

La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude

Hernán Asdrúbal Silva

El problema de la compra y consecuente españolización de navíos extranjeros, y en el caso particular que nos ocupa de los norteamericanos, es muy complejo y se enraiza en la situación particular que debió vivir España y sus colonias en las últimas décadas del siglo XVIII y principios del XIX. Por un lado se encontraban los intereses estatales por agilizar las vinculaciones con las diversas regiones de hispanoamérica, en medio de una serie de conflictos bélicos que complicaron los intentos borbónicos por revitalizar la alicaída economía del reino; y por otro, la acción de los particulares que, ya aferrados a las antiguas estructuras monopolistas o incorporándose a las nuevas corrientes aperturistas, pugnaban por lograr beneficios con el tráfico.

Ya el Reglamento de Libre Comercio de 1778 en los dos primeros artículos se había encargado de la cuestión de las embarcaciones y en el tercero de las tripulaciones, remarcando el interés de la Corona por estos aspectos básicos. De acuerdo a ellos, todas las naves deberían pertenecer a españoles, *sin participación alguna de extranjeros*, debiéndose matricular las que se hubieran adquirido en el exterior en el término de dos años. Además, la plana mayor y la oficialidad, así como las dos terceras partes de los marineros debían ser españoles o naturalizados, y *el otro tercio podrá componerse de extranjeros católicos, comprendiéndose todos en la Matrícula, que se forma por los ministros encargados de ella; y de consiguiente en la obligación que deben otorgar los capitanes de volver a España los individuos de sus tripulaciones*¹. No obstante, el interés por dinamizar diferentes aspectos de la producción y el comercio habían conducido a

otorgar beneficios y exenciones que no siempre fueron bien recibidas por quienes intentaban mantener una rígida política proteccionista. Tal es la autorización dada a pescadores para la adquisición de navíos en el exterior con el fin de ponerlos al servicio de su industria, o en el caso que nos ocupa, de resoluciones como la del 19 de abril de 1793, tendente a facilitar el envío de embarcaciones al África destinadas a la trata de negros, en la que se establecía:

*1) Que todo Español pueda hacer estas expediciones desde cualquiera de América. 2) Que la tripulación de los buques negreros pueda ser la mitad extranjera, debiendo ser la otra mitad y el Capitán precisamente española. 3) Que todo lo que se embarque para este tráfico directo sea libre de derechos. 4) Que los buques de construcción extranjera que se compren para este preciso efecto del comercio de Africa, sean exentos de pagar derecho de extranjería y cualquiera otro*².

Evidentemente las ventajas eran muchas, pero necesariamente debían volcarse hacia tales adquisiciones una importante cantidad de caudales, que no siempre dispusieron o estaban dispuestos a invertir quienes se encontraban más interesados en la transacción comercial que en la conducción de mercaderías; particularmente cuando las guerras -por la acción de los navíos enemigos y corsarios- conspiraron contra la navegación con bandera española.

La contienda que se genera en 1796, afectó decididamente los vínculos entre la península y sus posesiones ultramarinas, produciendo una singular estagnación en el Río de la Plata. La apertura del comercio de neutrales (1797), trató de paliar esta situación, y, acoplándose a otras medidas ya tomadas como la libertad

¹ Documentos para la Historia Argentina. Tomo VI. Comercio de Indias. Comercio Libre 1778-1791. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Buenos Aires. Buenos Aires. Cia. Sudamericana de Billetes de Banco. 1915. pp. 14-15.

² Documentos para la Historia Argentina. Tomo VII. Comercio de Indias. Consulado, comercio de negros y de Extranjeros. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Buenos Aires. Buenos Aires. Cia. Sudamericana de Billetes de Banco. 1916. p. 13.

de tráfico negrero y el comercio *por vía de ensayo* con colonias extranjeras, tendió a dar una nueva fisonomía al comercio generado desde y hacia el ámbito rioplatense. Tal situación, permitió a los norteamericanos, que ya habían surcado estas aguas en búsqueda de pingües ganancias con la explotación pesquera y la caza de pinnípedos, intervenir compitiendo con hamburgueses, daneses, portugueses, genoveses y aún otomanos, en el intercambio mundial que se abría para estas zonas marginales.

Aún antes de que llegaran los primeros navíos estadounidenses en calidad de neutrales -la fragata *Diana* y el bergantín *El Patriota*, arribados en agosto y octubre de 1798-, ya un gran comerciante de Buenos Aires, Tomás Antonio Romero, había adquirido la fragata *Ascensión*, que viniera desde la Bahía de Tablas. En mayo de aquel año se aprobaba la compra efectuada por intermedio de su Capitán Samuel Chase, y luego de constatar la existencia de la correspondiente escritura, *con las formalidades acostumbradas*, fue declarada *por nacional* en atención a la urgencia del asunto y con el fin de evitar que por la demora se ofrezcan perjuicios a este interesado³.

La adquisición de este navío norteamericano tiene varios aspectos de interés.

1) En principio se autoriza por ella al nuevo propietario a enviar la nave *al puerto de la Habana u otro que más le acomode*, dando una gran posibilidad con la elección del destino.

2) Se indica que el Gobernador y Comandante del Apostadero Naval de Montevideo, como Juez de Arribadas, debía tomar todas las providencias necesarias con respecto a la tripulación.

3) Debido a la guerra, se permitía al navío seguir navegando bajo pabellón estadounidense, manteniendo la patente, cuya neutralidad garantizaría la prosecución de un adecuado tráfico.

4) Se confeccionarían dos registros: uno a *nombre del Capitán anglo-americano* y otro al de su verdadero dueño, con la finalidad de superar las barreras impuestas por el enemigo y particularmente prevenirse de las inspecciones por abordaje.

En ese mismo 1798 Narciso Yranzuaga españolizaba la fragata *María Eugenia* procedente de Filadelfia⁴. Sin embargo, una verdadera avalancha de compras de barcos se producirá a partir de la anulación de la Real Orden que autorizaba el tráfico de neutrales. Por esta nueva disposición real del 20 de abril de 1799, teóricamente quedaban *en su fuerza y vigor las leyes de Indias y el Reglamento del Libre Comercio y los mismos jefes obligados bajo expresa responsabilidad a tomar cuantas providencias juzguen conducentes no sólo a su puntual observancia, sino también a reparar los daños que ha causado el exceso ocurrido en el uso de la citada ley...*⁵.

Tal prohibición, que se producía en momentos en

³ Archivo General de la Nación. S. IX, A. 45. C.1.

⁴ Archivo General de la Nación. S. IX. A. 18. C.8. N° 11.

⁵ Documentos para la Historia Argentina. Tomo VII. *Op. cit.*, pp.157-158.

que el sistema de neutrales abría un nuevo espectro de posibilidades al comercio internacional de la plaza rioplatense, y sin que aún hubieran cambiado las condiciones que le habían dado origen, debió ser puesta en vigencia por el Marqués de Avilés, a la sazón Virrey del Río de la Plata. Sin entrar a considerar los permisos particulares y las disputas por el mantenimiento de aquel sistema, debido a que escapan a los límites de este trabajo, digamos que de inmediato se gestaron mecanismos tendentes a paliar esta situación y consecuentemente a evadir la disposición real. Además de los ingresos furtivos o efectuados bajo pretextos superfluos, una de las formas más habituales de burlar la disposición peninsular fue la de simular la nacionalización del navío que trasportaba la mercadería. Con patente española, el buque entraba a puerto y una vez desembarcadas las mercaderías y alejado de la rada, enarbolaba nuevamente su propia bandera. Más aún, el trámite de *españolización* se efectuó inclusive luego de haber ingresado el navío a puerto.

En vista de este fraude, debieron extremarse las precauciones para evitar tales delitos, exigiendo requisitos como el de traer las naves en lastre y demostrar en forma fehaciente la compra de las mismas. A mediados de 1800, a don Francisco del Sar, que obtuviera licencia para adquirir dos naves en los Estados Unidos, se le requirió entre otras cosas que debería portar las patentes expedidas por el embajador español en Norteamérica; que acreditara la compra con documentación refrendada por el cónsul de ese país; que en caso de no poder tripular las naves enteramente con españoles despidiera a los extranjeros al llegar al Río de la Plata; que no podría operar con las mismas hasta no ser reconocidas como españolas y que incluso no podría venderlas a extranjeros.

Ahora bien, muchas de estas normas que se dictaron fueron más formales que prácticas y debieron estar dirigidas a acallar las quejas de aquellos que se veían perjudicados por el sistema o de los más celosos funcionarios reales. La prosecución de las transgresiones fue evidente. El mismo Marqués de Avilés, que no se caracterizó por su rudeza en la persecución del ingreso de navíos extranjeros y que recibiera incluso por ello importantes denuncias, se quejaba en su *Memoria del abuso que se hecho del muy benéfico real permiso para comprar embarcaciones extranjeras en lastre, con el designio interesante al Estado y a los particulares, cual es de aumentar la marina mercantil. Es grande —dice— el número de los permisos y patentes que se han dado, y que sólo han servido para negocios que han hecho los agraciados con los extranjeros, vendiéndoles sus nombres y sus patentes; y cuando debían hallarse estos puertos con un crecido número de embarcaciones, así compradas, sólo se experimenta su muy notable y escandalosa falta, y si se han presentado algunas, han venido a dar quehacer a este gobierno con los cargamentos que individualmente han conducido, volviéndose a ir para no parecer más, o para repetir sus molestias y perjudiciales arribadas*⁶.

⁶ *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*. Noticia preliminar y recopilación de Sigfrido A. Radaelli. Buenos Aires. Ed. Bajel. 1945. pp. 514-15.

Evidentemente la queja y denuncia de Avilés es muy dura.

Los comerciantes rioplatenses que adquirieron navíos norteamericanos fueron muchos. Para el citado Romero, según Mariluz Urquijo, llegaron en 1800 por lo menos 3 barcos comprados en Boston y Providencia, y en 1801 desde este último destino arribaba la fragata *Mariana* que diera lugar a un largo proceso por contrabando, sumándose otras como la *Oliver* en 1802. Además de Romero y de Francisco del Sar, que en 1800 daba el nombre de *San José* a la fragata *Wilmingon* y en 1801 el de *San Roque* a la *Superior*, otros comerciantes y cargadores como Manuel de Almagro, Manuel Dubal, Agustín García, José de María, Martín Clordi, Jaime Lavallol, Manuel de Sarratea y el mismo Martín de Alzaga, nutrían la nómina de adquirentes.

Por sobre las acusaciones y denuncias formuladas en diversas épocas, es difícil determinar las contravenciones cometidas al amparo de autorizaciones reales. De allí que el título del trabajo ubique la cuestión *entre la legalidad y el fraude*; pues, si bien habitualmente se hace referencia al contrabando como elemento distorsionante y destructor de la estructura imperial, a mi entender la amplia gama de subterfugios que encontraron amparo legal para canalizar acciones fraudulentas tuvieron tanta o más trascendencia que aquel.

Varios ejemplos surgidos de documentación de diverso tipo, permiten corroborar esta aseveración, debido a que el problema afecta tanto a los niveles particulares como a los oficiales, nutriéndose a su vez en la falsedad de declaraciones sobre los objetivos del tráfico comercial. Es difícil aquí hacer generalizaciones, debido a los niveles penumbrosos en que se manejaban estos asuntos, pero de la conjunción de denuncias generales y del rastreo de casos particulares puede el lector sacar sus conclusiones.

Como en otros casos de transgresiones, se vieron envueltos en serias disputas las más altas autoridades virreales, no faltando ocasión en que el mismo Rey -remarcando la trascendencia del problema- imputara serias faltas a la conducción regional. Así por ejemplo, el 30 de octubre de 1803 se resolvía *intimar* al Virrey de Buenos Aires *el desagrado de Su Majestad por La arbitrariedad con que... mandó matricular en aquella capital a un bergantín que diciéndose de Don Gerónimo Merino Villanueva, del mismo comercio, pasa allí por español llamándose "Nuestra Señora del Pilar" y en Bahía de todos los Santos "El Volcan del Sur", pasando por portugués; desatendiendo las justas representaciones que le hizo el Comandante de Marina del Apostadero de Montevideo, fundadas en documentos que prueban hasta la evidencia ser el bergantín de pertenencia portuguesa... dando lugar con este y otros semejantes sucesos a que se llene aquel Río de buques Americanos y principalmente portugueses que bajo las más dolorosas españolizaciones han absorbido con sus gruesos cargamentos muchos millones de aquellas provincias durante la última guerra*⁷.

⁷ Documentos para la Historia Argentina. Tomo VI. Op. cit., p. 265.

La finalización, al menos momentánea, del conflicto bélico marcaba nuevas pautas, y consecuentemente con la reprimenda se le indicaba al Virrey la necesidad de atenerse terminantemente a las disposiciones emanadas de la corona, tanto en lo referente a la propiedad de los navíos, como a la cuestión de las tripulaciones.

La resolución de las máximas autoridades peninsulares no era arbitraria. Muchas eran las vías de excepción que legal o semilegalmente habían permitido un resquebrajamiento de la estructura tradicional del movimiento mercantil hispano, y ahora frente a la paz, se intentaba retornar a cánones normales muy difíciles de restaurar. En el caso que nos ocupa, de la españolización de navíos, y en particular de los norteamericanos, el *Libro copiador de correspondencia comercial* de la *Colección de documentos Dardo Estrada*, del Archivo General de la Nación del Uruguay, nos muestra un ejemplo claro de este manejo con sus vinculaciones internacionales.

El 5 de octubre de aquel 1803, se comunicaba por medio de tres cartas dirigidas respectivamente a Juan Miguel Pérez (residente en Londres), a Ignacio Manuel Rodríguez (de la Coruña) y a Antonio de Arrechea (de Cádiz), el envío de una embarcación transportando cueros de potro, de nutria y lana; especificándose sintéticamente en la última que: *en la fragata anglo-americana nombrada José of Kennebunk, su capitán y maestro don Juan Francisco Agrícola ha embarcado don Martín de Alzaga por su cuenta y riesgo y a entregar en Londres a don Juan Miguel Pérez, ausente a su poder 255 pacas... Este buque saldrá, permitiéndolo el tiempo a mediados de la semana entrante con Patente, registro y bandera española al cargo del referido Agrícola, despachado por esta aduana con dirección a la costa de Africa a la compra de negros, pero su destino directo será al de Londres con patente, tripulación y bandera americana al cargo de su verdadero capitán y dueño don Juan Grant que se ha constituido a virtud de los documentos simulados que se están disponiendo y debe llevar a la mano a defender este cargamento como suyo propio en cualquiera encuentro o reconocimiento que le sobrevenga durante su viaje con ingleses y franceses hasta que se realice la entrega a sus legítimos interesados...*⁸.

El texto es taxativo. Ahora bien, veamos como se efectuaba la gestión de acuerdo a lo expresado en la carta destinada al consignatario de Londres:

1) Se le envía una guía del embarque, acompañada por una carta de Martín de Alzaga.

2) Se indica la designación de Juan Francisco Agrícola, *que en calidad de capitán español se tuvo por conveniente nombrar para salir de este puerto con registro, patente y bandera española.*

3) Tal zarpada se haría *con dirección simulada a la costa del Africa a la compra de esclavatura para que a su feliz arribo a ese destino donde realmente se dirige en derechura... se sirva V.M. mandar recibir dichas piezas para proceder a su enagenación de conformidad con lo que le ordene el referido señor don Martín.*

⁸ Archivo General de la Nación (URUGUAY). Archivos particulares, caja 332, carpeta 4. Colección de documentos Dardo Estrada.

4) Toda la navegación se haría con patente y bandera norteamericana, que el navío debería usar desde su salida del Río de la Plata.

5) Se le enviaba también uno de los cuatro ejemplares de los contradocumentos otorgados por el capitán y dueño del velero *para resguardo de los interesados en el cargamento, por razón de los documentos simulados que se están previniendo*.

6) Los duplicados, con las relaciones correctas, serían resguardados por un español, don Antoni Gil que, según la comunicación, *también puede pasar por portugués*.

Esta carta y los documentos aludidos, eran enviados por medio de una fragata correo *bajo cubierta rotulada a don Ignacio Manuel Rodríguez, vecino y del comercio de la Coruña*, recomendando su pronta remisión a Londres para completar el ciclo.

Esta correspondencia nos muestra no sólo el manejo de la españolización del referido navío, sino también las argucias y vinculaciones internacionales que llevaban a cambiar el rumbo expreso de las embarcaciones y consecuentemente a permitir el comercio con otros mercados. En el caso que nos ocupa, con el tradicional competidor inglés.

El registro de buques despachados por la Real Aduana indica que la fragata *La José*, salió el 20 de octubre de 1803 con dirección al Africa, transportando 34.900 cueros de caballo, 8.000 de nutria y 34 1/4 quintales de lana de carnero, además de 250 cueros de novillo, 262 1/2 quintales de sebo y 40 quintales de palo tinte⁹.

Otra situación particular con respecto a la españolización la encontramos ocasionalmente en las actuaciones sobre un desembarco furtivo efectuado por tripulantes de la fragata norteamericana *Finik*. Uno de los marineros sometidos a interrogatorio, el malagueño Juan Rodríguez, relata allí sus peripecias resultantes de haberse embarcado en la fragata *Juana*, que procedente de Cayena había comprado y nacionalizado Tomás Antonio Romero en 1798.

Al llegar dicho navío al puerto de Boston, el capitán despidió a todos los tripulantes españoles, que debían integrar la nómina de acuerdo a lo dispuesto en las resoluciones sobre matrículas y compra de embarcaciones. Sólo quedaron a bordo el contramaestre y el piloto, siendo el resto reemplazado por tripulación estadounidense. Allí quedaron aquellos hombres librados a su destino, *por cuya razón todos los marineros, que eran doce, se fueron embarcando en distintos buques, unos ingleses y otros franceses, por no tener modo con que subsistir en tierra ni como restituirse al puerto de su partida, pues los buques que venían para estos dominios americanos o para la Habana no querían llevar ningún español...*

No sabemos que sucedió con los otros tripulantes desembarcados a tanta distancia de sus lugares de origen, ni cuantos corrieron igual suerte debido a otras *españolizaciones*. El que hemos detectado, para poder regresar a fin de incorporarse con su familia, *por ser casado en Corrientes, tuvo que valerse de un carpintero napolitano establecido en Boston y casado allí, que trabajaba en la misma fragata, al que gratificó con una onza de oro para que alcanzase del capitán lo trajese, como en efecto lo consiguió dándole plaza el americano de marinero, con sueldo de 17 pesos mensuales, de los cuales devengados que tiene ha recibido 34 pesos de préstamos en Boston antes de la salida*¹⁰.

Muchos navíos norteamericanos surcaron las aguas rioplatense y a través de ellos, bajo diversas formas, se concretó un importante intercambio internacional. A título de ejemplo digamos que en el *Inssue of New York Evening Post of Saturday*, del 18 de septiembre de 1802, se señalaba la presencia de 39 buques de aquella nacionalidad en el ámbito rioplatense al 20 de junio de 1802, y que del detalle más completo que incluye también Charles Lyon Chandler de 45 naves estadounidenses, con fechas de estadía en Buenos Aires y Montevideo entre 1801 y 1802 -la mayoría de este último año-¹¹ encontramos que varias no figuran en las nóminas de aduana y que otras habían sido *españolizadas*. En esta última situación se encontraban la *Minerva* nacionalizada por Miguel García, la *Molly* por Manuel de Almagro, la *Eliza* por Tomás Antonio Romero, la *Joseph* por Matín de Alzaga y la *Superior* por Francisco del Sar, a las que se sumaban las fragatas *Five Brothers* y la *América*, nacionalizadas en 1803 por Martín Clordi y Jaime Lavallol respectivamente.

Sin duda muy difícil resulta generalizar en un tema como el presente para determinar que siempre las españolizaciones escondieron una actitud fraudulenta. Sin embargo tanto las quejas y denuncias, como los casos concretos que a través del rastreo documental se han podido observar, pese a moverse esta temática en las tinieblas y el secreto de la ilegalidad, nos permiten inferir que constituyeron una importante vía de transgresión. Bajo apariencias formales se pudieron así evadir las normas dispuestas por el Estado Español para el manejo de las cuestiones comerciales y de tráfico; y en este manejo los norteamericanos tuvieron, si no el monopolio, una decidida participación.

⁹ Archivo General de Indias. Audiencia de Buenos Aires-94.

¹⁰ Archivo General de la Nación (URUGUAY). Ex-Archivo y Museo Histórico Nacional. Aduana de Montevideo. Caja 246.

¹¹ CHANDLER, Charles Lyon: *La influencia de los Estados Unidos de América en el Río de la Plata, 1798-1802*. En Revista de Ciencias Económicas. Año V. Núms. 49-50. Buenos Aires. Julio y agosto de 1917. P. 143.