un bergantín llamado "La Buena voluntad" procedente de Mallorca con diferentes géneros para esta isla, y entre ellos 9 pipas de aguardiente. A pesar de la intervención del cabildo pudieron quedarse en la aduana con la anuencia del Capitán General. Por ello solicitan al Consejo de Castilla se multe al introductor con el valor de cada pipa, sin que se introduzca la autoridad militar. Sin embargo esa petición no tiene efecto al remitirse a la Junta formada para el conocimiento de los asuntos de Canarias <sup>7</sup>.

## LOS CONFLICTOS POR LA INTRODUCCIÓN DE AGUARDIENTE MALLORQUÍN

Esa penetración de aguardiente foráneo, especialmente mallorquín, llega a incrementarse de forma considerable a partir de la década de los 50. Varias razones contribuyen a explicarlo. En primer lugar el considerable aumento de las exportaciones de productos coloniales a través de los puertos canarios, especialmente de cacao. Como ha demostrado Arcila Farias en este último renglón tal crecimiento fue considerable en esos años ofreciendo precios competitivos frente a la Guipuzcoana <sup>8</sup>. Al ser Mallorca uno de los mercados que crece de forma considerable, había que incrementar los productos locales en el tornaviaje para hacerlo rentable. La entrada de aguardientes es justificada por los comerciantes santacruceros y portuenses que hegemonizan la Carrera de Indias por esa fecha por la necesidad de tintura para los caldos exportados a las Trece Colonias y por su menor coste frente al insular que sufre una fuerte competencia en los mercados caribeños tanto del ron como de la parra introducida por las Compañías de La Habana y Caracas. Debemos de tener en cuenta que de forma paralela se puede apreciar el espectacular incremento del tráfico norteamericano en esa década. En la misma medida decrece la rentabilidad de los embarques de aguardientes a Indias. Los estudios del profesor Manera sobre el comercio mallorquín han demostrado cómo es notable ese incremento en tales fechas con

acuerdo con mercaderes locales y con un criterio complementario. Se envía aceite o vino a Santa Cruz de Tenerife bajo la responsabilidad de un sobrecargo y a la consignación de un factor canario. Los géneros se venden y con el producto resultante una parte del género se queda para la compra de productos coloniales y otra se drena hacia Cádiz para su inversión en géneros ultramarinos para su exportación a Indias. Debemos de tener en cuenta que Canarias representaba el 5'66% de las exportaciones de aceite mallorquín. En el envío de importantes remesas de cacao a Mallorca destaca el año 1757<sup>9</sup>.

Los negocios entre comerciantes canarios y mallorquines derivaron en inversiones conjuntas como la establecida con el jabeque mallorquín el "Santo Cristo de Santa Eulalia" del capitán Ramón Ripoll. Guillermo Sebastián Vanderheede Dujardín, vende en 1758 a su paisano Francisco Linares una cuarta parte del buque y la otra mitad al expresado Ripoll, "teniendo presentes los costos de carena y reforma que se le hizo en Mallorca". Reservó a su favor el crédito resultante de los fletes y aprovechamientos que tuvo en su viaje de Mallorca a Santa Cruz de 23 de julio. Como se puede apreciar por la actividad portuaria de Las Palmas, 1757 fue un año clave. En él desembarcaron procedentes de Mallorca los jabeques "Purísima Concepción" de Pedro José Ripoll, "Nuestra Señora del Rosario" de Bartolomé Garava, "Santa Rita de Casia" de Lorenzo Planelles, que también lo hace al año siguiente, y "Santo Cristo de Santa Cruz" de Juan Santandreu<sup>10</sup>. En el de 61 lo vuelve a hacer el de Ripoll. Tal tráfico supuso el establecimiento en Canarias de una colonia mallorquina especializada en el tráfico con América que se integró dentro de la élite local. Podemos señalar al respecto los casos de los Oliver o los Cifra entre otros. Entre los capitanes de la Carrera de Indias, Raymundo Ferrer, que se establece en La Palma, donde arraiga y contrae matrimonio. Tras efectuar varios viajes, lo hace a La Guaira en 1775 como dueño, capitán y administrador de la "Soledad", con el que se traslada también a La Habana en 1779, 1784 y 1786. Otorgó testamento en la capital palmera en 1791. Otros dos ejemplos son los de José Milans, que lo hace como capitán a La Habana en 1784 y Gabriel Serra, en 1787 para Honduras<sup>11</sup>. Los protocolos canarios reflejan actividades como las de Antonio Vidal o de Miguel Fons, casado en Tenerife y con descendencia, que trafica con América, de Juan Bautista Botino, natural de Menorca, dueño de la saetía genovesa "San Antonio y las Ánimas" o de Jaime Pons, que testa en 1758 en Santa Cruz de Tenerife, donde está casado y con descendencia. Había viajado con mercaderías a Caracas, donde tiene deudores<sup>12</sup>.

Por todo ello no es nada casual ese choque de intereses entre los cosecheros y los comerciantes y que reine la "incomprensión" entre ambos. Por ello no es de extrañar que un comerciante como Cólogán no entienda en 1761 el poco razonamiento de regidores y cosecheros que no les agrada el teñido de nuestro vino "sin reflexionar que si el vino no se embarca al gusto inglés, el comercio declinaría infaliblemente y en consecuencia les afectaría"<sup>13</sup>.

La primera queja se plantea en 1753 cuando se hizo presente en el cabildo tinerfeño un pedimento del comerciante veneciano afincado en Santa Cruz, Bartolomé Vela ante el Comandante General. Suplica la entrega de 100 pipas de aguardiente de Mallorca que se hallaban depositadas por su mandato. Al solicitar informe al ayuntamiento insular, éste recomienda su absoluta prohibición por

entender que abrirle la puerta era un perjuicio grave que sólo traería la ruina a los locales, ya que sería la excusa perfecta para las embarcaciones que viniesen de Cádiz o de Madeira. Estiman también grave la costumbre de "encabezar" con ellas "las pipas que van a Indias con este género de aguardiente", lo que redundaba en un perjuicio de su valoración ya que no se reputan las que van de estas islas "sino es diciendo ser de Mallorca por el mucho color que ésta trae".<sup>14</sup>

Todo esto demostraba un creciente distanciamiento entre los intereses de los cosecheros y los comerciantes. Corren las denuncias, particularmente en Gran Canaria, donde se introducen aguardientes transportados en barcos ingleses en el navío de la Carrera de Indias el "Corazón de Jesús" del cargo de Martín Forco en octubre de 1753.<sup>15</sup>

La Real Cédula de 6 de marzo de 1758 prohibía la entrada de vino y aguardiente foráneo salvo en caso de escasez y de precio subido, que excediese de 65 pesos la pipa de aguardiente. Llegado ese caso sólo se admitirían los de España, Mallorca e Ibiza.<sup>16</sup> Pero esa excepcionalidad era para los cosecheros la puerta abierta para su penetración. Por ello el marqués de Villanueva del Prado se dirigió al Consejo el 9 de enero de 1759 para que fuera absoluta y "sin que dé motivo para introducir en ningún caso, ni aún con ocasión o pretexto de necesidad". Su informe ahonda en que los vinos "es el único renglón que da esplendor a la nobleza y la facilita emprender el servicio de V.M. y el que mantiene al eclesiástico, al militar, al jornalero y a los demás oficiales, de suerte que la raíz de la parra es la que tiene y mantiene en estas peñas a sus habitantes, que, desterrados del mundo, viven como presidiarios, conservando la lealtad y la obediencia". Frente a ello se violenta la real orden para que se comercie con América "con los intrusos" y "así su producto va a parar por los conductos de los introductores a los parajes de donde se sacan los efectos con que los traen". Presenta un estado calamitoso, pues, sólo aprobada la Real Orden, la isla rebosaba vino "con más de 20.000 pipas de sólo la cosecha próxima pasada". Sin embargo "movieron los dueños de navíos y mercaderes todas las máquinas que les fueron posibles para aparentar necesidad" para cargar aguardientes extraños. En su apoyo el Comandante General convocó inmediatamente se nombrasen diputados por los cosecheros "para declarar necesidad". Tomás de Nava entiende que la máxima autoridad militar toma abiertamente partido por los comerciantes y con su poderoso influjo determina la voluntad de los diputados. Al abandonar La Laguna, "donde debía residir" y al trasladarse a Santa Cruz, ha originado serios perjuicios pues, "siendo la población de dicho pueblo una colonia de advenedizos comerciantes, dueños de navíos y sus dependientes en el continuo trato y compañía a que les obliga el no haber otras personas en aquel pueblo (...) siempre se inclina la voluntad así a aquella parte". De esa forma "confunde el bien de las islas con el bien de los particulares que interesan". La prohibición debe ser absoluta porque "la carestía de vino ningún daño nos hace, pues nadie se morirá como con otros manjares se alimente bien" y los vinos de fuera "no sacan el dinero que habrá para otros alimentos y abastos necesarios". Si no se tuviera vinos que valiesen "no se nos sigue perjuicio en no embarcarlos" por ser la gracia del permiso sólo para los frutos del país. La experiencia ha demostrado, se reafirma, que los Comandantes favorecen a los comerciantes y dueños de navíos. Al

tener éstos "sus caudales muebles para sus medras por fatales y pueden mudar de suelo y de comercio cuando no les fructifiquen ventajas", ocurre lo contrario que "con el común de la tierra y los que poseen sus raíces" que por sólo tener eso "es preciso que miren por ellas".<sup>17</sup>

Contra esa representación los vecinos de Santa Cruz redactaron un extenso manifiesto que fue su apoyatura ante la Audiencia y el Consejo de Hacienda. En él apuntan un hecho capital: "La ciencia experimental ha enseñado las malas resultas que produce la América por la baja estimación que al contado o plata en mano tienen en ella los caldos, aún comprándolos en estas islas a precios medios; de que se puede inferir las peores consecuencias que produciría tomarlos a precios supremos o exorbitantes".<sup>18</sup>

Los elevados costos de transporte e impuestos, que originan que se venda en América en 160 pesos una pipa comprada a 60, explican "porqué los cosecheros que no son dueños de navíos se abstienen de embarcar por su cuenta, al mismo paso que procurar vender con sublime estimación en esta isla". Esa es la raíz de su desidia en la ocupación de las dos terceras partes del "Santiago" para Campeche. La tintura de los vinos deriva de la ausencia de "vinos tintos seguros de avinagrarse con que tinturar los blancos". De otra forma los comerciantes no se exporiarían "a comprarlos en España y a pasar los riesgos de moros y de mar". Contestan a su crítica al traslado del Comandante General a Santa Cruz y a su calificación como colonia de advenedizos, con argumentos no menos contundentes. Sobre el primero "la idea que se transparenta es que S.M. mandase salir de aquí a la persona que comanda las islas, para que se quedase el campo libre a su competidor y por eso recargó la total exclusiva que hizo exprimiendo ánimo nada generoso". Sobre lo segundo su mismo padre "fue capitán de una goleta el año de 1725" y con él otros muchos que han sido y son capitanes de la carrera de Indias que no nacieron en Santa Cruz. La voz colonia sólo convendría si se descubriese San Borondón y se poblase de tinerfeños. Pero Santa Cruz con el Valle de San Andrés excede en población a La Laguna por superar las 9.000 personas. Si de éstas ninguna fuera "originaria de los antiguos guanches, sino que todos fuesen advenedizos, nada adelanta a la creencia general de haber llegado primero". La acusación de ser foráneos sus habitantes es falsa. Hay muchos "oriundos de España y nativos de él y derivados de otros lugares de la misma isla y algunos extranjeros de honor descubre un espíritu desmedido de presunción opuesto a la moral cristiana". Los extranjeros avecindados son "ornamento de la isla y, aunque desterrados del mundo, viven como presidiarios en estas peñas y padecen más que los que no han salido de ellas, sacrificando sus intereses". Se alega su antigüedad desde el día del desembarco en Añazo de las huestes del conquistador, que lo llamó villa. Sobre la acusación de medradores, señalan que los más ricos fundan mayorazgos que exceden a otros pueblos y que es "el emporio de las siete islas por la frecuencia del comercio del Norte y el de Indias, Cádiz y el Levante".<sup>19</sup>

El concepto de común que se invoca es falso porque sí sufren los navieros el exorbitante precio que se paga aquí y la baja estimación en Indias: "es visto que recae sobre parte del todo que es el que justamente se debe pretender aliviar". Si la agricultura es digna de ser atendida, no lo es menos

el comercio naval, por lo que es no es justo que "una pequeña parte de cosecheros lastime a la mayor parte que vive de la industria y la que se enmarca, porque esto sería plantar un semillero de discordias". Por el contrario "los dueños de navíos ponen la mesa para que todos participen, aun los que no embarcan pipas dando dinero a riesgo, que se esparcen voces y sátiras contra ellos para hacerlos odiosos al público, calificándolos de tiranos del común con la cantinela de retruécano del interés común". A ese común concurren "el marqués como regidor con sus partidarios, como si ese fantasma que llaman común tuviera viñas o no tuviera navíos, y como si entre los dueños de éstos no hubiera cosecheros y de los mayores, que cumplen y llenan la permisión, embarcando más pipas que muchos de los cosecheros y como si estuvieran estancado el arbitrio y la facultad de tener navíos".

Este informe demuestra palpablemente que las críticas de la oligarquía hacia los dueños de los navíos parten realmente de que han sido desplazados del control del comercio en apenas una generación por este grupo social formado por indianos y comerciantes de origen foráneo. De ahí esa profunda brecha de intereses contrapuestos que le lleva a Nava a acusar de fraude y tiranía a este sector cuando semejantes prácticas habían sido una constante en sus antecesores. Mientras que les acusan de sólo buscar el interés propio, su respuesta no es menos contundente. Sin el riesgo que acometen en la mar "a dónde irían a buscar guanches que las poblasen". Señalan con precisión el cambio real experimentado: "No ha muchos años que el repartimiento del buque lo hacían los mismos capitanes o dueños de navío y con este método aseguraban su cargo y excusaban las dilaciones y gastos, porque repartían el buque a los que efectivamente tenían y querían embarcan, y cuando no hallaban los bastantes se prevenían comprando en tiempo y no exponían la carga sin seguridad de cargar, pero hoy, según el estilo fatal que se observa, pone el dueño su plan y espera el repartimiento de los cosecheros que piden buque por costumbre sin tener frutos. Y lo que es más, ni designio de embarcarlos, estorbando e impidiendo con tal traba que el dueño tome las medidas necesarias, al arruinarlo en los gastos que hace el navío y en la merma de los caldos que tiene embarcados.<sup>20</sup> Es este el quid real de la cuestión. La oligarquía, ante la restricción de beneficios de la venta de los caldos y los riesgos a los que aboca, se ha retirado del comercio indiano y sólo piensa únicamente como cosechera. De ahí tales acusaciones contra prácticas que ellos mismos hacían tan sólo hacía unas décadas. Al igual que sustituyeron el trabajo jornalero en sus haciendas por la medianería, a sabiendas que ello se traducía en una baja en la calidad del producto y un aumento a la larga de su coste por arriesgar el mínimo en la inversión, otro tanto aconteció en el comercio indiano. Paradójicamente, mientras que las pugnas por hacerse con participaciones en los registros de La Guaira fueron constantes por su alta rentabilidad, derivada de la persistencia del monopolio de la Guipuzcoana, se retiraban de los de Campeche y La Habana por la competencia y saturación existente en ellos, agravada más tarde con los decretos de libre comercio de 1765 y 1770.

El 20 de abril de 1761 El Consejo de Hacienda dictaminó en contra de las propuestas de Tomás de Nava por entender que es "posible y muy posible que falten los vinos propios" y porque "aunque los Comandantes Generales sean en las islas tan absolutos como los pinta no es creíble que

su respecto sea tan poderoso para con los diputados por atender le sacrifiquen sus propios intereses<sup>21</sup>. La realidad es que las introducciones se sucedían por esos años, como la del jabeque mallorquín "Santa Rita", del capitán Ramón Ripoll. El Comandante General reseña el 11 de diciembre de 1758 que encargó al comerciante irlandés y teniente coronel Roberto de la Hanty la inspección de las lonjas y almacenes no encontrándolo. Lógicamente era bien difícil que un comerciante interesado en ello como éste al que con grave escándalo de los capitulares le había retribuido todo tipo de honores, incluido el coronelato y el cargo de alcaide del castillo principal pudiera encontrar algo<sup>22</sup>. El 4 de diciembre de ese año los diputados capitulares Juan de Castro y Juan Franco se lamentaron que las 10 pipas de aguardiente traídas en un jabeque mallorquín por Domingo Perdomo fueron vendidas con beneplácito del Comandante General a los ingleses que había recalado en el puerto, "lo que no podía impedir"<sup>23</sup>. Pero todo parece ser a sus ojos la crónica de una impotencia y de un lamento. Así el 30 de noviembre Fernando de Molina dice que había llegado de Mallorca una embarcación con pipas de aguardiente y que había oído que en otra anterior había conducido otra porción, por lo que reitera que no debe efectuarse por ningún motivo tal entrada<sup>24</sup>. Al año siguiente las tensiones no dejan de crecer, el marqués de la Villa de San Andrés, como Síndico Personero de la isla, se queja de la entrada de una tartana con vinos gaditanos llamada "la Imperial", la cual contraviene abiertamente "la total prohibición de aguardientes forasteros". Solicita no sólo su paralización, sino el castigo del introductor. Pero evidentemente, una cosa es lo que defiende el organismo municipal y otra lo que ejecuta el Comandante General, cuyas relaciones con los comerciantes son bien estrechas<sup>25</sup>. Las tensiones eran evidentes entre el cabildo y el Comandante General. Los capitulares no se fían de él y convocan cabildo general. Éste supone que renuncian al nombramiento de un apoderado que juzgase con él "la verdadera necesidad para la admisión de vinos". Con ese acto sólo pretenden "conmover a la isla pretextando mis cartas para otros fines que los que ellas expresan"<sup>26</sup>.

Una disociación de intereses y una creciente desconfianza de la oligarquía que se extiende a medida que paradójicamente aumenta el comercio con las Trece Colonias, para el que es necesario dar tintura a los vinos. El 27 de marzo de 1761 denuncia el regidor Fernando de Molina la entrada en el Puerto de la Cruz de 40 pipas o más de vino tinto en la tartana al cargo de un tal Borro. El cabildo general de 16 de mayo de 1761 perseguía como objetivo la total prohibición. El beneficiado José Fernández entiende que "no puede llegar el caso de necesidad" y "menos en el presente porque tiene bastante noticia de hacer abundancia de uno y otro género". El párroco Gaspar Gorvalán dice que son falsas las noticias de que faltan caldos para el abasto insular y para llenar las 600 toneladas de la permisión. El Prior del convento dominico señala que en caso de escasez debe permitirse la entrada si crecen sus precios en grado sumo, con la condición de venderse al mismo costo que los de fuera. Al valer una pipa de aguardiente por menudeo 120 pesos "prueba necesidad", posición a la que se acoge Nicolás Padilla, apoderado de Santa Cruz. No opina lo mismo Jacob Hernández de Sosa, apoderado del Sauzal. Entiende que sólo es beneficiosa "para siete u ocho".

El 8 de junio de 1761 se vuelve a celebrar un nuevo Cabildo General que denuncia la introducción por la Aduana del Puerto de la Cruz de algunas pipas de vino con aparente licencia del Intendente General de Rentas sin "haber necesidad" y sin la práctica de las diligencias previas. Su pretexto era de servir "como ingrediente para la composición de otros vinos". Se alega que con esta introducción "sólo resulta el no fomentarse el cultivo de esta especie de parra y que los frutos propios de la tierra se conozcan en el mundo como naturales de otros países" .<sup>27</sup> Es nítido el abierto enfrentamiento entre los intereses de los cosecheros y los comerciantes sobre la elaboración del falso Madeira. Sólo a fines del siglo XVIII se fomentará tímidamente por los primeros el cultivo de variedades de uva negra para esa tintura demandada. Los dueños de navíos ya habían acusado a éstos de pretender monopolizar la venta a precios abusivos. Por ello cuando quieren que se les compre por ellos "cuatro pipas de aguardiente a 100 pesos y el mercader inglés tres de vino a 60 pesos se toca a Cabildo General y se conmueven los pueblos con rumores echadizos de aguardiente de Mallorca o de Cádiz, disponiendo mañosamente que los concurrentes o votantes sean personas eclesiásticas ajenas del conocimiento preciso" .<sup>28</sup>

Del cabildo de 12 de octubre de 1761 se desprende la existencia de una mayor sintonía entre el Comandante General y los cosecheros. Pero el 29 de abril de 1762 el coronel Simón Herrera Leiva como Síndico Personero denuncia la introducción de 75 pipas de aguardiente de Mallorca del jabeque de Pedro Juan Ripoll que entraron en la Aduana con falsedad diciendo eran de aceite. El 9 de agosto vuelve a reiterarlo con la de otro en Las Palmas "cuya cargazón se conjetura sea cambiar parte de aguardiente" .<sup>29</sup>

## EL PLEITO CON DOMINGO PERDOMO Y LA TINTURA DE LOS VINOS

El mayor conflicto de esas fechas aconteció con la introducción de 69 pipas de aguardiente en los buques de la Carrera de Indias por parte de Domingo Perdomo, al que el cabildo en los autos que inicio el 22 de diciembre de 1762 pedía su inhabilitación para tal comercio. Natural de La Orotava, era un maestre de tal tráfico, que había hecho en 1759 viaje a La Habana en "La Aurora", en 1763, 1765, 1768-69 y 1772 a La Guaira y en 1766 a Santo Domingo. En 1776 vendió a Fernando Rodríguez de Molina el "Nuestra Señora de Candelaria, Santo Domingo de Guzmán y las Ánimas" por 12.000 pesos<sup>30</sup>

La contrata la había entablado con Cristóbal Barceló a través del jabeque la Purísima Concepción de Pedro Ripoll. Sus argumentos para hacerlo los considera justos por ser los precios por la escasez exorbitantes "en tanto grado que le era preciso perder mucho en su comercio". Argumentaba que en el viaje de 1760 no encontraba aguardientes, porque los cosecheros sólo querían vender sus vinos para el Norte y los que se hallaban eran a precios desmedidos de 90 y 95 pesos, a los que había que agregar los costes de vasos, arcos de hierro y los de la conducción desde donde se encuentran, que no bajarían de 110 pesos, sin contar los derechos de salida. Era inviable entrar en negociación con ellos "para evitar la ruina que ya habían experimentado algunos que habían navegado a tan exorbitantes



expensas". En ese mismo año habían llegado juntos 6 ó 7 navíos ingleses que sacaron más de 3.000 pipas. Entiende que con esa prohibición lo único que se consigue era el cese del comercio de la América, ya que "ha habido navío en aquel puerto que ha estado cargando cerca de 3 años por falta de caldos y no concurrir los cosecheros a su despacho"<sup>31</sup>.

En el pleito ante el Juez de Indias se entabla una abierta disputa entre los capitulares y Domingo Perdomo. Los primeros aluden a la absoluta facilidad con que introducen tal aguardiente tanto en Las Palmas, donde la vigilancia es menor, como en Tenerife. El maestre alude a las dificultades de aprovisionamiento de los buques de la Carrera, como las fragatas de Domingo Yansen y José García, que estaban cargando para La Habana y el "Santiago" que lleva 3 años que no la tiene cerrada para Campeche. El regidor Francisco García de la Guerra manifiesta, sin embargo, que la demora no es por falta de cosechas en la isla. Los que se aplican al comercio de América, o se hacen ricos en muy pocos días o se quedan pobres o se pierden, pero para "las cuentas que vienen a los cosecheros de los frutos que envían rara vez son con ventaja". El Síndico Simón Herrera Leyva sostiene que la introducción de tal aguardiente foráneo es muy anterior a 1757. El informe del representante santacrucero, Nicolás Padilla, es bien nítido. Entre 1757 y 1762 las cosechas han sido cortas y la venta de vinos a los británicos y sus colonias altas, por lo que los precios han sido subidos. En los años de abundancia los cosecheros concurren con sus pipas de repartimiento a ocupar los lugares señalados, particularmente en los registros de Caracas por el retorno de cacao y "hacen empeños con sujetos para que les cedan sus buques y ocuparlos por hallarse éstos con más porción de frutos"<sup>32</sup>. El lagunero Manuel Nicolás Mongeoti, otro capitán de la Carrera, ratifica que en los dos viajes que había ido a La Habana en el "Corazón de Jesús" ningún cosechero ha ido por su cuenta y los dueños se han visto obligados a cargarlos enteramente "comprando por no haber otro recurso de 80 hasta 100 pesos la pipa de aguardiente". Sólo los cargadores lo hacen porque se les obliga para justificar su viaje, que es en realidad de emigración "a comprar lo menos 6 pipas". Estima que sería beneficiosa la entrada de los aguardientes para el abasto público y para el encabezamiento de los vinos del Norte, pudiéndose "aplicar los aguardientes de este país para el disfrute de la permisión de la América". La *Viuda de Blanco*, una de las principales casas de comercio de Canarias, con sede en el Puerto de la Cruz, cifra en 405 las pipas de aguardiente foráneo empleadas en los últimos cuatro años para tal encabezado para el comercio del Norte. Lo considera imprescindible para darles fortaleza y estimación que han alcanzado "de 4 a 5 años a esta parte, pues siendo antes el precio regular de los vinos 12, 14 y 15 pesos más o menos han experimentado que cada año consecutivo han subido a unos precios exorbitantes, como de 30 y hasta 35 y aun pretenden los cosecheros a 40". Para afianzarlo "se necesita gran porción de ellos". Otros comerciantes portuenses, Guillermo y Jorge Commins, reafirman ese carácter, "pues no solamente sirve de preservativo contra las intemperies de los varios climas por donde para, si también de madurativo, mitigándole aquel gusto áspero que por su naturaleza tiene y tanto repugnan los ingleses, quienes por la misma razón lo caracterizaban de enfermo y por lo mismo huían siempre de él, hasta que acertando felizmente en el método de componerlo mediante el aguar-

diente, vino tinto y otros ingredientes logramos el acierto de acomodarlo a su paladar, asimilándolo en algún modo a vino de la Madera". Es preciso echar de aguardiente en cada pipa de 15 a 20 cuartillos según la calidad del vino. En términos idénticos se manifiesta Juan Cóloman, que reconoce que lo introduce desde 1754. Mientras que no escaseó el aguardiente local puso 20 cuartillos en cada pipa de vino, consumiendo "porción en la composición de guindas pasadas para hacer tintos a fin de tinturarse los vinos", por apetecerlo los ingleses que repugnan "su natural color blanco". Por su escasez y crecido corto se ha visto obligado a traerlo de Mallorca y otras partes de España. Gasta anualmente de 25 a 30 pipas de éste porque es el que más aprecian...<sup>33</sup>

Como prueba de lo dicho, Perdomo presenta un certificado en el que se demuestra que durante el mandato del Comandante General Urbina, desde 30 de septiembre de 1760 hasta 19 de junio del 61, se dio licencia para introducir 154 pipas y 3 barricas de vino tinto catalán, mientras que el actual, de 24 de junio hasta 3 de julio del 62 autorizó 155. Ante tales argumentos sostiene el 31 de agosto de 1762 que "el número de cosecheros no llega a la centésima parte de todos los naturales. Bien se deja ver que el común de la isla y la mayor porción de la patria es quien experimenta el perjuicio de comprar aguardiente para los abastos a 2 reales de plata el cuartillo siendo una medicina universal para muchísimas enfermedades". El dictamen de Domingo Miguel de la Guerra, auditor de Guerra y asesor del Comandante General, es concluyente, sin tal entrada quedarían los cosecheros arruinados y los vinos sin salida ya que de esa forma es la única preferida en las colonias británicas, al quedar sin venta las antiguas malvasías dulces en la metrópoli. Por tales circunstancias la sentencia del Juez de Indias, dictada el 11 de julio de 1763, no lo inhabilita, sino que se le recomienda que en adelante no introdujera más aguardiente de fuera para el comercio de Indias...<sup>34</sup>

Los argumentos de Perdomo fueron tan convincentes que el marqués de Villanueva del Prado reconoció en el cabildo de 29 de julio de 1763 que "todo esto necesita de refutación y para hacerla con fundamento ha sido indispensable la solicitud de nuevos documentos". Pero lo cierto es que todas las vías judiciales para condenarlo fracasaron, no sólo la Comandancia, sino también el Juzgado de Indias, regido de forma perpetua por la familia Casabuena. Por ello buscan su condena en la Audiencia. Pero todo era inviable. De las actas capitulares se trasluce impotencia...<sup>35</sup>

## EL PRINCIPIO DEL FIN DE UN COMERCIO INVIABLE

El 4 de mayo de 1764 Fernando Molina denunciaba la introducción en el puerto de Santa Cruz de una partida de 60 y tantas pipas de vino tinto en una embarcación mallorquina. Se estaba vendiendo al por menor en la bodega de la casa del teniente coronel Luis Francisco de Miranda, significado comerciante de la Carrera de Indias y por aquel entonces personero del lugar. La distribución se ejecutaba por dichos mallorquines a pesar de las prohibiciones al respecto...<sup>36</sup>. Tras su inspección resultaron ser 70 pipas y medias, de las que 13 eran de Patricio Power y 7 de Diego Meany. Las había traído el mallorquín Sebastián Sala desde Benicarló, junto con un cargamento de aceite, aceitunas y jabón a la consignación

de los dos anteriores, de Tomás Rossell, Enrique Macarik y Francisco de La Hanty. El Comandante le había dado licencia el 24 de abril. Los regidores se quejaban de su venta a quien lo quisiese comprar y no sólo para dar tintura, por lo que debía de derramarse en público<sup>37</sup>. El conflicto con la máxima autoridad era una vez más evidente. Éste se negaba a contestar en tales asuntos, sino con los 3 diputados de los cosecheros de las tres islas, como lo refiere la Real Orden. Les acusa de inmiscuirse en sus atribuciones. Pero el cabildo no lo entiende así. Mandar "no se vendan al público unos licores forasteros prohibidos absolutamente por Su Majestad" es hacer cumplir la ley, ya que la convocatoria de los 3 diputados es para permitir la entrada en caso de extrema carestía, pues sin este caso "no hay para qué nombrar tales diputados y erigir con estos nombramientos unos personajes imaginarios o sin ejercicio"<sup>38</sup>. El Comandante les ordena retirar las diligencias porque "el conocimiento de este negocio es privativo a mis facultades y que en él no tiene que hacer este ayuntamiento". Si acaso el Cabildo tuvo antiguamente alguna facultad, "todo está absolutamente derogado, negado y abolido por la nueva Real Orden". No deja lugar a duda en su denuncia de intereses manifiestos en el Cabildo. Al legislar de esa manera el rey "fuente de la jurisdicción", fue una decisión acertada "por las fatales consecuencias que pudiera tener esta comisión en el cabildo, no por respectivo al cuerpo, sí por los particulares que lo componen, como son todos cosecheros, cuyo gremio únicamente mira a su conservación, pendiendo ésta de los altos precios de sus efectos". Por ello "no quiso conferirla sino a los Comandantes Generales, que en efecto miran la causa con el desinterés propio del celo de que regularmente se hallan a favor de los intereses de su Majestad, de dicho gremio y del comercio, en cuanto a aquel no les es perjudicial y al mismo tiempo desarraigados de la pasión que produce el cebo de la codicia del subido precio de efectos de que enteramente carecen"<sup>39</sup>.

La Real Orden de 6 de noviembre de 1764, en vísperas del decreto de libre comercio caribeño, reafirmó el poder de decisión de los Capitanes Generales, al darles la facultad de consentir la exportación de aguardientes si su precio superase los 65 pesos por pipa, mientras que facilita la de vinos tintos para dar color a las de vidueño blanco. Así lo reconoció José Vandenvale en su carta al diputado en la Corte Diego Paniagua de 22 de octubre de 1777, "esta orden puso en libertad a los Comandantes Generales para permitir por sí solos todas las introducciones que se intentaban".

La crisis del comercio canario en vísperas de la entrada en vigor de la instrucción de libre comercio de 1765 era considerable, agravada por la ocupación de La Habana de 1762. Como reseña Lope de la Guerra, "perdieron allí cuatro navíos, y algunos de ellos ya cargados, y se regula a un millón la pérdida de las islas y a 24 todo lo que tomaron allí los ingleses"<sup>41</sup>. El representante mallorquín en Canarias, Sebastián Sala, describe la gravedad de la situación: "Este comercio de Indias no puede vaciar los caldos que se cogen". Los que se despachan de fuera no valen "ni para la América ni para el consumo del país, sí sólo para tintura de otros". El panorama era, pues, crítico: "Estas Islas con la pérdida de La Habana y los navíos que se les han apresado se hallan en una suma miseria y necesitan mucho tiempo para volver a su primitivo ser"<sup>42</sup>. Con el decreto del libre comercio, que incorporó al tráfico antillano a nueve puertos peninsulares la saturación del mercado fue evidente y con ella las dificult-

tades de dar salida a los géneros extranjeros y a las producciones isleñas. Se abrió de esa forma una nueva era en la historia mercantil de las islas. Desde la década de los 30 del siglo XVIII mucho había cambiado en el tráfico de las islas, el malvasía había dejado de ser ese renglón esencial en las exportaciones. El aguardiente sufría las consecuencias de su poca competitividad con la invasión de parras peninsulares a las que se podía dar salida en los buques de la permisión. La reconversión obligada de las producciones vinícolas hacia los vidueños blancos para su exportación hacia las colonias británicas deparaba la necesaria introducción de tintos peninsulares para encabezarlos y originar un gusto parecido al madeirense, dada la escasez de tales plantíos en Canarias. El desplazamiento de la Comandancia General desde La Laguna a Santa Cruz fue un acto simbólico más de algo que era ya evidente, la hegemonía en el comercio canario-americano de los mercaderes instalados en ese puerto, no ligados directamente con la terratenencia insular y con otros intereses. Las disputas, evidentemente, mostraban que la realidad era muy distinta. El comercio del aguardiente, con la tolerancia hacia la fabricación de ron y con su legalización desde 1762, era bien poco viable en un tráfico saturado y costoso en el que tenía que competir con las producciones de otras regiones españolas y no sólo con Cádiz. Como bien señaló Salas, sólo las exportaciones norteamericanas tenían porvenir con la tintura de los caldos.

## NOTAS

---

- <sup>1</sup> Véase al respecto, BETHENCOURT MASSIEU, A., *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas, 1991; STECKLEY, G.F., "La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVIII: relación angloespañola en un comercio de lujo", *Aguayro*, nº 138, Las Palmas, 1981. MORALES LEZCANO, V., *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico*, Las Palmas, 1970; GUIMERA RAVINA, A., *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1751)*, Tenerife, 1985.
- <sup>2</sup> HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., "El comercio canario-norteamericano y la reexportación de harinas a Cuba en el siglo XVIII", *Vegueta* nº 2, Las Palmas, 1997.
- <sup>3</sup> Reproducido en *Almanaque de Hoy 1933*. Santa Cruz de Tenerife, 1934. Véase al respecto, HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. "La polémica sobre la fabricación de aguardiente de caña entre las elites caribeñas y el comercio canario en el siglo XVIII", *Revista de Historia Canaria*, nº 182, La Laguna, 2000.
- <sup>4</sup> Archivo Municipal de La Laguna (en adelante A.M.L.L. ) Sign. V-I-9. 5 de septiembre de 1709.
- <sup>5</sup> *Ibidem*, Libro 33. Oficio 1º. 3 de marzo de 1710.
- <sup>6</sup> *Ibidem*, Signs. V-14-15 y 16 y Reales Cédulas, XX-5 y 13.
- <sup>7</sup> *Ibidem*, R-XX-13. 27 de noviembre de 1731.
- <sup>8</sup> ARCILA FARIAS, E.: *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, 1956.
- <sup>9</sup> MANERA, C., *Comerç i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*, Palma de Mallorca, 1988.
- <sup>10</sup> Archivo Histórico Provincial de Tenerife (en adelante A.H.P.T.). Protocolos notariales. Leg. 1417. 19 de agosto de 1758. Mi agradecimiento a Adolfo Arbelo por este dato. SUÁREZ GRIMÓN, V., *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas, 1993. p.167. En 1760 lo efectuó el "Nuestra Señora del Rosario" de Gabriel de Guía. En 1761 el "Purísima Concepción" de Pedro J. Ripoll, el "Santo Cristo de

- Santa Cruz" de Pedro A. Guitart. En 1767 ese mismo, bajo las órdenes de Juan Bautista Feliu, por un lado, y de Juan de Santandreu por otro y la "Unión" de Lorenzo Oliver. *Ibidem*, pp.170-173.
- 11 CIORANESCU, A., *Diccionario biográfico de canario-americanos*. Tenerife, 1992, tomo I, p. 720. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., *La emigración canaria a América (1765-1824). Entre el libre comercio y la emancipación*, Tenerife, 1996, pp. 164 y 268.
  - 12 Véase respectivamente, A.H.P.T. Leg. 1607. 17 de febrero de 1772. Leg. 1593. Testamento de Sebastiana Domínguez, mujer de Miguel Fons de nación mallorquina, ausente en América. Leg. 3846. Venta de saetía genovesa a Francisco Lugo Viña por 3.000 pesos por Juan Bautista Botino, natural de Menorca. 17 de octubre de 1786. Leg. 549. Testamento de Jaime Pons, natural de Mallorca y vecino del Valle de San Andrés. 11 de diciembre de 1758.
  - 13 Cit. en GUIMERÁ RAVINA, A., *Burguesía*, p. 332.
  - 14 A.M.L.L. Libro 24. Oficio 2º. 4 de diciembre de 1753.
  - 15 *Ibidem*, Sign. V-II-4. Octubre de 1753.
  - 16 *Ibidem*, R-XXII-26. Real Orden de 6 de marzo de 1758.
  - 17 Representación reproducida en el Cabildo General de 16 de mayo de 1761. *Ibidem*, Libro 37. Oficio 1º.
  - 18 Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife (B.M.T.) Fondo Manuscrito. Caja 26.
  - 19 *Ibidem*.
  - 20 *Ibidem*.
  - 21 Respuesta reproducida en el Cabildo General de 16 de mayo de 1761. A.M.L.L. Libro 37. Oficio 1º.
  - 22 *Ibidem*, V-II-4.
  - 23 *Ibidem*, Libro 24. Oficio 2º. 4 de diciembre de 1758.
  - 24 *Ibidem*, Libro 37. Oficio 1º. 30 de noviembre de 1758.
  - 25 *Ibidem*, Libro 24. Oficio 2º. 6 de abril de 1759.
  - 26 *Ibidem*, Sign. V-II-10. 11 de diciembre de 1758.
  - 27 *Ibidem*, Libro 25. Oficio 2. 8 de junio de 1761.
  - 28 Representación de los dueños de navíos al Juez de Indias en 1762. Reproducida en PERAZA DE AYALA, J. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, 1977, p. 207.
  - 29 A.M.L.L., Libro 25. Oficio 2º. 12 de octubre de 1761, 29 de abril de 1762 y 9 de agosto de 1762.
  - 30 CIORANESCU, A. *Diccionario biográfico de canario-americanos*, tomo II, p. 619.
  - 31 Archivo Histórico Nacional. Consejos. Leg. 20280.
  - 32 *Ibidem*.
  - 33 *Ibidem*.
  - 34 *Ibidem*.
  - 35 A.M.L.L., Libro 37. Oficio 1º. 29 de julio de 1763.
  - 36 A.M.L.L. Libro 37. Oficio 1º. 4 de mayo de 1764.
  - 37 *Ibidem*, Sign. V-II-16.
  - 38 *Ibidem*, Libro 37. Oficio 1º. 1 de septiembre de 1764.
  - 39 *Ibidem*, Sign. V-II- 17 y 18. 31 de agosto y 2 de septiembre de 1764.
  - 40 *Ibidem*, Libro II de Diputados a Cortes. 22 de octubre de 1777.
  - 41 GUERRA Y PEÑA, L.A. *Memorias. Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas, 1951-59, tomo I, p. 50.
  - 42 MANERA, C., *Comerç i capital*. p.202.