

# COMERCIO SUDATLÁNTICO Y REVOLUCIÓN. DEL APERTURISMO AL CAMBIO DE DEPENDENCIA IMPERIAL

## SOUTH ATLANTIC TRADE AND REVOLUTION. FROM THE OPENING TO THE CHANGE TOWARDS IMPERIAL DEPENDENCE

*Hernán Asdrúbal Silva*

### RESUMEN

El objetivo de esta exposición es aportar una visión fundada y comprensiva de los procesos conducentes a la revolución independentista de las colonias hispanoamericanas en el contexto del mundo sudatlántico. No se trata de ir en búsqueda de cuestiones particulares que nos ayuden a explicar situaciones coyunturales, sino volcar una visión totalizadora, partiendo del conocimiento y la experiencia proporcionada por las investigaciones realizadas sobre la economía y, en especial, del comercio sudatlántico. No se pretende hacer una exposición de compromiso, como consecuencia de encontrarnos en los inicios del bicentenario de las independencias americanas, Por el contrario, aprovechar justamente esta conmemoración para abordar cuestiones esenciales en la comprensión del proceso y aportar nuevos aspectos interpretativos. En procura de consolidar este esfuerzo de síntesis, abordaremos las dinámicas transformadores que se registran desde la segunda

### ABSTRACT

The aim of this exposition is to provide a comprehensive insight based on the driving forces behind the independence revolution of the Hispano-American colonies in the context of the South Atlantic world. Here, it is not so much about looking for particular questions that assist us in explaining situations relating to the moment, but instead taking a more holistic approach, focusing on the knowledge and experience produced through the academic investigations in relation to the economy and especially South Atlantic commerce in a wider sense. Here, it is not about trying to produce an obligatory exposition as a consequence of finding ourselves at the beginning of the bicentenary of the American independence, on the contrary, it is more about taking advantage of this commemoration to enable us to tackle essential questions relating to the comprehension of the process and provide new, interpretative aspects. With the aim of consolidating and bringing

---

*Hernán Asdrúbal Silva*: Catedrático en Historia de América. Investigador del CONICET. Universidad Nacional del Sur-CONICET. Avenida Colón 80. 8000FTN. Bahía Blanca. Argentina. Tlfo:540291 4595000; correo electrónico: drsilva@bblanca.com.ar

mitad del siglo XVIII hasta las primeras décadas del XIX. En el marco de las condiciones regionales, nacionales e internacionales, nos introduciremos con una sólida base documental y estadística, en los cambios producidos desde la metrópoli, ya por convicción o necesidad, y en los complejos proceso que conducen tanto a lo que he dado en llamar la apertura al tráfico internacional, como a la reversión en el comercio y la navegación de la coyuntura pre y postrevolucionaria.

together all this information, we will look at the dynamic transformers that have existed since the second half of the 18<sup>th</sup> Century until the early decades of the 19<sup>th</sup> Century. In line with regional, national and international conditions, we will familiarize ourselves with a solid documental and statistical base, with the changes that have taken place since the Metropolis and with the complicated processes' that drive not only what I have called the opening of international traffic, but also the reversal in commerce and the navigation of the pre and post revolution situation.

**PALABRAS CLAVE:** historia, colonia, sudatlántico, Río de la Plata, economía, comercio, revolución.

**KEYWORDS:** history, colony, south atlantic, River Plate, economy, trade, revolution.

Es habitual que muchas obras relacionadas con el estudio de los procesos independentistas de Hispanoamérica tomen las fechas de explosión revolucionaria como verdaderos cortes apocalípticos que en nada ayudan a la comprensión del devenir histórico de nuestros pueblos y el desmembramiento del Imperio español.

Sin duda debemos diferenciar temporalmente con claridad los procesos, así como las causas promotoras y resultantes inmediatas del devenir pre y postrevolucionario.

Es tentador y peligroso para el historiador quedar envuelto en las situaciones coyunturales que se producen, como cataratas, en los momentos previos a 1810; importantísimos, pero no excluyentes, para tratar de explicar los procesos independentistas. Es indispensable observar la cuestión con una adecuada perspectiva temporal, que variará en función del desenvolvimiento histórico de las diversas regiones hispanoamericanas. En definitiva se impone el análisis en la larga duración, aunque en nuestro caso, la dinámica de los acontecimientos rioplatenses nos permita remitirnos a un período relativamente breve, que se inicia en la segunda mitad del siglo XVIII.

Aquí aparecen con singular gravitación las reformas borbónicas, produciendo en toda la América del Sur transformaciones fundamentales, como el rompimiento del monopolio gaditano al abrirse la vía directa para las comunicaciones y tráfico con La Coruña desde 1767. Sin olvidar aspectos tan importantes como la creación del Virreinato (1776) y a la incorporación de las zonas australes el sistema de libre comercio en febrero de 1778. Medidas

tomadas por convicción, que generaron significativas transformaciones económicas, políticas, sociales y estratégicas, entre las que se encuentran las referidas específicamente a la navegación y el comercio. Procesos y determinaciones no siempre estudiadas, comprendidas y explicadas en su contexto, con la resultante de la repetición de equivocaciones y juicios encontrados.

Una de las cuestiones que más ha sufrido este proceso de reiteración de estereotipos es la vinculada al planteamiento del marco económico en que se registra la Revolución de Mayo, especialmente en el orden comercial. Situación que debe ser revisada en forma integral. Tarea difícil, que ha sido introducida en niveles académicos, pero que mantiene arraigados conceptos equívocos en el imaginario colectivo y en la enseñanza. Todavía se sigue repitiendo una mitología proveniente de los planteos desarrollados por los militantes decimonónicos, que debían generar visiones totalmente antagónicas con respecto al régimen colonial español, con el objeto de dar una justificación adecuada al proceso independentista y otorgar un mayor sustento a la consolidación de los nuevos estados nacionales.

A este inmediatismo y distorsión contribuyó también una importante proporción de la historiografía europea en general y la española en particular. Los cambios de ejes temáticos, impuestos por la trascendencia de la acción napoleónica, dejaron una marca indeleble en la producción histórica del otro lado del Atlántico. Particularmente desde los sucesos de 1808, observamos rumbos de análisis e interpretación diferentes y una singular dicotomía entre la historiografía española y americana, aunque los objetos de estudio fueran posesiones pertenecientes 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 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, desde 1808, casi desaparezca y prácticamente se la redescubra* al analizar las causas que condujeron a la pérdida de las colonias.

*Esa inmediatez* llevó también a la falta de comprensión de los procesos que explican la revolución desde perspectivas económicas sobre el análisis de larga duración.

Nada más descabellado que seguir repitiendo que la revolución se hizo para dejar de estar sometido a las restricciones impuestas por el monopolio, cuando ya para entonces se había dado, más por necesidad que por convi-

cción, lo que he dado en llamar la apertura del Río de la Plata al tráfico internacional.

#### TRANSFORMACIONES PROGRAMÁTICAS Y DINÁMICA HISTÓRICA

Baste observar el desenvolvimiento histórico rioplatense y la marginalidad sufrida hasta la segunda mitad del siglo XVIII para comprender por qué reformas estructurales como la implantación del Reglamento de Comercio Libre (12 de octubre de 1778) debieron ser vistas como revolucionarias. Bastará también observar los pocos decenios que las separan de la revolución, para comprender por qué, rápidamente perdieron aquel valor y fueron consideradas retrógradas.

Digamos sintéticamente que las limitaciones impuestas por el monopolio gaditano no significaron que el área rioplatense estuviera huérfana de transacciones por vía marítima. A los permisos especiales y al contrabando, se sumó la instalación del correo marítimo, poco valorada por la historiografía pese a constituir una fundamental innovación para el Río de la Plata.

En 1764 se resolvía estructurar una línea de navegación regular con América, con una fragata-correo mensual destinada a unir La Coruña con La Habana. Resolución que, en 1767<sup>1</sup>, permitiría transformar los vínculos peninsulares con el Cono Sur al ponerse en vigencia la carrera de Buenos Aires; situación que abría una nueva etapa en el camino hacia la transformación de las relaciones imperiales. Determinación que debemos enmarcar en el contexto de medidas aperturistas registradas a partir de 1765 y culminan con el Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 1778.

Asimismo, dentro de esta dinámica transformadora se permitió abrir el tráfico con otras regiones de la América española, caso de Cuba<sup>2</sup>, con la que se estableció un singular intercambio de compensación; posibilitando incluso el desenvolvimiento de la industria saladeril. Sin embargo, a las medidas programadas por la Corona española, se interpusieron los designios e intereses propios de las grandes potencias, así como las guerras, con sus secuelas restrictivas para la navegación y el comercio.

#### LAS GUERRAS

Baste señalar que de los tres decenios y medio de desenvolvimiento pleno del Virreinato del Río de la Plata, 19 los vivió en guerra. Entre 1779 y 1783 se encuentra España enfrentada con Gran Bretaña, entre 1793 y 1795 con la Francia revolucionaria y desde 1796, con un limitado interregno de paz entre 1802 y 1804, mantendrá el estado de beligerancia hasta el mismo momento de la revolución. Estado de guerra que tuvo un vuelco fundamental en 1808 al producirse el cambio de alianzas que convertía a Inglaterra, la tradicional

enemiga, en la gran aliada de España. Todo esto sin olvidar los momentáneos problemas con el vecino Brasil a causa de la Guerra de las Naranjas de 1801.

En este marco debemos observar el proceso prerrevolucionario, dando a estos conflictos el valor real que registran, particularmente en posesiones marginales como las rioplatenses.

Así, por ejemplo, el elemento perturbador para la plena vigencia del *Reglamento de Libre Comercio* fue el rompimiento de las hostilidades con Inglaterra (1779)<sup>3</sup>, cuyos efectos —pese a la búsqueda de vías colaterales y de emergencia— perduran hasta la paz de 1783. En aquellos momentos en que debían entrar a regir las nuevas normas impuestas por la Corona para revitalizar las relaciones económicas con sus posesiones de ultramar, se genera un conflicto cuyas consecuencias quedan registradas en la *Memoria* del virrey Vértiz.

La ruina del comercio en estas partes por la guerra con la Gran Bretaña —dice— tenía detenido el giro de los necesarios efectos de Europa de que se proveen, y sin circulación el dinero que debía remitirse de los que proceden sus ventajas: todo escaseaba y los pueblos eran sacrificados por los exorbitantes precios que les hacía sufrir la misma necesidad de socorrerse, y aun el erario y otros objetos públicos padecían notablemente por la falta de derechos e imposiciones aligadas al mismo giro...<sup>4</sup>

#### LOS EXTRANJEROS Y LA PRIMERA SOLUCIÓN DE COMPROMISO

Los problemas causados por la guerra llevaron de inmediato a buscar salidas colaterales para mantener activo el tráfico comercial y las comunicaciones marítimas. El Brasil había sido un habitual centro de transacciones para el área rioplatense, pero también paralelamente se había convertido en una preocupación para la Corona hispana que trató de cortarlo o, al menos, moderarlo. De allí que con la expedición de Ceballos y la creación del Virreinato se considerara zanjada la cuestión. Sin embargo, la principal salida colateral para paliar la crisis consistió en recurrir a la navegación de portugueses en calidad de neutrales<sup>5</sup>.

Una vez más, ya sea por la aplicación de disposiciones peninsulares, o por arreglos entre los virreyes de Buenos Aires y Río de Janeiro, los navíos lusitanos fueron habituales visitantes de Montevideo.

Según las estadísticas del movimiento marítimo que se registra en aquel puerto en 1781, 10 navíos portugueses. El año 1782, muestra la supremacía lusitana con 29 barcos, frente a 15 navíos españoles. Presencia masiva que se mantiene también en 1783, pese a que se dinamiza el tráfico español con los

acuerdos de la paz. Llegaban en aquel año a Montevideo 28 barcos con pabellón de Portugal (22 desde puertos brasileños, 4 desde Cádiz 4 y 2 desde Lisboa)<sup>6</sup>.

Si bien la paz trajo nuevamente el mito de mantener alejados de los puertos a la totalidad de los extranjeros, con la férrea voluntad del entonces virrey marqués de Loreto, la Corona tenía otros designios. Manteniendo el rumbo aperturista no tardaría en promulgar dos importantes disposiciones en materia comercial:

- 1) La libre trata de negros (1789- 91).
- 2) la autorización para comerciar, “por vía de ensayo”, con colonias extranjeras (1795).

#### LA NUEVA PRESENCIA OFICIAL EXTRANJERA

##### Libertad de tráfico negro

Las reformas borbónicas fueron generando nuevas vías de comercialización, relacionadas con las nuevas formas de concebir y tratar de dinamizar el Imperio. Las ideas fisiocráticas que propulsaban el desarrollo de la actividad agrícola fueron un importante incentivo y, en 1791, se extendió al Río de la Plata la disposición de 1789 sobre el libre comercio de esclavos a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Venezuela de 1789. Medida esta que permitió una significativa afluencia de navíos extranjeros, gran parte de ellos provenientes del Brasil. El incremento de la introducción de esclavos fue rápido. En 1792, 660 negros eran desembarcados de 4 navíos portugueses y 1 español, produciéndose hasta 1796 los siguientes ingresos:

AÑO	EMBARCACIONES	CANTIDAD DE ESCLAVOS
1793	4 Españolas	810
	6 Extranjeras	1.317
Total	10	2.127
1794	3 Españolas	421
	5 Extranjeras	757
Total	8	1.178
1795	3 Españolas	466
	6 Extranjeras	908
Total	9	1.374
1796	4 Españolas	784
	5 Extranjeras	566
Total	9	1.350

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

## Tráfico “por vía de ensayo”, con colonias extranjeras

Ante una presentación del conde de Liniers sobre la necesidad de abastecer de carnes y harinas a “las islas francesas conquistadas por los Ingleses”, el 4 de marzo de 1795 se expedía una Real Orden autorizando la comercialización “por vía de ensayo”, con colonias extranjeras. Se daba así un nuevo y fundamental paso en el proceso aperturista del Río de la Plata que, aunque generó vínculos comerciales tan lejanos como la isla de Borbón o Cayena, incrementó sensiblemente el intercambio con el cercano Brasil. Medida esta que generó asimismo fuertes enfrentamiento de intereses y discusiones ideológicas en el ámbito local.

## DE LA PSEUDONORMALIDAD A LA CRISIS DEL SISTEMA

Finalizada la guerra por la Independencia de los Estados Unidos, el tráfico rioplatense se fue dinamizando, alcanzando importantes niveles de exportación e importación<sup>7</sup>. Los intercambios con la Península se vivificaron, consolidándose las tres rutas fundamentales: 1) la de Cádiz, 2) la del mediterráneo español (Málaga-Barcelona e intermedios) y 3) del norte cantábrico<sup>8</sup>. La guerra con Francia no tuvo demasiado efecto, más allá de incidir particularmente sobre algunos intercambios con el Mediterráneo. Situación que se mantendrá hasta que el nuevo rompimiento con Inglaterra en 1796 provocara un duro golpe a la economía imperial. Estagnación a la que no fue ajeno el Río de la Plata. (García, B.)

Como puede apreciarse en el cuadro comparativo entre las entradas y salidas de “dinero, frutos y producciones” en los años 1792 y 1797, la transición de la etapa de pseudonormalidad<sup>9</sup>, a la época de conflicto fue demoledora:

AÑO	EXPORTADO	IMPORTADO
1792	4.511.594 ps. 4 rs.	2.993.277 pesos
1793	3.744.112 ps. 5 rs.	2.399.312 pesos
1794	5.715.009 ps. 3½rs.	2.873.173 pesos
1795	5.134.771 ps. 3 rs.	1.978.149 pesos
1796	5.470.675 ps. 6 rs.	2.853.945 pesos
1797	534.078 ps. 4 rs.	132.593 pesos

*Fuente: Archivo General de Indias, Bs. As. 346.*

Cabe agregar, como índice significativo de la condición del mercado colonial, que de los 132.593 pesos en mercaderías introducidas en 1797, solamente 17.793 pesos correspondían a elementos transportados de España y 114.800 de La Habana y colonias extranjeras.

La brusca caída de los niveles de exportación e importación afectó al Río de la Plata en todos los órdenes, siendo Buenos Aires, como centro neurálgico del virreinato, el catalizador de los remesones de la crisis.

Ningún sector quedó fuera de los efectos provocados por la guerra. Los precios subían, las mercaderías de importación escaseaban o desaparecían del mercado, los productos regionales (particularmente los de origen pecuario) atestaban las instalaciones portuarias y los caudales quedaban detenidos. La boca del Río de la Plata se vio acechada por corsarios ingleses que encontraban buen refugio en Río de Janeiro y en Santa Catalina. La preocupación por la presencia de mercenarios al servicio de Gran Bretaña y de flotillas de aquel origen, navegando desde Brasil al Río de la Plata, para dirigirse incluso al Pacífico, fue permanente y aparece reflejada en los informes del virrey y otros funcionarios<sup>10</sup>.

Un convoy compuesto por 33 embarcaciones mercantes, escoltadas por tres fragatas y una corbeta, que a fines de junio de 1797 estaba dispuesto a partir desde Montevideo, debió ser cancelado. Más de 700.000 cueros tuvieron que ser desembarcados y colocados para su mejor resguardo en improvisados almacenes.<sup>11</sup> Si bien navieros, comerciantes y hacendados interesados en el tráfico aparecen como directos perjudicados, todos los niveles de la población, en mayor o menor grado, sintieron los efectos de una coyuntura que demostraba la absoluta dependencia.

América —decía el administrador de la Aduana de Buenos Aires al Virrey, en julio de 1798— prohibida de tener fábricas, falta de utensilios para la labranza y beneficio de las primeras materias, carece de las principales ropas para vestir sus habitantes. Sin aperos para poner navegables sus embarcaciones y sin muchos otros efectos que la precisan a subsistir con Europa, necesita socorrerse de todo<sup>12</sup>.

## LA CRISIS DEL SISTEMA

La crisis del sistema muestra algunos de los factores fundamentales para el análisis del proceso prerrevolucionario, como la importante inflación provocada por la guerra, desaparición de mercaderías de importación en el mercado, la transitoria ampliación de producciones internas y los efectos sobre los mercados internos producidos por la posterior introducción masiva de manufacturas británicas (particularmente luego de la conversión del Brasil en epicentro del tráfico regional y del cambio de alianzas, 1808), etc.

Como hemos señalado, en 1796 se produjo un momento de inflexión y una vez más se buscaron salidas colaterales para vivificar el tráfico. En 1779 se había recurrido a los portugueses, ahora a la instalación del tráfico de



neutrales (1797) que, en conjunción con otras disociaciones, permitió que se abriera el Río de la Plata a un amplio tráfico internacional, en el que participaron activamente comerciantes y navieros de diversas nacionalidades. Así, rápidamente, desde los más diversos puertos y con variadas banderas, una importante cantidad de barcos pusieron rumbo al Río de la Plata, que vio la aparición de navíos norteamericanos, hamburgueses, dinamarqueses, genoveses, prusianos, portugueses y, aún, otomanos.

#### APERTURA DEL RIO DE LA PLATA AL TRÁFICO INTERNACIONAL

En poco tiempo, *las rutas variaron hasta producirse una verdadera atomización*. Hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, más de un centenar de puertos mundiales —muchos de ellos de intermediación— tenían contacto directo con Montevideo y Buenos Aires, generando, junto a la apertura de banderas, el proceso que he dado en caracterizar como la apertura del Río de la Plata al tráfico internacional.

Contrariamente a lo difundido por ciertas teorías tradicionales, tanto desde el punto de vista de las relaciones mercantiles y navieras como de la actividad empresarial, el Río de la Plata contaba con importantísimos vínculos con los más diversos mercados mundiales.

Señalemos a título de ejemplo que, según David de Forest y una publicación del *Issue of New York Evening Post* de 1802, “44 barcos habían fondeado por entonces en Buenos Aires, Montevideo y la Ensenada de Barragán”.

A partir de esta guerra y de la aplicación de la Real Orden del 18 de noviembre de 1797, quedó roto el pacto colonial y aparecieron fisuras y filtraciones difíciles de restañar. Tanto cuestiones tales como las controversias ideológicas, los enfrentamientos de intereses, las necesidades individuales y generales, las presiones políticas, etc., llevaron a contradicciones. De allí que la resultante fuera, en definitiva, la implementación de un movimiento comercial que, justificado en la coyuntura, fluctuó sistemáticamente entre la legalidad y el fraude.

Más allá del contrabando burdo, que existió y en niveles muy altos, una serie de actividades comerciales se van encuadrando en determinaciones de ocasión o se van amparando en recovecos jurídicos, tales como la combinación de Reales Órdenes, Cédulas, etc. Esta zona gris, no debidamente estudiada, muestra la gran habilidad con que se concurre a la distorsión y/o la violación lisa y llana de las normas, que se manifiestan sutilmente dentro de una supuesta legalidad. La misma Corona, por necesidad, se encargó de abrir muchas de estas puertas en épocas de crisis, no sólo con la instalación del tráfico de neutrales, sino también con medidas como “la españolización y portuguización de navíos”<sup>13</sup> etc. Asimismo, el ingenio de comerciantes y

funcionarios fue generando, sobre la base de estas determinaciones estatales, vías colaterales de evasión o, incluso marcos jurídicos propios. Situaciones no siempre fraudulentas o incluso sustentadas en “el buen gobierno”, destinadas a agilizar las economías regionales tales como las interpretaciones para *burlar el retorno obligado* a la Península impuesta para el tráfico de neutrales.

Retornando a las estadísticas, más allá de los niveles etéreos de lo ilegal y de las pseudolegalidades, los registros oficiales nos hablan de la *continuidad del tráfico internacional*; aún en la etapa del interregno de paz (1802-1804) en que se vivifican los nexos con España.

Salidas desde Montevideo con dirección a puertos, colonias extranjeras y África

Año	Fragata	Bergantín	Paquebot	Polacra	Goleta	Zumaca	Balandra
1802	23	11	1	2	5	1	0
1803	24	18	0	0	1	4	0
1804	17	6	0	0	1	1	1
1805	24	20	0	1	2	5	1
1806	34	29	0	0	3	3	1

Fuente: A.G.I., Buenos Aires, 94.

Elaboración propia.

## 1808 — EL AÑO CRUCIAL PRE Y POSTREVOLUCIONARIO

Como hemos visto, la conflictividad bélica internacional signó al joven Virreinato y, a partir de 1796, con sólo un pequeño interregno de paz (1802-1804), el estado de beligerancia llega hasta la etapa revolucionaria. Situación que registra dos acontecimientos profundamente transformadores en 1808: el *traslado de la Corte portuguesa* al Brasil y el *cambio de alianzas*, por el cual, como consecuencia de la política napoleónica sobre España, Inglaterra, la enemiga, la de las *invasiones de 1806 y 1807*, pasaba súbitamente a ser la gran aliada.

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.

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 permanente. 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.

Obvio profundizar aquí cuestiones que ya he explicado detalladamente en la ponencia del coloquio anterior dedicada especialmente a 1808.

En el campo europeo, como respuesta a la acción napoleónica y a la confusa situación de España y Portugal, podemos observar la planificación británica, traducida en planes oficiales y privados que tuvieron, entre otros objetivos, el hacer del Brasil portugués la base de actuación política y económica sobre los territorios hispanos. Situación que se plasma principalmente a partir del traslado de la Corte portuguesa a territorio brasileño y el cambio de alianzas motivado por la invasión napoleónica a España. Procesos internacionales, regionales y locales, que muestran un antecedente significativo y conflictivo en las “fracasadas invasiones inglesas a Buenos Aires y Montevideo”. De allí que sea fundamental la observación de los cambios producidos en las interrelaciones regionales. Camino básico para apreciar y entender las actitudes que marcan la “presencia inglesa sobre el Brasil y el Río de la Plata, así como los resultados de la misma sobre el movimiento marítimo y comercial”, durante el dinámico acontecer que determina el paso de la colonia a la etapa revolucionaria.

Recordemos que el cercano *Brasil* luego del traslado, en buques británicos, de la cúpula imperial lusitana se había convertido en un inédito “centro de poder político y económico en la América del Sur”. En lo político, por el peso propio de la Regencia, por la acción diplomática británica encarnada particularmente en *lord Strandford* y por la presencia de la *princesa Carlota Joaquina*, integrante de la línea sucesoria de España. En lo económico-comercial, por el abarrotamiento del Brasil con productos ingleses, consolidándose sus puertos como trampolines hacia el mercado rioplatense. No fue casual que apenas desembarcado el príncipe determinara un hecho tan trascendente como la *apertura de puertos*.

Situación que encuentra en estado de crisis al área rioplatense, con dudas, problemas financieros y conflictos de arrastre que hicieron eclosión. Tal el tradicional “enfrentamiento entre Montevideo, puerto principal del Río de la Plata, y Buenos Aires”, sede de las autoridades virreinales y del Consulado. Cuando a los choques que revestían carácter económico institucional, se sumaron los efectos de la oposición político-institucional, los problemas derivados del manejo portuario y comercial adquirieron mayor trascendencia. Recordemos la formación de la Junta de Montevideo (18 de septiembre de

1808), enfrentando al virreinato de Liniers. Puja que tuvo su faz mercantil, pues desde las dos márgenes del Plata —aunque con variantes— se procuró atraer el comercio del reciente aliado inglés y el portugués, sin olvidar a los norteamericanos.

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 “embargos” 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>14</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 apersonaran 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 pseudolegalidades habilitadas en nombre de la guerra), teóricamente seguían manteniéndose las reglas de juego coloniales en el terreno mercantil.

## EL VIRREY CISNEROS, LA REVOLUCIÓN Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

Si el Río de la Plata había sido tradicionalmente permisivo en materia del tráfico ilegal, la situación peninsular y el estado del Virreinato, sumados al cambio producido en el Brasil y al nuevo *status* británico, hicieron prácticamente imposible evitar el ingreso de mercaderías de contrabando.

A las afirmaciones de la documentación española, se suma la confesión de parte. Según un informe de Robert P. Staples a Castlereagh, fechado el 20 de enero de 1810, habían ingresado irregularmente una significativa cantidad de navíos mercantes ingleses.

CONTRABANDO (1808-1809) (*)	BUENOS AIRES	MONTEVIDEO
BARCOS	31	10
CARGAMENTO (**)	1.133.000	520.000

(\*) 1º de noviembre de 1808 y la misma fecha de 1809

(\*\*) En libras

Fuente: Informe de Robert P. Staples a Castlereagh, 20 de enero de 1810, *Foreign Office* 72/157, según Street, John: *Op. cit.*, p. 150.

Elaboración propia.

Frente al cambio de gobierno experimentado con el advenimiento del virrey Cisneros, las presiones se hicieron sentir y la necesidad económica del erario favoreció a los aperturistas. Todos los sectores de Buenos Aires opinaron sobre la posibilidad de franquear el comercio, particularmente en favor de los británicos, y Cisneros lo quiere así. Se escucharon las ideas del Consulado, del Cabildo, del síndico del Consulado, del apoderado del Consulado de Cádiz, del fiscal de la Real Hacienda, de los hacendados a través de la *representación* de Mariano Moreno, etc. Las opiniones eran encontradas y finalmente el virrey decidió convocar una *Junta de magistrados, jefes y vecinos* (2 de noviembre de 1809), que calificó de “justos, poderosos y urgentes” los motivos que tenía el virrey para admitir a cualquier buque amigo, neutral o nacional, con su carga, proveniente de puertos extranjeros. Los intereses económicos vinculados al puerto, sumados a las necesidades rentísticas del Estado, siguieron haciendo mella en la estructura colonial. De allí que, con fecha 6 de diciembre, Cisneros acordaba la autorización, con un reglamento de 15 artículos.

Así, cuando se produce la Revolución de Mayo de 1810, ya se habían dado modificaciones trascendentes en materia mercantil que eran prácticamente imposibles de eliminar para regresar a los orígenes de la libertad de comercio impuesta por el Antiguo Régimen. En pocos años la situación había variado substancialmente, tanto desde el punto de vista fáctico como

ideológico. Si la incorporación rioplatense al comercio libre en 1778 debió en su momento considerarse revolucionaria, luego de las modificaciones por vía evolutiva como la aplicación de la libertad de tráfico negrero y la apertura del comercio con colonias extranjeras, o las impuestas por la guerra iniciada en 1796, con el tráfico de neutrales, las pseudolegalidades habilitadas en su nombre y, finalmente, el Reglamento Provisorio de 1809, volver atrás debía considerarse retrógrado. Así, la Revolución de Mayo no se reconoce en el rompimiento de un monopolio inexistente e impracticable, sino en la necesidad de afianzar la nueva situación en el terreno marítimo y comercial, con políticas y decisiones locales propias. Teoría que pronto sucumbiría a los designios del comercio británico. Por entonces había comenzado una nueva era en el desenvolvimiento mercantil y la navegación sudatlántica.

## NOTAS

- <sup>1</sup> M. L. Bellotto: "Correo marítimo hispano-americano - Carreía de Buenos Aires (1767-1779), Facultad de Filosofía y Ciencias de Assis, Assis, 1971, p. 47. En esto difiere Francisco Garay Unibaso al señalar que la inauguración se produjo" al salir del puerto de La Coruña el paquebot-correo la *Princesa* el 15 de diciembre de ese mismo año de 1767, tal y como anunciaba *La Gaceta de Madrid*. Según el aviso al público, promoviendo la apertura del sistema, se indicaba que: "Esta providencia tendrá principio, si el tiempo lo permite, el día 15 de diciembre próximo, en que deberá salir de La Coruña para Buenos Aires el primero de estos Paquebotes". Garay Unibaso, Francisco: "Correos marítimos españoles, correos marítimos españoles a la América española (Indias Occidentales), Vol. I - De 1514 a 1827",... pp. 90-91, señalemos que aclara Bello to que la llegada a Montevideo del 31 de mayo de 1767 correspondía a un viaje experi mental, ya que *El Príncipe* "perteneía, efectivamente, a la carrera de La Habana".
- <sup>2</sup> Hernán Asdrúbal Silva: "La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba". Artículo para el *Anuario de Estudios Americanos de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España, número especial con motivo del 50 Aniversario. 1994. "Comercio y tráfico desde el Río de la Plata a Cuba (1796-1814)" publicado en *Investigaciones y Ensayos* 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.
- <sup>3</sup> Recordemos que la apertura al libre comercio al Río de la Plata se efectúa haciendo una extensión del *Decreto y Real Instrucción* del 16 de octubre de 1765 y no como equivocadamente aún repiten muchos autores, por medio del *Reglamento y Aranceles Reales* del 12 de octubre de aquel año.
- <sup>4</sup> "Memorias de los Virreyes del Río de la Plata", Buenos Aires, Bajel, 1945, p.196.
- <sup>5</sup> Hernán Asdrúbal Silva, capítulos: "Brasil, el Río de la Plata y sus vínculos comerciales y marítimos - Entre la utopía y la realidad (1776-1806)" y "Transformación de los nexos comerciales entre Brasil y el Río de la Plata (1806-1810)". Hernán Asdrúbal Silva (Director general): *Los caminos del Mercosur, historia económica regional. Etapa colonial*, Organización de los Estados Americanos - Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 2004.
- <sup>6</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Bs. As., 141. Nota: Existen algunas diferencias con autores que tratan el tema. Garavaglia, "El Río de la Plata en sus relaciones atlánticas: Una balanza comercial". En *Moneda y Crédito: Revista de Economía*, N/ 141, 1977. Este autor en su anexo 1, cuadro 1, referido a "Navíos mercantes arribados al Río de la Plata: 1779-1784", apunta 10 portugueses para 1781, 17 para 1782 y 21 para 1783.A.A. Betancur: *Contrabando y contrabandistas. Historias coloniales*, Montevideo, Arca, 1982. En este libro se separan los lusitanos a) autorizados de los llegados en b) arribada, correspondiendo para 1781 a) 1 y b) 10, para 1782 a) 10 y b) 17 y para 1783 a) 17 y b) 11. p. 29.
- <sup>7</sup> J. R. Fisher: *Comercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*. Centre for Latin-American Studies. University of Liverpool, 1985. "Imperial 'Free Trade' an the Hispanica Economy, 1778-1796", en *Journal of Latin American studies*, Vol. 13, part. 1, may 1981. "The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796", Separata del *Journal of Latin American Studies*, 17." Comercio libre entre Andalucía y América, 1778-1796", en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, EEHA- Universidad Hispanoamericana Santa Mar-

- ía de la Rábida, Sevilla, 1985. “El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII”, en *Comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- <sup>8</sup> Hernán Asdrúbal Silva: *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Banco de España, Servicio de Estudios, Estudios de Historia Económica, N° 26, Madrid, 1993.
- <sup>9</sup> La llamamos así por situarse dentro del período la guerra con la Francia revolucionaria.
- <sup>10</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Secretaría de Guerra, 7244, exp. 51. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Estado 80 y 81.
- <sup>11</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 124.
- <sup>12</sup> ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Buenos Aires, 346.
- <sup>13</sup> Hernán Asdrúbal Silva: “La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude”. En *Estudios de Historia Social y Económica de América, Revista de la Universidad de Alcalá*, Alcalá de Henares, España, 1990. “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, N/ 60, México, 1996 (editado en 1997). Publicado en *América Latina e os Desafíos da Nova Orden Mundial*, V SOLAR, PROLAM -Programa de pósgraduacao em integracao da América Latina, Universidade de Sao Paulo, Brasil. 1998.
- <sup>14</sup> A. Vidaurreta y G. Tjarks: “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