



Aviso Legal

Artículo de divulgación

Título de la obra: La portuguezación y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata (finales del siglo XVIII y principios del XIX)

Autor: Silva, Hernán Asdrúbal

Forma sugerida de citar: Silva, H. A. (1996). La portuguezación y españolización de navíos en las relaciones entre Brasil y el Río de la Plata (finales del siglo XVIII y principios del XIX). *Cuadernos Americanos*, 6(60), 185-198.

Publicado en la revista: *Cuadernos Americanos*

Datos de la revista:

ISSN: 0185-156X

Nueva Época, año X, núm. 60, (noviembre-diciembre de 1996).

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional).

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México.
Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C. P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigación sobre América Latina y el Caribe
Piso 8 Torre II de Humanidades, Ciudad Universitaria, C.P. 04510,
Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx/>
Correo electrónico: betan@unam.mx

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

✓ **Atribución:** usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.

✓ **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.

✓ **Sin derivados:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

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)

Por *Hernán Asdrúbal* SILVA
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR-
CONICET, ARGENTINA

EL INTERÉS DE LA CORONA HISPANA por promover la construcción de navíos fue sistemático. Sin embargo, no siempre la preocupación por incentivar el desarrollo de la flota nacional fue concomitante con el desenvolvimiento de la industria naval. De allí las autorizaciones dadas para comprar embarcaciones en el exterior y de allí también la constante preocupación por el cambio de nacionalidad de los navíos. Cambio de nacionalidad que requería su adecuado registro y matriculación. Así la “españolización” adquiere un significado fundamental, no sólo desde el punto de vista de la conformación numérica de la flota mercantil española, sino también de la participación en el sistema comercial del Imperio.

Si bien la base formal del cambio de bandera y de matrícula se vincula, en este caso, a operaciones de traspaso de dominio de una embarcación entre portugueses y españoles, diversas fueron las motivaciones que condujeron a formalizar este tipo de tramitaciones. De allí que estos procesos de nacionalización se vinculen a una amplia gama de actitudes legales, pseudolegales e ilegales, que fluctúan entre la concreción de compraventas reales y el liso y llano fraude y ocultamiento de la verdadera propiedad del navío. Lo interesante de esto es que no sólo los particulares recurrieron habitualmente a este tipo de artilugios, con la finalidad de conseguir ventajas económicas, sino que también el Estado español promovió el uso de papeles apócrifos con el objeto de dar seguridad al tráfico y mantener abiertas las vías comerciales. Cabe acotar que

a esta última actitud se vincula directamente la "portuguización". Fueron fundamentalmente las repetidas guerras que se generaron durante este periodo las causantes de la actitud gubernamental hispana, que vio en los portugueses una salida para evitar el cierre de sus puertos y el apresamiento de sus navíos y cargas. Pese al vínculo de Portugal con Inglaterra, tradicional enemiga de España, se debió recurrir a los lusitanos, ya empleando sus barcos en forma directa, ya ocultando la nacionalidad española bajo papeles falsos.

La Corona española había pretendido consolidar una nueva estructuración del comercio colonial con el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias* del 12 de octubre de 1778. Medida política liberalizadora, pero enmarcada dentro de las férreas limitaciones impuestas por el sistema imperial. Pese al trascendental avance que significó el *Reglamento* para las relaciones económicas entre España y América, el proclamado "comercio libre" mantenía importantes restricciones. Así lo indicaba el mismo rey en los fundamentos de la resolución, cuando expresaba que "sólo un comercio *libre y protegido* entre españoles europeos y americanos puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo vigor".¹

Con la promulgación del *Reglamento* se daba un gran paso en el proceso aperturista; sin embargo la exclusión de los extranjeros seguía vigente y, por supuesto, alcanzaba a los puertos y barcos del Brasil.

Navegación y comercio eran conceptos que iban permanentemente unidos, por lo que el artículo primero del *Reglamento* señalaba taxativamente que todos los navíos destinados al tráfico deberían "pertenecer enteramente" a vasallos de la Corona española, sin la participación de extranjeros; agregándose en el artículo siguiente que, luego de un plazo de dos años para matricular los barcos comprados en el exterior, la totalidad de las naves deberían ser de construcción nacional. Asimismo, a quien construyera navíos mercantes de 300 o más toneladas se le rebajaba un tercio de los derechos de los productos embarcados por cuenta propia en su primer viaje a Indias.

Aparentemente, luego de la caída de la Colonia del Sacramento y de la reestructuración del sistema comercial hispano, debían cesar

¹ *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias del 12 de octubre de 1778*, edición conmemorativa del II Centenario de su promulgación, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1979, p. 1.

los vínculos económicos con el Brasil; no obstante, por vías legales e ilegales, se registró un importante tráfico naviero desde sus diversos puertos. Como consecuencia de las permisiones efectuadas en épocas de guerra, de innovaciones en el régimen mercantil —como las modificaciones introducidas al tráfico negrero y la autorización “por vía de ensayo” para realizar el comercio con colonias extranjeras—, o de actitudes ilegales que incluyeron desde las arribadas forzosas al directo ejercicio del contrabando, los lusitanos estuvieron presentes en el movimiento comercial rioplatense de la época que nos ocupa.

Baste señalar que apenas puesto en vigencia el *Reglamento* se registra el rompimiento de las hostilidades con Inglaterra (1779), como consecuencia de la contienda desatada por la participación de España, junto a Francia, en la guerra de la independencia de los Estados Unidos. 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 que, al extenderse hasta 1783, determina importantes restricciones en el tráfico de ultramar. De allí que la Corona española tuviera que tomar medidas de emergencia, dentro de las cuales se halló el uso de naves neutrales con pabellón portugués.

El sistema de transportar mercaderías y metálico a España por la vía de Portugal se abrió en febrero de 1781, con un permiso otorgado al Marqués de Echaudía, que sería transferido a Juan Bautista de Ustariz, Conde de Reparaz, para sacar del Río de la Plata un millón de pesos y 80 000 cueros.² De allí en adelante, la presencia de barcos lusitanos fue vista como una tabla de salvación. Baste observar la relación entre el tráfico español y portugués que nos muestran las estadísticas del movimiento naviero registrado en el puerto de Montevideo durante el año 1782. Entonces entraron 29 barcos de esa nacionalidad frente a 15 navíos españoles arribados desde la Península y 3 desde Brasil. Bajo pabellón portugués llegaban 25 barcos procedentes de puertos brasileños (13 sumacas, 8 paquebotes, 3 fragatas y 1 pingue), un paquebote y una fragata de La Coruña, un paquebote de Canarias y una fragata de Cádiz. Asimismo, si contabilizamos los tres navíos españoles provenientes de Río de Janeiro (1 sumaca, 1 saetia y 1 bergantín), podemos ob-

² *Documentos para la historia argentina*, tomo VI, *Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791)*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1915, pp. 190-191.

servar que para 1782, 60% del total de los barcos arribados a Montevideo tuvieron su origen en el Brasil. Cabe destacar que la presencia masiva portuguesa se mantiene también a lo largo de 1783, aunque durante este año, como consecuencia de las conversaciones de paz y la firma de los correspondientes tratados se dinamiza el tráfico español. Llegaban a Montevideo, con pabellón de Portugal, desde puertos brasileños 22 navíos (10 sumacas, 8 fragatas, 3 paquebotes y 1 bergantín); desde Cádiz 4 (2 fragatas, 1 paquebote y 1 bergantín) y desde Lisboa 2 fragatas.

Las españolizaciones

Los firmes lazos establecidos entre comerciantes rioplatenses y brasileños, a los que se sumaba la superestructura de las grandes casas comerciales que participaban en el comercio internacional, llevaron a mantener, por variados medios, un fluido tráfico con el Brasil. Diversas medidas, como las vinculadas a la trata de esclavos, al comercio con Colonias Extranjeras y al recurso del empleo de neutrales, fueron abriendo camino para cimentar el intercambio. Sin embargo, ya para sortear escollos, ya con el objeto de lograr mayor lucro, se generaron ilicitudes al amparo de medidas promotoras del comercio como las que incentivaban la adquisición de navíos con el objeto de incrementar la flota mercante nacional.

Cabe destacar que, aunque se dieron importantes franquicias para la compra de barcos, no siempre quienes se encontraban más interesados en la transacción comercial que en el transporte estuvieron dispuestos a volcar sus caudales hacia tales adquisiciones; más aún cuando las guerras —por la acción de navíos enemigos y corsarios— conspiraron contra la navegación con bandera española. Por ello podemos suponer y en varios casos comprobar, que atrás de muchas de las compras de naves en el exterior existió actitud fraudulenta.

El cambio de bandera significaba solucionar problemas legales derivados de las restricciones —vigentes o latentes— para comerciar en plazas extranjeras, aprovechar ventajas impositivas, salvar trabas burocráticas, etc. De allí que, como veremos, tengamos casos de embarcaciones que pasaban por portuguesas en Brasil y por españolas en el Río de la Plata. Todo esto enmarcado en una etapa afectada por una serie de conflictos bélicos y caracterizada por los enfrentamientos teóricos y de intereses entre quienes pretendían mantener a las colonias aferradas a las antiguas estructuras mono-

polistas y los que pugnaban por incorporarlas a nuevos mercados impulsados por las corrientes aperturistas.

Españolizaciones y fraude

LA principal crítica a las españolizaciones estuvo vinculada al fraude. Rápidamente se expandió la idea de que el objetivo habitual era el de simular la nacionalización del navío que transportaba la mercadería. Ingresado al puerto con patente española, desembarcaba la carga, volvía a cargar y una vez alejado de la rada enarbolaba nuevamente su bandera.

Las denuncias fueron muchas, e incluso quedaron plasmadas en la *Memoria* del Marqués de Avilés (1801), pese a que para entonces se había intentado perfeccionar el sistema, evitando los fraudes:

Es grande 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 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 que hacer a este gobierno con los cargamentos que individualmente han conducido, volviéndose a ir para no aparecer más, o para repetir sus molestas y perjudiciales arribadas.³

Años después, en 1805, en un expediente generado en el Consulado se pedía:

Que se indaguen las propiedades de los buques que andan bajo el nombre de españoles, así en el comercio de Colonias como en el de Negros, y se castigue a los que así se prostitúan; bien que es de esperar que prohibido aquel comercio veremos desaparecer ese número de barcos con que hoy contamos; porque según se dice y aún nos es notorio, hay muchos extranjeros que con escándalo se les ve practicar las gestiones no sólo referentes a ellos, sino aun de los cargamentos que conducen bajo el nombre español.⁴

Lo interesante de estas críticas es que provienen, por un lado, de un virrey que no se caracterizó por su rudeza en la persecución del ingreso de navíos extranjeros, y, por otro, del comerciante Tomás

³ *Memorias de los virreyes del Río de la Plata*, Noticia preliminar y recopilación de Sigfrido A. Radaelli, Buenos Aires, Bajel, 1945, pp. 514-515.

⁴ Archivo General de la Nación (Argentina), IX-4-7-8.

Antonio Romero, por entonces consiliario, que realizó gran cantidad de españalizaciones y se vio envuelto en ilicitudes y fraudes.

Las contradicciones de la Corona

TANTO las necesidades de desarrollo de la economía del reino, como las de implementar medidas protectoras en épocas de crisis bélicas motivaron contradicciones en los más altos niveles gubernamentales. A la lluvia de impugnaciones y denuncias sobre fraudes que se cometían al amparo de medidas aperturistas se respondió con restricciones que no siempre fueron puestas en vigencia o que, al poco tiempo, debieron ser modificadas. Mientras los particulares vinculados a los nuevos sistemas imperantes buscaron mecanismos para evadir las limitaciones por vías pseudolegales e ilegales, la misma Corona fue cambiando las reglas de conducta.

Una de las formas de evitar el fraude en el ingreso de mercaderías cometido al amparo de la "españalización" fue la de obligar a conducir al Río de la Plata el barco comprado en lastre. Sin embargo, al poco tiempo (mayo de 1801), en una autorización dada a Pedro Dubal, se aceptaba que los buques destinados al comercio de negros debían admitirse "con tal que se naturalicen antes o después de hechas las expediciones".⁵ Asimismo, el virrey Del Pino —pese a ser uno de los más duros limitacionistas— daba una providencia en beneficio del esclavista Francisco Maciel, extensiva "a los demás comerciantes españoles, que se emplean en el mismo tráfico, liberándolos del gravamen de llevar primero en lastre a Montevideo para su 'españalización' y matrícula las embarcaciones extranjeras que comprenden con el indicado objeto".⁶ Determinación aprobada por la Corona el 29 de agosto de 1806. Situaciones similares ocurrían con respecto a la tripulación de los barcos comprados en el exterior. Mientras que por una resolución de 1793 se autorizaba que "la tripulación de los buques negreros pueda ser la mitad extranjera, debiendo ser la otra mitad y el capitán precisamente española",⁷ por otra de 1798 se permitía a Romero comprar "las embarcaciones que haya menester, tripulándolas en caso necesario

⁵ *Documentos para la historia argentina*, tomo VII, *Comercio de Indias. Consulado. Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1915-1916, p. 190.

⁶ *Ibid.*, pp. 353-354.

⁷ *Ibid.*, p. 13.

con extranjeros”.⁸ La falta de barcos en los puertos españoles y la guerra desatada con Gran Bretaña nuevamente ponían a las autoridades ante la necesidad de flexibilizar el sistema.

Otros permisos, motivados por situaciones especiales como las surgidas de las guerras, llevaron también a promover, o al menos a ocultar, situaciones irregulares. Tal el caso de permitir que los navíos “españolizados” continuaran navegando bajo el pabellón original, con el objeto de salvar la carga y su apresamiento.

Tales situaciones no significaban el desconocimiento de los dolos cometidos al amparo de resoluciones reales o de las que emanaban de las autoridades locales. Incluso varios virreyes se vieron envueltos en denuncias a causa de las autorizaciones otorgadas en épocas de crisis. Tal es el caso del manifiesto “desagrado” de Su Majestad, comunicado durante el interregno de paz 1802-1804, por haber permitido “que se llenara aquel río de buques americanos, y principalmente portugueses, que bajo las más dolosas españolizaciones han absorbido con sus gruesos cargamentos muchos millones de aquellas provincias en la última guerra”.⁹

En definitiva, mientras las autoridades trataban de actuar de acuerdo con las circunstancias que le tocaban vivir al Imperio, comerciantes particulares, súbditos de ambas Coronas, trataban también de lucrar al ritmo de los acontecimientos. En épocas de guerra tratando de adaptarse y utilizar a su arbitrio a las nuevas pautas impuestas por necesidad, y en época de paz intentando burlar las trabas que se pretendían imponer de acuerdo con conceptos restrictivos en materia de relaciones coloniales.

Características de las españolizaciones

Si bien, como hemos señalado en un comienzo, la “españolización” se vincula a operaciones de traspaso de dominio de una embarcación, con el consecuente cambio de bandera y de matrícula, hemos podido observar, a través de documentación pública y privada, tres tipos de situaciones relacionadas con la posesión de los navíos.

a) *Compra efectiva del barco*: Supone la adquisición formal del navío por parte de un súbdito español a uno extranjero —en este caso portugués—, cumpliendo con las normas impuestas por la Corona hispana.

⁸ *Ibid.*, p. 151.

⁹ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 587.

Si bien sabemos que existe gran cantidad de fraudes, tanto por las denuncias efectuadas en forma genérica como por las comprobaciones, debemos suponer que una importante proporción de los barcos comprados se enmarcó en esta situación.

b) *Venta ficticia y mantenimiento de la propiedad portuguesa*: Por supuesto, como en toda actividad comercial existen dos partes y, en este caso, ambas se ponen de acuerdo para defraudar a la Corona hispana, o al menos para vulnerar las resoluciones restrictivas en la materia. Por un lado el extranjero —en el caso que nos ocupa un portugués—, dueño del barco y que puede o no serlo de la carga. Por otro un español que oficia simplemente de testaferro, al menos para prestar su nombre como nuevo propietario del navío. El objetivo está centrado en la posibilidad de entrar a puerto y entregar el cargamento, que puede pertenecer indistinta o mancomunadamente al propietario de la embarcación o a otro portugués, a una firma internacional, a quien viene consignada la carga o a cualquier otro súbdito español.

Ya en 1778 el virrey Olaguer Feliú manifestaba su preocupación por haber visto

venir buques portugueses cargados, exponiendo [españoles] haberlos comprado y que se formalizará la compra en Montevideo o Buenos Aires para habilitarse al comercio nacional; pero no sólo es cierto que con este primer movimiento cae la balanza a favor del extranjero, y no se verifica el principal fin de estos permisos [comercio con Colonias Extranjeras], que es la extracción de frutos de esta Provincia, sino que estas compras han sido a veces simuladas, desapareciendo luego los barcos para siempre o siguen su giro siendo aquí españoles y allí portugueses.¹⁰

c) *Posesión mixta o compartida*: En este caso la propiedad del barco se divide entre extranjeros y nacionales. Particularmente en el tema que nos ocupa, llevados por los férreos y permanentes lazos económicos establecidos con el Brasil, comerciantes lusitanos y rioplatenses invirtieron en embarcaciones, formando sociedades tendientes a lograr un mejor y rentable manejo del transporte y un beneficioso manejo de las mercaderías.

Si bien este caso formalmente no se diferencia en mucho del anterior, dado que igualmente debe manifestarse la propiedad del navío por parte de un súbdito de la Corona hispana, sí tiene variantes fundamentales en relación con el manejo de los intereses y

¹⁰ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 124.

la responsabilidad empresarial. Aquí ya no se trata simplemente de un particular que presta su nombre o realiza un servicio como testaferrero del extranjero. Existe un interés especial del armador y/o comerciante rioplatense que forma parte solidaria de la empresa por su porcentaje en la propiedad de la embarcación, que puede ser mayoritario; actitud que se extiende a las cargas, aun cuando en algún caso no estuviera comprometido su patrimonio en ellas.

Las relaciones con el Brasil

EN el caso de los navíos nacionalizados con el objeto de realizar el tráfico con el Brasil, no se cumplen necesariamente algunas de las características de otras españolizaciones. Las distancias eran cortas y era habitual que los navíos comprados no desaparecieran de la ruta luego de hacer sus primeras incursiones, como ocurriera con los norteamericanos.¹¹

Más aún, la cercanía hizo que el sistema fraudulento se fuera perfeccionando y que actuaran enarbolando diversas banderas según la conveniencia. Tal el caso del bergantín español *Nuestra Señora del Pilar*, de Gerónimo Merino Villanueva, que en 1803 en Bahía de Todos los Santos presentaba papeles portugueses bajo el nombre de *El Volcán del Sur*.¹²

Por supuesto que el conocimiento de estas actividades fraudulentas, al igual que el del contrabando, era difícil de comprobar, debido al sigilo con que se las manejaban. No obstante, ya por denuncias, ya por situaciones fortuitas, se pudo llegar a demostrar parte de estos artilugios. Así por ejemplo, en 1804 eran confiscadas cartas portuguesas que nos ilustran sobre "los vicios" de una "expedición extranjera, caracterizada de española en Buenos Aires".¹³ En enero de aquel año, desde Bahía, Antonio Pichoto Gumaraens, que se repartía en partes iguales con otro portugués la propiedad del bergantín *Vencedor* o *Rastreiro*, le escribía a su testaferrero en Buenos Aires, Gregorio de la Peña, quien pasaba por dueño del referido barco, dándole instrucciones sobre la forma de actuar.

¹¹ Véase "La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude", *Estudios de Historia Social y Económica de América* (Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares), 1990.

¹² Archivo General de Indias, Buenos Aires, 587.

¹³ Archivo General de la Nación (Uruguay), Período colonial, 1803-1805, tomo VIII.

Las españalizaciones de naves portuguesas

PARTICULARMENTE entre 1796 y 1805 se registraron gran cantidad de españalizaciones, siendo su justificativo principal el destinarlas al comercio negrero. La nómina de participantes en el sistema es amplia, apareciendo nombres de tratantes como Tomás A. Romero, Pedro Dubal y José de María, a los que se agregan Narciso Yranzuaga, Manuel Aguirre, Rafael Guardia, Agustín García, Martín Felipe Añorga, Andrés Lista, José de la Oyuela, Casimiro Necochea, Francisco Acosta Pereyra, Felipe Vidal, Julián Molino Torres, Francisco Antonio Maciel, Bartolomé Rusiano, Juan de Silva Cordeyro, Francisco y Antonio Beláustegui, Gerónimo Merino Villanueva, Benito Patron (de Cádiz) por intermedio de su apoderado y Juan Montaner.¹⁴

La cantidad de individuos que nacionalizaron buques fue creciendo, al igual que el número de barcos integrados teóricamente al patrimonio de algunos de ellos y, de su mano, aumentaron las prácticas ilegales. De allí que no haya de extrañarnos que en una representación hecha por el Consulado al virrey Marqués de Sobremonte, en la que se denuncian las irregularidades cometidas al amparo de las circunstancias de la guerra (marzo de 1805), beneficiando incluso al enemigo británico, se hiciera hincapié en “la facilidad con que se españolizan tantos en determinados sujetos, de los cuales algunos no pueden ser propietarios de uno”.¹⁵

En realidad poco podía hacer la máxima autoridad local en aquellos momentos, ya que las restricciones impuestas por la nueva contienda obligarían a tomar medidas aún más extremas, como las relacionadas con la “portuguización”, para mantener un adecuado movimiento comercial.

Portuguizaciones

AUNQUE al amparo de las españalizaciones se generaron diversos tipos de ilegalidades, el mecanismo implementado por la Corona hispana tenía como base una finalidad legal, la de regularizar la situación de los navíos comprados en el exterior. En contraposición, a través de la “portuguización” el mismo Estado español promo-

¹⁴ Archivo General de la Nación (Argentina), IX-18-8-11; Archivo General de Indias, Buenos Aires, 587 y 132.

¹⁵ Archivo General de la Nación (Argentina), IX-4-7-8.

vió el uso de papeles apócrifos con el objeto de dar seguridad al tráfico y mantener abiertas las vías comerciales. Ya no se trataba de emplear barcos portugueses en calidad de neutrales, sino de dotar a navíos españoles de patente y bandera portuguesa, con el objeto de proteger no sólo la embarcación, sino también la carga.

Si bien dada la cantidad de permisos otorgados durante los primeros años de la guerra desatada a fines de 1804 y la variedad de casos que durante la misma se producen, se ha hecho hincapié en esta etapa para la explicación del sistema, es menester señalar que fue utilizado en contiendas anteriores.

Cabe destacar que no se trata del empleo de lusitanos en calidad de neutrales, sino del ocultamiento de la pertenencia del navío para evitar su apresamiento. En la guerra desatada con motivo de la independencia de los Estados Unidos, junto al empleo de barcos de propiedad portuguesa, se dieron permisos para usar patentes y bandera de Su Majestad Fidelísima. Así por ejemplo en 1782 se autorizaba a José de Arboli, comerciante de Cádiz, a expedir desde aquel puerto con destino al Río de la Plata "su paquebote *Ntra. Sra. del Rosario* y *Sr. José*, ya sea con su propio nombre o ya con otro que se suponga; habiendo de ir con pasaportes, bandera y tripulación portuguesa".¹⁶ También en ese año recibían prerrogativas similares otros comerciantes gaditanos como José Antonio de Almera,¹⁷ y Ramón Vienne, a quien se le recomendaba que debían tomarse "cuantas precauciones se juzguen oportunas para ocultar su pertenencia a españoles".¹⁸ Por su parte, en enero de 1803, a Pablo Álvarez se lo autorizaba a enviar a Río de Janeiro bajo igual bandera neutral a su navío *San José*, para que fuera carenado; pudiendo regresar con 300 negros, también con documentación portuguesa.¹⁹

Durante la guerra desatada en 1796, cuyas consecuencias fueron aún más desastrosas, pese a la importancia que tuvo el tráfico de neutrales, también se procedió al ocultamiento bajo pabellón lusitano. En 1800 la casa gaditana de Torre Hnos. solicita permiso para enviar "directamente o con escala en las colonias portuguesas, desde Lisboa, tres buques suyos a Montevideo, que tiene en aquel puerto neutralizados con pabellón portugués para simular la

¹⁶ *Documentos para la historia argentina*, tomo VII, p. 226.

¹⁷ *Ibid.*, p. 227.

¹⁸ *Ibid.*, pp. 228-229.

¹⁹ *Ibid.*, p. 238.

propiedad española''.²⁰ Las experiencias anteriores sirvieron para que en el orden local rioplatense el entonces virrey Sobremonte dispusiera autorizar un masivo uso de la "portuguización", con el objeto de resguardar el comercio exterior y básicamente los vínculos económicos con el Brasil. Medida política que recibiera aprobación real el 29 de agosto de 1806.

A través de una rica documentación que hallara en el Archivo General de la Nación, Julio César González nos ha legado un interesante y poco difundido trabajo sobre estos movimientos de navíos. La autorización del 23 de noviembre de 1805, dada a la fragata *Joaquina*, sorprendida por la guerra en su viaje a Cádiz y refugiada en Río de Janeiro, abrió el camino a esta nueva etapa. Sobremonte otorga al dueño

con calidad de reservado, el permiso que se implora para que bajo la simulación de bandera portuguesa pueda venir a *estos puertos* la citada fragata con *cargamento* de frutos de introducción, en cuyo arribo retendrá y entregará a la Comandancia de Marina la RI Patente con que fue despachada... advertido el interesado que debe guardar y observar la indicada *reserva* para evitar los perjuicios que de la publicación de este permiso puedan resultar...²¹

Cabe destacar que, a partir de esta "portuguización", se genera una verdadera catarata de pedidos, pudiéndose constatar hasta el 17 de diciembre de 1806 el otorgamiento de 48 permisos (14 fragatas, 26 bergantines, 5 sumacas, 1 goleta, 1 paquebote y 1 polacra), que muestran una variedad de situaciones. Mientras que como en el caso de la fragata *Joaquina* existen permisos para regresar de Brasil bajo pabellón lusitano, en su mayor parte los pedidos se generan en Montevideo y Buenos Aires. La duración es variada, ya que a autorizaciones para realizar un viaje se contraponen licencias para portuguizar el barco mientras se mantengan las condiciones de beligerancia. Asimismo, mientras armadores precavidos solicitan la autorización antes de iniciar la carga, otros lo hacen durante o después de cargados, procurando rápidas resoluciones.

Con las portuguizaciones se incrementan las relaciones comerciales luso-hispanas, particularmente dando continuidad al tráfico con colonias extranjeras.

²⁰ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 587.

²¹ Julio César González, "La portuguización de los navíos en el Río de la Plata (1805-1806)", *Revista Histórica* (Montevideo), xvii, pp. 2-3.

La preocupación del armador y el comerciante

AUNQUE al amparo de subterfugios se fueron paliando las contingencias propias de la guerra, los armadores y comerciantes siempre estuvieron presionados por los vaivenes del acontecer internacional. En este caso específico, la posibilidad de romper relaciones con Portugal siempre estuvo latente, por lo que si bien esta vía de intercambio apareció como una tabla de salvación, nunca supieron cuándo se iba a acabar o incluso a convertirse en una verdadera trampa. Una carta fechada en Montevideo en marzo de 1806 nos relata con claridad tales circunstancias:

Siempre es caso serio en el día la resolución sobre el destino del buque, así porque no sabemos la suerte decidida en Europa a la bandera portuguesa, como porque para navegarlo con ella a algún destino necesitamos uno de inteligencia que vaya a su bordo con la representación del propietario; pues que el hacer otra cosa es poner un caudal en muchas manos y voluntades extranjeras que no se conocen, o lo que es peor, la administración y curso de un barco, que en el hecho de cometer tal incumbencia, quede el dueño atado no sólo a la pérdida de sus provistos, sino al pago de cantidades por averías de carga, órdenes de seguros y aperos, y a la contingencia de detenerse el buque en puerto y perderlo.²²

La portuguización y la ilegalidad

LA preocupación por evitar las ilegalidades que proliferaban en todo el sistema comercial estuvo una vez más presente en las autoridades coloniales. Más aún cuando eran ellas mismas las que promovían una normativa que tenía como medio de protección el empleo de papeles apócrifos y el consecuente ocultamiento de la nacionalidad del barco y de la carga.

No se trataba de comerciar en barcos neutrales, ni tampoco en barcos españolizados con autorización para mantener el pabellón original. Ahora se efectuaba "una venta simulada". De allí que, en un principio, para evitar las maniobras que pudieran hacerse con las patentes, se obligaba la entrega de la original en la Comandancia de Marina. Sin embargo, el problema podría surgir si la embarcación, en lugar de arribar a un puerto extranjero, llegaba a uno español. ¿Cómo se demostraba que la embarcación pertenecía a un súbdito

²² Archivo General de la Nación (Uruguay), Particulares, Caja 1, Carp. 9.

de la Corona hispana? De allí que se optara por permitir la conducción de doble patente.

Si existían tantos problemas de fraude con los navíos “españolizados”, que debían generar una compra real, ¿cuántas más ilicitudes podrían cometerse bajo esta apócrifa nacionalización portuguesa? De allí que a partir del 28 de marzo de 1806, y con la finalidad de comprobar que dueños y embarcaciones eran fehacientemente españoles, se exigiera demostrar que los buques se hallaran matriculados a nombre de quienes se expedía la autorización. Cabe observar que algunos que habían españolizado navíos, como Antonio Maciel, Manuel de Aguirre, Felipe Vidal y Juan de Silva Cordeiro, aparecen ahora efectuando portuguizaciones. Como en toda actividad en que la actitud fraudulenta aparece a través de denuncias generales o ejemplificaciones particulares, es difícil generalizar. Sin embargo, tanto a través de la documentación oficial como privada, podemos afirmar que, como señalara en un estudio dedicado a la “españolización” de navíos norteamericanos, la cuestión se movió en un marco de tinieblas, que tenía como extremos la legalidad y el fraude.

En definitiva, por necesidad o por interés, se promovieron intercambios y se solidificaron vinculaciones económicas con el mundo lusitano y, básicamente, con el Brasil, a través de medidas como la “españolización” y la “portuguización” de los navíos encargados de realizar el tráfico.