

LA CONSOLIDACIÓN DE LOS INTERESES COMERCIALES BRITÁNICOS EN EL ATLÁNTICO SUR.

Hernán Asdrúbal Silva
CONICET - Argentina

Resumen: El objetivo de este trabajo es el estudio y explicación de la acción oficial y privada británica tanto sobre el Brasil portugués, como sobre el río de la Plata, a partir –principalmente- del traslado de la Corte portuguesa a territorio brasileño y el cambio de alianzas motivado por la invasión napoleónica a España. A la luz de estos procesos internacionales, regionales y locales, que muestran un antecedente significativo en las fracasadas Invasiones Inglesas a Buenos Aires y Montevideo, se analizan las actitudes llevadas a cabo por los británicos en ambos territorios, teniendo como base tanto los aspectos político-administrativos como económicos y de navegación. Así, como fruto de este estudio de interrelaciones y comparaciones podremos apreciar y entender las actitudes que marcan la presencia inglesa en la región, 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.

Palabras clave: Inglaterra – Portugal – Río de la Plata – Comercio – Navegación

Abstract: This work seeks to study and explain the British actions, both official and private, upon the Portuguese Brazil and the Río de la Plata, since the removal of the Portuguese Court to Brazilian territory and the change of alliances caused by the Napoleonical invasion to Spain. Under the light of these international, regional and local processes (which are significant antecedents to the failed English Invasions to Buenos Aires and Montevideo), we examine British behaviour in both places, taking into account political-administrative, economical and even navigation-related aspects. As a result of this comparative study, we will be able to appreciate the consequences of the English presence in the region, and its influence on the maritime and commercial movement, during the transition from the Colony to the Revolutionary period.

Keywords: England – Portugal – Río de la Plata – Commerce - Navigation

Para poder observar y comprender el rápido desenvolvimiento de la presencia económica británica en las regiones australes de América a fines de la primera década del siglo XIX, es menester tener en cuenta diversos aspectos propios y ajenos, tales como la existencia de una planificación política y estratégica orgánica y el rápido aprovechamiento de las crisis internacionales.

Acicateada por el dominio continental generado por la acción napoleónica, Inglaterra fue ensayando diversas vías alternativas que se concatenan, yuxtaponen e, incluso, se contradicen, pero que en conjunto muestran el desarrollo de una política orgánica, si no en las realizaciones, sí en la prosecución de sus objetivos hegemónicos en el campo del comercio y la navegación.

La comprensión de que se generaron permanentes interrelaciones entre las políticas oficiales y las actitudes particulares inglesas para Brasil y las colonias hispanoamericanas, particularmente el Río de la Plata, permitirá analizar no sólo la incidencia británica en la política y economía regional, sino también en los cambios estructurales que afectaron a la región, entre los que el mismo proceso revolucionario se encuentra presente.

No bastaba con la abrumadora supremacía marítima conseguida luego 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.

Las regiones sureñas pertenecientes a Portugal y a España no le eran desconocidas, ni en lo económico, ni en lo político, ni aún, en el campo militar. Los vínculos formales con Portugal servían de sólidos antecedentes. Desde el Brasil había podido Gran Bretaña actuar a partir del tratado de Cronwell de 1654 y particularmente del tratado de comercio negociado por lord Methuen en 1703, que abriera las puertas a las posesiones lusitanas, convirtiéndolas en un verdadero trampolín para el contrabando británico en los dominios hispanos. Baste recordar a la Colonia de Sacramento, que desde 1680 había sido una punta de lanza para el comercio ilícito luso-británico, hasta su retoma definitiva junto a la creación del Virreinato rioplatense. Perdida que fue más añorada por los ingleses que por los mismos lusitanos.¹

¹ La forma de operar de los ingleses, según lo relata el cónsul del Reino Unido al embajador de su propio país en la Corte de Lisboa era el siguiente: El trato era "mantenido y estimulado por la baratura con que se suplía a los españoles de mercaderías inglesas enviadas desde Lisboa en las flotas de Río de Janeiro y desde ahí transportadas por mar a la nueva Colonia del Sacramento, donde concurrían los españoles a comprar dichas mercaderías que eran pagadas en dinero que se retornaba a Lisboa en la flota de Río, la mayor parte de la cual, puede decirse entraba en Inglaterra. En los últimos años de la guerra con España se demostró la importancia de este comercio con las grandes cantidades de plata transportadas a Europa por las flotas del Brasil y

La toma definitiva de la Colonia del Sacramento, conjuntamente con otras medidas como la creación del Virreinato del Río de la Plata y la incorporación regional al Libre Comercio, conspiraron contra la intromisión británica a través del contrabando. Sin duda, pese al uso de artilugios, particularmente en épocas de guerra, faltaba una cabeza de playa propia, que sirviera de trampolín para la introducción de las manufacturas inglesas.

Por sobre el uso de los vínculos tradicionales con los lusitanos o, a través de la profundización de los mismos, debía encontrarse un enclave firme que le permitiera a los británicos actuar con independencia en el movimiento de barcos y mercaderías destinadas a las posesiones españolas. Situación que se hizo más necesaria en momentos en que Napoleón intenta cercar a Inglaterra, cerrándole los mercados europeos. De allí la euforia con que se recibiera la información sobre el inicial éxito de las Invasiones Inglesas. “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. En virtud de esta conquista desaparece el interés comercial que tenía Inglaterra en la conservación aquí de un puerto franco. Se abre ahora un camino más ventajoso y más seguro para la introducción de sus productos manufacturados en las colonias españolas y portuguesas.”²

Sin duda, las Invasiones Inglesas crearon la ilusión de un vínculo político, económico, estratégico y de soberanía que no tardaría en diluirse. Pese a que los británicos mantuvieron, por períodos (1806-1807), ocupadas a Buenos Aires y luego a Montevideo, ciudad-puerto esta última donde incluso imprimieron un periódico básicamente comercial bilingüe llamado “La Estrella del Sur”, los pobladores rioplatenses consiguieron reconquistarlas.

El fracaso de las invasiones inglesas 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.

si la guerra hubiese durado unos años más, a través de aquella enseada habríamos provisto de mercaderías inglesas a la mayor parte de las colonias españolas en América”, En: “Memoriales del cónsul británico y de las factorías de Lisboa al Embajador de S.M. en esa Corte y a sus Secretarios de Estado en este Reino (Londres 1776)”, Según: S., VILLALOBOS, “Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700- 1811”. EUDEBA. Buenos Aires. 1965, PP. 20-21. También reproducido en: J. LYNCH, Administración colonial española, 1782- 1810 - El sistema de intendencias en el Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, EUDEBA, 1967, p.38.

² “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.

La experiencia mercantil inglesa sabía de 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, que permanentemente había estado en la consideración inglesa, adquiriría nuevamente un rol fundamental, afirmándose el interés manifestado por Jorge Canning, al frente del Foreign Office, tendiente a hacer del Brasil la base de una política general para Sudamérica.³

Sobre tales bases debemos comprender el plan británico, jugado en el marco europeo, antes de las invasiones francesas a los reinos ibéricos y, posteriormente, en América, luego del traslado de la Corte lusitana y del cambio de alianzas provocado por la ocupación de España. Baste observar las fechas para tener conciencia de la dinámica de los acontecimientos y de la rapidez de maniobra con que los británicos fueron estructurando sus planes y moviendo sus fichas para lograr, si no un control político-militar, sí la hegemonía económica en los territorios australes de América. Se reactualizaba la importancia de un Brasil que les había servido durante muchos años de trampolín comercial, cuando no de sustento de su poderío militar.

EL PLAN BRITANICO EN EL ESCENARIO EUROPEO

La acción oficial sobre Portugal

Ya 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 "Memorandum 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..."⁴ Sin embargo, es importante recalcar que no se trataba de un

³ C.S.A. SEGRETI, *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p. 207.

⁴ Según H. S. FERNS, *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968, p. 58.

cambio de filosofía, sino de la elaboración sistemática de planes alternativos para asentar el control imperialista y resguardarse frente a un enemigo poderoso que pretendía cerrarle las puertas del continente europeo. De allí que, tanto la mirada oficial como privada, se posara sobre un territorio que por años había servido de trampolín para la penetración en las posesiones hispanas, cuando no para delinquir, buscando beneficios económicos en el campo de sus propios aliados.

Política y negocios iban de la mano, particularmente en momentos críticos.⁵ De allí que se buscasen variadas alternativas, entre las que se incluyó el uso de la isla de Santa Catalina como sustituta de la añorada Colonia del Sacramento, y que deban observarse con detenimiento las acciones llevadas a cabo, tanto en el período previo como posterior al traslado de la Corte lusitana. Acción diplomática que, en ambas orillas, contó con la significativa participación, como embajador, de Percy Clinton Sydney Smythe, vizconde de Strangford.

En tanto el embajador español ante la Corte lisboeta se quejaba de que Inglaterra mantenía su ritmo de hostilidades contra las colonias hispanas gracias a las provisiones recibidas en los puertos brasileños y se acrecentaban las acciones de corsarios españoles contra las naves de comercio británicas, Strangford elaboraba un extenso despacho concentrándose en los principales aspectos que debían fundamentar las relaciones comerciales anglo-portuguesas. Sugería la firma de una especie de Tratado de Methuen⁶ actualizado, por el cual Portugal debía admitir las manufacturas de algodón inglesas a una tasa del 20% “ad valorem”, en tanto Inglaterra debía dar preferencia al algodón en rama proveniente del Brasil.⁷ Sentábase por entonces las bases de los futuros acuerdos comerciales previos y posteriores al traslado de la Corte portuguesa.

⁵ NOTA: Es interesante observar las variantes operadas en el movimiento de exportación británico en estas épocas, teniendo en cuenta algunas de las zonas más importantes (Libras: .000)

AÑO NORTE DE EUROPA ESPAÑA PORTUGAL EEUU RESTO DE AMERICA
(Incluida Francia)

| | | | | | |
|------|--------|-----|-------|--------|--------|
| 1805 | 10.320 | 50 | 1.850 | 11.010 | 7.770 |
| 1806 | 7.570 | 30 | 1.700 | 12.390 | 10.880 |
| 1807 | 5.090 | 30 | 970 | 11.850 | 10.440 |
| 1808 | 2.160 | 860 | 430 | 5.240 | 16.590 |

FUENTE: PLATT, D.C.M., *Latin America and British Trade, 1806-1914*, Black, London, 1972, p. 28.

⁶ Vide: El estudio tradicional de Nelson Werneck SODRE, *O Tratado de Methuen*, Instituto Superior de Estudos Brasileiros, Rio de Janeiro, 1957,.

⁷ Alan K. MANCHESTER, *Preeminencia inglesa no Brasil*, Sao Paulo, 1973, pp.64-65.

Política, estrategia, navegación y comercio se unían, sentando las bases para la acción del capital privado. Muestra esta conjunción otro despacho de Strangford a Canning, relacionado con el empeoramiento de la situación coyuntural. La rapidez de los acontecimientos señalaba la oportunidad de lograr concesiones por parte de Portugal, tales como el establecimiento de casas comerciales británicas en el Brasil, la importación de manufacturas de algodón por parte de los dominios lusitanos y la señalada enmienda del tratado de 1654 y de la Carta de Privilegios.⁸ En aquellos momentos la producción industrial inglesa sufría una importante depresión, a la par que caían las exportaciones (25% en la segunda mitad de 1807). Situación que hizo aparecer al Brasil como una importante tabla de salvación, no sólo por sus propias potencialidades, sino por la condición de trampolín hacia el área rioplatense.⁹ De allí la concurrencia, quizás más concomitante que nunca, de los altos intereses estatales con los de los inversionistas particulares.

La dinámica de los acontecimientos era intensa y la presión napoleónica condujo a la firma en Londres, el 22 de octubre de 1807, de una convención secreta entre Portugal y Gran Bretaña, uno de cuyos puntos preveía la protección en el caso de que la familia real lusitana determinara abandonar Europa con destino al Brasil. En ella se marcaba el rumbo de objetivos económicos y estratégicos fundamentales. Tal lo consignado en el Artículo 7º, al señalar que: “después de establecido en el Brasil el gobierno portugués, procederíase a la negociación de un tratado de auxilio y comercio entre Portugal y Gran Bretaña”.¹⁰

Sin duda, no se trataba de una propuesta circunstancial y, si bien aparece como el intento directo para superar una situación coyuntural, puede ser enmarcada dentro de los grandes proyectos británicos relacionados con América del Sur. Aunque el Brasil interesaba por sus propias condiciones económicas, tenía una misión mucho más amplia en el terreno de las especulaciones y proyecciones geopolíticas del Imperio Británico: servir de puerta de entrada y salida de los territorios españoles adyacentes.

Firmada por Souza Coutinho y Canning, a la convención secreta de 9 artículos, se le agrega uno adicional de significativa importancia. En el mismo se establecía taxativamente que, en el caso de la clausura los puertos de Portugal a la bandera inglesa, a) sería establecido un puerto en

⁸ *Ibidem*, p.66.

⁹ John LYNCH, “La Política británica e Hispanoamericana”, en Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1966, pp.459-460.

¹⁰ Armando MARQUES GUEDES, *A alianca inglesa (Notas de História Diplomática) 1383-1943*, Lisboa, MCMXLIII, p.382.

la isla de Santa Catalina o en cualquier otro lugar de la costa del Brasil, en el que todas las mercaderías inglesas, que en ese momento eran admitidas en Portugal, serían importadas libremente, b) que tales movimientos se efectuarían en navíos ingleses y c) que serían pagados los mismos derechos que abonaban en Portugal.¹¹ Este artículo adicional, que tendría “la misma fuerza y valor” de los insertos en el texto general del tratado secreto, debió surgir de una fuerte presión de Gran Bretaña, con el objeto de expandir su comercio con el Brasil y particularmente orientarlo hacia el ámbito rioplatense.

El destacado interés por la estratégica Isla de Santa Catalina u otro enclave costero, demuestra claramente como, ya antes del traslado de la Corte Portuguesa, existía una elaborada planificación tendiente a consolidar la presencia económica británica en los territorios brasileños, afianzándolos como trampolín para la intromisión en las posesiones hispanas.

Recordemos además que, por ese entonces, se habían producido los fracasos de las invasiones inglesas al Río de la Plata y que, a principios de septiembre de 1807, en cumplimiento de la capitulación de Whitelocke (julio), los últimos transportes británicos levaban anclas. En ellos se embarcaban no sólo con los derrotados soldados, sino también los aventureros y comerciantes que habían sentado sus reales durante la ocupación de Montevideo y terminaron recalando en Río de Janeiro. Momento éste que, al decir de Ferns, no fue el fin de un proceso, sino un nuevo punto de partida. Durante las ocupaciones, los mercaderes ingleses habían vendido mercaderías por más de 1.000.000 de libras en el ámbito local. Contactos y experiencias que facilitaron la afluencia de productos, por vía del contrabando, desde Río de Janeiro.¹² De allí que, aunando los intereses oficiales con los particulares, no haya de extrañarnos la pretensión inglesa para ejercer el comercio directo desde Santa Catalina u otro punto costero. Situación que era concomitante con las presiones ejercidas en Europa por Napoleón, con el bloqueo continental y el cierre de puertos, que incitaban a profundizar una apertura de mercados. Frente al casi inminente traslado de la Corte lusitana, Aucklan le transmitía sus impresiones a lord Grenville: “Mi vecino, lord Liverpool, está completamente persuadido [...] que adquiriremos la llave exclusiva de todo el comercio y de todos los tesoros de

¹¹ NOTA: Igualmente, al firmarse en Londres la convención secreta con Portugal, en prevención de que no se efectuara la invasión francesa o que el Regente, con el fin de evitar la guerra, fuera obligado a cerrar los puertos a Inglaterra, se establecían acuerdos especiales como la ocupación de Madeira. Vide: Vicente ALMEIDA D’EÇA, A abertura dos portos do Brazil, Sociedad de Geografía de Lisboa, Lisboa, 1908., p.63.

¹² H. S. FERNS, Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968, p. 79.

la América del Sur”.¹³ Política, guerra, estrategia y economía se juntaban para alentar un plan que, aún para muchos británicos, era demasiado ambicioso.

LA ACTIVIDAD EN EL CAMPO AMERICANO:

El traslado de la Corte de Portugal a Brasil significó un singular impacto para el ámbito sudamericano. A partir del 21 de enero de 1808, fecha de arribo del Príncipe regente al Brasil, comenzaba una nueva era en el desenvolvimiento regional, de la cual participaría con singular importancia Inglaterra. En realidad se abría un segundo capítulo para el cumplimiento de sus programaciones tendientes a lograr el control mercantil, tanto de las posesiones lusitanas, como de las hispanas cercanas.

El centro político 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.¹⁴ Baste señalar que ya el 28 de enero de 1808, se promulgaba la Carta Regia que abría los puertos brasileños al comercio de y con las naciones amigas. Determinación que ubicaba al 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. Medida que debió ser considerada fundamental por la regencia, dado que fue tomada apenas una semana después del desembarco y sin esperar la llegada de los principales consejeros del Reino. Dábase así inicio a una dinámica transformación que eliminaba el sistema de exclusivismo comercial lusitano, tanto en lo referente al movimiento de mercaderías como de navíos.¹⁵ Junto al planteo ideológico y a las necesidades portuguesas de dinamizar la economía y lograr adecuados ingresos fiscales, se consolidaban los designios británicos.

Luego de la apertura de puertos, el Brasil rápidamente se convirtió en epicentro de un fuerte movimiento económico regional. En poco tiempo varios de sus puertos, especialmente el de Río de Janeiro, fueron invadidos por productos ingleses, su capital comercial impuso las normas y las presiones oficiales y privadas británicas crearon las condiciones para una competencia feroz en procura de los mercados exteriores. Baste señalar que John Luccock, arribado a Río de Janeiro en junio de 1808 ya había encontrado a la ciudad “atiborrada” de telas, ropas artículos de loza y ferretería.¹⁶

¹³ Según: C.S.A. SEGRETI, *Temas de Historia Colonial (Comercio e injerencia extranjera)*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, p. 210.

¹⁴ O. PANTALEAO, “A penetrado comercial de Inglaterra na America Espanhola de 1713 a 1783”, en Universidad de Sao Paulo, Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras, Boletín LXII, *Historia da Civilização Moderna e Contemporanea*, Sao Paulo, 1946.

¹⁵ H. A. SILVA, “El traslado de la Corte portuguesa y la transformación de las relaciones comerciales del Río de la Plata”, en libro *In Memoriam del Profesor Carlos S. A. Segreti*, Centro de Estudios Históricos “Profesor Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, 1999.

¹⁶ NOTA: Una síntesis sobre ganancias y pérdidas a partir de esta época puede verse en: Rory MILLER, *Britain and Latin America in the nineteenth and twentieth centuries*, Londres, Longman, 1993.

Al mismo tiempo en que se gestaba una intensa competencia con los comerciantes lusitanos que giraban hacia el exterior, se siguieron manifestando las presiones por conseguir nuevas prerrogativas para los "protectores".

Pese a las ventajas con que gozaban en Brasil, no todas las condiciones eran consideradas adecuadas. Cuando llegó la primera flota mercante a Río debieron pagar 25% de derechos "ad valorem" sobre los géneros importados, sin considerarse ningún tipo de devolución cuando parte de los mismos, a causa de la superabundancia, debieron ser enviados a otros puertos, aún dentro de los dominios portugueses. De allí que el cónsul Sir James Gambier reclamara contra el afán recaudatorio del gobierno lusitano, proponiendo que las mercaderías destinadas a la reexportación pagaran una tasa de tránsito, no mayor del 4%, fiscalizándose la mercadería sin ser desembalada. Sin embargo, las penurias pecuniarias de la Corona llevaron a hacer oídos sordos a los reclamos ingleses y a mantener las recaudaciones. Situación que se mantuvo hasta la llegada de la segunda flota, con la que el Almirante Sidney Smith realizó un verdadero chantaje. Los navíos no entrarían a puerto si no era aceptada la propuesta del cónsul británico. La fuerza inglesa se hizo sentir una vez más y, evidentemente, para las necesidades fiscales del Estado Portugués era preferible el 4% que nada, consolidándose Río de Janeiro como un gran puerto de redistribución.¹⁷

La concurrencia de los intereses privados británicos y la competencia en el comercio exterior.

Muchas veces es difícil separar las aguas en el estudio de los planteos y actividades oficiales y privadas. Baste recordar las instrucciones dadas por Canning a Strangford el 17 de abril: "hacer del Brasil un emporio para las manufacturas británicas destinadas al consumo de toda la América del Sur".¹⁸

Si bien la presencia de mercaderes y marinos ingleses había sido habitual en las principales plazas brasileñas, la primera década del siglo XIX muestra un singular incremento de los mismos. Tal como señala Fitte, muchos de los comerciantes británicos llegados a la zaga de la segunda expedición invasora al Río de la Plata, cuando debieron malvender sus mercaderías y evacuar Montevideo, habían recalado en Río de Janeiro hasta que soplaran mejores vientos.¹⁹ Pléyade a la que se sumó la avalancha posterior al arribo de la corte lusitana. Por lo general, tanto en un grupo como en el otro se

¹⁷ John LUCOCK, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, Biblioteca Histórica Brasileira, Sao Paulo, 1951, pp. 93-94

¹⁸ William W. KAUFMANN, *La política británica y la independencia de la América Latina, 1804-1828*, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1963, p.63.

¹⁹ Ernesto J. FITTE, "Los comerciantes ingleses en vísperas de la Revolución de Mayo", en *Investigaciones y Ensayos*, Academia Nacional de la Historia, N° 2, Buenos Aires, enero-junio, 1967, p. 83.

entremezclaban aventureros, representantes, comisionados, testaferros, sobrecargos, pequeños emprendedores y grandes comerciantes y cargadores. Todos con metas comunes, que no siempre les fueron accesibles: hacer buenos negocios, lograr el enriquecimiento y conformar o acrecentar sus capitales. Situación que creará una fuerte competencia a la navegación y comercio portugués.²⁰

Si bien don Joao se ganó la inmediata simpatía de los grandes terratenientes brasileños, la apertura de puertos creó malestar en algunos sectores lusitanos interesados en el comercio exterior, que se veían avasallados por la presencia extranjera. De allí que, para tratar de remediar el mal, fueron tomadas medidas como la disminución de los derechos de las mercaderías pertenecientes a vasallos portugueses y que fueran transportadas al Brasil en navíos portugueses (decreto del 11 de julio de 1808) y la excepción de derechos de entrada a las mercaderías fabricadas en Portugal (según Orden y Decreto del 13 y 20 de octubre de 1808). En actitudes como estas, podemos observar una nueva preocupación que excede las consideraciones puramente fiscales: el deseo de defender la industria y proteger los intereses de los comerciantes portugueses, intereses estos que eran en realidad concomitantes con los del propio Estado.²¹ Asimismo, en julio se restringió el comercio exterior a cinco puertos (Belem, Sao Luis, Recife, Bahía y Río de Janeiro), organizando aspectos aduaneros y dejando el comercio de cabotaje brasileño en manos de los navíos portugueses.²²

Las ventajas otorgadas a los nacionales, que de alguna manera posibilitaban la competencia con Gran Bretaña, provocó el enojo de los “protectores”. Avidos de manejar no sólo el abastecimiento, sino también el traslado de sus producciones en sus propios navíos, no pudieron asimilar el golpe que significaba la reducción de tasas para las mercaderías inglesas conducidas en barcos portugueses.

La Corona lusitana debía moverse entre varios frentes. De allí que, presionada por los súbditos interesados en el tráfico, había otorgado a los suyos una rebaja del 24 al 16% en los derechos de importación, considerada

²⁰ No obstante esto, es interesante consignar apreciaciones de *Jorge Caldeira*, quien realiza una revisión de algunos conceptos de la historiografía brasileña. Para él, el resultado inicial de la presencia británica fortaleció a los comerciantes locales cuya fuerza se habría concentrado en el mercado interno brasileño, con importantes redes de vinculación y distribución, clientelas cautivas y un fuerte entramado de endeudamientos. Vide: Jorge CALDEIRA, *A Nacao Mercantilista, Ensaio sobre o Brasil*, Sao Paulo, 1999, pp.325 y ss.)

²¹ Olga PANTALEO, “Aspectos do comercio dos dominios portugueses no período de 1808 a 1821”, *Separata da Revista de Historia*, Nº 41, Sao Paulo, 1960, p. 91.

²² Leslie BETHELL, (Ed.), *Historia de América Latina*, 5, La Independencia, Barcelona, Editora Crítica, p.184, y Alan K. MANCHESTER, *Preeminencia inglesa no Brasil*, Sao Paulo, 1973, p.77.

por lo británicos como una agresión, cuando estos procuraban manejar el comercio desde un nuevo epicentro constituido por el Brasil. A tal punto llegaba su actitud imperial que veían en la medida del 11 de julio una posición discriminatoria en favor de la navegación lusitana.

El malestar de los navieros y comerciantes británicos, llegó a oídos del Foring Office, provocando que Lord Strandford fuera instruido para comunicar “las más violentas representaciones al gobierno brasileño”²³ e informar que Inglaterra esperaba que el decreto fuera inmeditamente derogado. Imposición que, si bien no fue aceptada por una Regencia que trataba de mantener la defensa de su soberanía, sirvió de base para apurar resoluciones de corte más efectivo para el comercio inglés, como la firma del reclamado Tratado Comercial. No ha de extrañarnos, en consecuencia, que rápidamente se tendiera a elaborar un amplio acuerdo mercantil que fuera mucho más allá de la mera consideración arancelaria.

Brasil se había convertido en un centro fundamental para el manejo mercantil Británico, con actividades y presiones particulares en ambos márgenes del Atlántico. Mientras en Inglaterra se formaba la Association of English Merchants Trade to Brasil, con sede en Londres y comisionados en Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco, alrededor de un centenar de casas mercantiles británicas²⁴, de diverso nivel, se instalaban en Río de Janeiro.

Al mismo tiempo que se incrementó la presencia de comerciantes británicos, se acentuó la dinámica de arribo de barcos y manufacturas. La cantidad de navíos llegados 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 fue mayor a los 2 millones, cifra esta no igualada en diez años.²⁵

Actitud diferencial con respecto a ingleses y portugueses

En poco tiempo, la actitud diferencial con respecto a los británicos se hizo cada vez mayor, manifestándose tanto en el orden privado como oficial. Es interesante señalar una anécdota relatada por el comerciante John Luccock antes de la partida hacia El Río de la Plata. Los papeles mercantiles y pasaportes de los hombres de negocio fueron encontrados defectuosos por los integrantes de la Aduana, lo que llevó a buscar al ministro de policía, quien acudió a solucionar la cuestión pese a que era un día festivo. “Cito esto

²³ Ibidem, Alan K. MANCHESTER, p. 82.

²⁴ Benedicto NACIMENTO, “Algunas considerações sobre a economia brasileira no tempo de D. Joao VI”, en *Revista de Historia*, San Pablo, UNESP, 1975, p. 232.,

²⁵ Leslie BETHELL, (Ed.), *Historia de América Latina*, 5 La Independencia, Barcelona, Editora Crítica, p.184. (NOTA: Según comunicaciones oficiales, en los últimos cinco meses de 1808, navíos británicos habían traído a Río de Janeiro, desde Inglaterra, mercaderías por valor de 674.000 libras, Según Manchester, Op. cit, p.79.

-dice nuestro informante- como una prueba más de la presteza que todos los funcionarios demostraban en atender y servir a los ingleses, pues si el mismo pedido hubiera sido hecho por un brasileño, él, probablemente, hubiera sido obligado a esperar por muchos días”.²⁶ Sin duda, poco espacio quedaba para una competencia tan determinante, en la que, a las resoluciones oficiales, se sumaban arbitrariedades, ilegalidades y favores personales.

En medio de esta situación, no es difícil comprender el encono de los portugueses afectados. Las ventajas obtenidas por los comerciantes británicos en procura de afianzar el control de los mercados regionales desde el Brasil, incrementaron la rivalidad con respecto a los mercaderes locales. Otro claro testimonio de esta situación nos lo lega el Ministro de Suecia. El 8 de abril de 1809, poco después de elaborarse el primer Tratado de comercio y amistad, comunicaba a su gobierno que: “Cuanto más comienza a ser conocido en general el texto del tratado de alianza recientemente firmado, tanto más aumenta el odio de esta nación en relación a un país que siempre quiso sacar provecho de las ocasiones para oprimirlo y procurar exterminar todo espíritu de iniciativa en lo que concierne a perfeccionar los productos del país”²⁷

Los ejemplos son múltiples y, mientras fortificaban sus labores de promoción en el Río de la Plata, se consolidaban tanto en el frente comercial como en el naviero en los puertos brasileños.

Otro de los aspectos vinculados a la acción marítima y a la competencia ejercida por los británicos, se refiere a la atracción ejercida sobre la marinería lusitana para incorporarla a sus tripulaciones. Los ingleses tenían sueldos mucho más elevados y esto, sumado a los atrasos en el pago a la marinería de guerra lusitana, incrementó rápidamente la desertión en el ámbito militar y el pase hacia el civil. La situación se hizo crítica, por lo que –previa autorización inglesa- se inició una revisión de los navíos ingleses con la finalidad de capturar a los desertores que hubieran embarcado en puertos brasileños.²⁸

El último golpe: la firma de los Tratados

Los avances de los británicos en el logro de prerrogativas fueron constantes y culminaron, como estaba previsto desde antes de la partida de la Corte portuguesa de Europa, con la firma de los acuerdos que daban a Gran Bretaña la condición de Nación más favorecida.

²⁶ John, LUCCOCK, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, Biblioteca Histórica Brasileira, Sao Paulo, 1951, p.94.

²⁷ “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.192.

²⁸ John LUCCOCK, *Op. cit.*, pp. 94-95.

Antes de la firma del primer tratado, evidentemente conocido con precisión, decía el entonces ministro de Suecia Kantzow, el 22 de enero de 1809, que Lord Strangford tenía razones para congratularse, pues Inglaterra no hubiera obtenido jamás tantas ventajas si “el tirano Bonaparte” no hubiese forzado al príncipe regente a dejar Europa.²⁹

En realidad, el primer Tratado de Alianza y Comercio, del 29 de febrero de 1809, se convirtió en dos, uno de Comercio y Navegación y el otro de Alianza y Amistad. Signados el 19 de febrero de 1810³⁰, separábanse así las cuestiones económicas de las políticas, aunque sin demasiadas variantes en sus contenidos esenciales. Pudiendo agregarse que, significativamente, entre el primer y el segundo tratado, se había acordado un empréstito por parte de Inglaterra de 600.000 libras esterlinas a Portugal.³¹

El acuerdo comercial que llevó un año de discusiones antes de su aprobación definitiva por ambas Coronas, y muchos conflictos posteriores, incluía cuestiones complejas como la libertad de culto, el derecho a propiedad, el nombramiento de magistrados especiales, la fijación de tasas portuarias, según las cuales los británicos no pagarían en los dominios portugueses más de lo que los barcos lusitanos pagaban en los ingleses, etc.³²

Apenas algunas restricciones con respecto al comercio en Asia y en la Costa Oriental de África, así como en las transacciones con productos típicamente coloniales, ponían límites a las apetencias del aliado.

En poco tiempo los ingleses habían conseguido lo que deseaban. Por sobre lo que expresa el mismo ministro sueco, sus ventajas eran mayores. Mientras a los británicos se le aplicaría una tasa de importación “ad valorem” del 15%, el resto de las naciones amigas debían seguir pagando el 24%.³³ La situación era sin duda agravante para los mismos portugueses, que mantenían la tasa del 16% que había logrado como “protección” luego de la apertura de puertos, por lo que un decreto del 18 de octubre de 1810, corrigió la situación al rebajar al 15% la carga de las importaciones lusitanas. Sin embargo ya la competencia británica había hecho mella, a tal punto que en el período 1809-1813, registraría una baja del 30% con el realizado entre 1800 y 1804.³⁴

²⁹ “Correspondencia diplomática do Ministro...”, *Op. cit.*, p.184.

³⁰ Vide: M. C. CALVO, *Recueil complet des traités, conventions, capitulations, armistices de tous les états de l'Amérique Latine*, T. V, París, 1862 y *Actos diplomáticos do Brasil, Tratados do periodo colonial e varios documentos desde 1493*, Coordenados e anotados por José Manoel CARDOSO DE OLIVEIRA, Vol. I, Rio de Janeiro, 1912.

³¹ M. C. CALVO, *Op. cit.*, pp. 176 y ss.

³² Vide: Alan K. MANCHESTER, *Preeminencia inglesa no Brasil*, Sao Paulo, 1973, pp. 83 y ss.

³³ Wanderley PINHO, *A Abertura dos Portos*, Universidade da Bahia, Brasil, 1961, p. 70.

³⁴ Leslie BETHELL, (Ed.), *Historia de América Latina*, *Op. cit.*, p 184.

Las prerrogativas otorgadas a Inglaterra fueron fundamentales, no sólo para el desenvolvimiento histórico del Brasil, sino también de una vasta región, donde el Río de la Plata estaba inmerso. Las ventajas para el comercio y la navegación británicas fueron inmensas, logrando evitar todo tipo de competencia. “Todas las mercaderías extranjeras -se quejaba en 1810 el representante sueco-, salvo las inglesas, y todos los comerciantes extranjeros deben pagar una tasa del 24%, contra el 15% pagado por los ingleses y portugueses. Una diferencia tan abismal aniquila cualquier concurrencia...”³⁵

Tal como se había planteado en 1807, el nuevo tratado incluía también el uso de Santa Catalina, ahora como puerto franco. El objetivo era facilitar y animar el “legítimo comercio”, no solamente de los vasallos de Gran Bretaña sino también los de Portugal, con otros Estados adyacentes a sus dominios.³⁶ Prerrogativa destinada claramente a facilitar el comercio con las posesiones hispanas del Río de la Plata.

Sobre el particular decía el cónsul sueco en Río de Janeiro: “...pese a que España continúa prohibiendo la importación de toda mercadería inglesa manufacturada en los territorios españoles, Portugal en Europa y Brasil en América, se tornarán los puntos de entrada de todas esas mercaderías destinadas a España y sus posesiones, lo que será fácilmente realizable por medio del contrabando en las fronteras.”³⁷

Inglaterra, con la isla de Santa Catalina, ya podía contar con un nuevo punto de apoyo para proyectar su comercio ilícito con el Río de la Plata, donde aún después de conseguir condiciones para regularizar el tráfico, sus comerciantes y navieros seguían apostando al contrabando.

El tráfico marítimo

Producido el arribo de los primeros barcos ingleses, los registros de entradas en el puerto de Montevideo, entre octubre y diciembre de 1808, nos indican el ingreso de 9 navíos provenientes de Río de Janeiro frente a uno venido directamente de Londres.³⁸

Si bien ambas márgenes del Plata fueron afectadas por la presencia británica a partir de octubre de 1808, Buenos Aires no tardó de mostrar una mayor permeabilidad para soportar la presencia naviera y comercial inglesa. Según una carta de Robert P. Staples a Castlereagh, entre el 1º de noviembre

³⁵ “Correspondencia diplomática do Ministro da Suecia no Rio de Janeiro, 1806-1811”, Op. cit, p.218.

³⁶ M. C. CALVO, Recueil complet des traités, conventions, capitulations, armistices de tous les états de l’Amérique Latine, T. V, París, 1862, p.158.

³⁷ “Correspondencia diplomática do Ministro da Suecia no Rio de Janeiro, 1806-1811”, Op. cit, p. 192.

³⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Uruguay), Administrativo, libro 95, Entrada de Navíos.

de 1808 y la misma fecha de 1809, 31 navíos mercantes británicos habían llevado a Buenos Aires cargamentos valuados 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.³⁹

Cifras que difieren del total de 14 navíos 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). 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.⁴⁰

Barcos ingleses arribados al Puerto de Buenos Aires

| | 1809 | 1810 |
|-------------------------|------|------|
| Río de Janeiro | 11 | 51 |
| San Salvador Bahía | | 1 |
| Pernambuco | - | 2 |
| Total desde Brasil | 11 | 54 |
| Otros puertos de origen | 3 | 33 |
| Total General | 14 | 87 |

Fuente: ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (Argentina), Entradas Marítimas, X-36-5-1.

Para entonces, Buenos Aires ya se había convertido en base del movimiento mercantil y naviero vinculado al extranjero, tal como se puede comprobar en las entradas marítimas de 1809 y se ratificaría en 1810. Situación que era concomitante con el asentamiento de mercaderes foráneos, entre los que sobresalían los ingleses. Baste decir que en vísperas de la Revolución se calculaba en 124 la cantidad de súbditos británicos residentes en el Virreinato, con bienes y capitales que oscilaban entre las 750.000 y el 1.000.000 de libras.⁴¹

El panorama regional había cambiado sustancialmente. Rápidamente las políticas y estrategias británicas tendientes a consolidar la presencia económica en la América del Sur habían tenido un resultado más que óptimo. Se habían afianzado en Brasil, logrando prerrogativas que si bien ya estaban

³⁹ 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.

⁴⁰ NOTA: 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.

⁴¹ H.S. FERNS, Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1968, p.80.

diseñadas antes del traslado de la Corte lusitana, iban mucho más allá de los planteos iniciales. Las acciones directas, como las emprendidas en 1806 y 1807 en el Río de la Plata habían quedado atrás. Los altos intereses del Estado, como era tradicional, se unían al de los particulares y articulaban políticas de penetración. La difícil coyuntura europea, que condujo a la firma de la Convención secreta con Portugal, del 22 de octubre de 1807, no tardaría en abrir definitivamente las puertas de la navegación y el comercio regional.

Aquel Brasil conocido y utilizado por navieros, comerciantes y aventureros ingleses, debía servir nuevamente de fachada para la intromisión en las posesiones hispanas. El mismo recuerdo de la Jamaica del sur, como pudo denominarse a la Colonia del Sacramento, vitalizaba el interés británico. Junto al objetivo de lograr tratamientos especiales en el terreno económico se manifestaba, desde un comienzo, la voluntad de conseguir una cabeza de playa que sirviera de trampolín para esparcir sus manufacturas; señalándose con tal fin a la isla de Santa Catalina.

Abarrotadas las plazas brasileñas, los tanteos iniciales se convirtieron en políticas definitivas. Pronto los antiguos socios lusitanos, que habían prestado su contribución para comerciar con los territorios hispanos, ya no tenían razón de existir. La dinámica de los acontecimientos europeos había llevado a que Inglaterra, tradicional enemiga de España, se convirtiera en la "gran aliada" como consecuencia de la invasión napoleónica a la Península. Una planificación política y estratégica orgánica y el rápido aprovechamiento de las crisis internacionales, solidificaban la expansión imperialista y consolidaban la consecución de objetivos hegemónicos en el campo del comercio y la navegación.

Había llegado el momento de actuar por sí mismos, no sólo evitando los intermediarios lusitanos, sino incluso compitiendo con ellos por los mercados regionales. Asentados los reales en Brasil, convertidos en Nación más favorecida por Portugal y con acceso a los puertos rioplatenses, se consolidaban las bases de un poderío económico que marcaría a fuego el devenir histórico de la América del Sur.