

COMPLEJIDAD Y SINGULARIDAD DE LOS VÍNCULOS TRANSATLÁNTICOS. CANARIAS Y EL RÍO DE LA PLATA A FINES DE LA ETAPA COLONIAL

Hernán Asdrúbal Silva

Las relaciones canario-rioplatenses y las consecuencias de las reformas sobre ambas regiones del Imperio Hispánico muestran raíces muy profundas, no sólo por la consideración que de las mismas se tiene en las altas esferas gubernamentales y el rol jugado en los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX, sino también por la situación forzada en que se produjeron dichos lazos, aún por sobre los designios de quienes, tanto desde las estructuras del poder político, como del económico, procuraron la limitación de los mismos.

Sin duda, para entender el proceso posterior a las reformas de Carlos III y Carlos IV y a las coyunturas que condujeron a cambios sustanciales y obligados en los circuitos comerciales, promoviendo un mayor vínculo con el archipiélago, es menester comprender la situación anterior de ambas posesiones y los intentos fallidos por establecer un adecuado intercambio.

Nos encontramos con dos posesiones que habían procurado generar lazos efectivos con anterioridad a la apertura de sus puertos, pero que vieron frustradas sus esperanzas y planes, aún cuando Canarias cumpliera oportunamente con el aporte de la cuota de sangre. Baste recordar las gestiones del Cabildo de Buenos Aires tendientes a que la Corona autorizase el mantenimiento de relaciones permanentes con el Archipiélago y la Real Cédula del 30 de octubre de 1729, por la que Felipe V establecía la apertura del tráfico solicitado. Recordemos también, que las ventajas del movimiento comercial recaían fundamentalmente en los canarios, al excluirse en el manejo de la exportación a toda persona que no fuese “natural o vecino de las islas”; a la vez que los productos a trasladar al Río de la Plata serían básicamente de aquella procedencia. En las 250 toneladas se incluirían vinos, aguardientes, pasas, almendras, mantas y tejidos bastos del Archipiélago, aunque por vía indirecta entraría también aceite andaluz y tabaco en polvo de Cuba.

Tal había sido la trascendencia en el Río de la Plata que el padre Cattáneo le comentaba a su hermano de Módena: “otras tantas [familias canarias] deberá transportar cada año un buque que el Rey ha permitido a aquellas islas, con el cual pueden venir a traficar en estas regiones sus vinos y tabacos...”¹ Cual debió ser también la frustración de ambas partes, cuando al poco tiempo se dejaba sin efecto el ansiado permiso.

Según consta en las Actas Capitulares, Buenos Aires estaba interesada en abrir su tráfico con las Canarias, no sólo por la extracción de sus productos regionales, sino también por la posibilidad de ser surtidos de vinos y aguardientes en calidad y cantidad adecuada a sus necesidades.

Con la autorización para el tráfico con Canarias, se pretendía también romper la dependencia con respecto a Cuyo, solamente afectada por la llegada ocasional de limitadas

partidas de vinos de Portugal y Castilla y por la intromisión del tradicional contrabando lusitano que incluía aguardientes de caña. De allí que no llame la atención que la ciudad de Mendoza se queje ante el Rey de la fijación de precios por parte de los cabildantes porteños, “... y más ahora –dicen en 1730– que condujeron de las Canarias un navío cargado de vino y aguardiente y que de la Colonia de los portugueses se transporta mucho aguardiente al puerto de Buenos Aires, todo en grave perjuicio de la vecindad de esta provincia...”.²

Aunque ubicadas en situaciones geográficas distintas y de desenvolvimiento histórico dispar, nos encontramos ante dos zonas que, reiteradamente, clamaron por sus derechos, reclamando por las limitaciones que debieron soportar en el orden comercial. En forma similar al Archipiélago que, pese a mostrar una presencia esencial en la estrategia de la ruta hacia las Indias, se veía discriminado, el Río de la Plata había ido tomando conciencia de su propio ser y valer. Marginado y aislado, desde las regiones australes se veía la necesidad de medidas que, rompiendo las limitaciones impuestas por el monopolio gaditano y sus vínculos con los intereses limeños, oxigenaran no sólo a la plaza porteña, sino también al resto de la región. Sin embargo, la respuesta fue tardía y más como consecuencia de la preocupación por la presencia extranjera que por la valorización de las condiciones zonales. De allí que sea importante enmarcar la cuestión que nos ocupa dentro de la compleja trama de las competencias imperiales, el interés que despiertan en otras naciones las potencialidades productivas regionales, el expansionismo marítimo británico, la presencia portuguesa con sus consecuencias geopolíticas y económicas, el problema del contrabando, la revalorización de la ruta del Cabo de Hornos para el tráfico con el Pacífico, la presencia de extranjeros usufructuando las riquezas ictícolas y ejerciendo la caza de pinnípedos, los peligros de la ocupación de espacios territoriales, etc.

Ahora bien, debemos preguntarnos si producidas las esperadas reformas comerciales dentro del Imperio Hispano y logradas las ansiadas aperturas por parte de ambas regiones, se promovieron y consolidaron los reclamados vínculos navieros y mercantiles entre el Río de la Plata y Canarias.

Si consideramos los efectos directos de la política de “libre comercio”, la respuesta es negativa, aunque, durante el período que nos ocupa, se hayan registrado interesantes relaciones entre ambas regiones.

La “libertad de comercio” en la nueva política imperial debe ser observada, particularmente para el caso que nos interesa, no sólo desde el punto de vista de sus aportaciones normativas, sino también desde el fáctico de su aplicabilidad. Si bien desde la perspectiva teórica es la medida esencial que rige la dinámica comercial, mal podemos interpretar su trascendencia y vigencia si no la analizamos a la luz de los problemas coyunturales que condicionan su aplicación, desde un primer momento, y las posteriores modificaciones que se introducen al sistema de comercio y navegación. Condiciones esenciales para el análisis de la etapa que se genera con la apertura del Río de la Plata desde febrero de 1778 (de acuerdo al Reglamento de 1765) y que, como para el grueso del Imperio, adquirirá organicidad con el *Reglamento para el Comercio Libre* del 12 de octubre de ese año.

Si bien teóricamente no existían prohibiciones formales para comunicarse y traficar, debemos recordar en principio 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”.³ Dentro de este contexto tenemos que observar las posibilidades de colocación de los productos de origen canario en el mercado rioplatense que, en definitiva, serían los elementos motores del intercambio. Junto a sus recursos agrícolas expuso los resultados de una producción manufacturera limitada y que, según Antonio Macías, no pasaba de la etapa protoindustrial.⁴

Podría apuntarse 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 tanto la producción de tejidos rústicos interna, como particularmente los envíos directos desde los puertos de embarque peninsulares generó, desde un primer momento, una situación de desigualdad difícil de superar.

La producción doméstica estaba compuesta principalmente por aguardientes, 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; más aun, según un informe, por entonces los caldos catalanes eran preferidos por su mayor fortaleza y menor coste.⁵

LOS VINOS Y AGUARDIENTES CANARIOS Y LA COMPETENCIA EN EL MERCADO RIOPLATENSE

La ansiada apertura, esperada y reclamada en ambas posesiones españolas, no tuvo el efecto esperado en materia de comercialización interzonal. Antes de la misma, a excepción de la importante industria de sustitución desarrollada en Cuyo, con vinos y aguardientes elaborados en Mendoza y San Juan, a los que se agregaban producciones menores como las de La Rioja o los dirigidos al Alto Perú,⁶ sólo limitados envíos desde la Península o ingresos furtivos de aguardientes brasileños concurrían a paliar las necesidades rioplatenses. Con anterioridad a la extensión de las reformas a Canarias y el Río de la Plata, este último mercado no sólo se mostraba prometedor, sino que –como se ha visto– buscaba abastecerse de los caldos insulares. Sin embargo, irónicamente, una vez desatado el proceso aperturista las posibilidades de colocación de productos de procedencia canaria, en tiempos normales, se hizo muy difícil.

En las últimas décadas la historiografía española, enfocada particularmente desde las perspectivas regionales, generó una serie de reinterpretaciones y polémicas, particularmente al hacer hincapié en la cuestión de las reformas, sus motivaciones y sus efectos. Situación a la que no escaparon los estudios sobre el comercio canario-americano, vivificándose al plantearse cuestiones trascendentes como la situación de inequidad con respecto al tráfico peninsular y a la desleal competencia ejercida por el mismo, tan importante para el análisis de los vínculos económicos con el Río de la Plata.⁷

En definitiva, nos encontramos con dos regiones afectadas en forma distinta y a la vez paralela por el comercio libre y las diversas coyunturas que, dinámicamente, se presentan, desde la aplicación de las medidas aperturistas hasta la etapa revolucionaria. A las complejas situaciones que se derivan de la modificación de las determinaciones comerciales y de tráfico en épocas de paz, se suman las críticas situaciones creadas por la sucesión de conflictos bélicos. De allí que para comprender y explicar las formalidades, condiciones y práctica de

los vínculos económicos entre Canarias y el área rioplatense, debamos tener en cuenta, en primer lugar, las sucesivas determinaciones gubernamentales que tendieron a ampliar el horizonte mercantil del Río de la Plata, generando limitaciones para la colocación de los productos insulares y efectivización de un circuito comercial permanente.

La competencia peninsular

La misma determinación aperturista de febrero de 1778 se constituyó en la base de sustentación del ingreso de caldos peninsulares y otros efectos competidores de las producciones canarias, principalmente del Mediterráneo, seguida por los efectos causados por el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, del 12 de octubre de aquel año, una vez concluida la guerra con Gran Bretaña.

El nuevo mercado rioplatense debía ser apetitoso ya que dos navíos que habían zarpado de Barcelona, al recalar en Málaga y enterarse de la apertura de Buenos Aires, en marzo y mayo del 1778 solicitaban cambio de destino. Se trataba de los barcos catalanes *La Purísima Concepción* y *San Isidro*, a través de los cuales se enviaban las cargas despachadas con guías de Cataluña, que incluían una gran variedad de artículos entre los que se encontraban vino tinto, vinagre, aguardiente, anchoas y avellanas; a los que se sumaba productos embarcados en Málaga como vinos, aceite y pasas.⁸

El hecho de que rápidamente (entre julio y septiembre), cinco nuevas saetias catalanas, *San Francisco de Paula*, *San Juan Baptista*, *Virgen de Monserrat*, *Nuestra Sra. de la Misericordia* y *San Cristóbal*, partiendo desde Barcelona tomaban igual rumbo, habla del interés despertado por la habilitación portuaria austral.⁹

Desde allí en adelante, los catalanes, manejando la ruta del Mediterráneo y los fletes, se hicieron presentes en Montevideo y Buenos Aires con productos de la tierra, agregando a sus frutos los malagueños y los embarcados en otros puertos como Alfaques de Tortosa, Alicante, Cartagena, Algeciras, e, incluso, en algunas oportunidades, Santa Cruz de Tenerife.

Que hayamos hecho referencia a los catalanes, no significa que desde Cádiz y otros puertos peninsulares no llegaran caldos y otros productos competidores de los canarios, sino que la concurrencia de éstos fue primordial.¹⁰ Si bien se ha hablado habitualmente de la competencia de los productos de origen catalán, es menester observar en conjunto lo que he caracterizado como “ruta del Mediterráneo”, pues en el caso de los caldos, particularmente Málaga muestra una presencia significativa.¹¹

Analizando un año regular en época de paz, con buenos ingresos de barcos y mercaderías al puerto de Montevideo podemos observar las presencias regionales.

EMBARCACIONES ORIGEN		VINO (arrobas)	AGUARDIENTE (arrobas)
1	Barcelona	4.580	500
10	Barcelona y Málaga	40.040	10.360
8	Málaga	46.210	11.540
14	Cádiz	10.070	122
9	Coruña	-----	420
1	Palma de Mallorca	4.490	2.770
3	Santander	360	-----
1	Vigo	230	230

Vinos y aguardientes procedentes de puertos peninsulares – 1791.
Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383. Elaboración propia.

A estos ingresos se sumaban 1.094 arrobas de aguardiente provenientes de la Habana.

Así, a partir de la apertura rioplatense se hicieron presentes los productos derivados de la agricultura peninsular (vino, vinagre, aguardiente, alcaparras, pasas, frutos secos, etc.) que ocupaban un importante lugar en el volumen de las exportaciones a ultramar, haciendo una competencia, difícil de soslayar, a las exportaciones canarias.

La competencia cubana

En la medida en que se fueron implementando las reformas y las consecuentes medidas aperturistas se hizo más complejo el entramado comercial, afectando de hecho la posibilidad del establecimiento de nexos económicos estables entre Canarias y el Río de la Plata. Si desde el punto de vista insular habitualmente se señaló como elemento nocivo a la competencia peninsular, el caso de las exportaciones hacia el área rioplatense muestra una situación mucho más complicada.

La apertura de las relaciones entre puertos americanos motorizó los nexos con Cuba. Rápidamente un estrecho entrelazamiento mercantil se generó, no sólo como resultado de la mera búsqueda de mercados, sino fundamentalmente de la respuesta a los requerimientos surgidos del desenvolvimiento de la economía de plantación cubana. A las necesidades de colocación de los artículos surgidos de la nueva etapa productiva de la isla, se sumó la gran incorporación de mano de obra negra, con significativos requerimientos en materia de alimentación, que solventó, en gran medida, el Río de la Plata.¹²

A fines de 1783, ahuyentados los problemas causados por la guerra con Gran Bretaña, la fragata *Ntra. Sra. Del Rosario y las Ánimas* hacía su entrada en Montevideo procedente de La Habana. Embarcación seguida, poco tiempo después (10-1-1784), por la fragata *San Juan Nepomuceno* que, curiosamente, había tocado previamente Sta. Cruz de Tenerife. Llegaba por entonces desde el Caribe aguardiente de caña, además de azúcar, tabaco y café en grano, dando bases a un vínculo económico que tendrá una singular continuidad.¹³ Según datos provenientes del puerto cubano, entre 1784 y 1788, fueron despachados 6.046 barriles de aguardiente.¹⁴

AÑOS	Aguardiente (barriles)	AÑOS	Aguardiente (barriles)
1793	2.962	1795	562
1794	1.744	1796	239

Importaciones desde La Habana a Montevideo.

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346. Elaboración propia.

Competencia desde el Brasil

Para complicar aún más las posibilidades de colocación de caldos canarios, el Río de la Plata se encontraba lindando con las posesiones portuguesas del Brasil que, tradicional proveedor por la vía del contrabando, encontró mejores condiciones al desatarse la guerra por la Independencia de los Estados Unidos y, posteriormente, al aprobarse (1785) el comercio con colonias extranjeras. Recordemos que Brasil aportaba también, junto a otros productos, aguardiente de caña.

La guerra con Gran Bretaña hizo recurrir a la neutralidad lusitana. Baste señalar que en el año 1782 entraron al puerto de Montevideo 44 barcos, de los cuales 29 lo hacían con pabellón portugués. El 66,63% del total de navíos provenían de puertos brasileños.

Un nuevo y fundamental paso en el proceso aperturista del Río de la Plata, que acrecentaría la competencia con el aguardiente canario, se daba el 4 de marzo de 1795, al autorizarse la comercialización “por vía de ensayo”, con colonias extranjeras; determinación fundamental para incrementar el intercambio con diversos puertos del Brasil. La medida gubernamental, trascendente en materia de política económica, marcaba un hito en las relaciones intercoloniales y, a partir de entonces, los comerciantes, podrían dirigir a las colonias extranjeras los productos que no tuvieran colocación en la Península, trayendo de retorno frutos del lugar, dinero y negros. La implementación de este sistema trajo aparejadas otra serie de discusiones y enfrentamientos en el marco rioplatense, no sólo por las implicancias mercantiles derivadas de la incorporación de nuevos centros de intercambio, sino también por los abusos e ilegalidades cometidas a su amparo. Sin embargo, contra la opinión de quienes dudaban sobre los alcances de la Real Orden, el 10 de julio de 1796 se daba otra resolución aclarando que debía entenderse “general para todas las colonias extranjeras de las islas y continente de América, y particularmente para las portuguesas del Brasil...”.¹⁵

Si bien la libertad de tráfico negrero, extendida al ámbito rioplatense en 1791 había abierto las puertas formales, el comercio con colonias extranjeras, pese a las críticas, consolidó un tráfico fluido con los puertos de la vecina colonia lusitana. El movimiento de entradas de barcos destinados al comercio con colonias extranjeras, producido en puerto de Montevideo hasta finalizar 1797 (época de guerra), nos muestra un ingreso de 443 pipas de aguardiente, además de otros importantes productos.¹⁶

Dado que no tenemos por objetivo en el presente trabajo histórico el desarrollo de los vínculos con el Brasil, sino simplemente mostrar la incidencia del tráfico con la colonia lusitana, junto con los informes sobre los primeros arribos, podemos observar los referidos al final del período que nos ocupa. Sobre un total de 109 barcos que ingresaban en 1809 al puerto de la Capital del Virreinato, 90 provenían de puertos brasileños y ninguno tenía su origen en España.¹⁷

En el caso de Montevideo, de los 139 navíos entrados, 60 procedían de Brasil, 44 de la Península (algunos con escala en Tenerife) y 7 directo de Canarias, el resto registraba diversos orígenes, entre los que primaban los puertos de dominio británico, once en total, con Londres a la cabeza.¹⁸

REFORMAS Y TRÁFICO CANARIO-RIOPLATENSE

Evidentemente, sobre la base del estudio de las relaciones entre dos zonas con particularidades especiales, no podemos generalizar en la interpretación del desenvolvimiento económico insular, pero sí aportar datos y explicaciones que permitan, además de comprender las limitaciones, condiciones y características de los vínculos entre el Archipiélago y el Río de la Plata, coadyuvar al conocimiento de la incidencia del Libre Comercio en la economía Canaria en general.

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. Las Islas Canarias no aportaban mercaderías diferenciales, sino que por el contrario entraba a ejercer una competencia abierta con las plazas peninsulares, a las que se sumaban, con respecto al área rioplatense, circuitos comerciales americanos como los de Cuba y el Brasil. Recordemos que la comercialización “por vía de ensayo” con colonias extranjeras restringía las exportaciones a los productos que no tuvieran colocación en la Península y las importaciones a frutos del lugar, dinero y negros.

Sabemos que las quejas de la burguesía insular por las restricciones del *Reglamento* se habían hecho sentir desde un primer momento y que, en 1786, se entreabrían las puertas, comunicándose 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. No obstante, 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 Península.¹⁹

El mismo fundamento de la medida habla de la situación que debía vivir el comercio local, ya que se pretendía con ella lograr “el alivio” y “el fomento” de los dueños de navíos y comerciantes isleños. Sin embargo, al menos en el movimiento portuario rioplatense, no se sienten cambios sustanciales.

Que hayamos planteado las limitaciones para establecer un circuito comercial permanente con Canarias, no significa que no existiera tráfico con el archipiélago. Simplemente hemos querido mostrar, en principio, cómo las reformas implementadas a partir de 1778, en lugar de facilitar unas relaciones deseadas y solicitadas por ambas regiones del Imperio, tendientes a romper el anterior exclusivismo gaditano, afianzaron otras rutas y generaron una competencia difícil de superar.

LOS NEXOS MARÍTIMOS Y COMERCIALES

Al encarar el análisis de los vínculos navieros y mercantiles entre Canarias y el Río de la Plata debemos tener en cuenta una serie de factores que si bien, en alguna medida, han sido expuestos en la primera parte del estudio, es importante ahora especificar. Debemos partir, aunque parezca una verdad de perogrullo, de las diferencias de ubicación geográfica y de desenvolvimiento histórico de ambos territorios pertenecientes al vasto Imperio español.

Mientras la región rioplatense mantuvo, hasta adentrado el siglo XVIII, una situación de marginalidad, el archipiélago mostró, tradicionalmente, su presencia esencial en la estrategia de las rutas a las Indias. Condición básica para comprender las relaciones con la región rioplatense en la etapa que nos ocupa.

Pese a las limitaciones que llevaron a impedir la constitución de un circuito comercial orgánico y permanente, es habitual encontrar en los diversos registros portuarios y aduaneros de Buenos Aires y Montevideo asientos referidos a barcos procedentes o destinados a Canarias. Situaciones que se vinculan tanto a viajes expresos entre ambas regiones o a recaladas en el camino desde puertos más lejanos. Si son importantes los nexos económicos directos entre ambos territorios, no menos trascendente es la presencia insular en las largas travesías marítimas. Fue fundamental el empleo de los puertos canarios, esencialmente Tenerife, como centros de recalada en las diversas rutas que unían al Río de la Plata con Península, con diversos mercados europeos, con el África y aún con otras zonas de América, como Estados Unidos o Cuba; todo esto sin olvidar a Canarias y a los puertos rioplatenses como escalas en el tráfico hacia y desde el Pacífico. Baste recordar que entre el estuario del Plata y las más cercanas posesiones hispánicas sobre el Atlántico americano se encontraban extensísimas costas en manos extranjeras.

Asimismo, para el análisis de las características del tráfico, es menester señalar que existe una singular diferencia entre las relaciones ejercitadas en épocas de paz y de guerra, en las que se conflictúan o rompen los circuitos de navegación preestablecidos, se imponen las necesidades y, en muchas ocasiones, las normas generales dejan lugar a las de coyuntura como el tráfico de neutrales. Lo interesante en este aspecto es que, por un lado, gran parte del período que nos ocupa, encuentra a España en guerra y que, por otro, durante los conflictos bélicos (particularmente el desatado a partir de 1796), mientras los nexos entre el Río de la Plata y la España peninsular sufren los efectos desastrosos de la contienda, las vinculaciones con Canarias se acrecientan.

En función de lo expuesto, observaremos las relaciones interzonales en dos etapas, divididas por un hito significativo que se produce como consecuencia de la guerra con Gran Bretaña, desatada en 1796. La primera, iniciada en 1778 y signada en gran parte por tiempos de paz, incluirá las conflictivas situaciones planteadas con Gran Bretaña a causa de la Independencia de los Estados Unidos y, en menor medida, con la Francia revolucionaria. El segundo, la guerra, con sus secuelas, el breve interregno de paz y la continuación del conflicto hasta la etapa revolucionaria, en el que sobresalen aspectos tan significativos como el traslado de la Corte Portuguesa al Brasil o el cambio de alianzas.

PRIMERA ETAPA (1778-1796)

Fuera de la apertura concedida a Buenos Aires a partir de febrero de 1778, de acuerdo con lo dispuesto en la apertura de libre comercio de 1765, la aplicación plena del *Reglamento* del 12 de octubre quedó reducida por efectos de la guerra con Inglaterra. Consecuentemente, la iniciación del tráfico desde las islas Canarias quedará condicionada a tres tipos de soluciones coyunturales: 1) La primera de ellas vinculada a la canalización del movimiento naviero a través del sistema de convoyes. 2) La segunda a la azarosa y ocasional navegación de navíos sueltos que se arriesgaran a emprender la ruta del Río de la Plata. 3) La tercera relacionada con el empleo de barcos de una nación neutral, Portugal.

El vínculo marítimo con Canarias, abierto en este período, muestra el ejercicio de las tres vías.

1) “Convoyes”: 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 españoles.²⁰

2) “Navíos sueltos”: Dentro de este rubro podemos incluir al *San Francisco de Paula* (alias *El Mata Moros*), que, separado del señalado convoy a causa de un temporal, debió ser reparado en Canarias, arribando a Montevideo el 15 de agosto de 1780. Por su parte, el 23 de febrero de 1783 ingresaba la fragata española *Sta. Isabel y San Francisco de Paula*, artillada, que habiendo partido de Barcelona, había hecho escala en Cádiz, viajó en conserva hasta las Canarias y desde allí navegó sola hasta Montevideo, trayendo caldos y géneros.

3) “Neutrales”: Dos son los barcos portugueses que llegan en calidad de neutrales habiendo tocado el archipiélago. El primero, fue paquebote *San Pedro de Alcántara* que, procedente de Canarias, arribaba, al puerto de Montevideo (27 de octubre de 1782), luego de hacer escala en Río de Janeiro. Traía por cuenta del Rey de España vinos, aguardiente y clavazón, además de 45 negros que cargara por cuenta de particulares. Siete días después se registraba la fragata lusitana *Ntra. Sra. Olivera y Monte Carmelo*. Luego de efectuar un largo periplo iniciado en Lisboa “de cuenta de S.M.”, desde donde navegó a Cádiz, a las Islas de Canarias, a las Islas de Fernando Po y a Bahía (Brasil) arribaba finalmente a Montevideo.

La finalización de la guerra con Inglaterra muestra un período de auge en el desenvolvimiento naviero rioplatense que se extenderá hasta la iniciación de una nueva contienda en 1796. La plena vigencia del *Reglamento* y la activa navegación desde y hacia los diversos puertos peninsulares y La Habana, prácticamente eliminaron la posibilidad del vínculo directo entre El Río de la Plata y Canarias. No obstante, encontramos viajes que hacen escala en Tenerife, como el realizado desde Barcelona por el paquebot “Los tres reyes”, arribado en 1784 a Montevideo y la fragata *Ntra. Sra. de la Merced* que partiendo de Málaga llegaba en 1787 al mismo puerto. Curiosamente encontramos también escalas producidas en el tráfico desde la Habana, como el caso de la fragata *San Juan Nepomuceno* que, como hemos visto, luego de entrar en Sta. Cruz de Tenerife arribaba a Montevideo en 1784.²¹ En estos largos periplos de navegación, mucho tuvieron que ver los catalanes con sus barcos y fletes.²² Situaciones a las que se agregan las paradas en el archipiélago de navíos dedicados al comercio negrero en su ruta al África.

SEGUNDA ETAPA. DE LA GUERRA DE 1796 A LA REVOLUCIÓN

La firma del tratado de San Ildefonso (19 de agosto de 1796) condujo a un conflicto que sacudió las bases del intercambio imperial español y provocó fuertes transformaciones en el tráfico colonial. Tanto la acción de la armada inglesa como de los corsarios, afectaron duramente al comercio de ultramar. Cercaron los puertos y efectivizaron un fuerte control en las más importantes rutas. El comercio colonial que había tenido un singular impulso en los años anteriores al rompimiento, recibía un duro golpe e irónicamente, se vitalizaba la posibilidad del nexo económico canario-rioplatense. 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 regionales quedan estancados

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

Uno de los problemas principales se presentó con la provisión de vino y aguardiente, de gran consumo en la región bonaerense. Tanto la escasez como la dinámica de aumento de los precios en la plaza, muestran permanentemente la incidencia del costo o la falta de vino en la ávida Buenos Aires. Ya a principios de 1797 escaseaban todos los caldos de origen peninsular. Asimismo, se indicaba el 31 de octubre de 1798 que: “Apenas se consiguen los aguardientes y demás licores para las precisas urgencias, ocasionando esto un aumento considerable en el de la tierra”.²³ Los precios fueron variando de acuerdo al abastecimiento del mercado, aunque la tónica fue marcada por la escasez. El aguardiente de España, que en épocas de paz corría en el mercado mayorista a 17 pesos el barril, pasaba a valer entre 24 y 28 pesos en 1797, entre 34 y 38 en 1798 y en 1799 ya no había existencias en Buenos Aires. Por su parte, el vino Carlón pasaba de 44 pesos la pipa a costar entre 80 y 85 en 1797, y entre 120 y 140 en 1798, y el de Málaga saltaba de 11 pesos el barril, a fluctuar entre 18 y 20 en 1797 y 20 a 23 en 1798, llegando a 30 en algunos momentos de 1799.²⁴ En cuanto al aguardiente de la Habana y colonias extranjeras, señalemos que en abril del 97, costaba, según su calidad, entre 30 y 32 pesos el barril y el de la tierra entre 28 y 35 pesos. Poco más de un año después, en junio de 1798, la falta de provisión llevaba a que el de la tierra subiera a 34 y 36 pesos el barril, equiparando prácticamente al proveniente del exterior.

A los señalados problemas se sumaban los de las exportaciones. Para julio 1798 se calculaba que se encontraban depositados en Buenos Aires frutos por valor de 6.085.500 pesos, que podían devengar por derechos a la Corona 2.555.990 pesos. Entre los productos detenidos se encontraban los siguientes: 2.500.000 cueros de toro, 80.000 quintales de sebo, 3.000.000 quintales de carne en tasajo, 300.000 cueros de caballo, 30.000 quintales de carne salada, 8.000 barriles de tocino, 10.000 quintales de cobre, 50.000 suelas, 50.000 cueros de becerro, 60.000 libras de lana de vicuña, 50.000 arrobas de lana de carnero, 6.000.000 de astas, 20.000 docenas de badanas, 10.000 cueros de tigre, 100.000 pieles finas, 50.000 plumeros y 300.000 quintales de harina.²⁵

Por supuesto que había que buscar nuevas vías comerciales y allí aparece como un elemento salvador el archipiélago canario, no sólo a través de un tráfico directo, sino también como trampolín hacia las plazas peninsulares, sin olvidar los vínculos con otros puertos de Europa e, incluso, de los Estados Unidos.

En el caso de las “exportaciones” es interesante señalar dos tipos de casos particulares: a) los destinos compartidos con otros puertos o regiones y b) los envíos exclusivos a Canarias.

a) “Destinos compartidos con otros puertos o regiones”: Es interesante el análisis de la forma en que se consignan los destinos en el primer expediente, abierto en junio de 1798, con el objeto de despachar un navío hacia el archipiélago. Se trata de la su balandra *Ntra. Señora de Dolores* dirigida en principio a “los puertos de las Islas Canarias y de los de España”. Luego, de acuerdo a las conveniencias el destino va variando al realizarse los respectivos embarques: “Reinos de España y puertos de Canarias y Cádiz”, “Canarias y Cádiz” y finalmente parte hacia “Canarias y puertos de la península”. De similar manera, en octubre partía la Zumaca *San José y Ánimas* rumbo a “Canarias y primer puerto de España” y a fines de 1799 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”.²⁶

b) “Envíos exclusivos a Canarias”: aunque en un principio son mayoría los segundos, luego comienza a ampliarse el tráfico con destino único a las islas. En abril de 1779 se abrió el registro de la zumaca *Ntra. Señora de Monserrat*, alias *El Aguila Imperial*, con destino expreso a las Islas Canarias, ratificándose esta condición al consignarse las mercaderías a Enrique Casalón, comerciante de Tenerife.

Además del embarque de algunas partidas de metálico, las exportaciones estuvieron compuestas de una importante cantidad de productos como cueros vacunos al pelo, cueros de caballos, badanas, suelas curtidas, chapas de astas, harina, sebo, plumas y plumeros de avestruz, zarzaparrilla, etc., a la vez que se reexportaba cacao de Guayaquil, chocolate de Lima y cobre chileno.

“Las importaciones”: paralelamente a la preocupación por las exportaciones, como producto de los nexos mercantiles entre isleños y rioplatenses, se fueron generando importaciones para un mercado ávido. En agosto de 1798 llegaba el bergantín *Ntra. Señora de las Nieves* conduciendo frutos y caldos. Curiosamente no provenía de Tenerife, sino que había partido desde La Palma, el 13 de mayo de aquel año.²⁷

La puesta en vigencia de la Real Orden del 18 de noviembre de 1797 abrió el tráfico de neutrales y en mayo de 1799 ingresaba en Montevideo la goleta genovesa *Purísima Concepción*, procedente de Santa Cruz de Tenerife. Registraba en la Aduana de Buenos Aires el desembarco de 55 pipas, 30 cuarterolas y 28 barriles de vino, 4 pipas de vinagre, 8 frasquetas y un cofre (sin determinar contenido). En el mismo año le seguía el bergantín *Ntra. Señora de las Nieves*, alias *La Paz*, con brea rubia y negra y vino y, en 1800 arribaba el bergantín *San Salvador* que introducía por la aduana de Buenos Aires aceite, brea y alquitrán, vino, junto a otra importante cantidad de productos.²⁸

A partir de entonces, los vínculos se fueron estrechando. En junio de 1801 salía para las “Islas Canarias o Puertos Habilitados de la Península” la goleta *La Pura y Limpia Concepción* (alias *La Argentina*) y en octubre del mismo año regresaba de Tenerife, cargado de frutos isleños, el bergantín *Ntra. Señora de la Madre de los Hombres*, alias *El Tigre* que, como hemos visto, había partido 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”.²⁹ Asimismo, en febrero de 1802 ingresaban a Buenos Aires garrafones de aguardiente, hierro, brea, medicinas y otros artículos, conducidos desde Canarias por la fragata *Ntra. Sra. de los Dolores* y en mayo hacía otro tanto, en la Ensenada de Barragán, la fragata *Cantón* proveniente de Tenerife.³⁰ También Canarias fue destino de navíos españolizados que tuvieron como objeto evitar las restricciones impuestas en la etapa de paz. De allí la denuncia del cónsul español en los Estados Unidos, relativa a la señalada fragata norteamericana *Cantón* que partiera para españolizarse en Tenerife, de donde salió con bandera española hacia Buenos Aires y regresó con la original de Filadelfia.³¹

Si bien la ruta al archipiélago mostró menos peligro que las vinculadas a puertos peninsulares, no por ello dejó de consignar víctimas a manos de barcos oficiales y corsarios británicos. Así, por ejemplo, en julio de 1801 el navío de guerra inglés *El Júpiter* había dejado en la Banda Oriental a la tripulación de una “fragatilla” procedente de Tenerife y, en noviembre, un bergantín corsario británico desembarcaba sobre las mismas costas a 14 individuos procedentes de la polacra *San Feliciano* apresada cuando venía de Canarias.

El fin momentáneo de la guerra vitalizó nuevamente el tráfico con los puertos peninsulares; no obstante encontramos vínculos con el archipiélago, ya sea como consecuencia de escalas o de navegaciones “en derechura”. Así por ejemplo, con escalas en Tenerife llegaban en 1803 la fragata *Pastora* que partiera de La Coruña, la fragata *La Paz* procedente de Málaga y la fragata *San José* que zarpara originariamente de Barcelona.³²

En cuanto a los arribos directos, procedente de Santa Cruz de Tenerife fondeaba en Montevideo, el 27 de agosto de aquel año, la fragata *Concepción*, conduciendo carga de vino, aceite, licores, sedas y sal en lastre y el 1º de octubre de 1804, lo hacía la fragata *Ntra. Señora del Carmen* que conduciendo almendras dulces y sombreros, además de las tradicionales cargas de aguardiente y vino.

Al desencadenarse nuevamente la guerra con Inglaterra y generarse un período bélico que, aunque con un cambio de alianzas en 1808, durará hasta la etapa de la revolución, se regresa a las situaciones críticas de la etapa anterior. En este período, la ruta de canarias mantiene y acrecienta su vigencia, pudiéndose observar cambios no sólo en las rutas, al imponerse los viajes “en derechura”, a los de escala, sino también en las cargas y en la nacionalidad de los barcos.

AÑO	VÍA DIRECTA	CON ESCALA EN CANARIAS	TOTAL
1805	3	1	4
1806	1	--	1
1808	1	1	2
1809	7	2	9
1810	7	6	13

Ingresos de barcos procedentes de Canarias.

NOTAS: A) En 1809 se incluye una escala en Las Palmas y en 1810 una salida desde Orotava. B) La mayor parte de los arribos se producen en Montevideo, con excepción de 1810 en que tres navíos hacen su ingreso a Buenos Aires. C) En 1809 arriban cuatro barcos ingleses directamente desde Tenerife y uno en 1801, procedente de Londres, con escala en Tenerife.

Fuentes: Archivo General de la Nación (Uruguay), Libro 95, Entradas de Navíos. Archivo General de la Nación (Argentina), X-36-5-1. Elaboración propia.

Otra de las cuestiones interesantes se vincula con las modificaciones en las cargas.

En la medida en que la guerra fue acentuando las necesidades de la plaza rioplatense, las cargas desde Canarias muestran una mayor variedad de artículos. A los tradicionales vino, aguardiente, vinagre, frutas secas y brea, se suman seda, lienzo, quinquillería, ropa de diversas calidades, etc. Situación que observamos en los registros de navíos y que se incrementa durante la segunda mitad de la primera década del siglo XIX.

Desde aquí en adelante, tanto los problemas peninsulares, como los conflictos revolucionarios americanos, agravados en el Río de la Plata por el enfrentamiento entre Montevideo y Buenos Aires, generaron un nuevo cuadro para los vínculos con Canarias.

A modo de conclusión, digamos que la relación económica entre Canarias y el Río de la Plata fue compleja y su análisis, a la luz de las políticas reformistas, hace imposible enmarcarla en las generalizaciones que habitualmente se han hecho para las relaciones con la América Hispana. Si consideramos los efectos directos de la política de “libre comercio”, elaborada para épocas de normalidad y paz, en el desenvolvimiento de los nexos comerciales

canario-rioplatenses, el análisis es negativo, aunque, durante el período que nos ocupa, se hayan registrado interesantes relaciones entre ambas regiones.

Es menester tener en cuenta que el mercado rioplatense se amplió al ritmo de reformas económicas que, irónicamente, incentivaron la concurrencia de artículos competidores de las producciones canarias. En tiempo de paz diversas rutas se ampliaron y consolidaron. Sin embargo, aunque con volúmenes y montos menores, las épocas de guerra, particularmente la desatada en 1796, facilitaron un tráfico mucho más amplio en cuanto a orígenes, destinos y banderas; situación que me ha permitido hablar de la apertura del Río de la Plata al tráfico internacional. Es época de necesidad en plazas como la rioplatense que, por la estructura montada para los nexos coloniales, requerían sacar sus materias primas e importar una cantidad cada vez mayor de productos manufacturados. En este contexto aparece vitalizado el nexo económico con el archipiélago.

Si el movimiento marítimo y mercantil de y con regiones habilitadas, como hemos visto, poco lugar dejó a la colocación de las producciones canarias en épocas de normalidad, las guerras hicieron de las islas un centro propio de aprovisionamiento y destino, así como de trampolín hacia y desde la conflictuada Península u otros puertos extranjeros. De allí que debamos observar las reformas en su íntima vinculación con el desenvolvimiento histórico zonal, regional, nacional e internacional, enmarcando en él sus efectos sobre los factores económicos (producción, comercio, navegación, mercados, etc.). En nuestro caso, fueron las anormalidades en el sistema comercial y marítimo colonial, impuestas por las guerras y las alianzas, las que condicionaron, dentro del proceso aperturista, los vínculos económicos entre estas dos regiones del Imperio Hispánico. Sin embargo, es de hacer notar que, si bien se hacen excepciones por necesidad, este tráfico generado por el enfrentamiento de coyunturas críticas, también se basa en la aplicación de la nueva normativa reformadora. Normativa que, como consecuencia de las restricciones impuestas por la misma contienda, por las señaladas necesidades económicas y sociales, por las imposiciones internas y externas, por la aplicación de nuevos conceptos ideológicos, etc., se va haciendo más laxa, profundizando los alcances del aperturismo.

NOTAS

- ¹ CATTANEO, C. Y GERVASONI, G.: *Buenos Aires y Córdoba en 1729 según las cartas de los padres...*, Buenos Aires, CEPA, 1941, p.118.
- ² ACEVEDO, E. O.: “Los impuestos al comercio cuyano en el siglo XVIII, 1700-1750”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 126, Santiago de Chile, 1958, pp.49-50.
- ³ “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) p. 3.
- ⁴ MACIAS, A.: “Los efectos del Libre Comercio sobre la economía canaria (1760-1814)”, en *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, 1987.
- ⁵ GUIMERA RAVINA, A.: “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, op. cit.*, p. 266
- ⁶ Caso de La Paz que frente a su escasa vitivinicultura recurría a las producciones de Moquegua y Arequipa - AGI- Bs. As. 590.
- ⁷ Es interesante señalar que, aunque por motivaciones distintas, Luis Alonso Álvarez, plantea que los decretos de 1778 fueron un factor negativo para el desenvolvimiento del comercio colonial de Galicia, debido a que, al cortar el monopolio que había adquirido La Coruña para el tráfico con Montevideo, la obligaba a establecer una competencia en condiciones de dependencia con respecto a factores exógenos a su propio desenvolvimiento económico. Vide: ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, Xunta de Galicia, 1986. Además del mismo autor: *Galicia y el comercio americano. Las limitaciones del modelo ilustrado de crecimiento económico*.(separata), *Manuscrits*, Barcelona, 1988; “El comercio gallego con América entre 1764 y 1820: estado de la cuestión”, en *Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.)
- ⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Aduana de Montevideo, caja 238.
- ⁹ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), IX-43-5-11.
- ¹⁰ Recordemos que, como señala Carlos Martínez Shaw, la competencia de los aguardientes catalanes se remonta a muchos años atrás. Vide: Carlos Martínez Shaw, “Canarias y el Libre Comercio. Contribución a un debate”, en SUAREZ GRIMÓN, Vicente y otros, *Canarias y Carlos III*, Las Palmas, 1991, pp. 99-100.
- ¹¹ Es importante aclarar que muchas veces en Málaga se blanqueaban, introduciéndolos en un nuevo registro, productos recogidos en el trayecto desde Barcelona. Incluso en algunas oportunidades se indicó: “Málaga, con inclusión de efectos de escala”.
- ¹² Para mayores datos vide: SILVA, Hernán Asdrúbal, “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba.” Artículo publicado en el *Anuario de Estudios Americanos* de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España,

LI-2, 1994, y del mismo autor: “Comercio y tráfico desde el Río de la plata a Cuba (1796-1814)” publicado en *Investigaciones y Ensayos*, N° 44, de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1994. “Complejidades en el establecimiento de un circuito comercial con Cuba: la navegación desde la Habana y las importaciones a fines del siglo XVIII. En *Investigaciones y Ensayos* 52, enero-diciembre de 2002, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 2002.

- ¹³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Fondo del Ex-Museo Histórico Nacional, Caja 221.
- ¹⁴ AMORES, Juan B., *Cuba en le época de Ezpeleta (1785-1790)*, Pamplona, 2000, pp. 232-233.
- ¹⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina) , IX-4-7-8.
- ¹⁶ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 124.
- ¹⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, (Argentina) X-36-5-1.
- ¹⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Uruguay), Libro 95, Entradas de Navíos.
- ¹⁹ *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo VI, “Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)”, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1915, p. 299.
- ²¹ *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo VI, “Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)”, op. cit., p. 172.
- ²² Vide: VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Vol. quart: “La formació del Capital Comercial”, Edicions 62, Barcelona, 1968.
- ²³ *Noticias del Correo Mercantil de España y sus Indias, sobre la vida económica del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1977, p. 112.
- ²⁴ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), XI--4-7-5.
- ²⁵ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 346.
- ²⁶ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina), IX-45-1-10.
- ²⁷ Buques que han entrado en Montevideo (abril-octubre de 1798), ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 586.
- ²⁸ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 366. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina), XIII-14-7-1.
- ²⁹ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires. 383
- ³⁰ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina), IX-10-11-6.

- ³¹ GALMARINI, H. R.: “Comercio y burocracia colonial. A propósito de Tomás Antonio Romero”, en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 28 y 29, Buenos Aires, 1980, p. 398.
- ³² *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio*, reimpresión facsimilar. Junta de Historia y Numismática Americana. Tomo I, Buenos Aires, 1928, pp. 375-392.