

EL TRÁFICO NORTEAMERICANO
EN TENERIFE A FINALES DEL SIGLO XVIII
A TRAVÉS DE LOS INFORMES CONSULARES
FRANCESES

GERMÁN SANTANA PÉREZ

Resumen: Este artículo pretende hacer un estudio de la navegación de Tenerife a finales del siglo XVIII, en concreto durante las décadas de los 80 y 90 de esa centuria, centrado en uno de sus aspectos: los tratos que mantenía esta isla con Norteamérica. Para ello hemos manejado fundamentalmente las fuentes consulares francesas que hoy en día se encuentran en los Archivos Nacionales Franceses.

Es por eso que analizamos las entradas de embarcaciones de esta nacionalidad, comparándolas con las de otros Estados, cuáles eran las mercancías que se traían y cuáles las que se exportaba, su importancia como transportistas, los puertos con los que se comerciaba, el valor de las mercancías, la tipología y el tonelaje de las naves, etc. En definitiva, la pretensión de este artículo, es ayudar a un mejor conocimiento de unos de los principales mercados canarios a final del siglo XVIII: los Estados Unidos.

Palabras clave: Canarias, Estados Unidos, Canadá, navegación, comercio, consulado francés, Tenerife, mercancías, importaciones, exportaciones, embarcaciones.

Abstract: In this article we have tried to study the navigation of the island of Tenerife at the end of the eighteenth century; to be precise during the decades of the eighties and nineties.

We concentrated on the trade between this island and North America, including Canada, and especially with the United States, after its recent independence. With this aim, we have consulted the National French Archives, and the news of their consuls at the Canary Islands. For this reason we study the ships' arrivals, tonnage, typology, merchandise transported and their value, the role of their maritime calls, what were their exports, the ports with which they traded, and their importance as intermediaries with other regions. Finally, we want to have more knowledge about one of the principal Canarian markets at the end of the eighteenth century.

Key-words: USA, CANADA, CANARIAN TRADE, TENERIFE, MER-

CHANDISE, PORTS, FRENCH CONSUL, EIGHTEEN CENTURY.

La fuente fundamental de este estudio ha sido la información aportada por el cónsul general de Francia en las Islas Canarias. Éste tenía su lugar de residencia en la isla de Tenerife. El consulado francés desplegó, y no sólo en Canarias sino también en el resto de España, una red de información muy perfeccionada (podríamos hablar de auténtico espionaje), destinada a los poderes centrales de su Estado. Su interés giraba sobre todo tipo de noticias, pero eran especialmente las relacionadas con los asuntos económicos, las que atraían aún más su atención (Una muestra en MINGUET, 1982).

Es precisamente con la llegada del cónsul francés, el señor Hermand, a finales de 1784, cuando se pone un mayor énfasis en la sistematización de la información en las entradas y salidas de barcos. No obstante, también disponemos de informes durante la estancia del cónsul francés Le Comte, hacia 1784.

El objetivo del presente trabajo es dar a conocer una faceta, el trato con los Estados Unidos, de la navegación exterior tinerfeña durante las décadas de los 80 y 90 del siglo XVIII. Éste forma parte de un estudio más amplio de las entradas y salidas de embarcaciones en la isla de Tenerife durante estas décadas, recogidas a través de los informes consulares franceses. Con ello pretendemos apuntalar aún más el conocimiento del trato con los Estados Unidos, y del que existen interesantes trabajos (RAMOS PÉREZ, 1979) (GUIMERÁ RAVINA, 1985) (MILLARES CANTERO, 1985) (HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1993).

Aunque el recuento se realizó para los años 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, la documentación referente a la de los años de 1787 y 1788 ha desaparecido prácticamente, debido sobre todo al mal estado de las fuentes. Además contamos con una parte importantes de los registros en los años de 1796 y 1797.

En realidad la información sobre este tráfico parte desde el mes de octubre de 1784. Además contamos con la navegación realizada para todo el año 1785 y el de 1786, y tenemos alguna serie para los meses de enero y febrero de 1788. Disponemos de las entradas y salidas de Tenerife desde julio de 1789 hasta final de ese año, si bien no se encontraban los meses de septiembre y octubre. El año 1790 está completo durante los 10 primeros meses. La recuperación de la actividad francesa hace posible que volvamos a contar con recuentos los meses de febrero, marzo, abril de 1796 y desde julio hasta final de ese año. También disponemos de entradas en los 4 primeros meses de 1797.

Aunque el informe describe en su mayor parte el tráfico de Sta. Cruz de Tenerife, también se aportan datos esporádicos de otros lugares de la isla, en especial del Puerto de La Cruz.

El comercio con la América del Norte se había reactivado desde la segunda mitad del siglo XVIII. Las áreas con las que se mantenía contacto eran tanto las 13 colonias como también, en mucha menor medida, Canadá. El impulso de este trato se basó en las necesidades de abastecimiento del Archipiélago Canario y la búsqueda del vino por parte de los norteamericanos. Esta necesidad de abastecimiento de cereal en Canarias, procedente del exterior, tenía paralelismo con el impulso de otros mercados, como la llegada de cereal procedente de Mogador a partir de 1766. No obstante, el cónsul francés Hermand aseguraba para 1786 que las importaciones de harinas de Estados Unidos habían suplantado en parte a las de Marruecos¹. La relación entre los Estados Unidos y España fue cada vez más estrecha por la propia presencia española en Norteamérica (ARIAS, 1992: 249-264).

El tráfico con las Trece Colonias inglesas se había iniciado antes de su independencia en 1776 (GUIMERÁ RAVINA, 1985: 252-255). Sin embargo, su secesión de Inglaterra impulsó los lazos con los canarios.

La llegada de los ahora estadounidenses obedeció también a un desarrollo del transporte marítimo de los Estados Unidos a finales del siglo XVIII, que hizo que sus barcos llegasen a los principales puertos del Atlántico, e incluso de otros mares más lejanos como el Mediterráneo. Su neutralidad durante las guerras europeas de la década de los 90 del siglo XVIII desarrolló y consolidó su posición comercial a nivel global (HERNÁNDEZ ALONSO, 1996: 108).

En total disponemos un total de 348 entradas a Tenerife desde octubre de 1784, 1785, 1788, 1789 y 1790. De ellas, 47, es decir el 13'5%, pertenecen a las llegadas norteamericanas, de las que más del 90% proceden de los Estados Unidos. La relevancia de las llegadas norteamericanas es asombrosa, ya que suponen el 65'27% de los navíos que proceden de América en este periodo, es decir, por delante incluso de las llegadas de la América Hispana. Incluso para años como el de 1790 son el 24'17% de las que llegan en ese año. Esta situación se invertirá sustancialmente con las salidas, en donde la gran mayoría de los barcos que se dirigen al Nuevo Mundo lo harán a la América hispana.

Para los datos que disponemos de los años 1796 y 1797, el peso de los norteamericanos en las llegadas decrece algo, ya que tan sólo componen el 8'62% del total², cediendo paso a otros puntos de origen más interesantes como por ejemplo el puerto de Mogador. Este porcentaje se acerca al dado para las entradas estadounidenses a Sta. Cruz de Tenerife en los años 1796-1798, que se ha calculado en el 5'1% del total (GUIMERÁ RAVINA, 1985: 236).

Estos viajes llegan de forma regular a lo largo de todo el año, si bien es entre enero y abril cuando se realizan más entradas a Tenerife. Esto se debe quizás en que es a principios de año cuando más necesidad hay de alimentos en las Islas y, por tanto, cuando los cereales, la carne y el pescado norteamericano encuentran unos precios

más altos y una salida más fácil. No obstante, es el mes de agosto, junto con el de febrero, en donde más barcos de los Estados Unidos llegan a Tenerife, lo que nos habla sin duda de la regularidad y de la no estacionalidad del comercio estadounidense, lo que también es indicativo de su potencial al no depender exclusivamente de unos determinados meses para colocar sus mercancías, sino que sus barcos van llegando a lo largo de todo el año.

De las llegadas disponemos de un mayor número que lo hacen a Sta. Cruz de Tenerife, aunque con porcentajes muy similares a los del Puerto de La Cruz, en concreto el 59'57% para el primero y el 40'42 para el segundo. Tanto en Sta. Cruz como en el puerto de La Cruz depositan sus mercancías, si bien es en Sta. Cruz donde se hacen las mayores descargas. Por el contrario, el interés del Puerto de La Cruz se acrecienta para la cargazón de vinos. No es nada infrecuente, en cualquier caso, que estas naves tocasen, descargasen y cargasen mercancías en ambos puertos³.

Una característica de los contactos con los Estados Unidos es que no están nada centralizados. En efecto, son numerosos los puertos estadounidenses que participan en el comercio canario. Así los del Filadelfia, Newport, Nueva York, Jersey, Dentown, Charleston, Newbury, Boston, Providence, Baltimore y Edenton. Además también llegan barcos, sin que se especifique el puerto de Carolina del Norte, de Rhode Island, de América del Norte y de Virginia. No hemos podido localizar el puerto de Dentown, aunque se nos indica que está en Carolina. "Neuberry" es quizás el de Newbury (Massachusetts), ya que la ciudad de Newberry, situada en Carolina del Sur, no se encuentra rodeada de mar y se localiza varios cientos de kilómetros hacia el interior⁴. Las embarcaciones salen tanto de ciudades bastante pobladas, como de pequeños puertos situados en la costa atlántica norteamericana. Por tanto, y teniendo en cuenta estas salvedades, los puertos que mantienen

contacto con Canarias se sitúan en los estados de: Pennsylvania, New York, Nueva Jersey, Maryland, Massachussets, Rhode Island, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Virginia, es decir, en 9 de los 13 Estados, por lo que los intercambios por Estados se mantienen bastante repartidos igualmente.

Además también llegan embarcaciones del Canadá, en concreto de Quebec y de Shelburn, en Nueva Escocia⁵.

Aunque las llegadas, como vemos, están muy repartida desde el punto de vista de los puertos de origen, el lugar que ostenta la primacía era el de Filadelfia, con el 23'4% del punto de origen. A este le siguen el de Boston, con el 14'89% y el de Newport, con el 8'51%. Por Estados, el primer lugar corresponde a Pennsylvania, debido al puerto de Filadelfia, con el porcentaje ya mencionado, seguido de Massachussets con el 21'27% y Rhode Island con el 19'14%. A ese orden le sucede el de Nueva York, las Carolinas, Maryland, Virginia y Nueva Jersey. En definitiva, el peso del comercio con Canarias lo llevan los Estados del Norte.

Aunque casi siempre llegan de forma directa a las Islas Canarias, también pueden hacer la travesía mediante un tráfico de escala en otros territorios, especialmente en algún puerto lusitano del Atlántico como Lisboa o en la isla de Madeira, con la que guardan también estrechas relaciones.

Por lo que se refiere a la tipología de las embarcaciones, la mayor parte son bergantines, con más del 51% de las que llegan de Norteamérica, seguidas a gran distancia por las goletas, las balandras, las fragatas, los navíos y los jabeques (llamados "chebec" por los franceses), por ese orden. En cualquier caso, debemos andarnos con cuidado con estas denominaciones, ya que entre las observaciones del cónsul de Francia en las Islas Canarias, Clerguet, figura que en España se llama fragata a todos los barcos de tres mástiles⁶.

La mayor parte de la nacionalidad de las embarcaciones de las llegadas nortea-

mericanas, son precisamente estadounidenses (más del 80%). Sólo excepcionalmente aparecen en este tráfico algún que otro barco de fábrica española, inglesa o irlandesa. De hecho, por los datos de los que disponemos pensamos que este tráfico estaría en manos de los estadounidenses, como en el caso de las embarcaciones, tal y como hemos visto, pero también en la capitania y en los mercaderes que participan en él. Esporádicamente algunas de las embarcaciones americanas que llegan de los Estados Unidos lo hacen bajo pabellón inglés. Es curioso como los dos únicos viajes que llegan desde Canadá están en manos de embarcaciones inglesas y no estadounidenses⁷, reflejando claramente el dominio político inglés sobre ese territorio.

La importancia de los estadounidenses como transportistas era rotunda, ya que no sólo dominan la nacionalidad de las embarcaciones que llegan de Norteamérica, sino que su presencia en la nacionalidad de los barcos que recalcan, en general, a Tenerife en este periodo es muy notable. Desde luego había contribuido en el desarrollo de la marina estadounidense diversos factores, como las medidas proteccionistas tendentes a reservar su comercio para embarcaciones americanas, los aranceles aduaneros y las disputas entre los Estados europeos (ADAMS, 1979: 54). La supremacía en cuanto al origen de las embarcaciones que llegan hasta 1790 a Tenerife es para España con el 33'04%. A esta le sigue la importancia del transporte inglés, con el 17'24% y el americano en tercer lugar, con el 15'8%. Prácticamente la misma tónica se corresponde para los años de 1796 y 1797, donde la mayor parte son españoles seguidos de los ingleses y empatados con ellos los americanos. Como vemos, tan sólo le superan en este contexto los de nacionalidad española y los barcos ingleses. Los estadounidenses se sitúan por encima incluso de los barcos franceses, de los daneses, de los portugueses, de los holandeses y de los suecos.

Las importaciones que se hacen de los Estados Unidos son mucho más variadas que el cereal. En efecto, en el interior de estos barcos se transporta mijo, mijo, harina, avena, cebada, centeno, bizcocho y arroz. Pensamos que el mijo, el "mil" de los documentos, consistiría en la variante de trigo candeal, esto es, trigo de buena calidad. Pero también llegan almendras, papas, té, pimienta negra, garbanzos, habichuelas, guisantes, habas, manteca, sebo, salazón de cerdo y vacuno, jamones, salchichón, quesos, cera, candelas, bujías de esperma de ballena, duelas, círculos de hierro, hierro en barra, clavos, utensilios de cocina en hierro, tablas de madera (generalmente de abeto), brea, arenques, bacalao, salmones, aceite de pescado, aguardiente, vino, ron, ladrillos, trementina, telas de vela, lino, caballos, lencería, telas, cuerdas y loza. Las cantidades de aguardiente y de vino son insignificantes y además debían estar destinadas para una escala posterior, ya que no era Tenerife precisamente el mejor lugar para colocarlas. No obstante, las destilerías de ron de Nueva Inglaterra habían alcanzado un notable desarrollo, con cuya producción habían conseguido introducirse en los mercados africanos (JONES, 1995: 23-24). Esta tendencia en la importación de aguardiente de caña continuó en los últimos años del siglo XVIII y a principios del siglo XIX, ya que en 1800 entraron en la aduana de Santa Cruz de Tenerife, procedente de los Estados Unidos 290 arrobas de aguardiente de caña (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 1983: 438).

Los artículos más importantes son desde luego el cereal, la carne y el pescado salado, la madera, los utensilios de hierro, la cera y las papas⁸. Sin contar aquellos cargamentos en que no se nos proporciona el montante total de cada artículo, sabemos que desde Norteamérica llegaron más de 228.000 duelas para pipas y medias pipas, 1.900 duelas para cuarterolas, 3.977 barriles de harina, 2.700 fs. de frumento, 17.283 fs. de mijo (trigo), 2.242 fs. de otros cereales,

sobre todo de millo, 163 barricas de cereal, sobre todo centeno y arroz, probablemente este último de Carolina del Sur (DEGLER, Carl N. Degler, 1986, 64), una cantidad destacada de bizcocho, 1.460 fs. de papas, 300 barriles y 13 barricas de carne salada (sobre todo de cerdo, de vaca, de buey, salchichón y jamones), 154'5 barricas y 242 barriles de pescado (sobre todo bacalao), a lo que hay que sumar 38 barricas y 14 barriles de aceite de pescado, 33.900 tablas para la fabricación de pipas, 8.000 pies de tablas, 8.000 piezas de tablas y 8 piezas de arboladura.

Otro de los rasgos destacados es que no podemos hacer una clara distinción entre los cargamentos que llegan de las colonias del Norte con respecto a las del Sur. Tanto unas como otras transportan básicamente los mismos productos.

Por tanto, Canarias, y en concreto Tenerife, sigue el esquema típico de la Corona española en su comercio con los Estados Unidos, esto es exportadora de vinos a cambio de una parte de productos agrícolas (trigo, arroz, carne, pescado americanos) (GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, 1979: 82-83) y otros más acabados. Este modelo de intercambio es similar al que los Estados Unidos habían establecido con el Archipiélago de Madeira (MARTINS RIBEIRO, 1993: 389-390). No obstante, sabemos que parte de este cargamento, en especial de harina formaba parte de un tráfico triangular, ya que una vez que llegaban a Canarias desde los Estados Unidos, se re-exportaban parte hacia la América Hispánica. Este tráfico contaba con un gran tradición desde mediados del siglo XVIII (RAMOS PÉREZ, 1979).

Otra de las noticias que nos proporcionan desde el consulado francés es la valoración estimada de los cargamentos en cada embarcación. Si bien no disponemos de toda esta información para todas las llegadas, sí son lo suficientemente abundantes para sacar una media. El cargamento medio importado de los Estados Unidos era

valorado en 7.208'33 pesos, o lo que es lo mismo 28.833'33 libras, unidad monetaria en que también vienen expresadas las valoraciones. No obstante, nos encontramos con una franja que va entre los 3.000 pesos, para los de menos valor y los 20.000 pesos⁹.

Sabemos que algunos de los viajes que llegaron a Tenerife no tenían como destino exacto la isla, sino que simplemente se hacía escala en ella para proseguir viaje. Así, en julio de 1789, el navío americano "*Nathaniel*", que venía de Boston y Madeira, del que era capitán Guillermo Denn, estaba destinado para las Indias Orientales¹⁰. De los destinos de estas embarcaciones tenemos poca información aunque sabemos que después de comerciar o hacer escala en Tenerife, algunas de ellas fueron para las Islas de Cabo Verde y Goré, cargando además en la isla vino¹¹. Con ello se cumpliría la tónica del periodo 1802-1804 en el que numerosas embarcaciones norteamericanas que llegan a Sta. Cruz de Tenerife se dirigen hacia la "Costa de África", "Cabo Verde" y "Guinea", en relación con la trata negrera (MILLARES CANTERO, 1985: 689). Otros destinos son los ya mencionado de las Indias Orientales y Madeira.

Son pocas las noticias que disponemos del regreso de los barcos que llegaban de Norteamérica. Conocemos algunos ejemplos de embarcaciones que venían de Europa y tenían como destino los Estados Unidos y que realizaban alguna escala en las Islas. Así, un navío español que el 31 de octubre de 1785 salió para Filadelfia o otro bergantín danés que partió el 16 de diciembre de ese año para la misma ciudad, procedente de Hamburgo o algún barco que saliendo desde Cádiz con dirección a La Carolina hizo escala en Tenerife¹². En cualquier caso, no deja de resultar significativo que en estas escalas lo que se cargaba en Tenerife era vino.

Desde los puertos del Norte de Tenerife se remitía preferentemente vino a los Estados Unidos¹³. Los envíos de vino fueron considerables, dentro de un tráfico trian-

gular con los puertos ingleses de donde se importaban manufacturas a Canarias (BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio, 1991: 141). Hasta tal punto era importante esta exportación que para los primeros años del siglo XIX las exportaciones de vino y aguardiente por la aduana de Sta. Cruz suponían más del 50% del volumen vitícola extranjero (MILLARES CANTERO, 1985: 690-691). Además se llevaba desde Tenerife diversos productos complementarios muy variados como carne salada, barrilla, jarcia, cáñamo, sal, higos, pasas, cordones, cintas, seda, azúcar y miel de caña extranjeros y pimienta negra extranjera (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 1983: 503, 505, 513 y 517). La carga que se tomaba en Tenerife con destino a los Estados Unidos era completada en algunas ocasiones con la barrilla recogida en Fuerteventura y Lanzarote (HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1993: 95-97), y en la que este país era uno de sus mercados preferenciales a finales del siglo XVIII y principios del XIX (MILLARES CANTERO, 1985: 686).

Prácticamente no podemos aventurarnos, en relación con las salidas y entradas de barcos y con su cargamento, sobre la balanza comercial con los Estados Unidos. Sin embargo, el cónsul de Francia, el sr. Hermand, estimaba en 1786 que el valor de lo que importaba las Islas Canarias de esta zona era de 150.000 pesos, mientras que las exportaciones sólo llegaban a los 120.000 pesos, por lo que se producía un déficit, como el que se tenía con los países europeos, que era compensado sólo en parte con los beneficios con la América española y por la extracción de pesos en contrabando¹⁴. Por desgracia, en los documentos no se precisa el periodo exacto que era evaluado por el cónsul. Esta información parece estar en consonancia con los que ocurría con la balanza comercial tinerfeña a principios del siglo XIX (MILLARES CANTERO, 1985: 694-695).

No es de extrañar, por tanto, que estos negocios llamasen la atención de otros países europeos, entre ellos Francia. El cónsul

Hermand afirmaba en uno de sus informes, hacia 1786, que los Estados Unidos enviaba anualmente 4 o 5 barcos a Tenerife, cargados de harinas, duelas y velas de esperma, que allí cambiaban a cambio de vino. El consulado francés en Canarias llegó a proyectar aprovechar este tráfico en su beneficio, destinando los numerosos barcos franceses que salían desde Francia hacia Norteamérica, para que al regreso recalasen en las Islas Canarias, donde dejarían sus cargamentos americanos, beneficiándose de este doble intercambio¹⁵. Este proyecto quedaría finalmente en agua de borrajas.

Entre las embarcaciones de los Estados Unidos que llegaron a Tenerife, en algún caso es posible precisar su tiempo de estancia en Sta. Cruz. Salvo en 2 estancias breves, debido a que el barco partió inmediatamente para el Puerto de La Cruz, y que no pasaron de 2 días, en el resto la media de días de estancia fue de algo más de 25 días.

Por su parte, la duración del viaje de Norteamérica a las Islas era bastante largo, de unos 55'5 días de media¹⁶. La travesía no siempre era fácil y los peligros siempre acechaban¹⁷. Otro de los datos que en ocasiones se proporciona es el tonelaje de las embarcaciones, yendo desde una franja entre las 125¹⁸ y las 350 toneladas, aunque el tonelaje medio fue de 259.

Como hemos visto, la presencia de los norteamericanos en Tenerife iría en aumento en los últimos años del siglo XVIII y a principios del XIX. Canarias sirvió como mercado para introducir sus mercancías, destinadas a las Islas y a otros lugares, como exportadora de vino y barrilla, y como escala fundamental de las naves estadounidenses en sus travesías por el Atlántico Oriental. Sin embargo, lo que es indudable es que la navegación estadounidense comenzó a consolidarse tras su independencia de los ingleses, como hemos tratado de demostrar, a través de las llegadas de embarcaciones desde este origen y a la relevancia de su transporte a nivel internacional.

NOTAS

- 1 Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (C.A.R.A.N.), Affaires étrangères (A.E.), B/III/344.
- 2 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. El 14 de nivòse llegó el bergantín americano "*La Calopia*" desde Nueva York, cargado de dovelas.
- 3 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. Así lo hace la fragata americana "*Laclive*" en marzo de 1786, habiendo llegado de Nueva York.
- 4 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El 19-9-85 llegó el bergantín americano "*James*", procedente de "*Neubery*", con un cargamento de duelas y algunas harinas valorado en 3.000 pesos o 12.000 libras tornesas.
- 5 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. De Shelburn, en la Nueva Escocia, llega la goleta inglesa "*Juan y Juana*", con un cargamento de 90 barriles de bacalao, 16 barriles de salchichón y 4 barriles de arenques.
- 6 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351.
- 7 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. Uno de ellos es bergantín inglés "*La Esperanza*", que echa el ancla en el Puerto de La Cruz en agosto de 1789 procedente de Quebec, con un cargamento de madera para pipas.
- 8 C.A.R.A.N., A.E., B/1/1080. El 21-2-88 llegó de Boston la goleta americana "*Landevaou*" con cargamento de 41 barricas de bacalao, 69 barriles de carne vacuna, 15 cajones de queso, 6 barriles de jamón, 1.000 ladrillos, 3 barriles de cera, 2 barriles de habichuelas, 6 barriles de aceite de pescado, 10 barriles de papas y 11 sacos de avena.
- 9 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El 15 de febrero de 1786 llegó desde Filadelfia el bergantín americano "*Delavar*", capitán Thomas Pit, con un cargamento consistente en 1.400 barriles de harina, 9 barriles y 2 cajas de cera amarilla, 70 barriles de salazón de cerdo y 1.500 duelas, evaluado todo en 20.000 pesos u 80.000 libras.
- 10 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. Llegó a Sta. Cruz para tomar algunas pipas de vino.
- 11 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El bergantín americano "*Ranger*", que había llegado de Newport el 3 de marzo de 1786, con cargamento de 32.000 duelas para pipas, tablones, la madera para hacer las vergas, ladrillos, brea, algunas barricas de salmón, cerdo salado, aceite de pescado, centeno, millo, habas, lino, esperma, cera, arroz, queso, manteca, sebo y 300 barriles de harina, puso la vela para Cabo Verde el 28 de marzo de ese año, habiendo cargado al menos 15 pipas de vino. Lo mismo ocurre ese mismo mes con la fragata americana "*La Tomasa*", que cargó al menos 10 pipas más de vino para el mismo destino.
- 12 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El 12-3-85 llegó a Sta. Cruz de Tenerife para hacer aguada y aprovisionarse, el paquebote danés "*El Fordenskire*", procedente de Cádiz y con destino a La Carolina.
- 13 C.A.R.A.N., A.E., B/III/351. El bergantín americano "*Hannach*", que estaba destinado para Filadelfia en marzo de 1790, había cargado algunas pipas de vino en Tenerife.
- 14 C.A.R.A.N., A.E., B/III/344.
- 15 C.A.R.A.N., A.E., B/III/344.
- 16 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. El 20-12-84 entró en Sta. Cruz de Tenerife el jabeque español "*El Sto. Cristo*", viniendo de Filadelfia en 56 días.
- 17 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. Los marineros de la goleta inglesa "*El Triunfo*", que había llegado de Charleston, declararon que el capitán y uno de sus compañeros se habían ahogado en la travesía. Su cargamento consistía en 20 barricas de ron, 1 de tabaco y 40 barras de hierro, estando destinado para Goré.
- 18 C.A.R.A.N., A.E., B/III/350. En marzo de 1786 arribó a Sta. Cruz de Tenerife la fragata americana "*La Tomasa*", procedente de Newport, siendo de 125 toneladas.

TABLA I
Llegadas norteamericanas a Tenerife a finales del siglo XVIII

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
20-12-84.	Jabeque español "Sto. Cristo".	Filadelfia.	Benito Capo.
29-12-84.	Bergantín irlandés "La Rosa".	Filadelfia.	Francoise Caffrey.
21-2-85.	Balandra americana "El Trial".	Boston.	Abissai Bernard.
8-4-85.	Fragata española "La Minerva".	Filadelfia.	Molony.
19-4-85.	Bergantín americano "La Paz y la Abundancia".	Newport.	Paul Stephen.
19-9-85.	Bergantín americano "James".	Newbury.	Juan Milleu.
7-10-85.	Goleta americana "La Armonía".	Newbury.	Benjamín Felt.
21-10-85.	Balandra americana "La Susana".	Boston.	Tomas Desmine.
26-1-86.	Bergantín americano "La Bella Hija", con pabellón inglés.	Filadelfia, llega al Puerto de La Cruz.	Huiston.
15-2-86.	Bergantín americano "Delavar", sobre pabellón inglés.	Filadelfia.	Thomas Pit.
3-3-86.	Bergantín americano "El Ranger".	Newport.	Obadiach Rich.
3-3-86.	Fragata americana "La Tomasa".	Newport.	Wyat S. Barbe.
3-3-86.	Fragata americana "Laclive".	Nueva York.	Benjamín Harris.
4-3-86.	Goleta americana "La Carlota".	Dentown, en la Carolina.	Nathariel Triman.
15-4-86.	Bergantín americano "El Juan".	Carolina del Norte.	Ricardo Mitchelle.
14-6-86.	Balandra americana "El Mayo".	Carolina del Norte.	Duncan Hill.
21-11-86.	Goleta inglesa "El Triunfo".	Charleston.	
9-12-86.	Bergantín americano "El Tratante".	Newbury.	Benjamín Felt.

TABLA I
Llegadas norteamericanas a Tenerife a finales del siglo XVIII

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
12-2-88.	Bergantín americano "El Gobernador Clinton".	Nueva York.	Cornelio Fenio.
21-2-88.	Goleta americana "Landevaou".	Boston.	Esteban Lovo.
1-7-89.	Balandra americana.	Filadelfia, llega al Puerto de La Cruz.	Daniel Lozing.
21-7-89.	Navío americano "Nathaniel".	Boston y Madeira, destinado a las Indias Orientales.	Guillermo Denn.
5-8-89.	Goleta inglesa "Juan y Juana".	Shelburn (Nueva Escosia).	Jaques Poteu.
6-8-89.	Bergantín inglés "La Esperanza".	Quebec, llega al Puerto de La Cruz.	Thomas Wort.
29-11-89.	Bergantín americano "El Correo de Hulle".	Nueva York, llega al Puerto de La Cruz.	Natariel Lorenzo.
19-1-90.	Goleta americana "Neptuno".	Boston.	Albani.
30 1 90.	Goleta americana "Yelow".	América del Norte.	Erich Prille.
31-1-90	Bergantín americano "George".	Providence, llega al Puerto de La Cruz.	Guilleume Arnol.
31-1-90.	Bergantín americano "La Providence".	Rhode Island, llega al Puerto de La Cruz.	Richardo Lowe.
14-2-90.	Balandra americana "Sara".	Baltimore.	Abraham Levin.
30-2-90 (Fecha equivocada).	Bergantín inglés "El Águila".	Jersey, llega al Puerto de La Cruz.	Pierre Candilf.
30-2-90 Fecha equivocada).	Bergantín americano "Hibernia".	Baltimore, llega al Puerto de La Cruz.	Patrice Carson.
30-2-90 (Fecha equivocada).	Bergantín americano "Hope".	Rhode Island, llega al Puerto de La Cruz.	Benjamín Page.
2-3-90.	Goleta americana "Lucía".	Rhode Island, llega al Puerto de La Cruz.	Remembranie Simón.
12-3-90.	Balandra americana "Phoenix".	Virginia, llega al Puerto de La Cruz.	George Little.

TABLA I
Llegadas norteamericanas a Tenerife a finales del siglo XVIII

FECHA DE LLEGADA	EMBARCACIÓN	ORIGEN	CAPITÁN
22-3-90.	Goleta americana <u>"La Esperanza"</u> .	Boston.	Jean Bulleu.
17-4-90.	Bergantín español <u>"San Mauricio"</u> .	Rhode Island, llega al Puerto de La Cruz.	D. Juan Pérez Delgado.
2-5-90.	Bergantín español <u>"Jesús, María y José"</u> .	Filadelfia y Lisboa, llega al Puerto de La Cruz.	D. José Villa.
12-5-90.	Goleta americana <u>"Neptuno"</u> .	Virginia, llega al Puerto de La Cruz.	Samuel Wil.
15-6-90.	Bergantín americano <u>"Sally"</u> .	Newport, llega al Puerto de La Cruz.	Thomas Jay.
5 8 90.	Bergantín americano <u>"Louise"</u> .	Filadelfia, llega al Puerto de La Cruz.	Jacques Moore.
7-8-90.	Bergantín americano <u>"Kety y María"</u> .	Filadelfia, llega al Puerto de La Cruz.	Jean Hodge.
16-8-90.	Bergantín americano <u>"Correo de Lisboa"</u> .	Baltimore, llega al Puerto de La Cruz.	Thomas Roof.
18-8-90.	Navío americano <u>"María"</u> .	Filadelfia, llega al Puerto de La Cruz.	George Norton.
20-8-90.	Bergantín americano <u>"Lady Waterloff"</u> .	Filadelfia.	Jean Maseber.
21-8-90.	Balandra americana <u>"Isabelita"</u> .	Edenton (Norteamérica).	Jean Walt.
7-10-90.	Bergantín americano <u>"Anita"</u> .	Boston.	Benito Sloken.
6-3-96.	Bergantín español <u>"La Estrella de Mar"</u> .	La Habana y Newport. Con destino a Tenerife y Hamburgo.	
26-7-96.	Fragata americana <u>"Isabel"</u> .	Carolina del Norte. Con destino a La Orotava.	
22-9-96.	Fragata americana <u>"El Océano"</u> .	Filadelfia. Con destino Tenerife.	
23-10-96.	Fragata americana <u>"La Solie"</u> .	Nueva York. Con destino Tenerife.	
3-1-97.	Bergantín americano <u>"La Calopia"</u> .	Nueva York. Con destino Tenerife.	

Fuente: Archivos Nacionales Franceses. Elaboración propia.

TABLA II
Duración de las estancias de las embarcaciones en el tráfico con Norteamérica
en Sta. Cruz de Tenerife a finales del siglo XVIII

FECHA DE LLEGADA	FECHA DE SALIDA	DURACIÓN	EMBARCACIÓN	CAPITÁN	ORIGEN	DESTINO
8-4-85.	16-6-85.	39 días.	Navío español "La Minerva".	Molony.	Filadelfia.	Madeira.
17-10-85.	31-10-85.	15 días.	Navío español "Virgen del Carmen".	Manuel Masaveru.	Cádiz.	Filadelfia.
29-10-85.	16-12-85.	49 días.	Bergantín danés "La Sofía Magdalena".	Isbrand Groof.	Hamburgo.	Filadelfia.
3-3-86.	28-3-86.	26 días.	Bergantín americano "El Ranger".	Obadiach Rich.	Newport.	Cabo Verde.
3-3-86.	28-3-86.	26 días.	Bergantín americano "La Tomasa".	Wyat St. Barbe.	Newport.	Cabo Verde.
15-4-86.	15-4-86.	1 día.	Bergantín americano "El Juan".	Ricardo Mitchelle.	Carolina del Norte	Puerto de La Cruz
21-11-86.	25-11-86.	5 días.	Goleta inglesa "El Triunfo".		Charleston.	Goré.
9-12-86.	24-12-86.	16 días.	Bergantín americano "El Tratante".	Benjamín Felt.	Newbury.	Cabo Verde.

Fuente: Archivos Nacionales Franceses. Elaboración Propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ADAMS, WILLI PAUL (1979): *Los Estados Unidos de América*, Madrid, 493 pp.
- ARIAS, DAVID (1992): *Las raíces hispanas de los Estados Unidos*, Madrid, 394 pp.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, ANTONIO: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas, 147 pp.
- DEGLER, CARL N. (1986): *Historia de los Estados Unidos. La formación de una potencia 1600-1860*. Barcelona, 300 pp.
- GONZÁLEZ ENCISO, AGUSTÍN (1979): *España y USA en el siglo XVIII*. Valladolid, 100 pp.
- GUIMERÁ RAVINA, AGUSTÍN (1985): *Burguesía extranjera y el comercio Atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 478 pp.
- HERNÁNDEZ ALONSO, JUAN JOSÉ (1996): *Los Estados Unidos de América: Historia y Cultura*. Salamanca, 591 pp.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MANUEL (1993): "La expansión del comercio norteamericano en Canarias: el monopolio de la barrilla en Lanzarote y Fuerteventura". V *Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Puerto del Rosario, pp. 93-106.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, GERMÁN (1983): *Estadística de las Islas Canarias 1793-1806 de Francisco Escolar y Serrano*. III. Las Palmas de Gran Canaria.
- JONES, MALDWIN A. (1995): *Historia de Estados Unidos 1607-1992*. Madrid, 675 p.
- MARTINS RIBEIRO, JORGE (1993): "Alguns aspectos do comércio da Madeira com a América do Norte na segunda metade do século XVIII", *Actas III Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal, pp. 389-401.
- MILLARES CANTERO, AGUSTÍN (1985): "Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)". V *Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Tomo IV. Madrid, pp. 679-837.
- MINGUET, CHARIFES (1982): "Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio-americano (1713-1785)". IV *Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, tomo I, Salamanca, pp. 661-699.
- RAMOS PÉREZ, DEMETRIO (1979): "El problema de los embarques de harinas en los registros para América". II *Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*. Tomo II. Sevilla, pp. 33-44.