

El comercio triangular Europa-África-América a través de la participación canaria

Por Germán SANTANA PÉREZ*

FUERON VÍNCULOS DE MUY DIVERSA ÍNDOLE los que se establecieron entre las Islas Canarias y África durante el Antiguo Régimen: políticos, comerciales, piscícolas, poblacionales, culturales, tecnológicos, demográficos etcétera.

Además de Berbería, las Islas Canarias mantuvieron contactos comerciales con otros puntos del continente africano, en su mayoría situados en la costa atlántica, aprovechando la cercanía y las mercancías que éstos le podían ofrecer. Así Cabo Verde, el Congo, Guinea, Angola, Sudáfrica, Mozambique y las islas del Océano Índico, Mauricio y Reunión. Estos intercambios, especialmente con los territorios atlánticos más cercanos, que gozaban de tradición desde fines del siglo xv,¹ fueron realizados tanto de forma legal como ilegal.

África subsahariana fue para Canarias un mercado regular en donde se podían obtener mercancías muy necesarias para la economía isleña, como los esclavos, a la vez que era una salida menor, pero salida al fin y al cabo, de sus propias producciones y de otras de reexportación, a la par que una posibilidad de contacto con América.² Los portugueses, desde antes de la ocupación de Canarias, habían llevado ostras de las islas a esta región.³

A principios del siglo xvii estos territorios seguían formalmente bajo el ámbito de la tradicional influencia lusitana. Sin embargo, a lo largo del periodo estudiado este dominio exclusivo se quebró, sufrió una gran inestabilidad política debido a las crecientes ambiciones de Francia, Inglaterra, y sobre todo Holanda, en especial a partir de 1630, con su protagonismo en el tráfico esclavista africano,⁴ y en menor medida

* Profesor de historia moderna en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

¹ Manuel Lobo Cabrera, "Ideología y praxis en la proyección canaria hacia África Occidental", *Studia* (Lisboa), núm 47 (1989), pp 183-184 y 196.

² En 1652, en su primer viaje, John Hawkins oyó en Canarias que los negros eran una mercancía muy apreciada en La Española. Citado por Winthrop D. Jordan, *White over Black. American attitudes toward the negro, 1550-1813*. Carolina, 1968, p. 59

³ Eric R. Wolf, *Europa y la gente sin historia*, México, fce, 1987, p. 242.

⁴ Johannes Menne Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600-1815*, Cambridge, 1990, p. 10

Brandemburgo, Suecia y Dinamarca. Justo esta participación norteamericana evitó que tras la independencia de Portugal se interrumpiesen las comunicaciones canarias con la zona. Tras el establecimiento de factorías norteamericanas en la costa africana, sobre todo a partir del segundo cuarto del siglo xvii, constatamos la presencia de embarcaciones de estas naciones que hacen escala en Canarias, lo que fue aún más frecuente durante el siglo xviii. El objetivo final de estos viajes era, por lo general, la trata de negros en la costa atlántica africana.

A partir del descubrimiento de América los Estados europeos con vocación ultramarina comienzan a efectuar intercambios entre ese continente, Europa y África. En un principio interesó sobre todo el oro hasta que, desde el siglo xvii, la demanda creciente de mano de obra en las plantaciones americanas convirtió a los esclavos en la más importante de las exportaciones africanas. A cambio se recibían tejidos, productos metálicos, armas y bebidas alcohólicas. La originalidad de este trazado no consiste sólo en que se establecen relaciones comerciales entre varias bandas atlánticas, que ya es todo un hito, sino que el mecanismo que articula este tráfico es claramente favorable a los europeos. El esquema clásico consistía en el intercambio de manufacturas y baratijas europeas por esclavos africanos, que eran luego transportados hacia América, donde se canjeaban por los productos locales, especialmente los de plantación (café, cacao, tabaco, azúcar, algodón, cueros, tintes...), que eran llevados a Europa donde eran consumidos por su población o empleados en su industria, obteniéndose grandes beneficios. Los esclavos eran empleados principalmente en las plantaciones. El control del circuito era netamente europeo: si bien implicaba a los africanos en la obtención de esclavos y a los americanos en la producción de materias primas, los mercaderes, la tripulación, las embarcaciones y los capitales eran europeos. Se desarrolla así un intercambio desigual a nivel transatlántico que impactaría en la formación política tanto de África como de América. Durante los siglos xvii y xviii fue creciendo un comercio triangular entre los continentes, en el cual Europa (y con el tiempo Norteamérica) proporcionaba los barcos, África la mercancía humana y América los productos tropicales que necesitaba el mercado.⁵

No hay un acuerdo sobre la cifra exacta de esclavos que parten hacia América. Se calcula que entre 1660 y 1800 cruzaron el Atlántico ocho millones de esclavos del África subsahariana. W.E.B. du Bois estima que en los siglos xvii y xviii salen al menos unos diez millones

⁵ George Lichtheim, *El imperialismo*, Madrid, 1972, p. 58

Brandemburgo, Suecia y Dinamarca. Justo esta participación norteamericana evitó que tras la independencia de Portugal se interrumpiesen las comunicaciones canarias con la zona. Tras el establecimiento de factorías norteamericanas en la costa africana, sobre todo a partir del segundo cuarto del siglo xvii, constatamos la presencia de embarcaciones de estas naciones que hacen escala en Canarias, lo que fue aún más frecuente durante el siglo xviii. El objetivo final de estos viajes era, por lo general, la trata de negros en la costa atlántica africana.

A partir del descubrimiento de América los Estados europeos con vocación ultramarina comienzan a efectuar intercambios entre ese continente, Europa y África. En un principio interesó sobre todo el oro hasta que, desde el siglo xvii, la demanda creciente de mano de obra en las plantaciones americanas convirtió a los esclavos en la más importante de las exportaciones africanas. A cambio se recibían tejidos, productos metálicos, armas y bebidas alcohólicas. La originalidad de este trazado no consiste sólo en que se establecen relaciones comerciales entre varias bandas atlánticas, que ya es todo un hito, sino que el mecanismo que articula este tráfico es claramente favorable a los europeos. El esquema clásico consistía en el intercambio de manufacturas y baratijas europeas por esclavos africanos, que eran luego transportados hacia América, donde se canjeaban por los productos locales, especialmente los de plantación (café, cacao, tabaco, azúcar, algodón, cueros, tintes...), que eran llevados a Europa donde eran consumidos por su población o empleados en su industria, obteniéndose grandes beneficios. Los esclavos eran empleados principalmente en las plantaciones. El control del circuito era netamente europeo: si bien implicaba a los africanos en la obtención de esclavos y a los americanos en la producción de materias primas, los mercaderes, la tripulación, las embarcaciones y los capitales eran europeos. Se desarrolla así un intercambio desigual a nivel transatlántico que impactaría en la formación política tanto de África como de América. Durante los siglos xvii y xviii fue creciendo un comercio triangular entre los continentes, en el cual Europa (y con el tiempo Norteamérica) proporcionaba los barcos, África la mercancía humana y América los productos tropicales que necesitaba el mercado.⁵

No hay un acuerdo sobre la cifra exacta de esclavos que parten hacia América. Se calcula que entre 1660 y 1800 cruzaron el Atlántico ocho millones de esclavos de África subsahariana. W.E.B. du Bois estima que en los siglos xvii y xviii salen al menos unos diez millones

⁵ George Lichtheim, *El imperialismo*, Madrid, 1972, p. 58

empero, va a fracasar por los problemas burocráticos que generaba y por el enfrentamiento constante con los negreros portugueses e ingleses, que dominaban las factorías africanas y que, al poseer lugares estratégicos en las costas americanas (Brasil, Jamaica), realizaban un activo contrabando, para el que utilizaban a pequeños asentistas españoles. La solución pareció encontrarse en 1765, cuando se funda una compañía española, la Gaditana de Negros, que obtiene el monopolio para realizar la trata. La compañía no pudo cumplir sus objetivos porque carecía de experiencia, no disponía de factorías en África, los productos españoles contaban con poca aceptación en la costa africana y contaba con la oposición de los factores de otros países interesados, lo que la condujo a la declaración de quiebra en 1772. Sin embargo, las necesidades americanas son tales que no se aceptó el cierre y el presidente de la Casa de Contratación ayudó a la compañía con exenciones y privilegios, con lo que se abrió un nuevo periodo en su actividad hasta 1778.¹¹ Durante la guerra con Gran Bretaña entre 1779 y 1783 se había concedido un "permiso general" que facultaba a los españoles para llevar esclavos a América en naves españolas o neutrales. En 1784 se volvió a los acuerdos con las grandes empresas negreras inglesas, estableciéndose un acuerdo con la casa Baker y Dawson de Liverpool para introducir, libres de derechos, 4000 negros en Trinidad. En 1788 estos acuerdos no fueron renovados. La liberalización llegó finalmente por una real cédula de 28 de febrero de 1789.¹²

El protagonismo y la intermediación extranjera se hace mayor en el siglo XVIII. El interés de los Estados europeos por la obtención de esclavos para sus plantaciones americanas y la explotación de sus factorías en África se incrementa en los inicios de esta centuria. Canarias es escala obligada y los contactos con territorios portugueses, sobre todo con Cabo Verde, continúan. Además, tras lograr su independencia, los barcos de Estados Unidos también llegan al Archipiélago aunque ya estaban presentes en las relaciones entre las Islas Canarias y África con anterioridad, cuando eran colonia británica. Se pasa por momentos difíciles en periodos de coyuntura bélica internacional en los que la Corona española también se ve envuelta, como la Guerra de Sucesión Austriaca o la Guerra de los Siete Años.

El comercio triangular no era nuevo en Canarias, se venía realizando desde el siglo XVI, si bien tenía una serie de particularidades que lo

¹¹ Mariano Castro y Donato Ndongo, *España en Guinea construcción del desencuentro. 1778-1968*. Toledo, 1998, p. 2

¹² *Ibid*, pp 36-38

diferenciaba del modelo clásico. En esos momentos los canarios participan de estos viajes gracias a la intermediación portuguesa, estableciéndose principalmente los tratos con Cabo Verde, al que se incorporan otros territorios en los siglos xvii y xviii. El comercio triangular se convirtió en el siglo xviii en una posibilidad añadida de colocar las producciones canarias no sólo en África sino también en América, justo en una época en que las restricciones estaban a la orden del día.¹³

Una de las características de este tipo de viajes era la acumulación de beneficios en cada mercado que se iba superando hasta llegar al lugar de destino definitivo. Con cada intercambio en Europa, África o América el valor de la nueva mercancía aumentaba, la permuta no utilizaba la moneda sino el trueque. Era también un tipo de ruta que necesitaba una inversión de capital inicial destacada, debido sobre todo a la larga duración del trayecto y al valor de las mercancías que se tenían que comprar, por lo que sólo solían participar los grandes mercaderes. Así se explican los préstamos que se solicitan antes de comenzar el viaje, que luego se devolvían generalmente en América o Canarias.

El mercado africano tenía un papel fundamental en el tráfico que conectaba las diferentes orillas del Atlántico. Debido a la participación de Canarias este comercio no tenía tres vértices, sino casi siempre cuatro, es decir, más que triangular solía ser cuadrangular. Los distintos mercados, además del canario, eran el africano, el americano y el peninsular. Frecuentemente nuestros mercaderes intervenían en un comercio circular que, una vez que se dirigía a África, proseguía en tierras americanas para terminar en Europa o Canarias, a tres o más bandas.¹⁴ Es decir, que no debemos perder la perspectiva de que algunos viajes en los que participaban canarios no realizaban un viaje de regreso recto al Archipiélago desde África, sino que formaban parte de un engranaje de comercio a escala mundial, o al menos atlántica, que relacionaba económicamente varias orillas de forma directa o indirecta.

Las principales costas que formaban la red eran, además de la canaria y la africana, la brasileña, el área caribeña y la península ibérica.

¹³ Durante el siglo xvii la Corona permitió exportar desde Canarias hacia las Indias una cantidad que osciló entre las 300 y las 1 000 toneladas anuales

¹⁴ Archivo del Museo Canario (AMC), Fondo de la Inquisición, Papeles Suetos, caja 4 En 1652 debía partir desde Canarias el navío *Nuestra Señora del Rosario y el Santo Cristo de San Agustín*, cargado entre otras mercaderías con 395 varas de jerguetas para llevar a Angola e intercambiarlas por esclavos, que debían ser posteriormente llevados a Indias, donde serían vendidos por reales de plata doble, que a su vez se remitían a Juan Flaniet en Sevilla, el capitán o almirante de la flota

En Africa recalaban en Cabo Verde, Guinea o Angola, en el Brasil en Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro, en el Caribe en los puertos de La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad, Cartagena, Margarita, La Guaira, Cumaná, Santa Marta y Veracruz.¹⁵ y en Europa alcanzaban Sevilla o Cádiz. Además las mercancías americanas llegadas a los puertos peninsulares seguían su camino por ese territorio y eran adquiridas por los mercaderes norteuropcos que las trasladaban a sus países de origen.

En las Islas también se aplicó otra variante del tráfico triangular: en ella las embarcaciones que partían hacia África no se dirigían luego a América, sino que regresaban a Canarias, en donde se volvía a distribuir los esclavos hacia América o Europa. En julio de 1679, el Consejo de Indias ordenaba al gobernador de La Habana, el maese de campo don Alonso de Campos Espinosa, que llegando a ese puerto un navío que había sido despachado desde Tenerife, averiguase qué carga llevaba y de qué géneros se componía, aprehendiendo por decomiso todos los frutos que no fuesen de las Islas, dando cuenta de todo. Se sospechaba que además de vino y frutos podía llevar alguna carga de negros y otros géneros prohibidos. El capitán del navío era don Juan de Villalobos, parcial y amigo de don Gerónimo Velazco, gobernador y capitán general de Canarias.¹⁶ En muchas de estas reexportaciones de esclavos también era notable la participación de mercaderes portugueses.¹⁷ Es más, en 1639 el rey estaba informado que desde las Islas Canarias se despachaban, con registro de la Casa de Contratación, muchos navíos de portugueses con esclavos para las Indias.¹⁸ El mismo Archipiélago tuvo el papel de trampolín hacia América, aprovechando su situación ventajosa en el comercio legal e ilegal con ese continente.

En algunos casos, la reexportación no era inmediata; tras permanecer un tiempo en Canarias, los esclavos eran llevados al Nuevo Mundo en uno de los abundantes viajes que zarpaban desde Canarias.¹⁹ Hacia

¹⁵ Las relaciones con la banda americana son analizadas para fines del siglo XVIII y primer tercio del XIX en Juan Manuel Santana Pérez, "Comercio canario-americano a fines del Antiguo Régimen", *Presente y pasado. Revista de Historia (Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Educación, Universidad de Los Andes, Mérida-Venezuela)*, año IV, núm. 8 (julio-diciembre de 1999), pp. 101-122

¹⁶ *Cedulario de Canarias*, tomo III (1592-1709), transcrito por Francisco Morales Padrón, Sevilla, 1970, p. 265

¹⁷ Alejandro Cioranescu, *Historia de Santa Cruz de Tenerife, II 1494-1803*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, pp. 451-452.

¹⁸ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, 3089, L. 3.

¹⁹ АНРИР, Tomás Melo, leg. 1.353, año 1663, Gran Canaria, fol. 63r. En febrero de 1663, el capitán Luis de Ascanio, familiar del Santo Oficio de la Inquisición de Canarias, dio poder a Francisco Díaz Padilla, vecino de Gran Canaria, que estaba por hacer viaje a

América se remitió un número apreciable por diversos medios, legales y fraudulentos. Entre los primeros debemos destacar las licencias, y entre los segundos el cargar más negros que los asignados por las licencias, el llevarlos como pajes para el servicio de los inmigrantes y luego venderlos y de la misma forma llevarlos como marineros o grumetes, y en América venderlos.²⁰

Los esclavos llevados hacia América por las naves que habían zarpado de Canarias, de manera directa o yendo a tomar la carga a África, fueron numerosos durante el siglo xvi. Manuel Lobo estima que entre 1588 y 1599 salieron en estas naves unos 4 000 negros hacia Indias, lo que representa 3.2% de las cifras aportadas por Vicenta Cortes para el conjunto de los esclavos llevados a América.²¹ Aunque no podemos aportar números, creemos que el flujo continuó siendo elevado hasta 1640, momento a partir del cual esta corriente comienza a menguar. Además de los personajes isleños también participaron en este tráfico las mercancías canarias cargadas en las embarcaciones que hacían escala aquí, antes de proseguir viaje a África o a otras lejanas tierras, proceso que perduró durante todo el periodo de estudio.

También podemos hablar de un comercio triangular en sentido contrario. Algunas naves que salían de América, sobre todo del Brasil portugués, recalaban en territorios africanos, principalmente en Cabo Verde para desde allí dirigirse a Canarias, tanto con artículos brasileños como con africanos.

En cédula de 2 de agosto de 1575 se ordenaba a los jueces de registro que los barcos que despachasen para Brasil, Cabo Verde y Guinea trajesen registros de retorno, ya que dejaban esas derrotas e iban a Indias, mandándose al gobernador y a los cabildos que no se entrometiesen. Los navíos antes de salir debían ser visitados y dar fianza de que se iban a dirigir a esas partes.²² Las denuncias sobre injerencia de otras autoridades en los registros y visitas de estas partes fueron continuas en todo el periodo.

Mención aparte merecen durante el siglo xviii las embarcaciones estadounidenses que hacían escala en Canarias, donde desembarcaban sus artículos: melaza, ron o harina. Con el beneficio adquirían vino y

Indias, para que pudiese vender en ella una esclava negra que tenía desde 1655. Llamada Esperanza.

²⁰ Manuel Lobo Cabrera, "Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria", *Revista de Indias* (Madrid), vol. xiv, num. 175 (1985), p. 30

²¹ *Ibid.*, p. 31

²² Archivo Municipal de La Laguna (AMLL), Reales Cédulas. cuadernillo 1

aguardiente, que transportaban al continente africano para intercambiarlo por esclavos, que luego llevaban a América.²³

La inspección y el control de las mercancías de los barcos que se dirigían a Cabo Verde y otras partes del África subsahariana estaban en manos de los jueces de Registro de Indias, ubicados en La Palma, Tenerife y Gran Canaria. Esto se debía a que muchos barcos cargaban en Canarias y luego torcían su ruta hacia Indias. En 1657, cuando el juez de registros es sustituido en el comercio con Indias por el juez superintendente, las competencias de vigilancia de las embarcaciones que se dirigían a África pasan a manos de las justicias ordinarias.²⁴

Los contactos de Canarias con Cabo Verde no sólo estuvieron protagonizados por los mercaderes y marinos lusitanos o canarios, sino también, y sobre todo en el siglo xvii, por las escalas que algunos barcos extranjeros realizaban en Canarias antes de proseguir rumbo a Cabo Verde.²⁵ Estas escalas eran reflejo, la mayor parte de las veces, de un viaje transatlántico que conectaba Europa, África y América.²⁶

Los tratos entre Canarias y Senegambia se habían establecido desde el siglo xvi. Los franceses, por ejemplo, cuyo destino era esa área, realizaban escalas en las Islas, tomando casi siempre alguna mercancía que completase sus bodegas. Desde al menos 1685, existen proyectos franceses para conseguir avituallamiento en Canarias a cambio de esclavos negros, cera y otros artículos de la costa africana.²⁷ El viajero francés Bory de Saint-Vincent veía altamente positivo este negocio porque “sea cual sea el sistema colonial que se adopte, sería fácil ir a buscar mano de obra para el cultivo, sin que una larga travesía cause enfermedades y pérdidas de negros”, además no le parecía un trato inmoral: “Si se va a las costas que bañan el Níger y el Senegal, y se sustrae a los débiles, reducidos a esclavos, del apetito feroz de sus

²³ Demetrio Ramos Pérez, “El problema de los embarques de harinas en los registros para América”, en *Segundo Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Sevilla, 1979, p. 43

²⁴ Francisco Morales Padrón, *El comercio canario-americano (siglos xvi, xvii, y xviii)*, Sevilla, 1955, pp. 41 y 54

²⁵ Archivo de Acialcázar. Comercio 2 El 5 de marzo de 1773 llegó a Santa Cruz de Tenerife, procedente de Martinica, la polacra *El Hurón*, siguiendo su viaje hacia Cabo Verde el 11 de ese mes

²⁶ AMC, Fondo de la Inquisición, expediente CLXXIII-19, s./fol. En 1732 llega al puerto de La Luz el navío *El César*, con lienzos y otras mercancías, procedente de Saint-Malo y teniendo por destino las islas de Cabo Verde y la Martinica

²⁷ Berta Pico y Dolores Corbella, dir., *Viajeros franceses a las Islas Canarias repertorio bio-bibliográfico y selección de textos*, 2000, p. 64 Así lo expresa en ese año Michel J. La Courbe, en uno de sus informes para la *Compagnie Royale du Sénégal et Coste d’Afrique*

compatriotas ¿no se devuelve verdaderamente la libertad de los africanos que se van a buscar?"²⁸ Los ingleses centraron sus preferencias en Gambia,²⁹ llegando desde los puertos de Londres o Liverpool, aunque también de otros como Bristol o incluso desde Irlanda, concretamente desde Cork.

No faltaron los proyectos de la Corona española para relanzar el decaído trato directo entre Canarias con la costa occidental africana, destacándose la creación de la Compañía Canaria de Negros. En efecto, Floridablanca encargó al marqués de Branciforte, capitán general de Canarias, que se informase sobre la posibilidad de realizar el comercio negrero con la costa occidental africana. Las ventajas de las Islas eran que se encontraban suficientemente pobladas y leales a España para dotar de infraestructura a la empresa, la no necesidad de grandes desplazamientos por la situación geográfica y las posibilidades de la meteorología canaria para la aclimatación tanto de europeos como de esclavos negros, antes de ser trasladados estos últimos a un destino mucho más lejano, lo que reduciría considerablemente las muertes por enfermedades (muy comunes en este tipo de expediciones) y aumentaría notablemente el beneficio.³⁰

La respuesta del marqués, fechada en Santa Cruz de Tenerife el 3 de diciembre de 1784, manifestaba que para la realización del tráfico negrero era necesario obtener permiso de aquellas naciones que tuvieran factorías en la costa, para realizar libremente el tráfico, o bien fabricar factorías propias. Sugería que se pidiese a Francia la cesión de "la isla de Gorea" (*sic*), donde se debía establecer una factoría. La organización del comercio negrero entre Tenerife y la "Costa" implicaba la formación de una Compañía que habría de tener un fondo de 50 000 pesos, repartidos en acciones de 500 pesos, que podían expedirse en medias, cuartas y octavos, de manera que los interesados pudieran participar con la cantidad que considerasen más oportuna, al tiempo que se abría la posibilidad de captación de accionistas. Se preveía la adquisición de

²⁸ J.B.G.M Bory de Saint-Vincent, *Ensayos sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o compendio de la historia general del Archipiélago Canario*, La Orotava, 1988, pp. 116-117

²⁹ Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (CARAN). *Affaires étrangères*, B/III/350, s./fol. En febrero de 1785 llegó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el navío inglés *Los dos hermanos*, que había venido de Londres con destino a Gambia, cargando en la isla alguna cuarterola de vino.

³⁰ Encarnación Rodríguez, "Un proyecto de participación canaria en el comercio de negros con América española. 1785", en *Quinto Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982) Coloquio Internacional de Historia Marítima, tomo IV, Madrid, 1985, pp. 390-391

una embarcación de unas 250 toneladas, con capacidad entre 350 y 400 esclavos, con un valor que oscilaba entre 18 000 y 20 000 pesos. Se destinaban unos 15 000 pesos para la compra de efectos precisos para la trata, tales como fusiles, pólvora, tejidos, quincallería, herraje, tabaco en rama. El cálculo de la venta de esclavos en América era de 200 pesos. La Compañía buscaba también la concesión de privilegios por parte de la Corona, tales como la exención del pago de derechos, el poder almacenar los efectos en la Real Aduana como mercancía en tránsito o la preferencia de cualquier flete que hubiera para los puertos de retorno en los barcos que llegasen a América. El plan proponía extender el tráfico de la Compañía en la costa comprendida entre los 15° y 5° de latitud norte, entre Cabo Verde y Cabo Palmas, territorio en el que se supone podía obtenerse un cargamento completo de esclavos en menos de dos meses. Sin embargo, el proyecto del marqués de Branciforte no pasó de la teoría a la práctica.³¹

De la misma manera, los tratos con Angola no sólo iban destinados a un comercio directo con Canarias, sino que también se aprovechaba su situación para dar el salto al continente americano.³² Estos tratos se realizaban siempre gracias a la participación de intermediarios lusitanos.³³ En la primera mitad del siglo xviii el flete de un navío para ir de La Palma a Angola y de allí a Indias era de 6 000 reis y de 500 reis de avería.³⁴

La independencia de las colonias americanas también tuvo repercusiones en cuanto a las relaciones con el norte de África, porque fue desviado hacia Argelia una parte del tráfico que hasta entonces se dirigía a las Indias occidentales. Durante el trienio 1814-1816, los cueros de Buenos Aires fueron sustituidos con los procedentes de Argelia. En menor grado se produjo un fenómeno paralelo en cuanto al tabaco y algunos otros productos. Sin embargo, ese movimiento comercial no llegó a consolidarse.³⁵

³¹ Castro y Ndongo, *España en Guinea* [n. 11], pp. 33-34.

³² AHPLP, Juan Fernández Fleitas, leg. 1.091, año 1629, Gran Canaria, fols. 552v.-553r. En noviembre de 1629, el capitán Luis Salmerón, vecino de Sevilla, señor del navío *Nuestra Señora del Rosario*, que desde Gran Canaria iba a hacer viaje hacia Santa Cruz de Tenerife para luego poner rumbo a Angola, vendió al tesorero Juan Ángel Pogio, vecino de Las Palmas, tres piezas de esclavos que le tenía que dar en Angola para llevar a Indias donde las emplearía en año de Guatemala y remitiría a España.

³³ Enriqueta Vila Vilar. "Las Canarias como base de aprovisionamiento de navios portugueses", en *Segundo Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Las Palmas de Gran Canaria, 1979, p. 293.

³⁴ Lobo Cabrera y Torres Santana, "La Palma y los mercados...", p. 448.

³⁵ Juan Bautista Vilar, "Relaciones diplomáticas hispano-argelinas en las postrimerías de la Argelia otomana (1814-1830)", *Hispania* (Madrid), núm. 134 (1976), p. 625.