



**REFORMAS, GUERRAS Y TRÁFICO
CANARIO-RIOPLATENSE**

HERNÁN ASDRÚBAL SILVA

Uno de los aspectos fundamentales que se destaca tanto en la historia económica de las Islas Canarias, como en la del Río de la Plata es la permanente actitud de reclamo por las limitaciones a que ambas zonas están sometidas en el orden comercial. Por supuesto que la situación de estos territorios, pertenecientes al vasto Imperio español, es diferente, ya que mientras el archipiélago muestra una presencia esencial en la estrategia de las rutas a las Indias, la región rioplatense mantiene una situación de marginalidad. Sin embargo, al llegar el siglo XVIII, motivaciones estratégicas, económicas y de soberanía, entre las que se destaca la presencia cada vez más asidua de extranjeros en procura de ejercer el comercio, apropiarse de las riquezas ictícolas y controlar las vías interoceánicas, llevan a poner las miradas en las lejanas tierras australes. La instalación de los portugueses en la Colonia del Sacramento desde 1680 y la ocupación de Malvinas por parte de franceses y británicos, eran serias motivaciones de alerta; a la vez que una nueva experiencia se registraba al unirse al tradicional interés por las riquezas metalíferas altoperuanas las posibilidades económicas que proporcionaba la explotación ganadera. Sin embargo, más de tres cuartos de siglo debieron pasar para que la región tuviera transformaciones de fondo como las proporcionadas por la creación del Virreinato del Río de la Plata (1776) o la incorporación al sistema de Libre Comercio.

En el largo camino que conduce a las reformas comerciales, podemos observar la presencia del interés por el establecimiento de vínculos entre Canarias y el área rioplatense, que casi sistemáticamente fueron frustrados¹.

Ahora bien, podemos preguntarnos si cuando se produce el proceso aperturista, luego de la promulgación del *Reglamento y Aran-*

celes Reales para el Comercio Libre de España a Indias, del 12 de octubre de 1778, se cumplen las expectativas de canarios y rioplatenses.

Antes de contestar a este interrogante tenemos que hacer referencia a dos aspectos muy importantes. Por un lado, debemos observar que cuando se produce la apertura del Libre Comercio existe una estructura montada por el tradicional grupo monopólico gaditano, que mantiene su primacía; a lo que se suma la participación catalana que dinamiza el comercio del Mediterráneo en una incesante búsqueda de mercados. Todo esto sin olvidar que, desde 1767, con el Correo Marítimo, se había establecido un importante intercambio del Río de la Plata con La Coruña. Dentro de este contexto esencial, tenemos que ubicar asimismo los nuevos vínculos con otros puertos peninsulares, como Málaga, Vigo, Gijón o Santander.

Por otro, debemos indicar las limitaciones a que estuvo sometido el puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuando al habilitarlo, junto al de Palma de Mallorca, se señala que sería «con arreglo a sus particulares concesiones, en las que únicamente se permite a los naturales de ellas embarcar en sus Registros las producciones y manufacturas propias de las mismas Islas, con absoluta prohibición de introducir géneros extranjeros, a menos que vengan sus embarcaciones a tomarlos en alguno de los puertos habilitados de España»².

Es cierto que en el Art. 22 del mismo Reglamento, se favorecía a los insulares al decretar el Rey la liberación por diez años de todo derecho a la salida de España y de almojarifazgo al ingreso a América de todas las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo «que sean indubitadamente de las fábricas de la Península y de las Islas de Mallorca y Canarias», pero la restricción a sus propios efectos creó una situación de desigualdad difícil de superar. La visión peninsular se imponía y si América debía ser básicamente productora de materias primas y consumidora de manufacturas españolas y extranjeras, Canarias no escapaba totalmente a aquella concepción imperial.

Por otra parte, Canarias no aportaba mercaderías diferenciales, sino que por el contrario entraba a ejercer una competencia abierta con las plazas peninsulares. Junto a sus recursos agrícolas expuso los resultados de una producción manufacturera limitada y que, según Antonio Macías, no pasaba de la etapa protoindustrial³. La producción doméstica estaba compuesta principalmente por aguar-





dientes, vinos y textiles y de allí que, frente a la experiencia de los comerciantes tradicionales y, particularmente, a la agresión del tráfico catalán, el área rioplatense fuera poco permeable a los productos isleños.

Los vinos y aguardientes canarios, cuya comercialización por Buenos Aires había sido impugnada por los fabricantes cuyanos, recibe la competencia de las exportaciones peninsulares; debiendo ser importante la puja de los caldos catalanes que, según un informe, eran preferidos por su mayor fortaleza y menor coste⁴.

Las quejas por las restricciones del Reglamento se hicieron sentir desde un primer momento, pero recién en 1786, se comunicaba a Buenos Aires la extensión a Tenerife y a los demás puertos habilitados del archipiélago canario de la posibilidad de extraer la cuarta parte del valor de la carga en géneros extranjeros de lícito comercio. Quedaba «bien entendido» que las otras tres cuartas partes debían ser de productos de las islas, de España o extraídos de los puertos habilitados de la Península⁵. El mismo fundamento de la medida habla de la situación que debía vivir el comercio local, ya que se pretende con ella lograr «el alivio» y «el fomento» que los dueños de navíos y comerciantes isleños. Sin embargo, al menos en el movimiento portuario rioplatense, no se sienten cambios sustanciales.

No pretendo aquí introducirme en la polémica referida a la incidencia del Libre Comercio en la economía Canaria, sino simplemente aportar datos para comprender las limitaciones, condiciones y características de los vínculos entre el Archipiélago y el Río de la Plata.

Luego del análisis de una amplia documentación referida al comercio y al tráfico marítimo, podemos afirmar que el otorgamiento de la libertad de Comercio no vitalizó las relaciones canario-rioplatenses, como podría esperarse. Pese a la oportunidad que significó la apertura de una boca de ingreso y egreso de mercaderías como la proporcionada por Buenos Aires y Montevideo, la competencia de los peninsulares debió dejar poco o ningún lugar a la burguesía comercial canaria. Sin embargo, hemos de destacar que el hecho de que la normativa de 1778 no tuviera el efecto esperado, no significa que no se registraran vínculos con los puertos insulares.

Debió mediar un conflicto tan importante como el desatado con Gran Bretaña a partir de 1796, para que aparezca un significativo encauzamiento del tráfico entre el Río de la Plata y Canarias.

Que haga hincapié en colocar como base de partida la contienda desatada luego de la firma del tratado de San Ildefonso, entre España y Francia, no quiere decir que con anterioridad no se hayan producido vinculaciones directas e indirectas con las islas. El 27 de octubre de 1782, durante la guerra con Gran Bretaña, el paquebote portugués «San Pedro de Alcántara», procedente de Canarias arribaba al puerto de Montevideo, luego de hacer escala en Río de Janeiro. Traía por cuenta de S.M. vinos, aguardiente y clavazón, además de 45 negros que cargara por cuenta de particulares⁶. Además, en diversas oportunidades aparecen registradas escalas en puertos isleños. Así por ejemplo, en mayo de 1780, José de Gálvez comunicaba al Virrey del Río de la Plata que debía estar por arribar un convoy de naves mercantes que se había incorporado a otro mayor hasta Tenerife, para posteriormente dividirse y continuar viaje bajo la escolta de dos corsarios españoles⁷. En los informes encontramos otras naves que hacen escalas por simple interés o contratiempos diversos, como temporales, falta de víveres y aguadas o enfermedades. Asimismo, ya fuera de la época de guerra, en 1784, el paquebote: «Los Tres Reyes», debía dejar en Santa Cruz de Tenerife a un artillero que se encontraba en grave estado; haciendo su arribo también a aquel puerto, en 1786, la fragata «Nuestra Sra. de la Merced» que realizaba el trayecto de Málaga a Montevideo.

LA AMPLIACIÓN DE LOS VÍNCULOS

Con el inicio de la guerra de 1796 se abre un nuevo ciclo para el desenvolvimiento de las vinculaciones económicas del Reino con sus colonias. Tanto la acción de la armada británica, como de los corsarios, afectaron el comercio de ultramar, produciéndose una singular estagnación en el intercambio. El Río de la Plata no permaneció excluido de este proceso, y esto quedó registrado en los valores aduaneros. Mientras que las salidas de «dineros, frutos y productos» por el puerto de Montevideo bajan de 5.470.675 pesos registrados en 1796 a sólo 534.078 pesos para 1797, los valores de importación caen de 2.853.945 a 132.596 pesos en los mismos años.

La situación es sumamente grave, ya que mientras los artículos de importación elevan sistemáticamente sus precios, llegando a desaparecer muchas mercaderías del mercado local los frutos regio-





nales quedan estancados en los puertos de embarque, provocando una caída en sus cotizaciones y pérdidas a productores y comerciantes.

Es dentro de esta coyuntura, en la que se rompen los lazos habituales entre el Río de la Plata y los puertos peninsulares, aparecerá la vinculación más asidua con el Archipiélago Canario. Si desde la instalación del Libre Comercio, como hemos visto, la participación canaria fue casi inexistente, debido a la tremenda competencia, ahora, afectado el sistema, se abren las ansiadas posibilidades de generar un nuevo intercambio.

Por otra parte, es interesante acotar que la nueva situación planteada en el tráfico se inserta a su vez en el periodo de expansión económica que tiene el Archipiélago entre 1790 y 1814, con una revitalización vitícola y un significativo proceso de ampliación del mercado de vinos y aguardiente⁸.

La presencia del intercambio rioplatense-canario se produjo tanto en el orden de las importaciones, como en el de las exportaciones; teniendo en ambos casos explicaciones motivadas por las crisis. Ya en 1798, ingresa a Montevideo el bergantín «Ntra. Señora de las Nieves», alias «La Paz», que procedente de Canarias, introducía mercaderías por cuenta y riesgo de su Capitán y Maestre Manuel Ruiz de Gaona. Vino, así como brea rubia y negra eran asimismo ingresados en la Aduana de Buenos Aires y retirados por dicho Capitán para su comercialización⁹. Al año siguiente, una goleta genovesa llamada «Purísima Concepción», salida de Santa Cruz de Tenerife, acogéndose al tráfico de neutrales (Real Orden del 18 de noviembre de 1797), importaba vino, aguardiente y otros efectos, que consignaba al comerciante bonaerense Casimiro Francisco de Necochea¹⁰.

En el campo de la exportación el problema también fue grave. A mediados de 1797, 33 embarcaciones mercantes, escoltadas por tres fragatas y una corbeta estaban cargadas con más de 700.000 cueros y otros efectos, para partir hacia la Península; sin embargo, primero por el merodeo de naves británicas sobre el Río de la Plata y luego por el bloqueo que sufrían diversos puertos españoles, debió cancelarse el proyecto con las consecuentes pérdidas de productores, comerciantes y armadores. En este contexto aparecen las Islas Canarias como una opción salvadora.

A despecho de los peligros, algunos bonaerenses se atreven a despachar sus embarcaciones, convirtiendo al Archipiélago en una opción directa o en el trampolín hacia la Península. En junio de

1798. Francisco Salvio Marull, vecino de Buenos Aires, solicitaba autorización para despachar su balandra «Ntra. Señora de Dolores» con destino a «los puertos de las Islas Canarias y de los de España: cargada de cacao, cueros al pelo y algunos curtidos en suelas», que al cerrar el registro se habían incrementado con otros productos regionales y de reexportación¹¹.

Meses después, Bernabé Antonio de Escalada, vecino y comerciante porteño, solicitaba la apertura del registro de la zumaca «Ntra. Señora de Monserrat», alias «El Aguila Imperial», con destino a las Islas Canarias. Cargaban José de María, dueño de la nave, posteriormente vinculado al intercambio con el archipiélago en calidad de consignatario bonaerense y Francisco Marull, quien en el embarque anterior había despachado las mercaderías a nombre del Capitán del buque y ahora ya tenía como receptor en Tenerife a Enrique Casalón, del comercio de aquella ciudad. Este barco era despachado el 6 de mayo de 1799 y, seis meses después, salía el bergantín «Ntra. Señora de la Madre de los Hombres», alias «El Tigre», con destino al «puerto de alguna de las Islas Canarias o alguno de los de la Península que pueda conocer con arreglo a las actuales circunstancias». Entre los cargadores, encontramos nuevamente a De María y Nicolás de Acha¹². Además de productos regionales como cueros, vacunos al pelo, cueros de caballos, harina, sebo, plumeros de avestruz, zarza parrilla, badanas, suelas, chapas de astas, etc., se reexportaba cacao de Guayaquil, chocolate de Lima y cobre chileno; sin olvidar el envío de algunas partidas de metálico.

Es difícil seguir la trayectoria y la suerte corrida por las expediciones, pero sabemos que aún a mediados de 1801 Marull seguía con su transporte y comercio, pues, según nos informa el *Telégrafo Mercantil*, por entonces había entrado al puerto de Maldonado, procedente de Canarias, una «fragatilla» de su propiedad¹³.

La guerra, que había contribuido al tráfico con el Archipiélago seguía en vigencia y el movimiento marítimo también contabilizó importantes bajas. En julio de 1801 el navío de guerra inglés «El Júpiter», dejaba en tierra cerca de Maldonado la tripulación de tres buques apresados, encontrándose entre éstos una «fragata» procedente de Tenerife, que conducía, entre otros efectos, pliegos que había introducido en aquel puerto el bergantín de S. M. «El Palomo». En un acto similar, el 19 de noviembre, un bergantín corsario británico desembarcaba en las costas orientales 22 prisioneros,





de los cuales 14 procedían de la polacra «San Francisco» que venía de Canarias.

Durante el breve interregno de paz (1802-1804), nuevamente se vitaliza el tráfico con los puertos peninsulares; no obstante, además de registrarse movimiento naviero con escala en Canarias, producido por barcos provenientes de Barcelona, Málaga y La Coruña, encontramos arribos directos. Procedente de Santa Cruz de Tenerife, luego de una larga navegación, arribaba a Montevideo, el 27 de agosto de 1803, la fragata «Concepción», conduciendo carga de vino, aceite, licores, sedas y sal en lastre. Del mismo destino llegaba el 1º de octubre de 1804, la fragata «Ntra. Señora del Carmen» cargada con almendras dulces, aguardiente, vino y sombreros.

La reanudación de la guerra con Gran Bretaña no tardaría en producirse y el incidente del 5 de octubre de 1804, causado por el apresamiento de tres fragatas que procedentes de Montevideo se dirigían a Cádiz, determinó que desde entonces se mirara «la guerra con dicha potencia no sólo como inevitable mas como si estuviese ya declarada». De allí que, con esta convicción, el 23 de noviembre de 1804, el Príncipe de la Paz comunicara al Virrey de Buenos Aires las prevenciones que debían tomarse con respecto a la navegación interoceánica: «La multitud de buques de guerra ingleses que cubren hoy los mares hace tan expuesta la navegación, que no hay otro partido que abrazar para que el comercio no haga enormes pérdidas, sino que nuestros mercantes se abstengan de navegar a esta Península, y si algún buque de calidades superiores se aventura a venir lo ejecute por una derrota desusada (y lo mismo los de guerra) dirigiéndose a Puertos de segundo orden, o que no sean Cádiz, Coruña, Barcelona y otros principales, porque estos últimos deben siempre considerarse bloqueados como ya puede decirse que están.»¹⁴.

La resolución gubernamental no hacía más que reflejar la crítica situación por la que atravesaba el tráfico marítimo; pero, irónicamente, la coyuntura favorecía los vínculos con Canarias como vía colateral.

Como puede observarse, el desenvolvimiento del tráfico entre Canarias y el Río de la Plata, fue constante a partir de la reanudación de la guerra con Gran Bretaña. Se podrá señalar que se produce un vacío desde mediados de 1806, pero sin duda se debió al proceso de las invasiones inglesas que debieron soportar Buenos Aires y Montevideo. Por otra parte, el cambio de alianzas producido en 1808, llevaba a que ya en febrero de 1809 apareciera el primer



Fecha	Puerto		Barco
Arribo	Origen	Destino	T N Nombre
05/04/05	Tenerife	Montevideo	F E «Santa Ana»
12/05/05	Tenerife	Montevideo	F E «La Buena Madre»
28/07/05	Cádiz/ Tenerife	Montevideo	B E «Ntra. Sra. del Carmen»
07/10/05	Tenerife	Montevideo	G E «Ntra. Sra. de Aránzazu»
15/06/06	Tenerife	Montevideo	F E «Esperanza»
18/10/08	Tenerife	Montevideo	L E «San Carlos»
23/11/08	Coruña/ Tenerife	Montevideo	F E «Hensica»
12/02/09	Tenerife	Montevideo	Ba I «Dart»
16/05/09	Tarragona/ Málaga/ Tenerife	Montevideo	Bn E «San Miguel»
26/05/09	Tenerife	Montevideo	G I «Arma»
27/05/09	Tenerife	Montevideo	F I «Fama»
18/07/09	Vigo/ Tenerife	Montevideo	Bn E «Ntra. Sra. del Carmen»
16/08/09	Tenerife	Montevideo	Bn E «Santa Elena»
21/10/09	Tenerife	Montevideo	F E «La Isabel»
27/10/09	Tenerife	Montevideo	Bn E «La Flora»
19/12/09	Tenerife	Montevideo	Bn I «Lord Collingood»
22/02/10	Tarragona/ Las Palmas	Montevideo	E «La Leona»
08/03/10	Tenerife	Bs. Aires	Ba E «Ntra. Sra. de la Concepción»
17/03/10	Tenerife	Bs. Aires	Bn E «Santa Ana»
26/03/10	Tenerife	Montevideo	Bn E «Héctor»
18/06/10	Tarragona/ Málaga/ Tenerife	Montevideo	F E «Misericordia»
07/08/10	Tenerife	Montevideo	Bn E «Ntra. Sra. del Carmen»
10/08/10	Coruña/ Tenerife	Montevideo	Bn E «San José»
12/08/10	Londres/ Tenerife	Montevideo	Bn I «Mariana»



Fecha	Puerto		Barco	
Arribo	Origen	Destino	T	N Nombre
08/09/10	Tarragona/ Cartagena/ Canarias	Bs. Aires	G E	«Ntra. Sra. del Rosario»
10/09/10	Tarragona/ Cartagena/ Cádiz/ Tenerife	Montevideo	P E	«Ntra. Sra. del Carmen»
12/09/10	Orotava	Montevideo	F E*	«Venezuela»
21/11/10	Coruña/ G. Canaria	Montevideo	Bn E	«San Fernando»
03/12/10	Tenerife	Montevideo	F E	«El General Apodaca»
18/12/10	Tenerife	Montevideo	C E	«El Fiel»

T (Tipo de barco): B: Barca - Ba: /Balandra - Bn: Bergantin - C: Corbeta - F: Fragata - G: Goleta - L: Lugre - P: Polacra.

N (Nacionalidad del barco): E: Español - I: Inglés.

* Viene bajo bandera española pero tiene problemas con la nacionalidad.

Fuentes: Archivo General de la Nación (Uruguay), Libro 95, Entradas de Navios - Archivo General de la Nación (Argentina) X-36-5-1-, Entradas Maritimas a Buenos Aires; complementado con el «Semanario de Agricultura, Industria y Comercio» y el «Correo de Comercio».

navío de bandera británica haciendo el trayecto desde Santa Cruz de Tenerife.

Las cargas, además de consignar habitualmente grandes porciones de aguardiente y de vinos de diversas variedades (tinto, blanco, malvasía y vidueño), registran también vinagre, azúcar, aceite, miel, duelas y hierro en barra, almendras, legumbres, seda, lienzo, quinillería, etc.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, como puede observarse en el cuadro, monopoliza el tráfico. Sólo encontramos una escala en Gran Canaria, una salida de Orotava y una escala indefinida. Además, la llegada de la fragata «Venezuela», procedente de Orotava da pie a un litigio, debido a la irregularidad de su expedición. Arribaba al Río de la Plata, sin Patente Real y con papeles de la autoridad civil y militar local que no respondían a los requisitos aduaneros; a

lo que se sumaba la particular situación de ser la totalidad de la tripulación extranjera.

El desencadenamiento del proceso revolucionario de 1810 y la consecuente definición del enfrentamiento entre Buenos Aires y Montevideo, impondrá sus limitaciones a este intercambio que rápidamente se había establecido. La fragata «El General Apodaca», si bien había sido despachada con destino principal a Montevideo, se debió dirigir primeramente a Río de Janeiro al conocerse «las desavenencias ocurridas en el Río de la Plata».

Una nueva época se iba a iniciar con las guerras de la emancipación. A causa de ellas, no sólo se afectaría al tráfico, sino que el vínculo establecido con el Archipiélago sería trocado por una acción punitiva sobre la región canaria, llevada adelante por los corsarios puestos al servicio de los gobiernos rioplatenses.





FUENTES

Documentales inéditas:

- Archivo General de Indias
- Archivo General de la Nación (Argentina)
- Archivo General de la Nación (Uruguay)

Documentales editas:

- «Correo de Comercio», edición facsimilar. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires, 1970.
- «Documentos para la Historia Argentina», Tomo VI, «Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)», Tomo VII, «Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)», Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1915-1916.
- «Reglamento y Aranceles Reales para el comercio Libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778», edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1979.
- «Semanario de Agricultura, Industria y Comercio», reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1928-1937.
- «Telégrafo Mercantil, Rural, Político-económico e Historiógrafo del Río de la Plata», reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana. Buenos Aires, 1914.

**BIBLIOGRAFÍA**

- FISHER, J. R. (1984): «Free trade between the Canary Islands and Spanish America», en «VI Coloquio de Historia Canario-Americana». Tomo I. Primera parte. Las Palmas. 1987, pp. 387-404.
- (1985): «Comercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796». Centre for Latin-American Studies. University of Liverpool.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1987): «La burguesía mercantil canaria en la etapa de Libre Comercio (1765-1824): Una aproximación a su estudio», en «El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824». Fundación Banco Exterior. Madrid, pp. 261-287.
- MACÍAS, A. (1987): «Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1824)», en «El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824». Fundación Banco Exterior. Madrid, pp. 249-260.
- MORALES PADRÓN, F. (1955): «El Comercio Canario-Americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)». Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla.
- SILVA, H. A. (1984): «El Río de la Plata y Canarias: esperanza y fracaso del intento de relación estable», en «VI Coloquio de Historia Canario-Americana». Tomo I. Primera parte. Las Palmas, 1987, pp. 353-386.
- VILLALOBOS, S. (1965): «Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811». EUDEBA. Buenos Aires.