

# 1808 – LAS GRANDES POTENCIAS Y LAS TRANSFORMACIONES EN EL ATLÁNTICO SUR

*Hernán Asdrúbal Silva*

Al introducirnos en la temática que nos convoca, debemos señalar que los sucesos de 1808 han marcado la historiografía española y americana, mostrando rumbos de análisis e interpretación diferentes, aunque aún todas las posesiones, al menos teóricamente, pertenecían a un tronco común.

Por lo general, la historiografía española, al considerar los trascendentales procesos que tienen lugar en este año crucial, ha tenido una mirada introspectiva peninsular, con alguna preocupación por las posesiones insulares cercanas (caso Canarias) y una permanente referencia al mundo europeo circundante, en búsqueda de las causas externas del conflicto metropolitano. Proceso donde los franceses ocupan un rol fundamental, seguidos por los británicos y en el que, tangencialmente, aparecen con relativa trascendencia las acciones de y sobre Portugal.

En este contexto, es habitual que la América de 1808 casi desaparezca y prácticamente se la redescubra al analizar las causas que condujeron a la pérdida de las colonias. De ahí que sea lícito, entre otras cosas, preguntarnos: ¿Acaso América no era España en 1808? ¿Qué presencia podía tener España, aun como potencia de segundo orden, sin las posesiones americanas? ¿Y los súbditos? Recordemos que, antes de los levantamientos en la Península contra la invasión napoleónica, el pueblo de Buenos Aires en armas había derrotado por dos veces consecutivas a las tropas de elite inglesas, en las invasiones de 1806 y 1807. Acciones que, en forma similar a las llevadas a cabo por el pueblo metropolitano contra los franceses en 1808, tendieron, aun con el empleo de los más rústicos elementos caseros, a provocar la reconquista en la primera invasión y a derrotarlos definitivamente en la segunda.

## EL PROCESO EN LOS DOS PLANOS

Para comprender esta cuestión desde la perspectiva sudamericana, debemos analizar los sucesos registrados a ambos lados del Atlántico que hacen eclosión en este año coyuntural de 1808, en dos planos: 1) el plano europeo, con sus diversas incidencias nacionales que repercuten en el Nuevo Mundo; y 2) el plano regional americano, con su dinámica transformación política y económica. Bases orgánicas de explicación que no se expresan como compartimentos estancos, sino que se superponen e interrelacionan permanentemente. En este sentido, quizás el Cono Sur de América fue uno de los más afectados y, como consecuencia, más dinamizado por los procesos registrados en ambos planos.

Esta necesidad de observar el desenvolvimiento histórico español en su conjunto, el de esa España en crisis, pero imperial al fin, nos lleva a valorar los procesos ocurridos en la continuidad y contigüidad de los espacios europeos, atlánticos y continentales americanos.

No podemos, debido a las limitaciones de extensión, remontarnos a los sucesos que jalónaron el proceso que hace eclosión en 1808. En tal sentido, por lo menos, deberíamos partir de la guerra de 1796 que, con un breve interregno de paz (1802-1804), se mantenía

hasta el momento. Guerra que había afectado al vínculo con y entre las posesiones hispanas y hundido al Imperio en una profunda crisis comercial y financiera, sin olvidar los problemas político-administrativos provocados por las limitaciones en las comunicaciones y navegación. Si la España peninsular de 1808, como producto de los procesos internacionales y nacionales, ya no era la misma, sufriendo conflictivas transformaciones políticas, económicas y sociales, tampoco las colonias habían permanecido incólumes. Por el contrario, aunque con algunas diferencias, habían sufrido mutaciones importantísimas que coadyuvarían a hacer de este 1808 un año trascendental, particularmente en el camino al proceso independentista. De ahí que la explicación de los dinámicos y trascendentales sucesos de la época adquiera una dimensión más amplia, profunda y comprensiva desde una perspectiva global del Imperio y de la acción de las potencias en pugna. A coadyuvar en este esfuerzo, apunta la presente visión desde el Cono Sur de América.

Por supuesto que, para hablar de la dinámica situación coyuntural de 1808 en el conjunto del Imperio, debemos partir de los vaivenes políticos, económicos, sociales y bélicos que afectaron a la metrópoli. Acontecimientos peninsulares que solamente tendrán en el presente estudio una limitada extensión referencial, ya que se le han dedicado y se le dedicarán en el presente año muchas páginas a su análisis e interpretación. Tanto procesos como acontecimientos definitivos habían jalonado los años anteriores a 1808. Entre los primeros se destaca la cada vez mayor sumisión de España a los designios napoleónicos durante el reinado de Carlos IV, que había ido marcando una impronta en el acontecer europeo; entre los segundos la derrota sufrida en Trafalgar (1805) que limitó fuertemente, aunque no rompió —como señalan algunos autores—, las relaciones con las colonias americanas. Situaciones a las que se agrega la sucesión de hechos fundamentales para la monarquía y el gobierno de las vastas posesiones imperiales, entre los que destacan el motín de Aranjuez y la posterior “farsa” de Bayona, sumados al levantamiento peninsular contra la invasión francesa y el juntismo.

Las dificultades más importantes para concretar una visión integral del Imperio en relación a los acontecimientos de 1808 se encuentran tanto en el análisis de los procesos internos de la España peninsular, como en el desenvolvimiento de las acciones imperiales de las potencias en pugna. Basta dirigir una mirada a las situaciones nacionales e internacionales ocurridas en este año coyuntural y sus consecuencias para observar cómo, siendo afectadas de una misma forma las estructuras político-administrativas del reino, por el descabezamiento del Imperio, a ambos márgenes del Atlántico, se generan procesos de análisis distintos.

Particularmente, a partir de la subrepticia invasión y del levantamiento de la población de Madrid (mayo de 1808), puede observarse la creación o incentivación de una visión centrípeta que, haciendo hincapié en lo peninsular, se proyecta hacia el mundo europeo, dando el principal (y casi único) protagonismo como potencia a la Francia agresora, aunque sin olvidar la “ayuda” de la tradicional enemiga y competidora, Inglaterra. Proceso en el que, junto a esa España peninsular en armas, aparecen como motores básicos la llamada Guerra de la Independencia (española), con Francia como eje, y la gobernabilidad, con sus diversas formas de canalización político-ideológica.

Si tenemos en cuenta que la cuestión de la gobernabilidad y la puja político-ideológica se registra en todos los territorios propios de la Corona, debemos deducir que las condiciones regionales, junto a los proyectos y realizaciones llevadas a cabo por las diversas potencias en pugna, crean los marcos adecuados para generar rumbos e interpretaciones distintos. Así, a la vez que en la España peninsular el peso de la llamada Guerra de la Independencia y de la

supervivencia como nación soberana ha sido suficientemente fuerte como para afectar a la posibilidad de generar una visión totalizadora de la crisis del Imperio en este 1808; en la América huérfana, aún antes de Bayona, la importancia de enfrentar prácticamente sola los nuevos escenarios internacionales, sumado a crisis económicas y de gobernabilidad, se crean también nuevos escenarios disgregadores. Mientras el proceso español peninsular tiende a ser visto y comprendido básicamente a la luz de los planes napoleónicos, curiosamente el acontecer de sus colonias americanas, particularmente las del Cono Sur, tienen como referente principal los planes elaborados por la Corona británica.

#### LA AMÉRICA HISPANA AUSTRAL, INGLATERRA Y PORTUGAL

Acicateada por el dominio continental generado por la acción napoleónica, Inglaterra fue ensayando políticas alternativas que se concatenan, yuxtaponen e, incluso, se contradicen, pero que en conjunto muestran el desarrollo de una acción orgánica, en pos de sus objetivos hegemónicos, especialmente en el campo del comercio y la navegación. No bastaba con la abrumadora supremacía marítima conseguida después de Trafalgar. Hacían falta puntos de apoyo fuertes para controlar espacios y buscar nuevos mercados. Ya no alcanzaba con la concurrencia, ahora hacía falta la consolidación hegemónica.

La búsqueda de un enclave firme en la América del Sur, que les permitiera a los británicos actuar con independencia en el movimiento de barcos y mercaderías con destino a las posesiones españolas, aparece con singular gravitación en momentos en que Napoleón intenta cercar a Inglaterra, cerrándole los mercados europeos. Esto no significa que tal idea no preexistiera, sino que entonces adquiría un valor trascendental frente a la crítica coyuntura. “La noticia de la toma de Buenos Aires por los ingleses —escribía el embajador de Suecia en Lisboa el 28 de agosto de 1806— causó la impresión de un acontecimiento de la mayor importancia para los actuales señores de las posesiones sudamericanas [...] Se abre ahora un camino más ventajoso y más seguro para la introducción de sus productos manufacturados en las colonias españolas y portuguesas”.<sup>1</sup>

Sin embargo, el fracaso de la primera invasión inglesa al Río de la Plata puso un nuevo ingrediente en el análisis de las políticas y estrategias británicas con respecto a las posesiones españolas de América en general y a las sureñas en particular. De ahí que, antes de la segunda expedición a Buenos Aires y de la capitulación de Whitelocke (7 de julio de 1807), el conde de Castlereagh había manifestado su intención de llevar adelante nuevas políticas de penetración en las colonias hispanas, alejadas de funestas experiencias como la primera invasión de 1806. Tal actitud quedaba reflejada en el “Memorándum para el Gabinete, referente a América del Sur”, en el que entre otras cosas indicaba que “hasta podía dudarse de si las silenciosas e imperceptibles operaciones del intercambio comercial ilícito que mantenemos con aquella porción del mundo durante la guerra, no serían más operantes y beneficiosas cuando las abordamos sólo como comerciantes que cuando las abordamos como enemigos, lo cual presta al gobierno local nuevas energías que con seguridad le permitan hacer cumplir mejor las disposiciones prohibitivas contra nuestro comercio”.<sup>2</sup> A lo que agregaba: “El particular interés que deberíamos tener aquí sería el de privar a nuestro enemigo de uno de sus recursos capitales y de abrir a nuestras manufacturas los mercados de ese gran continente”.<sup>3</sup>

Más allá del conflicto bélico en sí, la experiencia mercantil inglesa valoraba la importancia de contar con un aliado como Portugal, que mantenía cierta fidelidad hacia sus tradicionales amigos, pese a la presión ejercida por la estructura napoleónica. Había que reaccionar frente

al Bloqueo Continental, actuando al ritmo de los procesos internacionales, por lo que la política británica para las zonas luso-hispanoamericanas se instaló como elemento contestatario a la actitud napoleónica de pretender el control total del marco europeo. En tal contexto, Brasil adquiriría nuevamente un rol fundamental, afirmándose el interés manifestado por Jorge Canning, al frente del *Foreign Office*, tendiente a convertir al territorio brasileño en la base de una política general para Sudamérica.<sup>4</sup> Así, a la vez que podrían aprovecharse las condiciones propias de la colonia lusitana, podrían también ampliar su valor como trampolín hacia el Río de la Plata.<sup>5</sup> En momentos difíciles para las producciones y exportaciones británicas, surgían proyectos concretos para ampliar la presencia naviera y mercantil en los puertos brasileños y consolidar los tradicionales vínculos anglo-portugueses,<sup>6</sup> elaborándose las bases de los futuros acuerdos comerciales previos y posteriores al traslado de la Corte lusitana.

La prosecución de la guerra europea y los designios de Napoleón para su expansión sobre la Península Ibérica creaba, en los últimos meses de 1807, una situación explosiva. Pese a que Portugal, a través de su ministro Araujo de Azevedo, ratificaba su condición de neutral, los ingleses continuaban empleando sus puertos, tal como lo habían hecho en las anteriores contiendas; acción motivadora incluso de desconfianzas por parte de la misma Corte lisboeta, imposibilitada para poner condiciones a su tradicional aliado inglés.

Coetáneamente los dos reinos ibéricos se vieron envueltos en las intrigas de los grandes contendientes. El 22 de octubre de 1807 se firmaba en Londres una convención secreta entre Portugal y Gran Bretaña, uno de cuyos puntos preveía la protección en caso de que la familia real lusitana determinara abandonar Europa con destino al Brasil. Traslado que se concretará en enero de 1808, cambiando el cuadro internacional y poniendo un nuevo ingrediente en la política, economía y estrategia del Cono Sur de América.<sup>7</sup> Pocos días después, Francia y España signaban el tratado de Fontainebleau (27 de octubre) tendiente a determinar el futuro de la casa de Braganza y de Portugal, poniendo un nuevo hito en el proceso de transformación europea. La dinámica de los acontecimientos peninsulares, en poco tiempo, darían a los británicos la gran posibilidad de acentuar su influencia sobre las posesiones de Portugal y España, particularmente en el orden económico, y de fortalecer su situación como principal beligerante contra Napoleón.

Tanto el traslado del príncipe regente de Portugal con su séquito (enero de 1808) como la invasión francesa a territorio español, impondrán un nuevo marco a la situación sudamericana, particularmente tras aquel 4 de julio de 1808 en que Gran Bretaña establecía la paz con España, convirtiéndose en “amiga natural y aliada”.<sup>8</sup> Esta determinación contribuía aún más a crear zozobra en los territorios australes de América, ya conmocionados por el traslado de la Corte lusitana y la presencia de la princesa Carlota Joaquina, que extiende su acción política hacia los territorios hispanos colindantes. Ahora Inglaterra, la hasta hace poco gran enemiga, la de las recientes invasiones al Río de la Plata, se había convertido por obra y gracia de la nueva coyuntura europea en la gran aliada.

#### EL TRASLADO DE LA SEDE PORTUGUESA Y SU INCIDENCIA EN EL ORDEN INTERNACIONAL Y REGIONAL

Con el traslado de la Corona portuguesa, el epicentro del manejo político y económico se transfería de Lisboa a Brasil, determinando cambios esenciales no solo para la posesión lusitana, sino también para las hispanas cercanas, como lo era el Río de la Plata. Recordemos que, hasta entonces, las pautas generales del comercio externo de la colonia lusitana podrían

caracterizarse por el ejercicio legal del monopolio por parte de los portugueses y la efectiva acción del contrabando británico.<sup>9</sup>

El centro político del imperio lusitano pasaba de Portugal a territorio brasileño y con él la posibilidad de generar rápidas y profundas modificaciones en principios y normas mercantiles y de navegación.<sup>10</sup> La primera gran modificación del sistema imperante tuvo lugar al promulgarse, el 28 de enero de 1808, la Carta Regia que abría los puertos brasileños al comercio de y con las naciones amigas. Medida que debió ser considerada fundamental por la regencia, dado que fue tomada apenas una semana después del desembarco y sin esperar el arribo de los principales consejeros del Reino.

Esta determinación ubicaba a Brasil en un estado similar al de la metrópoli en el terreno comercial y, consecuentemente, en un plano rector y privilegiado con respecto a las otras posesiones lusitanas. Junto al planteamiento ideológico y a las necesidades portuguesas de dinamizar la economía y lograr adecuados ingresos fiscales, se consolidaban los designios británicos.

Quedaba de esta manera roto el exclusivismo comercial y, si bien el protector inglés no salía totalmente satisfecho por esperar mejores condiciones que le garantizaran la total hegemonía en materia comercial, lograba una singular base de actuación operativa tanto sobre Brasil como sobre territorio hispano.<sup>11</sup>

Las modificaciones del plano político traerían también cambios en el movimiento comercial brasileño. Con la transformación radical de los vínculos con la antigua metrópoli, se produciría un importante desequilibrio en el comercio exterior. Las exportaciones caerían de 13.927.799\$336 en 1807 a solamente 546.930\$394 en 1808, mientras las importaciones pasarían de 6.952.957\$454 a 1.511.188\$078.<sup>12</sup> De ahí la importancia de conseguir nuevos mercados o incrementar las relaciones con una plaza tradicional, aunque irregular, como el Río de la Plata.

Para Brasil, la apertura de los puertos tuvo efectos inmediatos y de trascendencia, trayendo recursos para el Erario Real, extremadamente necesitado de ellos, limitando en algunas zonas el contrabando e intensificando el intercambio.<sup>13</sup> Asimismo, llegaban y se incrementaban todos los privilegios, concesiones y tratados que había ido generando el dominio de Inglaterra; al decir de Wanderley Pinho: “senhores do Portugal Económico, como eram”.<sup>14</sup>

Más allá de las reflexiones referidas a la alta política lusitana, dentro del contexto mundial podemos ubicar la apertura de los puertos brasileños en este 1808 no solo como una actitud tendente a consolidar la injerencia británica en los asuntos económicos lusitanos, sino también y fundamentalmente como parte del gran esfuerzo destinado a intensificar la presión comercial de Inglaterra sobre los mercados americanos.

Rápidamente Brasil se convirtió en un centro fundamental para el manejo mercantil británico. Baste señalar que, en junio de 1808, el ministro portugués en Londres convocaba a una reunión a todos los que pretendían establecer negocios con las plazas brasileñas,<sup>15</sup> llegándose a formar incluso una sociedad de comerciantes vinculados al tráfico con la, hasta poco tiempo atrás, colonia lusitana. Se trataba de la *Association of English Merchants Trade to Brasil*, que tenía su sede en Londres y contó con comisionados en Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco. Baste señalar que, por entonces, la dinámica del proceso de transformación comercial llevaba a la radicación de un centenar de casas mercantiles británicas en Río de

Janeiro.<sup>16</sup> Recordemos que el incremento de la presencia de comerciantes británicos en Brasil fue rápida, al mismo tiempo que se acentuaba la dinámica de arribo de barcos y manufacturas. La cantidad de navíos arribados a Río de Janeiro en 1808 fue cuatro veces superior a la del año anterior y, según cálculos, el valor total de las exportaciones inglesas al Brasil fueron superiores a los 2 millones, cifra esta no igualada en diez años.<sup>17</sup>

Más allá de la importancia del propio mercado interno de Brasil, es significativo apuntar que la nueva situación marcará las pautas para el desenvolvimiento de las relaciones económicas brasileño-rioplatenses, convirtiéndose la nueva sede de la Corona portuguesa en una verdadera plataforma de acceso al cercano mercado hispano. Dinámica que se incrementara, particularmente, cuando las plazas luso-brasileñas se encuentren saturadas por el flujo de mercaderías británicas. De ahí que, conjuntamente al interés de los particulares ingleses, podamos apreciar en todo este proceso una verdadera política de Estado, manifestada claramente en la actividad de representantes como Lord Strangford, ministro plenipotenciario ante la Corte de Portugal.

#### EL RÍO DE LA PLATA ANTE LA TRANSFORMACIÓN POLÍTICA REGIONAL

Como señala el virrey Liniers, el traslado de la familia real portuguesa causó una “viva sensación en los dominios” españoles. Se trataba, como él mismo lo ilustra, “de un suceso enteramente nuevo y de que no hay ejemplo alguno en los Anales Americanos”, que debía enfrentar en “circunstancias difíciles y complicadas” y “sin órdenes del Rey”.<sup>18</sup>

La situación del Virreinato rioplatense era muy compleja, tanto desde el punto de vista financiero como militar y de defensa, tratándose de superar las secuelas de las recientes invasiones inglesas y los problemas derivados de la continuación de la contienda con Gran Bretaña. Más aún, el traslado de la Corte lusitana, conjuntamente con las actitudes del ministro de Relaciones Exteriores y de Guerra, Rodrigo de Souza Coutinho, reavivó las latentes prevenciones con respecto a los designios portugueses.

La sorpresa de Liniers fue completa al recibir, en abril de 1808, dos cartas, una del gobernador de Porto Alegre y otra del brigadier D. Joaquín Xavier Curado, autorizado por el príncipe regente de Portugal para pasar el Río de la Plata en su representación. El primero, tras señalar que los nuevos acontecimientos se combinaban para estrechar y asegurar “la íntima y recíproca amistad recomendada por nuestros Augustos Soberanos entre estados provincias confinantes”, le comunicaba la próxima llegada del enviado lusitano para superar, con el contacto directo, las limitaciones de la correspondencia epistolar. Por su parte, Curado le indica el interés de mantener los vínculos mercantiles y de acordar con Liniers, por medio de una convención “tácita o expresa”, el modo más conveniente de continuar el recíproco comercio entre los rioplatenses y “los vasallos portugueses americanos, en la forma que se está practicando con banderas simuladas”.<sup>19</sup>

Primero los portugueses y luego los ingleses presionaron sobre las huérfanas posesiones hispanas empleando un doble discurso. Por un lado, el de la mano extendida en señal de amistad y, por otro, el de la velada amenaza del empleo de la fuerza. Situación complicada aún más con la actividad política de la princesa Carlota Joaquina, hermana del cautivo Fernando VII y miembro de la cadena sucesoria del reino de España.<sup>20</sup>

Amenazas, presiones y gestiones de buena voluntad se alternaron para tratar de intensificar la influencia portuguesa en el Plata, donde las necesidades financieras y las ideologías en

pugna trajeron profundas disputas sobre las medidas económicas a tomar en aquel momento. De ahí que en prosecución de los planteamientos aperturistas en materia comercial, el virrey Liniers, cubriéndose con un Real Acuerdo —habitual en estas épocas de controversias políticas— determinaba el 13 de julio de 1808 la reducción de derechos de importación para artículos de origen brasileño. Resolución que echaba por tierra las prédicas y largos memoriales de todos aquellos que, desde años atrás, se congregaban en franca oposición al mantenimiento de tales relaciones económicas y del tráfico con colonias extranjeras.

La dinámica y compleja situación planteada en el ámbito europeo había contribuido a cambiar las bases del intercambio mundial. Los británicos dominaban los mares y, consecuentemente, las nuevas alianzas debían tener una respuesta en la navegación y el comercio. Ya a mediados de 1808, la Junta de Sevilla, que declaraba la guerra al invasor francés, había asegurado que no se pondrían “embarazos” ni “molestias” a los buques, propiedades y derechos de los británicos, abriéndose la libre y franca comunicación con Inglaterra. A lo que Jorge III respondía con el desbloqueo de los puertos peninsulares y la admisión libre de los barcos españoles.<sup>21</sup>

Sin duda no debió ser fácil para el Río de la Plata asimilar el cambio de alianzas, frente a un enemigo que muy poco tiempo atrás había sido batido por medio de las armas. Sin embargo, conjuntamente con la cuestión política, aparecía la necesidad económica, mostrando una plaza ávida de dinamizar su movimiento portuario. Desde entonces, la influencia inglesa aparece con singular fuerza, vinculándose al Brasil como epicentro de un nuevo poder político regional. La rectora de los mares aparecía ahora proporcionando garantías y, como prueba de ello, el 10 de septiembre, el gobernador de Montevideo mandaba colocar un cartel avisando a los dueños, consignatarios y capitanes de buques españoles surtos en el puerto, que quisieran salir para Europa o América, que se personaran ante un representante británico con la finalidad de recibir un pasaporte que les “asegure su navegación”. Estos barcos debían pasar por Río de Janeiro, para que allí les refrendara dicho documento el almirante Sidney Smith. Asimismo, el conocimiento de la ratificación del armisticio entre España y Gran Bretaña y de la libertad de navegación para todos los buques españoles, en la misma forma en que lo hacían las potencias aliadas, daba aún más forma al nuevo marco. Situación que seguía ahondando las contradicciones pues, pese a las medidas que habían posibilitado la apertura del Río de la Plata al mercado internacional (libertad de tráfico negrero, comercio con colonias extranjeras y tráfico de neutrales, sin olvidar las pseudo legalidades habilitadas en nombre de la guerra), teóricamente seguían manteniéndose las reglas de juego coloniales en el terreno mercantil.

#### BUENOS AIRES- MONTEVIDEO. EL ENFRENTAMIENTO RIOPLATENSE

Nada parecía quedar incólume en aquel conflictivo 1808. Inmersos en la coyuntura nacional e internacional, y como consecuencia de ella, los rioplatenses agudizaron enfrentamientos nuevos y de antigua data. Tal era el conflicto entre los dos puertos rioplatenses que, originado en una competencia económica, pronto alcanzó ribetes políticos. El 18 de septiembre de ese 1808, se había creado en Montevideo un poder político capaz de enfrentar al Virreinato de Liniers con la formación de una Junta presidida por Francisco Javier de Elío. Nuevo polo de poder que, necesitado de fondos y con una ubicación portuaria privilegiada, trató de mantener su condición de preeminencia en el movimiento naviero. De ahí que, incentivados por esta situación y con algunas variantes, desde las dos márgenes del Plata se procurara atraer el comercio lusitano y británico.

Cabe aclarar que esta situación no fue solamente patrimonio del área rioplatense, ya que la desestabilización institucional del Imperio permitió que afloraran otros enconos regionales de raigambres similares. Tal es por ejemplo el caso de las Islas Canarias: tras el levantamiento en la Península, nos relata una obra histórica tradicional, "... fueron de sentir las antiguas rivalidades y desavenencias que se renovaron sobre primacía entre Gran Canaria y Tenerife, que produjeron la creación de dos juntas separadas, y que en una fuera depuesto del mando el marqués de Casa-Cagigal, durando las discordias hasta que el gobierno central halló manera de cortarlas".<sup>22</sup>

Tal como ocurriera con la rivalidad entre Tenerife y Gran Canaria, se enfrentaron los dos puertos del Plata. "Así —relata el historiador uruguayo Betancur—<sup>23</sup>, mientras transcurría en 1808 el primer cisma entre ambos gobiernos y desde Montevideo se inculpaba a la ciudad rival por diversos atentados ("destruye nuestro comercio, debilita nuestra fuerza armada, [...] nos llama insurgentes, fanáticos, temerarios, viles, infieles y despreciables"), también se hacían llamados al "pueblo inmortal de Buenos Aires", a la "heroicidad y el patriotismo [con] que siempre mira(ba) y ha(bía) mirado a la amada capital", procurando el renacimiento de "la fraternidad que siempre unió estos dos pueblos)". "No hay remedio compatriotas: llegó el día desgraciado de un rompimiento con la amada capital" se anunciaba a su vez en una proclama anónima montevideana que en ese mismo año reflejaba el indicado dualismo.<sup>24</sup>

#### VARIANTES EN EL MOVIMIENTO MARÍTIMO Y COMERCIAL

##### Crisis financiera y política arancelaria

Tanto el virrey Liniers como los demás responsables de la conducción regional debieron verse abrumados por la rápida sucesión de acontecimientos que se volcaban como cataratas sobre la sufrida zona. A las complejas cuestiones políticas, fruto de la conjunción de problemas nuevos y heredados, se había sumado una importante crisis financiera. Baste decir que en marzo de 1808 se les debían dos meses de haberes a las tropas, comenzándose a notar desertiones en los cuerpos armados. Frente a un requerimiento de 4.713.416 pesos, apenas se pudieron reunir 40.000 por parte de la superintendencia de hacienda y 200.000 por el Cabildo, con cargo de reintegro.

El problema era serio e incluso se propuso la creación de papel moneda (cinco millones de pesos en vales), que fue desechada. Asimismo, la búsqueda de respuestas arancelarias contribuyó una vez más a convertirse en epicentro de las controversias entre monopolistas y aperturistas.<sup>25</sup>

El comercio exterior, tan afectado desde la guerra de 1796, era fundamental para la economía rioplatense. De ahí que este complejo y cambiante año 1808 se constituyera en uno de los significativos en las actividades mercantiles y navieras de las posesiones australes.

Aún en momentos en que se mantenía la guerra con Gran Bretaña, Brasil seguía siendo la vía más coherente y adecuada de intercambio. Sin embargo, así como en Europa habían dudado de la neutralidad lusitana, igualmente recelaban de la misma los rioplatenses. En consecuencia, cada vez que entraba un barco desde puertos brasileños, pese al alivio que significaba el ingreso de su carga, introducía también un alto grado de zozobra para las autoridades y la población. Junto al azúcar, el aguardiente y el arroz, importaciones habituales, se esparcían noticias y rumores que no siempre se compatibilizaban con la realidad. Así, por ejemplo, en enero de 1808 hacía su entrada el bergantín español *Santa Rosa*,



procedente de Santos, e informaba sobre los preparativos bélicos que se hacían en Brasil ante la posibilidad de desencadenarse una guerra con Francia y España.

Cada capitán de barco era indagado, sumando datos que agudizaban la sensibilidad de las autoridades, preocupaban a productores y comerciantes y alertaban a una población cada vez más necesitada. Según el capitán del bergantín *Santa Ana de Sacramento*, arribado en mayo desde Río de Janeiro, habían quedado en aquel puerto siete navíos de guerra portugueses (3 fragatas y 4 bergantines) y una fragata británica, parte de un convoy inglés que transportaba 8.000 hombres de tropa de desembarco para guarnición en las costas brasileñas.

Faltaba agregar un nuevo ingrediente en el campo del comercio y la navegación para profundizar aún más el angustioso clima local de 1808: el dictado de la Ley de embargo de Jefferson que cortó el comercio y la navegación de los norteamericanos. Prácticamente, desde que en 1797 se abriera el tráfico de neutrales, los estadounidenses habían asumido gran parte del movimiento mercantil y de transporte. Además de efectivizar los lazos con la Unión y ser los grandes traficantes hacia Cuba, se encargaron de unir diversos puertos.<sup>26</sup> Fue justamente una goleta norteamericana, procedente de Baltimore, la que trajo esta lúgubre noticia poniendo un más alto grado de inquietud en los habitantes del extremo sur de América.

En este clima siguió manejándose el intercambio hasta el mes de septiembre de 1808 en que, como resultado del proceso al que hemos hecho referencia, se produjo una importante inflexión en el tráfico exterior del Río de la Plata. Hasta ese mes, 24 barcos hicieron su ingreso en el puerto de Montevideo de acuerdo a los siguientes orígenes: 15 provenían del Brasil, 3 de Estados Unidos (1 goleta de Baltimore y 1 fragata y 1 goleta de Boston), 1 de Buenos Aires y 5 de España (3 de Cádiz y 2 de La Coruña, estas últimas con banderas hamburguesa y norteamericana).<sup>27</sup>

El cambio de alianzas, por el que Inglaterra pasó a ser la gran aliada de España, provocó nuevas conmociones en las plazas de Montevideo y Buenos Aires. En los últimos meses de 1808 comenzó a efectivizarse el tráfico con navíos británicos, que se consolidaría en 1809.

Septiembre de 1808 fue un mes clave para el Río de la Plata. El 7 aparecían en la rada de Montevideo tres naves de guerra inglesas con despachos para el virrey de parte del almirante Sidney Smith. Habían salido originariamente de Portsmouth, el 5 de mayo, con destino a Río de Janeiro. Curiosamente, como simbolizando la nueva relación interregional, el buque insignia enarboló su pabellón en la popa, en tope mayor la bandera de guerra española y en el de trinquete la portuguesa.<sup>28</sup> De ahí en adelante, la presencia británica se haría habitual, incidiendo directamente sobre un movimiento comercial, muy enlazado al Brasil, en el que pronto afirmarían su hegemonía.

Las noticias de que España había abierto sus puertos al nuevo aliado británico eran traídas a Montevideo el 19 de agosto por la goleta *Araucana*, procedente de Cádiz<sup>29</sup> y comunicada oficialmente por Goyeneche, a las autoridades capitalinas, cuatro días después. Además, en octubre se concretaba un armisticio entre los ingleses, representados por Sidney Smith, y los españoles, a través de Liniers y Elío. Sin embargo, al menos teóricamente, no cambiaban las reglas del manejo comercial colonial.

El primer barco mercante británico arribado a Montevideo, el bergantín *Fanny*, fue derivado a Buenos Aires (12/10), al igual que la fragata *Almirante Benley* que, cargada de géneros y conduciendo un nutrido grupo de comerciantes, llegaba cuatro días después.<sup>30</sup>

Pese a esta actitud, a partir de entonces se hicieron presentes navíos de bandera inglesa, con sus cargas, en ambos márgenes del Plata. El ingreso de tales mercaderías, señaló Lord Stranford, es “la fuente de recursos por la cual ellas (Montevideo y Buenos Aires) están mutuamente capacitadas para enfrentar los gastos y exigencias de la guerra civil”.<sup>31</sup>

Como muestra de la nueva situación, en los últimos tres meses de 1808, un total de 30 navíos hacían su entrada en Montevideo, de las cuales 24 procedían de Brasil, 5 de Europa y 1 de las Islas Canarias, según el siguiente cuadro:

TIPO DE BARCO	F	Bn	G	L	P	Z
BANDERA INGLESA						
Londres	1					
Río de Janeiro		6	3			
BANDERA PORTUGUESA						
Río de Janeiro				4	1	
BANDERA ESPAÑOLA						
Río de Janeiro		4				3
Santa Catalina						1
Bahía			2			
Ferrol						1
Cádiz	1	1				
Coruña		1				
Sta. Cruz de Tenerife			1			

*Entradas en el puerto de Montevideo (oct.-dic. de 1808).*

*F: Fragata, Bn: Bergantín, G: Goleta, P: Polacra, L: Lugre, Z: Zumaca.*

*Fuente: Archivo General de la Nación (Uruguay), Administrativo, libro 95, Entrada de Navíos, elaboración propia.*

Si bien ambas márgenes del Plata fueron afectadas por la presencia británica a partir de octubre de 1808, Buenos Aires no tardó en mostrar una mayor permeabilidad para la introducción naviera y comercial inglesa. Según una carta de Robert P. Staples a Castlereagh, entre el 1º de noviembre de 1808 y la misma fecha de 1809, 31 navíos mercantes británicos habían llevado a Buenos Aires cargamentos valorados en 1.133.000 libras; mientras que, en el mismo período, habían entrado en Montevideo 10 barcos, conduciendo efectos por valor de 520.000 libras.<sup>32</sup> Cifras que difieren del total de 14 navíos británicos registrados oficialmente como entrados al puerto de Buenos Aires en todo 1809 (11 procedentes de Río de Janeiro, 1 de Liverpool, 1 de Londres y 1 de la isla Asunción).<sup>33</sup> Situación que no ha de extrañarnos ya que, según agregaba el comerciante inglés, los cargamentos habían sido conducidos a tierra de contrabando, siendo el cargamento de retorno por la misma vía.<sup>34</sup>

A partir de ese crucial 1808, el panorama regional había cambiado sustancialmente. Rápidamente las políticas y estrategias británicas tendentes a consolidar la presencia económica en América del Sur habían tenido un resultado más que óptimo. Se habían afianzado en Brasil, logrando prerrogativas que si bien ya estaban diseñadas antes del traslado de la Corte lusitana, iban mucho más allá de los planteamientos iniciales. Un nuevo eje se había constituido en Río de Janeiro, transformando las condiciones políticas y económicas regionales. Todas estas transformaciones dinamizaban en medio de una situación caótica para la metrópoli. Desde aquel 1808 se estaban generando sucesos irreversibles para una España que no estaba en condiciones de responder orgánicamente. Sin duda, aquella coyuntura se convertía en uno de los hitos fundamentales en el camino de la revolución e independencia de los territorios de América del Sur.

## NOTAS

- <sup>1</sup> “Correspondencia diplomática do Ministro da Suecia no Rio de Janeiro, 1806-1811”, en *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 276, julho-setembro, 1967, p. 182.
- <sup>2</sup> Según FERNS, H. S.: *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968, p. 58.
- <sup>3</sup> *Ibidem*.
- <sup>4</sup> SEGRETI, C.S.A., *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p. 207.
- <sup>5</sup> LYNCH, John, “La Política británica e Hispanoamericana”, en *Cuarto Congreso Internacional de Historia de América*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1966, pp. 459-460.
- <sup>6</sup> MANCHESTER, Alan K., *Preeminencia inglesa no Brasil*, Sao Paulo, 1973, pp. 64-65.
- <sup>7</sup> La idea de cambiar la sede del Gobierno lusitano, asentando la Corte en Brasil, había surgido ya en el siglo XVI, teniendo otras expresiones a lo largo de la historia de Portugal, como en la época de Pombal. Sin embargo, aquellas ideas no habían pasado de un sueño utópico, hasta que la coyuntura europea creó las condiciones para que se efectivizara, transformando las relaciones económicas y políticas con las regiones australes del continente americano.
- <sup>8</sup> SEGRETI, C.S.A., *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p. 222.
- <sup>9</sup> PRADO JUNIOR, Caio, *Formacao do Brasil Contemporaneo*, 17 edición, Sao Paulo, 1981, p. 231.
- <sup>10</sup> PANTALEAO, O., “A penetrado comercial de Inglaterra na America Espanhola de 1713 a 1783”, en Universidad de Sao Paulo, Facultad de Filosofia, Ciencias y Letras, *Boletín LXII, Historia da Civilização Moderna e Contemporanea*, Sao Paulo, 1946. De la misma autora: “Aspectos do comercio dos domínios portugueses no período de 1808 a 1821”, Separata da *Revista de Historia*, núm. 41, Sao Paulo, 1960.
- <sup>11</sup> La Carta Regia es clara al respecto: “Primero: Que sean admitidas en las aduanas de Brasil todos y cualquier género, bienes y mercaderías transportadas en navíos extranjeros de potencias que se conserven en paz y armonía con mi Real Corona, o los navíos de mis vasallos, pagando por entrada el veinticuatro por ciento, a saber: veinte de derechos gruesos y cuatro de donativo...  
Segundo: Que no sólo mis vasallos, sino también los súbditos extranjeros puedan exportar para los puertos que les pareciere en beneficio del comercio y la agricultura, que tanto deseo promover, todos y cualquier géneros y producciones coloniales, a excepción del palo Brasil y otros notoriamente estancados, pagando por la salida los mismos derechos ya establecidos...”. Según: ALMEIDA d’ECA, Vicente *A abertura dos portos do Brazil*, Lisboa, 1908, Apéndice documental, pp. 85-86.
- <sup>12</sup> ARRUDA, José Jobson de, *O Brasil no comercio colonial*, Sao Paulo, 1980, tablas 3 y 4.
- <sup>13</sup> SODRE, Nelson Werneck, *Formacao Histórica do Brasil*, Río de Janeiro, 1976, pp. 182-83.
- <sup>14</sup> PINHO, Wanderley, *A Abertura dos Portos*, Universidade da Bahia, Brasil, 1961, p. 37.
- <sup>15</sup> MANCHESTER, Alan K., *Preeminencia inglesa no Brasil*, Sao Paulo, 1973, p. 73.
- <sup>16</sup> NACIMENTO, Benedicto, “Algunas considerações sobre a economia brasileira no tempo de D. Joao VI”, en *Revista de Historia*, San Pablo, UNESP, 1975, p. 232.
- <sup>17</sup> BETHELL, Leslie (ed.), *Historia de América Latina, 5, La Independencia*, Barcelona, Editora Crítica, 1997-2003, p. 184.
- <sup>18</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 80, núm. 107.

- <sup>19</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 80, núm. 107. Recordemos que aún seguía la guerra con Gran Bretaña y que se había recurrido a diversas vías para mantener el tráfico. Vide: SILVA, Hernán Asdrúbal, “La portuguización y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata. (Finales del siglo XVIII y principios del XIX)”. Publicado en *Cuadernos Americanos*, Nueva época, Universidad Nacional Autónoma de México, Año X, Vol. 6, núm. 60, México, 1997. También publicado en *América Latina e Caribe e os Desafíos da Nova Orden Mundial*, V. SOLAR, PROLAM Programa de pósgraduação em integração da América Latina, Universidade de Sao Paulo, Brasil, 1998.
- <sup>20</sup> Sobre el Carlotismo se han escrito diversos trabajos, sin embargo recomendamos consultar la abundante obra de Roberto ETCHEPAREBORDA, principal especialista en la temática.
- <sup>21</sup> VIDAURRETA, A. – TJARKS, G. “Nuevos aspectos en el estudio de la política económica en el Río de la Plata (1807-1810)”, en: “Tercer Congreso Internacional de Historia de América”, *Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, 1961, p. 250.
- <sup>22</sup> LAFUENTE, Modesto, *Historia General de España*, t. V, Barcelona, 1880, p. 38. Al igual que en esta obra tradicional, diversos textos generales y particulares han tratado la cuestión, pidiéndose encontrar síntesis como la de Marcos Guimerá Peraza, *El Pleito Insular*, Colección Guagua, Las Palmas, 1979, pp. 9-10.
- <sup>23</sup> Arturo Ariel Bentancur, *Buenos Aires y Montevideo coloniales: Entre la comunidad y la controversia*, en SILVA, Hernán Asdrúbal (Director General) *Los caminos del MERCOSUR, Historia económica regional. Etapa Colonial*, Organización de los Estados Americanos - Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 2004, pp. 429-30.
- <sup>24</sup> NARANCIO, Edmundo, “Las ideas políticas en el Río de la Plata a comienzos del siglo XIX”. *Revista de la Facultad de Humanidades y Ciencias*, núm. 14, Montevideo, diciembre de 1955, pp. 146, 147, 150 y 157.
- <sup>25</sup> Vide: LEVENE, R., *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata*, en Academia Nacional de la Historia, *Obras de Ricardo Levene*, T. II, Buenos Aires, 1962, p. 449.
- <sup>26</sup> Afectado por esta ley, el tráfico marítimo estadounidense disminuyó, provocando desastrosos efectos para sus armadores, mercaderes y navieros. El gran malestar que se generó en el país del norte, haciendo incluso temer la separación de Nueva Inglaterra, llevó finalmente a la anulación de la Ley y su sustitución por otra más favorable a los intereses ingleses. No obstante, aunque con la derogación del embargo, en 1809 se reavivaba el alicaído tráfico, ya la situación mundial había cambiado. Gran Bretaña fortalecía por entonces sus prerrogativas en el Brasil y, al haberse constituido en la gran aliada de España, poco lugar iba a dejarle al comercio norteamericano en el ámbito rioplatense.
- <sup>27</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Uruguay), Administrativo, libro 95, Entrada de Navíos.
- <sup>28</sup> *Ibidem*.
- <sup>29</sup> *Ibidem*.
- <sup>30</sup> *Ibidem*.
- <sup>31</sup> John STREET, *Gran Bretaña y la independencia del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1967, pp. 147-48.
- <sup>32</sup> Carta de Robert P. Staples a Castlereagh, 20 de enero de 1810, Foreign Office 72/157, según John STREET, *Gran Bretaña y la independencia del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1967, p. 150.
- <sup>33</sup> Fuente: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Argentina), Entradas Marítimas, X-36-5-1.
- <sup>34</sup> Es importante tener en cuenta estas actitudes ilegales, denunciadas repetidamente, para considerar los resultados de los registros de navíos consignados oficialmente, que igualmente nos sirven de muestra para observar la rápida tendencia generada en la navegación.