

# EL ARRIBO DE LOS PRIMEROS NAVÍOS NEUTRALES NORTEAMERICANOS

## AL RIO DE LA PLATA Y SU INCIDENCIA EN EL SISTEMA COMERCIAL

HERNAN ASDRUBAL  
Universidad Nacional del Sur  
Bahía Blanca, Argentina

(Abstract)

Due to the war of 1796 between Spain and England, Spanish ports were blockaded by British ships. The ominous consequences were soon to be seen on the enormous decrease of export goods taken to South America which led to a fatidic economic loss from which Spain never recovered. The situation worsened when Spain approved the Royal Resolution of November 18, 1797 which broke up with the colonial pact in favor of an open trade for neutral countries in this war, of which North America was beneficiated. Problems aroused as to the legacy and convenience of this new trade. Not only were there economical matters at stake but political ones as well.

.....

Ocupa un lugar importante en la historia del Río de la Plata la situación crítica provocada por la guerra de 1796 y sus consecuencias. Este conflicto bélico, que enfrentó a España con Inglaterra, sacudió económicamente al Imperio Hispano, afectando fuertemente las vinculaciones comerciales establecidas entre la Península y sus posesiones de ultramar.

La acción de la marina británica consigue cercar los puertos y efectivizar un fuerte control en la más importantes rutas. El comercio colonial que había tenido un singular impulso en los años anteriores al rompimiento, recibió un duro golpe al firmarse con Francia, el 19 de agosto de 1796, el tratado de San Ildefonso. El cambio de frente efectuado por España, le acarrió a su movimiento económico una de las situaciones más críticas vividas hasta entonces. "En Cádiz - dice García Baquero - el cambio provoca una caída espectacular en el volumen de sus transacciones comerciales con las colonias. De la fase de prosperidad inaugurada en 1784, se pasa a otra de contracción y estancamiento".(1) Las exportaciones por este puerto que en el año 1797 alcanzaban a 196.613.795 reales de vellón, según los "avalúos" del reglamento de libre comercio, cayeron estrepitosamente en 1797 para reducirse a sólo 4.858.843 reales de vellón.(2)

Si bien gran parte del esfuerzo británico se concentró sobre Cádiz, donde la escuadra al mando de Nelson mantuvo un cerrado bloqueo, otros puertos que ejercían roles de importancia en el intercambio con América también sintieron el efecto de la contienda. Así por ejemplo, la exportaciones efectuadas a colonias americanas por el puerto de Barcelona, pasaban de 27.112.905 reales de vellón en 1796 a 5.019.276 para el año siguiente.(3)

La crisis fue fulminante, y de allí que no haya de extrañarnos que a modo de

paliativo se buscaran salidas colaterales para tratar de subsanar la situación. Tal es el caso de las "repetidas instancias" efectuadas por "varios comerciantes, especialmente de Cádiz, solicitando, para evitar en lo posible la interrupción del Comercio con la América y sus funestas consecuencias, permiso de hacerlo en buques neutrales desde puerto nacional o extranjero..."(4)

La resolución Real de 18 de noviembre de 1797, que autorizaba el tráfico de neutrales, rompía el pacto colonial y permitía fisuras y filtraciones difíciles de restañar. Pronto, desde los más diversos puertos y con variadas banderas, una importante cantidad de barcos pondrán sus proas hacia la América Hispana y el Río de la Plata, que no había sido ajeno a las contingencias de la guerra, era también afectado por este proceso aperturista.

Cuando arriba el primer navío norteamericano dedicado a este tráfico, ya habían tocado el puerto de Montevideo otros barcos con bandera neutral: cinco genoveses y un danés procedentes de Cádiz y tres otomanos que habían sido contratados en Barcelona. Sin embargo, hasta ese momento, ninguno había partido de puertos extranjeros. De allí que la fragata "anglo-americana" Diana, se convirtiera en el primer neutral que abría una nueva etapa para el comercio rioplatense. Había partido del puerto de Baltimore el 28 de mayo de 1798 y hacía su entrada en Montevideo el 10 de agosto de aquel mismo año. Poco después, el 11 de octubre, era seguido por el bergantín El Patriota, que el 16 de julio había zarpado del mismo puerto, con igual destino. De allí en adelante, la presencia de navíos estadounidenses se hará bastante habitual, incursionando en todo tipo de tráfico y, en actividades que no siempre estuvieron encuadradas en las normal legales.

Lo interesante de estos dos primeros arribos se relaciona con los aspectos formales y de fondo que se consideran para sus respectivas admisiones y que, consecuentemente, son fundamentales para todo el comercio de neutrales. Ambos barcos había sido flotados por cuenta y riesgo de Juan Alonso Méndez Condé y Compañía - casa gaditana - y las mercaderías consignadas al sobrecargo Antonio Glosó, vecino de aquel puerto y experimentado traficante a Indias, que viajara en la fragata Diana.

Aquellos no eran arribos comunes. No sólo por las características y condiciones excepcionales que determinaba el nuevo sistema, sino también y fundamentalmente por la situación real que se vivía en el ámbito rioplatense. La estagnación provocada por la contienda había hecho que los precios aumentaran rápidamente. Basta observar los que regían para algunos artículos en la época de paz, con los que se registraban en agosto de 1798, mes en que llega la fragata Diana, para tener una idea precisa del problema suscitado.

MERCADERIAS TRAIIDAS

PRECIOS DE ARTICULOS

LA FRAGATA DIANA

"DE MAYOR CONSUMO"

Artículo	Cantidad	Unidad	Epoca de paz	Agosto de 1798	% de aumento
Bretañas	1500 piezas	pieza	30 reales	68 reales	126,66

Platillas blancas	250 piezas	pieza	15 pesos	34 pesos	126,66
Platillas plomadas	200 piezas	pieza	13 pesos	32 pesos	146,15
Ruanes	50 piezas	vara	4 1/2 reales	10 reales	122,22
Olanes ba- tistas	60 piezas	pieza	40 pesos	80 pesos (*)	100,00
Paños de seda	50 piezas	vara	19 reales	32 reales	68,42
Seda de coser	41 libras	libra	8 1/2 pesos	28 pesos	229,41
Papel	559 resmas	resma	2 1/2 pesos	10 pesos (*)	300,00
Tafetanes	47 piezas	vara	5 reales	9 1/2 reales	90,00
Lienzo	12 piezas	vara	4 1/2 reales	sin existencias	
Coties	46 1/2 piezas	pieza	19 pesos	70 pesos	268,42
Fierro en barras	400 quintales	quintal	8 1/2 pesos	21 pesos(*)	147,05

(\*) Promedio de 1798

(5)

Además, la Diana traía a su bordo 680 7/8 piezas de telas de diverso tipo, 3.874 abanicos de varias calidades, 73 chalecos bordados, 11 docenas de pañuelos de seda, 15 docenas de juegos de mantelería, 150 docenas de agujas, cristalería (628 botellas, 186 de vasos y 12 frasqueras), 600 botellas de cerveza, 100 medias pipas de vino tinto y 560 quintales de arroz. Así mismo venían cajones con muestras de los más diversos elementos con el objeto de interesar a la plaza.

Por su parte, El Patriota traía una importante cantidad de telas de distintas clases, cristalería, mantelería, pañuelos, papel, sombreros, botas, molinillos para café, loza, arroz, fierro en planchas, madera, varios lotes de quinquillería y herramientas (para carpintería, azadas, palas y hachas). Artículos muchos de ellos, como la quinquillería y las herramientas, muy buscados por entonces.

La limitación en el movimiento marítimo era grande, no sólo por el bloqueo de los puertos peninsulares y el merodeo de navíos británicos en torno al Río de la Plata, sino también por los encuentros en alta mar. Señalamos a título de ejemplo

que la fragata Diana había sido interceptada a la altura de Cabo Verde -punto de recalada para hacer aguada en la ruta desde los Estados Unidos - por una corbeta de guerra inglesa que procedió a su registro y reconocimiento, pudiendo continuar el viaje luego de manifestar su condición de neutral y atestiguarlo con su patente estadounidense.

Dentro de este contexto particular, tenemos que observar la trascendencia de tales arribos y las actitudes asumidas con respecto a los mismos.

Producida la llegada de la fragata Diana, como era habitual, tomaba intervención al Administrador de la Real Aduana de Montevideo, quien luego de las tramitaciones de práctica, entendía que podía y debía permitir la descarga". Sin embargo, dudas sobre las tramitaciones y la comprobación de la pertenencia de la mercadería, hacen que el entonces Virrey Antonio Olaguer Feliú, determine que desde aquel momento las resoluciones queden exclusivamente en manos de las más altas autoridades. Al comunicar a José de Bustamante y Guerra, Gobernador y Subdelegado de la Real Hacienda de Montevideo, que podía "permitir el desembarco, entrega y expendio" de la mercadería, le aclaraba que debía señalar al Administrador de la Aduana que "en lo sucesivo" para la descarga de los buques extranjeros debía contar con su expresa autorización. Medida esta que incrementa las posibilidades de choque entre el Gobernador de aquella plaza y el Virrey, al desaparecer niveles intermedio que diluyan las responsabilidades. Cuando arriba el siguiente navío, el bergantín norteamericano El Patriota, comienzan a manifestarse con claridad estos problemas. Al ser consultado sobre las condiciones en que debía aceptarse el ingreso del barco y su correspondiente carga, el Administrador de la Aduana, tomando al pie de la letra la determinación virreinal se excusaba de vertir su opinión. "Por disposición del señor Virrey del 10 de septiembre - dice- me hallo separado del conocimiento de las expediciones procedentes de los puertos de potencias neutrales, por cuyo motivo me juzgo insuficiente en el día para decidir sobre el valor del documento que ha presentado don Antonio Grosó solicitando la descarga del bergantín anglo-americano..." (6) Básicamente la cuestión pasaba de los niveles técnicos a los políticos.

Aquellas vías de excepción requerirán análisis especiales por parte de quienes ostentaban la responsabilidad de regir los destinos del virreinato rioplatense. Dudas y prevenciones frente a un sistema que imponía nuevas pautas se generaron en los sectores dirigentes que se veían por un lado presionados por las normas e intereses tradicionales y, por otro, condicionados por la delicada situación impuesta por la guerra. Si bien los enfrentamientos y discusiones en torno al nuevo sistema se fueron incrementando en la medida en que su movimiento se amplió, es interesante observar como, desde la llegada de estos primeros navíos procedentes de puertos extranjeros, así como se determinaron niveles de responsabilidad, se gestaron definiciones que dieron la base para que comenzara a ponerse en tela de juicio la legalidad y conveniencia del tráfico de neutrales.

Entre las principales cuestiones planteadas podemos señalar:

a) el problema de los registros, b) la auténtica pertenencia de los artículos transportados y c) el carácter y procedencia de las mercaderías.

La primera cuestión que se presentó a estos navíos que no procedían de puertos peninsulares, fue la de los registros aduaneros que debieron ser suplantados por facturas (caso de la fragata Diana) y paralelamente la referida a la propiedad de los cargamentos. Estos venían de plazas extranjeras y en barcos de bandera no española. De allí que para los detractores del sistema pareciera poco aval el juramento efectuado por el sobrecargo al pie de la factura, aseverando "no pertenecer - las mercaderías - en modo alguno a individuos extranjeros".

Si con el primer arribo se habían generado dudas, con el segundo se crearon problemas más complejos, que dieron la base a interpretaciones diversas, a polémicas, a imputaciones y a denuncias sobre la forma de encauzar el comercio de neutrales. Las mercaderías transportadas por El Patriota directamente carecían de documentación, debido a que, según la declaraciones del Capitán: a) no permitían los ingleses, "en la actual guerra, comerciar a los neutrales con potencia enemiga suya y no exponerse a que se encontrara a bordo papel alguno que acreditase que este cargamento era de propiedad española"; y b) que habiendo avistado un convoy "que le pareció inglés tiraron algunas cartas particulares que traían para individuos españoles."

Aquí entraron a jugar un rol fundamental las apreciaciones de las más altas autoridades rioplatenses, tales como el Virrey y el Gobernador de Montevideo. Particularmente es importante observar la actitud del Virrey, que se encontraba ente la delicada situación de moverse entre sus deberes de gobernante delegado, debiendo poner el mayor celo para al cumplimiento estricto de las normas en vigencia, y la realidad impuesta por una guerra con la principal potencia marítima que causaba importantes restricciones al abastecimiento de América.

Las opiniones no eran muchas, o se aceptaba o se rechazaba en ingreso del barco, la descarga y la consecuente distribución de las mercaderías. Si bien en el caso de El Patriota, la carga venía consignada a Grosó (sobrecargo de la Diana), cuya declaración - no pomenorizada - podría servir de base para una disposición gubernamental, de aceptarse se gestaba un antecedente de suma importancia para que otros repitieran la maniobra alegando que habían tenido que arrojar los papeles por la borda.

Pero este problema no era el único. En la relación de los artículos transportados aparecían géneros de procedencia británica, "cuya introducción - decía Bustamante y Guerra - parece no debe permitirse por ser de dicha fábrica..." (7)

La observación era lógica, debido a que con ello se estaba favoreciendo económicamente el desarrollo industrial del enemigo; pero el criterio de Virrey, que debía actuar consustanciando los altos intereses del Reino con los de la región de su mando, lo llevaba a disponer que el Gobernador de Montevideo "de la orden conveniente para que se entreguen a los interesados para su expendio todo lo que sea de lícito comercio con arreglo a la Real Orden de 18 de noviembre de 1797, sin exceptuar los géneros ingleses, que estén permitidos a comercio por no haberse prevenido cosa en contrario, sin embargo de la actual guerra." (8) Evidentemente este "sin embargo", debería traducirse en un "a causa" de las condiciones impuestas

por aquella guerra. Esta fue una medida política y como tal también fue atacada por quienes vieron en ella una actitud contrario a los intereses de la Corona Española. De allí que en 1801 el Gobernador de Montevideo, al denunciar los abusos cometidos bajo la disposición que permitía el tráfico de neutrales y su incumplimiento al darle interpretaciones que excedían el marco de las autorizaciones, indicaba que la habían convertido "el interés particular y la astucia de nuestros enemigos en abusos y excesos de increíble magnitud contra los intereses del Rey y del Estado. Por esta razón, apenas entró en este puerto uno de los primeros buques Anglo-Americanos procedente de los Estados Unidos de América, que permitiéndosele por el interino Virrey de estas provincias D. Antonio O. Feliú la licencia para vender su cargamento, pasó orden a esta Real Aduana mandado suspender el cumplimiento de esta providencia mientras no recibiese respuesta a la consulta que hice a aquel jefe manifestándole que siendo los géneros de registro de dicho buque extranjero casi todos de fábrica y manufacturas inglesas había mandado suspender su descarga hasta esperar su resolución pero como su contestación fue terminante para que se gozase sin restricción alguna, se dio de aquí margen a que todas las expediciones sucesivas de buques de la misma Nación y aun algunos hamburgueses, se hayan después repetido dolorosamente con el mismo conocido beneficio de la Nación Inglesa, nuestra enemiga..." (9)

Esto sin contar con el incumplimiento de la cláusula de retorno obligado a la Península, que había sido taxativamente establecida en la Real Orden que abría el tráfico de neutrales, que tampoco fue observada por estos dos primeros navíos norteamericanos. En ambos casos, salieron con destino a La Habana con autorización virreinal, aunque se opusiera el dictamen del fiscal. (10) Pero tampoco aquí ha de extrañarnos la actitud gubernamental, ya que si para el ingreso debió influir la delicada situación de los consumidores, no siempre adecuadamente considerada, en el caso de las extracciones, se impuso la necesidad de exportar las producciones. No obstante, los detractores del sistema abundaron, tanto por cuestiones ideológicas como económicas, y consecuentemente, pusieron su acento en las transgresiones cometidas a su amparo.

El comercio directo con extranjeros que escondían su condición a través de testaferros, los fraudes como consecuencia de la falta de documentación, el ingreso de mercaderías británicas y el incumplimiento del retorno obligado a puertos peninsulares, constituyeron algunos de los principales argumentos para minar el sistema. Pero, como contrapartida, además de la penetrante incidencia de una ideología literal pujante y de nuevos sectores económicos interesados en la implantación de medidas aperturistas, se imponían también las condiciones coyunturales de una guerra con resultados nefastos para las vinculaciones comerciales entre la Península y sus colonias. Situación que al prolongarse, pese a las restricciones que intentarán imponerse, cambiará bajo formas legales, pseudo-legales e ilegales, la filosofía y fisonomía del intercambio exterior del Río de la Plata. De allí la trascendencia de estos primeros arribos de buques neutrales desde puertos extranjeros y su consideración a la luz de la situación particular en que estaba sumido el Imperio en general y la región rioplatense en particular.

## NOTAS

- 1) GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio - Comercio colonial y guerras revolucionarias - La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana. Sevilla: Escuelas de Estudios Hispanoamericanos. 1972, p. 129.
- 2) Ibidem, pág. 130-131.
- 3) GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII, en Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea. Barcelona: Ed. Ariel, 1972. Pág. 278. Vide: SOBREQUES I CALLICO, Jaime (Dir.) - Historia de Catalunya. Vol. IX, 2a parte, El siglo XVIII - Reconstrucció económica i desnacionalització. Barcelona: Ed. Gran Enciclopedia Vasca, 1980. VILAR, Pierre, Catalunya dins Espanya Moderna Tomo IV, La formación del capital comercial. Barcelona, 1970.
- 4) Documentos para la historia argentina. Tomo VII. Comercio de Indias, Consulado, comercio de negros y de extranjeros (1791-1809). Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Buenos Aires. Buenos Aires, Cia. Sudamericana de Billetes de Banco, 1916, pág. 134.
- 5) Archivo General de la Nación, IX, 4,7,5.
- 6) Archivo General de la Nación IX, 45, 1, 9.
- 7) Ibidem.
- 8) Ibidem.
- 9) Archivo General de Indias, Estado, 81
- 10) Silva, Hernán Asdrúbal. Los norteamericanos y el tráfico entre el Río de la Plata y La Habana. XIII Jornadas de la Asociación Argentina de Estudios Americanos - Termas de Río Hondo, 1979.