
Oscar Abadie – Aicardi

Doctor en Derecho por la
Universidad de la República.
Profesor de Historia de América
en la Universidad de Montevideo.
Historiador.

Levas y deserciones de marineros extranjeros en los orígenes de la Armada Nacional (1830 – 1840)

Al tornarse independiente en 1828, por la irresistible presión británica, el Uruguay ofrecía un cuadro limitado y precario. El país domina el curso a los ríos que llevan al interior de la extensa cuenca del Plata, y Montevideo era el mejor puerto de la región. La diplomacia captó su importancia para introducir en tránsito sus manufacturas en aquel vasto mercado e indujo al gobierno a transformar el puerto en un depósito aduanero. Entre tanto, se desató en la Argentina la guerra civil entre Federales y Unitarios, y un conflicto entre Rosas y el gobierno de Francia por reclamos de residentes franceses, que condujo al bloqueo de Buenos Aires por la flota francesa. El propósito del gobier-

no francés de desplazar a Inglaterra de su posición dominante en el Uruguay llevó a los franceses a apoyar al bando insurgente del General Rivera para derrocar al Presidente legal Oribe. Una vez en el poder, Rivera, para enfrentar a Rosas, recurrió sistemáticamente a la leva de residentes extranjeros, sobre todo franceses e ingleses, para enrolosarlos en su Marina de Guerra.

Las levas dieron lugar a rozamientos y conflictos con los respectivos cónsules, de los que dan cuenta los numerosos testimonios del Archivo General de la Nación, que se analizan en un período breve y acotado a los residentes y desertores franceses e ingleses.

El puerto de Montevideo en el tablero geopolítico británico

*Es [Montevideo] casi único
puerto en el Río de la Plata,
llave de las inmensas provincias
de estos dominios.*
(Juan Francisco de Aguirre,
Diario, 1796)

*Arroje cualquiera el más rápido
vistazo sobre el mapa y
verá que ... cualquier poder
adueñado de la Banda Oriental
y de Montevideo puede,
cuando así lo quiera, cerrar o
abrir a los otros el Río de la
Plata.*

(Lord Ponsonby al Vizconde de
Inhambupé, Río de Janeiro, 4 de
junio de 1826)¹.

El puerto de Montevideo y el tránsito aduanero regional

Al tiempo de tornarse Estado independiente como consecuencia de la presión irresistible de la diplomacia británica, el Uruguay ofrecía un cuadro en extremo precario y limitado. Tenía apenas unos 74.000 habitantes, su territorio sin deslindar arrasado por casi veinte años de guerras civiles, escasos centros poblados y establecimientos educativos y una población rural sin hábitos ni capacitación y disciplina de trabajo, en parte seminómada y que incluía indígenas en estado cuasi salvaje. En cuanto a su producción, consistía casi exclusivamente en “cueros de caballo y vacuno [y] lanas de mediocre calidad ... únicos productos que atraen aquí al comercio extranjero”, al decir del cónsul de Francia Raymond Baradère². A ello cabe agregar el *charqui* o tasajo, que se exportaba a Brasil, Cuba, Puerto Rico y los Estados Unidos, para el consumo de los esclavos. La agricultura y la industria eran casi insignificantes. Las rentas aduaneras constituían lo esencial de los ingresos fiscales.

¹ DE HERRERA, Luis Alberto, *La misión Ponsonby*, Eudeba, Bs. Aires, 1974, T. II, pp. 20- 21.

² *Informe del Señor Cónsul de Francia en Montevideo al Ministro de RR.EE. de Francia*, Montevideo, 1834., en *Revista Histórica* del Museo Histórico Nacional, , Montevideo, julio de 1958, T.xxviii, Nos. 82 a 84, pp. 462- 63.

Ahora bien, el país dominaba el acceso de las rutas fluviales al interior de la cuenca del Plata. Montevideo era el mejor puerto de la región y resultaba evidente que rivalizaría con Buenos Aires como emporio monopolizador del comercio de ella. En efecto, la naturaleza lo dotó de un calado superior al de Buenos Aires y los demás puertos de la costa occidental del Plata, lo que le ahorra gastos de pilotaje y lanchaje y le confiere mayor seguridad para que se guarezcan en él numerosos barcos con grandes cargamentos. Esta importancia ventajosa comparativa, unida a su dominio de los canales de acceso de los ríos de la cuenca y a las facilidades para los trasbordos, hacían de Montevideo el puerto más adecuado para hacer un depósito donde acumular los envíos de ultramar e ir retirando artículos en la medida en que lo requiriera la demanda regional. Por estas razones, desde el establecimiento de la aduana, el 22 de agosto de 1778, las embarcaciones mayores aportaban en él, efectuando el trasbordo a embarcaciones mejores, de la carga destinada a Buenos Aires y demás provincias del Plata y distribuyendo en ellas las importaciones de productos europeos en cuanto excedieran las posibilidades de consumo de su menguada población. De tal suerte obtenía una renta adicional por la percepción de derechos aduaneros y portuarios y el cobro de servicios varios ligados al comercio internacional.

La sutil diplomacia británica fue la primera en captar en todo su alcance geopolítico la importancia de la posición geográfica del puerto de Montevideo desde los puntos de vista económico y comercial. La tentación británica de disponer de Montevideo –abortada en 1807 en su versión militar– reapareció bien pronto revestida de piel de oveja, en la predicación de un nuevo Primer Ministro, Robert Stewart, Vizconde de Castlereagh (1767-1822), en el sentido de acercarse a la América española, siempre “como auxiliares y protectores” y “como mercaderes, no como enemigos”, de modo de hacer “más operantes y beneficiosas... las silenciosas e imperceptibles operaciones del intercambio comercial ilícito que mantenemos”. Porque esta última condición “presta al gobierno local nuevas energías que...le permiten hacer cumplir mejor las disposiciones prohibitivas contra nuestro comercio”³.

³ CASTLEREAGH, “Memorandum para el Gabinete referente a la América del Sur”, fechado el 1º de mayo de 1807 en Street, *Correspondencia*, III, p. 320, cit. Por H. S. Ferro, *Gran Bretaña y la Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Ediciones Solar- Hachette, 1966, pp. 56-59 pass.

En la visión británica, el equilibrio regional giraba sobre el quicio de un Montevideo que no fuera ni argentino ni brasileño, sino neutral, lo que logró con la secesión oriental impuesta en 1828. La debilidad del nuevo Estado ante sus vecinos lo hacía depender de la protección de Inglaterra, la cual podría “contribuir mucho a su progreso” mientras aquél ponía a su servicio toda la potencia de su condición de “llave del Plata y Sud América superior” de su alienada capital-puerto. Pues, de más está decir, poco interesaba a Inglaterra el territorio.

De acuerdo con la nueva consigna geopolítica de penetración mercantil en el Imperio Hispanoamericano, a comienzos de 1825, cuando el país era aún la Provincia Cisplatina, John Hall, un comerciante inglés residente en Montevideo y buen conocedor de la región, manifestó al recién llegado primer cónsul británico Thomas Samuel Hood que

..mientras la producción sea sólo de cueros y carne y los únicos consumidores de las importaciones la pequeña población de esta Provincia...y de las Misiones, abastecidas por el [río] Uruguay, el comercio de este puerto no puede adquirir mayor importancia. El gran instrumento será... una política sabia y liberal que lo convierta en un depósito, por estar tan admirablemente situado por la naturaleza⁴.

El cónsul percibió cabalmente que el efecto de la política aduanera sugerida sería transformar a Montevideo en lo que el historiador inglés Peter Winn describe como “el emporio comercial de la Cuenca del Plata y el centro para la expansión del comercio británico que abriría nuevos mercados para las manufacturas inglesas”⁵. Fue por su consejo que dicha política “sabia y liberal” fue implantada por el gobierno uruguayo por medio de la primera ley de aduanas del país, del 15 de junio de 1829, que consagró de

⁴ *La Provincia Oriental a principios de 1825* (Carta de John Hall a Thomas Samuel Hood, Cónsul de S.M.B. sobre el estado de esta Provincia, Montevideo, 10 de febrero de 1825), Archivo General de la Nación, Montevideo, 1995, pp. 18-19.

⁵ *Inglaterra y la Tierra Purpúrea. A la búsqueda del imperio económico (1806-1880)*, Universidad de la República, Facultad de Humanidades, Montevideo, 1997, p. 56.

modo amplio la operación de tránsito aduanero, “para los puertos extranjeros del Uruguay y el Paraná”, centrada en el de Montevideo e instrumentada por los clásicos mecanismos aduaneros del trasbordo, depósito y ulterior reembarco. Estas medidas afectaban, naturalmente, los intereses del puerto de Buenos Aires, con el que el de Montevideo había mantenido durante el período virreinal una crónica rivalidad, que solía zanjar la Corona española. La ausencia de ese poder arbitrador, unida a las luchas de facciones advenidas con la independencia, vino a constituir un factor de grave irritación de las relaciones entre los dos países rioplatenses, arrastrados por los intereses en pugna de las oligarquías mercantiles de sus respectivas capitales – puertos⁶.

Frustrada tentativa francesa de predominio en el Plata (1838 – 1840)

A esos motivos internos de perturbación de la paz en el Plata se sumó otro, de carácter internacional, generado por la rivalidad entre Francia e Inglaterra, trasladada a tierras americanas.

En efecto, la “Monarquía de Julio” del rey Luis Felipe de Francia– uno de cuyos primeros actos internacionales había sido, en diciembre de 1830, el reconocimiento de la independencia hispanoamericana, rompiendo así con los compromisos legitimistas de los Borbones – inició hacia 1838 una nueva relación con estos Estados. Ella consistía en una diplomacia de presiones y avasallamiento destinada a disputar a Inglaterra las posiciones mercantiles y el fuero especial para sus súbditos residentes, logrados por esta última en la década anterior con la firma de tratados de amistad, comercio y navegación con la Provincias Unidas del Río de la Plata (25 de febrero de 1825), la Gran Colombia (18 de abril de 1825), y México (26 de diciembre de 1826). Se valió Francia, para ello, de reclamos perentorios a favor de súbditos residentes. Como el gobierno de Juan Manuel de Rosas no aceptó negociar bajo el redoblar del tambor, la flota del Almirante Leblanc

⁶ He tratado este importante tema en dos trabajos anteriores: *La política de tránsito y la rivalidad comercial entre Montevideo y Buenos Aires*, Academia Nacional de Historia, Buenos Aires, 1982, T.V. del VI Congreso Internacional de Historia de América (Buenos Aires, 1980) y *Primeros tiempos del comercio de tránsito en el Río Uruguay (1829-1870)*, inédito.

bloqueó, el 28 de marzo de 1838, el puerto de Buenos Aires y los demás de la Confederación Argentina. Por idénticas razones, el 27 de noviembre del mismo año el Almirante Baudin atacó el puerto mexicano de Veracruz y prácticamente arrasó la fortaleza de San Juan de Ulúa.

Para hacer efectivo el bloqueo, los franceses necesitaban un puerto en el cual juzgar y vender las presas que hicieren, por lo que pidieron autorización al gobierno uruguayo para hacerlo en el de Montevideo. Ante la negativa del Presidente –el General Manuel Oribe– el Almirante Leblanc, ya unido a los insurgentes unitarios argentinos, se coaligó con el insurgente uruguayo General Fructuoso Rivera, y se apoderó de la isla de Martín García, llave de la navegación por el río de la Plata y sus afluentes, el Paraná y el Uruguay (11 de octubre de 1838). Sitiado por tierra en Montevideo por Rivera y bloqueado de facto desde el río por los franceses, Oribe debió dimitir catorce días más tarde y pasar a Buenos Aires, franqueando la entrada de Rivera en la capital. El puerto de Montevideo quedó entonces en manos de la Marina francesa ⁷.

En pocos meses, entre marzo y diciembre de 1839, los franceses consolidaron sus posiciones en el Uruguay. El 11 de marzo, forzado por ellos, Rivera declaró por un bando “el estado de perfecta guerra contra el gobierno actual de Buenos Aires y con todos lo que lo sostengan”. El 23 de abril, el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Longinos Ellauri Fernández (1789 – 1867), suscribió con el Cónsul Baradère un Convenio sobre buques de cabotaje. Por él se creó un registro de todos los buques destinados a la navegación del Plata, el Uruguay y el Paraná (art. 1º): Los cargadores debían presentar al Consulado de Francia para su visación los manifiestos de carga y depositar una fianza por el valor de ésta (art. 4º), para cuya recuperación, los buques despachados para puertos sobre el Uruguay debían presentar a su regreso a Montevideo, en la Aduana y el Consulado,

⁷ Hood comentó a Palmerston el 25 de setiembre de 1839: “La intervención en Montevideo empezó simplemente porque el gobierno entonces existente no permitió a los cruceros franceses traer a sus puertos los buques de un Estado vecino y amigo y venderlos en ellos sin juicio ni condenación algunos.” En De Herrera, *Orígenes...*, II, pp. 392-93.

una tornaguía dada por la autoridad de esos puertos (art. 16°). Además, se prohibía seguir otra ruta que no fuera el Canal del Norte, controlado desde la isla Martín García, siendo legal la captura de los barcos que lo hicieran por el Sur (art. 13°)⁸.

La intromisión francesa en los ríos regionales creaba las condiciones para interferir el comercio de tránsito de las mercancías inglesas. Desde un principio, los diplomáticos británicos habían visto el bloqueo como un pretexto para perturbar el comercio de su país en la región. Hood, en particular, afirmaba que el propósito de Francia en el Plata era obtener concesiones comerciales exclusivas y así “destruir el actual comercio predominantemente británico”⁹. El 26 de setiembre de 1839, para hacer ver a Palmerston “cuán completa ha sido la paralización del comercio británico”, Hood le adjuntó el texto de un

decreto arrancado a este gobierno por el Almirante francés [que] prohíbe la reexportación o retorno de cualquier mercancía extranjera [que es] severamente cruel, considerando que existen 5:000.000 [de libras] en valor sólo de mercancías inglesas no vendidas, en los almacenes aduaneros de esta ciudad, muchas de las cuales podrían, si se lo permitiera, ser enviadas a Río de Janeiro o Valparaíso, dando así alivio a los manufactureros de nuestro país [pues] una flota de buques mercantes... están paralizados por esta temeraria intervención francesa en el puerto¹⁰.

Por último, el 7 de diciembre de 1839, fue ratificado en Montevideo el Convenio Preliminar de amistad, comercio y navegación firmado en la misma ciudad el 8 de abril de 1836, que acordaba a ambas partes {Uruguay y Francia} el trato de nación más favorecida en materia de agentes diplomáticos y consulares, personas, buques y mercancías, y autorizaba a los

⁸ ARMAND UGON, Enrique et al., *Compilación de Leyes y Decretos, 1825 – 1930*, Montevideo, 1930, T.II (1835 – 1843), pp. 276 y 277- 79. El Bando del 11 de marzo homologó la declaración de guerra efectuada por Rivera como “Jefe del Ejército Constitucional”

⁹ Hood a Palmerston, Montevideo, 20 de octubre de 1838, PRO/FO. 51/14. Cit. por Winn en *Inglaterra y....*

¹⁰ DE HERRERA, *Orígenes...*, II, p. 394-95. No he podido hallar el decreto citado por Hood en ninguna de las colecciones legislativas consultadas.

cónsules a exigir el arresto y conducción a bordo de los marineros desertores¹¹. Francia obtuvo así con el Uruguay el tratado de comercio que Inglaterra aún no tenía.

Con todos estos logros, bien pudo decir Baradère el 15 de julio de 1839 a su Ministro de exteriores, Mariscal Nicolás Soult, Duque de Dalmacia (1769 – 1851):

*hemos obtenido de su administración [la de Rivera] todo lo que podíamos obtener: autorización para la venta de presas, armarnos y avituallarnos en Montevideo, el reglamento del 23 de abril [de 1839] sobre la navegación de cabotaje y, en fin, la sanción y ratificación de nuestra convención de comercio*¹².

La conducta francesa suscitó desde el inicio la radical oposición del gobierno de Londres, como que el bloqueo afectaba a Inglaterra más que a nadie, dados sus cuantiosos intereses y su posición privilegiada en América. Pero, aunque presionada por los intereses mercantiles, poco podía hacer, pues no podía desconocer a su socio en la ambigua alianza el derecho a adoptar medidas de fuerza que ella utilizaba, por cierto más que a menudo. Palmerston permaneció por ello silencioso, en la clásica tesitura de “*wait and see*”. No obstante, oportunamente hizo saber al Conde Molé, Presidente del Consejo y Ministro de Exteriores francés (15 abril 1837 – 2 febrero 1839) que el bloqueo era perjudicial para el comercio británico y no sería tolerado¹³.

En cuanto al Brasil y los Estados Unidos, también adoptaron una actitud relativamente pasiva. El Imperio hacía frente, en la época de las Regencias (1831 - 1840), a graves problemas internos por rebeliones en varias provincias. Por otra parte, el triunfo de Rivera, que la flota francesa hacía

¹¹ ARMAND UGON, *Compilación...*, pp. 270-72; Mario FALCAO ESPALTER y Oscar B. HORDEÑANA, “Colección de tratados, Convenciones y otros Pactos internacionales de la República Oriental del Uruguay”, en *El Siglo Ilustrado*, 5 vols., Montevideo, 1923 a 28, T.I (1830 – 60), pp. 19-23.

¹² DE HERRERA, *Orígenes...*, II, p. 288.

¹³ CADY, John F., *La intervención extranjera en el Río de la Plata (1838 – 1850)*, Losada, Buenos Aires, 1943, pp. 82-83. Léon Muel, *Gouvernements, Ministères et Constitutions de la France de 1789 a 1895*, P. Mouillot, Paris, 1895, p. 196.

posible, no dejaba de reportarle un respiro en la rivalidad con la Confederación, aunque este caudillo faltara a su compromiso de colaborar en la represión de la insurrección de los *Farrapos* en el vecino Río Grande del Sur. Por lo que concierne a los Estados Unidos, pese a sus importantes intereses mercantiles y a que juzgaron ilícito el bloqueo, continuaron prestando poca atención a los asuntos del Plata. Por cierto que ni por asomo recordaron la mentada “doctrina Monroe”, proclamada hacía tan sólo quince años, como tampoco lo habían hecho seis años antes, cuando la usurpación de las islas Malvinas por Inglaterra.

Pero Rosas resistió; y Palmerston, tras acusar en noviembre de 1839 a París de usar sus reclamaciones como pretexto para derribar a aquél e imponer a la Argentina un tratado de comercio por la fuerza¹⁴, terminó por imponer su voluntad a Adolfo Thiers¹⁵ en la crisis final de la “cuestión de Oriente”. Al formar la “Cuádruple alianza” con Austria, Prusia y Rusia, Inglaterra dejó a Francia aislada. Es que el patronato francés sobre el Rajá de Egipto, Mehemet Alí, era intolerable para Inglaterra, pues “la dueña de la India no podía permitirle a Francia, directa o indirectamente, ser dueña de la ruta que conduce a sus posesiones hindúes”¹⁶.

Francia debió entonces ceder, en el Plata como en el Cercano Oriente. La Convención Arana – Mackau (29 de octubre de 1840, por extraña coincidencia el mismo día de la caída del gobierno de Thiers) dispuso el levantamiento del bloqueo, la devolución de Martín García y el retiro de su apoyo a los unitarios argentinos y a Rivera, quienes quedaron en difícil situación ante Rosas. Sobre todo Rivera, puesto que el negociador francés, ante la insistencia del gobierno de Montevideo de ser incluido en las conversaciones de paz, declaró que no los consideraba “aliados suyos” sino “auxiliares traídos por los acontecimientos imprevistos”¹⁷, lo que luego permitió a Buenos Aires impugnar la legitimidad del gobierno de Montevi-

¹⁴ Granville a Soult, París, 7 de noviembre de 1839 (V. CADY, *La intervención...*, p.89). A raíz de ello, Soult, alrmado por el sesgo de los acontecimientos en el Cercano Oriente, ordenó el 12 del mes siguiente a Buchet de Martigny “entrar en negociaciones directas con el gobierno argentino para llevar ese triste insidente a una rápida y honrosa conclusión.” (CADY, *La intervención...*, p. 90).

¹⁵ Presidente del Consejo y Ministro de Relaciones Exteriores en sustitución de Soult entre el 1 de marzo y el 29 de octubre de 1840.

¹⁶ Frase de Henry Bulwer en su biografía de Palmerston, citada por Julio IRZUSTA en su *Vida política de Juan Manuel de Rosas a través de su correspondencia*, Albatros, Buenos Aires, 1843, T. II (1835 – 1840), p.302.

¹⁷ V. CADY, *La intervención...*, p.105.

deo. Francia, por su lado, recibió como contrapartida, el pago de indemnizaciones reclamadas y la concesión –aunque sólo a sus súbditos residentes–, del beneficio de la nación más favorecida.

El levantamiento del bloqueo precipitó una avalancha de barcos extranjeros de ultramar en el puerto de Buenos Aires, que retornaron en número creciente –sobre todo los ingleses, seguidos de los brasileños, sardos, franceses y españoles¹⁸– con la consiguiente afluencia de dinero a su aduana. No por ello mermó el comercio de Montevideo en los primeros tiempos, hasta la adopción de medidas restrictivas por Rosas a comienzos de 1841.

En este marco espacial y temporal que hemos bosquejado, se desarrolló la historia particular de levas y desertiones de marineros extranjeros que pasamos a abordar.

El fondeadero de Montevideo, vieja escala de desertores

El fondeadero de Montevideo es seguro... Los animales son tan numerosos como en el resto del país, lo que, unido a la salubridad del aire, hace la escala en Montevideo excelente para las tripulaciones; únicamente se deben tomar medidas para impedir la desertión¹⁹.

Así explicaba el Ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno Provisorio del Estado Oriental, Juan Francisco Giró, “ las evasiones clandestinas que del puerto de Montevideo han verificado con repetición algunos buques del comercio extranjero”, para justificar su resolución de que los cónsules extranjeros, “luego de anclar a la descarga los buques de sus

¹⁸ KROEBER, Clifton B., *La navegación de los ríos en la historia argentina 1794 – 1860*; Paidós, Buenos Aires, 1967, pp. 134-35.

¹⁹ BOUGAINVILLE, Louis, *Viaje alrededor del mundo*, Espasa-Calpe Argentina, Col. Austral, Buenos Aires, 1943, pp. 50-51.

respectivas naciones, pasen a la Capitanía todos los papeles de navegación del buque hasta [su] partida [en que] les serán devueltos ...”²⁰

En efecto, el cuadro en extremo precario y limitado que ofrecía el Uruguay al tiempo de su prematura independencia, al que ya aludimos, incluía la carencia de una Armada aun cuando, bajo España, Montevideo había sido activo puerto comercial y sede del apostadero naval del Atlántico Sur. Esto, entre otras consecuencias indeseables, facilitaba los ingresos y egresos clandestinos de personas al país. Este fenómeno incluía a los desertores de los buques mercantes y de guerra, los últimos relativamente numerosos, dado que Montevideo era ahora sede de estaciones navales del Brasil, Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Según manifestaba, el 9 de enero de 1832, el Cónsul francés André Cavaillon al Canciller Santiago Vázquez Feijoo (1787-1847), esa corriente “se torna demasiado frecuente desde hace dos años como para no merecer la atención del suscripto.” El mismo funcionario observaba que

*... una de las causas que influyen más poderosamente en la determinación de los marineros de emigrar es la creencia, verdadera o falsa, de que son libres al tocar el suelo de la República y que no están sujetos a la extradición, puesto que no existe tratado de comercio entre Francia y este Estado*²¹.

Ya Bougainville había señalado, a continuación del texto del epígrafe, que

Todo incita a ella [la deserción] al marinero, en un país en el que la primera reflexión que le sorprende al desembarcar es que se vive allí casi sin trabajar. En efecto, ¿cómo resistir a la comparación entre deslizarse en el seno de la ociosidad, los días tranquilos, bajo un clima delicioso, y languidecer, hundido bajo el peso de

²⁰ Montevideo, 4 de junio de 1830, *Circular a todos los Cónsules y al Ministro de Guerra y Marina*. La disposición fue adoptada a propuesta del Capitán del Puerto, Pablo Zufriategui, del 22 de mayo, a raíz de la fuga, la noche del 19, de la fragata francesa *Danae*, sin pedir su visita y dejando su documentación en el Consulado. Según hacía conocer Zufriategui al Ministro de Guerra Ignacio Oribe, en el breve lapso de seis meses (diciembre 1829 a mayo 1830), se habían fugado del puerto cinco barcos, tres de ellos norteamericanos y dos franceses. (AGN, Relaciones Exteriores, Francia, Caja 1734, Carpetas 3 y 4).

²¹ A.G.N., Caja 1734, Carpeta 3.

*una vida constantemente laboriosa y acelerar en los trabajos del mar los dolores de una vejez indigente?*²²

La fascinación que ejerce sobre los europeos la tierra americana es de muy vieja data; puede decirse que nació casi en la misma hora del descubrimiento, como lo testimonian tanto la Carta del Almirante Cristóbal Colón del 15 de febrero de 1493, donde anuncia a los Reyes Católicos la llegada a las Indias, como la "Carta do achamento" del Brasil, escrita desde Porto Seguro el viernes 1 de mayo de 1500 por Pero Vaz de Caminha, Escribano de la Armada del Capitán Mayor Pedro Alvares Cabral, al Rey de Portugal, Don Manuel I El Afortunado.

A partir de entonces, la costa del Brasil sobre el Atlántico Sur se fue poblando, en los primeros treinta años del siglo XVI, con una extraña serie de europeos, asentados entre las tribus indígenas y más o menos indianizados, los más de ellos portugueses y españoles, que ejercieron una considerable influencia en la colonización del Brasil y del Río de la Plata. Algunos eran sobrevivientes de naufragios; otros, desertores de expediciones; otros más, desterrados por la comisión de algún crimen en Portugal o abandonados en la costa por haber disputado con sus capitanes. Varios de ellos, unidos con hijas de jefes indígenas, tenían un papel importante en la tribu, conocían su lengua, usos y costumbres y llegaron a mediar entre los indios y los europeos venidos en expediciones posteriores. Entre los más conocidos figuran el comerciante Joao Ramalho y el "lengua" Antonio Rodrigues, el primero que naufragó, por 1510, en la costa de Santos, y luego fue fundador del poblado de Santo André da Borda do Campo, en la Sierra do Mar, germen de San Pablo. Otro comerciante, Diogo Alvares Correa, tuvo una historia aún más extraordinaria: tras naufragar, también hacia 1510, pero en las costas bahianas, llegó a ser el "rey blanco" Caramurú, luego dio importante apoyo al primer Gobernador General del Brasil, Tomé de Sousa, y colaboró con él en la fundación de Salvador de Bahía (1549),

²² BOUGAINVILLE, *Viaje alrededor...*, p. 51.

donde murió en 1557. Por último, en Cananea, extremo sur del litoral paulista y punto por donde pasaba la línea de Tordesillas, vivía un desterrado por un crimen, abandonado por la expedición de 1501 –de la que participó Américo Vespucio– a quien se conocía como el “Bachiller de Cananea”, el cual tenía varias esposas indias, centenares de esclavos e innumerables guerreros que le eran incondicionales, y era temido y respetado por todas las tribus entre San Pablo y Laguna. En las localidades catarinenses de San Francisco y el puerto de los Patos (luego llamado Nossa Senhora do Desterro y actualmente, Florianópolis), también residían muchos portugueses y españoles. Al parecer, todos esos personajes compraban a los indios del interior productos del país, que vendían a las expediciones en tránsito, a las que también proveían de pequeñas embarcaciones que ya estaban en condiciones de construir.

Este fenómeno no dejó también de darse, por entonces, en el Uruguay. Fue el caso de Francisco del Puerto, el joven grumete sobreviviente de la masacre en que murió Juan Díaz de Solís, en la costa de Colonia. Recogido luego por la expedición de Gaboto, del Puerto tendió una celada a una partida de sus propios compatriotas, que fueron también masacrados; a tal punto se había asimilado a los indígenas entre los cuales vivía²³.

Carecemos de otras informaciones, aunque sabemos por Concolorcorvo que en 1770 Montevideo tenía unos 1.000 habitantes, entre los cuales se contaban “muchos desertores de mar y tierra y algunos polizones, que a título de la abundancia de comestibles ponen pulperías con muy poco dinero para encubrir sus poltronerías y algunos contrabandos...” ¿Es posible que esta circunstancia creara una cierta predisposición favorable a los desertores que perdurara largamente entre algunos (o muchos) de los montevideanos?²⁴

²³ V. Joao Capistrado de ABREU, *Capítulos de Historia Colonial. (1500 – 1800)*, 4ª. ed, Briguiet, Rio, 1954, pp. 80 y 81; Frédéric MAURO, *Le Brésil du Xvè. À la fin du XVIIIè. Siècle*, SEDES, Paris, 1977, p.31; Luigi AVONTO, “Un misterioso ‘rey blanco’ en los albores del Brasil. El Bachiller de Cananea”, Montevideo, junio de 2001, en *Humanidades*, Revista de la Universidad de Montevideo, Año I, N° 1, pp. 103-122.

²⁴ CONCOLORCORVO, *El lazarillo de ciegos caminantes*, Emecé, Buenos Aires, 1997, p. 31.

Los primeros datos (1833 – 1838)

Las primeras deserciones documentadas de que disponemos corresponden a los años 1833 y 1834. El 9 de julio de 1833, el Cónsul inglés Hood comunicó al Ministro de Relaciones, Vázquez Feijoo, que “un marinero inglés que desertó hace una semana de la barca de S.M.B *Beagle* es sospechoso de haber cometido con otros un acto horrible de piratería en el año de 1828”. Hood pedía que el desertor fuera arrestado y puesto en prisión incomunicado. En pieza separada, sin fecha ni firma, daba su nombre y señas particulares:

Patricio Clements es nativo de Irlanda, tiene cerca de 35 años de edad, pelo negro, frente pequeña y chata, nariz chata, boca muy ancha y ha perdido algunos dientes de adelante. Sabe jugar muy bien la espada y es muy conocido, en muchos de los pueblos de este Estado, por el nombre de Pat Clements.

El día 11, Vázquez pasó sus datos al Jefe Político y de Policía de Montevideo, ordenándole que, en vista de que en su fuga Clements se había dirigido hacia la campaña, pasara la requisitoria y la filiación a todos los Jefes Políticos de los demás departamentos. El 16, Hood aclaraba que el pedido de prisión era hasta que se presentara una oportunidad para remitirlo al Comandante Naval en Jefe en Río de Janeiro, y como ésta la brindaba ahora la presencia del paquete “Cockatrice”, le pedía que se lo remitiera, como también a John George Lavis –otro marinero también preso en la cárcel pública– y que lo hiciera en el día, pues el paquete zarparía por la noche o temprano en la mañana del día siguiente²⁵.

El 15 de diciembre de 1834, el Cónsul francés Baradère rogaba al nuevo Canciller, el Dr. Lucas José Obes, que retirase las órdenes de arresto contra los marineros desertores denunciados en su nota anterior del 3 de noviembre, que no se conserva en el Archivo. Y le hacía saber que él y el Comandante de la Estación Naval habían sido informados de que algunos de ellos habitaban en Montevideo o sus inmediaciones, lo que debería facilitar su captura²⁶.

²⁵ A.G.N., RR. EE., Inglaterra, Caja 1743, Carpeta 2.

²⁶ A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1735, Carpeta 1.

El aumento de las deserciones corría paralelamente al del arribo de extranjeros de toda clase al país. Esto condujo a que el 17 de octubre de 1834 se dictara un decreto ordenando la formación de un Registro de Extranjeros, “con expresión de su estado, origen, industria y familia”, sobre la base de la información que debían proporcionar los cónsules respectivos (arts. 1 y 2). Los extranjeros que no estuvieran inscriptos en el Registro no tendrían derecho a reclamar los fueros de tales y la consiguiente protección del Estado (art. 3)²⁷.

El referido decreto constituye un reconocimiento y una reglamentación parcial de los extranjeros, es decir de la **extranjería** o condición de extranjero residente y aún no naturalizado. Es, si no el primero dictado en el Uruguay independiente, al menos el primero conocido y publicado.

En esencia, sus estipulaciones coinciden con los principios del Derecho de Gentes de su época, basado en el de Europa. En ésta comenzaba por entonces a tomar cuerpo el nuevo Derecho Internacional, bajo la forma de un Derecho regulatorio de las comunicaciones y las relaciones comerciales internacionales.

El Derecho de Gentes— dice Nippold— ha cambiado de carácter bajo la influencia de los medios de comunicación modernos, porque los hombres y los Estados tienen nuevos intereses en el plano internacional... Hoy, normalmente, ya no buscan conquistar territorios, sino que van a la conquista pacífica de medios de comercio, de mercados y lugares en que colocar las exportaciones²⁸.

Tales intereses presuponían, naturalmente, la protección de los extranjeros que se radicaran en países que les ofrecieran generosas perspectivas, con el propósito de aprovecharlas.

²⁷ ARMAND UGON, *Compilación de leyes.*, I, 411.

²⁸ NIPPOLD, *Le développement historique du Droit International depuis le Congrès de Vienne*, Académie de Droit International, Recueil des Cours, Paris, Sirey, 1924, p. 55.

Entre aquellos principios del nuevo Derecho de Gentes, de vieja raíz hispánica, por cierto y que comenzaba a llamarse Derecho Internacional, se hallaba el de la libertad de entrada de los extranjeros, implícita en el artículo 3 del decreto uruguayo, y que era sostenido por los grandes autores de la época. Por ejemplo, el suizo Emer de Vattel (1714 – 67), autor de mucho recibo del Foreign Office, lo hacía indirectamente al decir que “El soberano puede prohibir la entrada en su territorio, ya sea en general a todo extranjero, ya sea en ciertos casos o a ciertas personas, o en razón de algunos negocios en particular, según lo que halle por conveniente al bien del Estado.” Más radical fue el también suizo y contemporáneo de nuestro relato, Juan Gaspar Bluntschli (1808 – 81): “Ningún Estado tiene derecho a prohibir de modo absoluto a los extranjeros la entrada a su territorio y a cerrar el país al comercio general...”, aunque agregaba que “la exclusión debe estar motivada por el orden, la seguridad o el bien públicos, pues si no, estaría en contradicción con el principio de la libertad de las relaciones internacionales.” Igual opinión tenía el italiano Pascual Fiore, entre otros²⁹.

No podemos omitir, en esta somera relación, a Andrés Bello (1781 – 1865), el ilustre humanista caraqueño radicado definitivamente en Chile, donde actuó como Oficial Mayor y verdadero inspirador del Ministerio de Relaciones Exteriores, desde 1834 a 1852, y ejerció una profunda influencia en el pensamiento y la acción políticos y jurídicos internacionales de toda Hispanoamérica, tanto desde esa función cuanto como autor de los “Principios del Derecho de Gentes” (1832), reeditados de modo actualizado y mejorado en 1844 y 1864³⁰.

²⁹ V.VATTEL, *El Derecho de Gentes o principios de la ley natural*, Amarita, Madrid, 1834, I, 352- 53; Jean Gaspard BLUNTSCHLI, *Le Droit International codifié*, Guillaumin, Paris, 1886, pp. 232-33; Pascual FIORE, *Tratado de Derecho Internacional Público*, F. Góngora, Madrid, 1879, T. I, pp. 310-11.

En cuanto al reconocimiento de los derechos de los extranjeros, Bluntschli señala que, en su época, ellos estaban completamente asimilados a los nacionales en la mayor parte de los países de Europa: pero que en otros fue más tardío. Así, la prohibición de adquirir inmuebles rigió en Turquía hasta la ley del 15 de junio de 1867 y en Inglaterra hasta la de 1870 (op. cit., p.234). Este último dato es por demás significativo si se considera la forma casi coercitiva en que actuó Inglaterra en el proceso de imposición del nuevo derecho de Gentes en los países iberoamericanos.

³⁰ Guillermo LAGOS CARMONA, *Andrés Bello, el maestro del Derecho Internacional*, Santiago de Chile, 1982.; Andrés BELLO, *Principios de Derecho Internacional*, 2ª. ed., Garnier, París, 1864, iv.

También concordaba la mayoría de los autores en cuanto a que los extranjeros, al entrar al país, adquirirían el derecho a la protección por sus leyes y contraían, igualmente, el deber de respetarlas y observarlas. Asimismo, si se diere el caso, debían asistirlo y defenderlo en circunstancias extraordinarias (por ejemplo, de ataques piratas y bandidos, así como de estragos de incendios o inundaciones) pero estaban exentos del servicio militar.

En el orden de las condiciones que el Estado receptor podía imponer a los extranjeros, parece razonable la establecida por el artículo 3 del decreto en el sentido de supeditar el reconocimiento del fuero de extranjería y la consiguiente protección del Estado a la inscripción en el Registro de Extranjeros, cuya formación ordenó.

Con fecha 14 de marzo de 1835, el Director de la Oficina Consular del Foreign Office, John Bidwell, le acusaba recibo a Hood de su comunicación No. 74 (sin indicación de fecha e inexistente en el Archivo), a la que por lo visto le adjuntaba el texto del decreto sobre extranjeros. En la misma expresaba:

Su Gracia el Duque de Wellington me ha ordenado expresarle que el Gobierno de Montevideo, teniendo por la Ley de las Naciones el poder de prohibir a los extranjeros la entrada a sus territorios, tiene igualmente el indubitable derecho de establecer las condiciones en las cuales los admitirá.

Sin embargo, si se ha establecido alguna condición especial para la admisión de extranjeros, el gobierno tiene el deber de poner especial cuidado en que la misma sea hecha conocer a aquellos a su llegada.

La necesidad de un registro so pena de perder todos los privilegios, severa como sin duda es, puede por consiguiente no ser tan injusta con los que a su arribo recibieron la debida información y poseer los medios y la oportunidad para evitar la pérdida de aquellos. Mas, respecto de aquellos extranjeros que ya están dispersos sobre la faz del país, algunos de ellos en lugares remotos, y que jamás han oído siquiera hablar del Decreto por el cual están a punto de perder lo privilegios, sería el colmo de la injusticia {subrayado nuestro} castigarlos con una pena tan mortificante.

Los derechos y libertades de los súbditos de Su Majestad en el territorio de Montevideo, no tienen por qué soportar la dependencia de un registro que, de acuerdo con las circunstancias, será necesariamente muy imperfecto. Tengo por lo tanto órdenes de Su Gracia de ordenar a Ud. que persista en proteger a aquellos

*súbditos de S.M. que, sin falta alguna de su parte, puedan ser compelidos a entrar en el servicio militar de un Estado que no tiene derecho a arrogarse a sí mismo un poder tan extraordinario sobre la persona de un súbdito británico*³¹.

No hemos podido resistir la tentación de hacer tan larga transcripción de un documento que consideramos de una importancia tal que trasciende, incluso, a la del tema que consideramos, pues ilustra el más amplio de las relaciones entre la Gran Bretaña con el Uruguay y los demás países hispanoamericanos. Como puede verse, Wellington coincide con la opinión de los principales autores del Derecho de Gentes de la época. Pero ello acontece tan sólo en el orden de los principios generales y abstractos, y no sin sentir paralelamente reservas. No ocurre lo mismo en cuanto a su aplicación a los casos particulares y concretos. En efecto, la inscripción en el registro como condición para adquirir los derechos de extranjería ya parece, en tal orden, dejar de ser justa para “no ser tan injusta” si no se informa de ella a los extranjeros a su arribo al país; y la sanción consiguiente a la falta de inscripción ya se torna abiertamente “el colmo de la injusticia”. De ese modo se insinúa la falta de perfecta legitimidad de la medida y se abre ancho camino a la Gran Bretaña para cuestionar, eventualmente, los actos particulares, en materia basada en principios que ya se habían reconocido como “indubitables”, por parte de “un Estado que no tiene derecho a arrogarse... un poder tan extraordinario sobre un súbdito británico”, según la amonestación del Duque.

A lo largo de varios siglos se habían ido estableciendo usos, de aceptación y práctica universales, relacionados con la navegación y el comercio marítimos, que luego se fueron incorporando a las Ordenanzas de Marina y a las leyes de los distintos Estados. Entre las materias reguladas revistaba la de la desertión de marineros, tanto de barcos mercantes como de guerra. Esas normas consuetudinarias no escritas habían sido introducidas en

³¹ A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Caja 1743, carpeta 3.

América por españoles y portugueses, y continuaron siendo aplicadas por los Estados independientes. El internacionalista francés P. Fauchille las resumió en los siguientes puntos: 1) el comandante del barco del cual huía un desertor no podía intentar detenerlo por su cuenta en tierra, pues ello sería violar la jurisdicción del soberano local; 2) lo que debía hacer era comunicar el hecho al cónsul local de su nación, indicando el nombre y señas de identidad del desertor, así como las circunstancias de su desertión; 3) el cónsul debía solicitar su detención a las autoridades correspondientes, probando que el desertor era nacional de su Estado y miembro de la tripulación de un buque de su nacionalidad, exhibiendo para ello el "rol de la tripulación", uno de los documentos de a bordo; 4) una vez preso, el desertor debía entregarse al capitán de su navío; si el barco ya había partido, debía permanecer detenido en la prisión local, a pedido escrito del cónsul y a sus costas, por un plazo de hasta dos o tres meses, pasado el cual debía liberársele³². Estas normas se cumplieron en nuestro país durante todo el período analizado y mucho más allá de él.

La documentación archivada sobre desertores ingleses se interrumpe entre julio de 1833 y enero de 1837; en cambio, la francesa es importante en 1835, para desaparecer luego en 1836, hasta diciembre de 1837.

El 31 de marzo y el 2 de abril de 1835, el Consulado francés pidió que la Policía le enviara "dos celadores armados para prender a un marinero desertor y ladrón" y a "cuatro celadores para prender a un marinero a bordo de la fragata *L'Armide*, respectivamente. El 15 de junio son "cuatro o cinco" los solicitados, para encarcelar a "tres marineros que han faltado a "la disciplina y subordinación", los cuales quedarían detenidos hasta la salida del buque. El 26 de agosto, por fin, solicitó la liberación del marinero Salmon, siempre del *Dos hermanos*, remitiéndolo a su Capitán. Es visible que la indisciplina a bordo de este bergantín era crónica.

³² Cit. en ACCIOLY, Hildebrando, *Tratado de Derecho Internacional*, Imprenta Nacional, Río de Janeiro, 1946, II, pp. 282-83. Igualmente C. John COLOMBOS, *Derecho Internacional Marítimo*, Aguilar, Madrid, 1961, pp. 185 y 225.

Distinta y más interesante es la nota de Baradère al jefe Político y de Policía Juan Benito Blanco, del 5 de setiembre del mismo año. Se refiere a un conflicto entre dos franceses: un marinero desertor y un comerciante residente en Montevideo. Así lo relata el cónsul: "ayer el señor Cabrit, fondero francés en esta capital, al reclamar al marinero francés Romain Ginfray una cantidad que éste le debía, fue lastimado por él con un palo", por lo que le pedía pusiera a su disposición fuerza armada suficiente para que el atacante "fuera prendido y conducido a la cárcel de Policía, donde permanecerá hasta nuevo aviso, quedando a cargo de este Consulado los gastos que se originen y pidiendo al mismo tiempo se le remache una barra de grillos para mayor seguridad..." Para hacer ver la importancia de su captura, agregaba: "... es el principal de una conspiración de cinco marineros que desertaron de la corbeta de guerra francesa *L' Ariane*, llevando consigo un bote de ella, y el mismo que estando preso en dicha cárcel fugó de ella el 15 de mayo del presente año."

El episodio confirma, a la vez, la extrema dureza disciplinaria de la Armada francesa, común a todas las europeas y particularmente a la inglesa, y la afirmación de Jacques Duprey de que "los barcos de la Estación [francesa] del Brasil y el Plata con base en la rada de Montevideo sufrieron una continua hemorragia".

El 10 y el 16 del mismo mes, dos nuevos pedidos de celadores por indisciplina e insubordinación: el de un marinero del *Jéna* y varios del *Auguste*³³.

El 8 de abril de 1836, el Canciller Dr. Francisco Llambí y el Cónsul de Francia Raymond Baradère firmaron una Convención Preliminar de Comercio y Navegación, luego ratificada el 7 de diciembre de 1839. Por la misma, los cónsules respectivos podían

³³ A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1735, Carpeta 2. Jacques DUPREY, *Voyage aux origines françaises de l'Uruguay*, El Siglo Ilustrado, Montevideo, 1952, p. 329.

hacer arrestar y remitir a bordo o a su propio país a los marineros que hubieran desertado de los buques de su nación, y a este efecto, se dirigirán por escrito a las autoridades respectivas y justificarán, por la exhibición de los registros del buque o rol del equipaje, o si el buque hubiese partido, por la copia de las dichas piezas... que los individuos que reclaman formaban parte del expresado equipaje...; justificado el reclamo en esta forma, no se les podrá negar la entrega, y se les prestará además toda ayuda y asistencia para, embargo y arresto de los dichos desertores, que serán asimismo detenidos en las prisiones del país, a la requisición y expensas de los cónsules, hasta que estos agentes hayan encontrado una ocasión para hacerlos partir³⁴.

Como se ve, el texto de la Convención no hacía sino recoger las normas consuetudinarias ya aplicadas en la práctica en el mismo Montevideo.

El 4 de enero de 1837, se reanuda la serie inglesa con un pedido de detención, dirigido por Llambí al Jefe Político, de tres desertores del bergantín de guerra *Sparrowhawk*, pedido ya planteado en nota anterior inexistente. No hay información sobre el desenlace de esta gestión; pero el 30 de mayo hay otro reclamo, ahora por siete marineros del *Samarang* cuya filiación se detalla en prolijo cuadro, cursado por su Capitán, W. Brighton, directamente al Canciller interino Pedro Lenguas. Días más tarde, el 13 de junio, éste remitió la nota a Hood, manifestándole que el Gobierno no reconocía en su persona [la del Señor Brighton] el carácter necesario para entenderse él directamente; pero que, no obstante, como “una prueba más de la amistad que profesa a la Nación británica” había dado órdenes a la Policía de procurar la aprehensión de los desertores. Tampoco hay más documentación sobre este caso.

Hacia fines del año 1837 se produjo otra denuncia, de la que ha quedado una papelería inusitadamente copiosa para el período. El 26 de diciem-

³⁴ FALCAO ESPALTER, *Colección de Tratados...*, pp. 21-22.

bre, fue nuevamente el Capitán del *Sparrowhawk*, John Sheperd, quien la efectuó: tres marineros cuyas filiaciones adjuntó, “nadaron anoche entre las 10 y las 11 desde el bergantín *Sparrowhawk* bajo mi mando hasta el bergantín noruego *Ellida*, Capitán Andrés Guell, anclado cerca de nosotros, en cuyo bote fueron traídos a tierra esta mañana”.

Sheperd se quejó a Hood de que el noruego, al facilitar el bote, había hecho posible la fuga. Ello mereció al Cónsul, al día siguiente, este comentario:

*... en tanto los buques de guerra de S.M. dan constantemente pruebas de su buena disposición para asistir en cualquier caso de peligro o dificultad a los mercantes de las Potencias amigas, es una retribución bien ingrata la de ayudar a desertar a los marineros, restando eficacia a un buque de guerra de S.M.*³⁵.

Y, como el Capitán noruego había negado haber ayudado a los prófugos, agregó: “no puede negar que los vio cuando subieron a bordo, advirtió que eran desertores y estaban totalmente desnudos, que recibieron vestimenta y fueron trasladados a la costa en su bote, en la mañana temprano”.

El 28 de diciembre, el Gobierno ordenó a la Policía perseguir y aprehender a los desertores; y al Ministerio de Guerra, instruir una información sumaria para determinar la responsabilidad del *Ellida*. El 15 de enero 1838, el Ministerio elevó su información, de la que resultaba que

efectivamente, los tres individuos que reclama el Señor Cónsul de S.M.B. subieron a bordo de dicho bergantín el día 25 del p.pdo. a las 10.30 de la noche, sin más vestimenta que un par de calzoncillos cada uno; que en dicho buque les dieron los de su clase ropa que vestir; que ni el Capitán ni el Piloto dieron orden alguna para que fueran conducidos a tierra y que esta operación fue obra de los marineros que vienen al mercado a comprar verdura por la mañana temprano.

³⁵ A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Caja 1744, Carpeta 1.

También a fines de 1837, se reinicia la serie francesa con una denuncia de Baradère de fecha 30 de diciembre, dirigida a Juan Benito Blanco, nuevo Canciller desde el 6 de agosto por la muerte de Llambí. “Un espíritu de deserción deplorable – le dice – se ha manifestado desde hace algunos días en la tripulación del bergantín de guerra *Alerte*.” En efecto, en un breve lapso habían desaparecido nueve marineros, por lo que “sería difícil negarse a reconocer la obra de una compañía reclutadora en esta capital.” Como sabe que

los sentimientos de que [el Gobierno Oriental] está animado hacia Francia son suficiente garantía de que no tolerará que las tripulaciones de los buques del Rey que frecuentan este puerto sean desorganizadas y desmontadas por extranjeros que hagan servir la protección que les es garantizada por las leyes de la República para causar un daño considerable a la Marina de un monarca que es, tal vez, su mejor y más fiel amigo,

le pide “un ejemplo de severidad” con el arresto de nueve desertores, que le consta están aún en Montevideo y cuya audacia es tal que “se exhiben descaradamente todos los días.” Para excitar el celo policial, ofrece un premio de 10 piastras por cada desertor detenido y, para restar odiosidad al acto, que el castigo se limite a la prórroga del tiempo de servicio.

El mismo día 30, Baradère agrega a Blanco que ha averiguado que los desertores “han sido enrolados al precio de una onza de oro en el batallón de infantería cuya formación acaba de ordenarse” y que se asegura que “todos son portadores de cartas de seguridad que los ponen al abrigo de persecución por la Policía.” La información le había sido suministrada por dos cartas – siempre de la misma fecha – dirigidas al Capitán Olivier, Comandante del *Alerte*, y luego confirmada por el marinero Dunken, uno de los nueve. De esas cartas surgía que éste era considerado el cabecilla de la conspiración iniciada en la Nochebuena con el apoderamiento del buque.

El 2 de enero de 1838, Blanco se refería a las dos cartas del Cónsul francés del 30 de diciembre y le decía que el Gobierno “alarmado por la posibilidad de una conducta tan eminentemente agravante a la hospitalidad debida a una nación amiga, no escatimó medios para llevar adelante una indagación”. Como resultado de ella, “le es muy grato declarar que los expresados desertores no han sido sobornados por alguna autoridad del Estado para acarrearlos a las

filas de sus servidores, ni menos provistos por ellas de documentos que garantiesen la impunidad de ese servicio...” Y concluía asegurando que el Gobierno le había dado “las órdenes más perentorias” de aprehender a los prófugos y entregarlos al Consulado, “llenando un principio que se ha propuesto observar con todas las Marinas extranjeras que frecuentan las aguas de su dominio nacional”. Al día siguiente, adjuntó a nueva nota “la relación [que falta], de los individuos extranjeros enganchados en el batallón de nueva creación” (que jamás se identifica por su nombre), en la que no aparece ninguno de los desertores requeridos. Con fecha 4, el Jefe Político y de Policía de Montevideo, Francisco Lecocq, ratificó la información, tras haber pasado revista de extranjeros el día anterior en el cuartel de dicho batallón, y registrado el local “por si acaso pudieran haber sido ocultados” los desertores. Baradère, informado por Blanco, le elogió la diligencia, en nota del día siguiente, aunque lamentó que no hubiera conducido a la captura de ninguno de los fugados. Es más – agregaba – Dunken y Surville persistían en su declaración de que sus camaradas habían sido enganchados “al precio de una onza de oro y un adelanto de dos meses de sueldo”. Concluía el Cónsul que la única explicación posible era la de un cambio de nombre, nacionalidad o domicilio, que los reclutadores hubieran juzgado prudente imponer a los desertores del *Alerte*, para no presentarse al batallón sino después de la partida del buque³⁶.

Entre reclamaciones diplomáticas y primeros litigios contra el Estado (1838 – 1840)

Esta pequeña historia del *Alerte* constituye un interesante testimonio de las vinculaciones, frecuentes, entre desertiones y levas, así como de ambas con los habitantes de Montevideo, entre los cuales no faltaban quienes diesen el apoyo a las desertiones. Lo es, igualmente, y extendido a otros marineros europeos, el caso de la *Ellida*. La serie inglesa nos ofrece otra realidad de particular interés: la vinculación entre las levas y la responsabilidad del Estado por perjuicios causados, en el ejercicio de su autoridad, a extranjeros residentes en el país. Se trata de un aspecto muy importante, que incluso ultrapasa el marco del tema que analizamos, por lo que sólo lo trataremos en sus líneas generales, reservando para otra oportunidad una relación más detallada.

³⁶ A.G.N., RR.EE., Francia, Cajas 1735, Carpeta 4 y 1736, Carpeta 1.

Nos referimos a dos casos de leva denunciados por Hood hacia fines de 1838, que tuvieron larga duración y originaron fuertes roces entre el Cónsul General británico y el gobierno de Montevideo.

Uno de ellos, el más largo y áspero, fue el de Tomás Dinlow, un inglés vecino de Las Vacas (hoy Carmelo, Colonia), dedicado al acarreo de la leña de Buenos Aires. A comienzos de agosto de ese año fue capturado por un tal Reed, quien lo puso por la fuerza a trabajar a bordo de un lanchón de los revolucionarios riveristas. Fue luego trasbordado al pailebote *Eufrasia* y por fin llevado a la cárcel, donde, según Hood, “sufrió hambre y fue maltratado” tan sólo porque rehusó servir al bando riverista. Con el lenguaje rudo y el estilo agresivo a los que parece haber sido tan dado, el Cónsul inglés agregó que “... no puede persuadirse de que S.E. pueda tolerar tales abusos ni de que Inglaterra haya de permitir impunemente que sus súbditos sean forzados a ser esclavos al servicio de un **extranjero**” [negrita nuestra].

Tiene su interés que la denuncia fuera dirigida, saltando el orden jerárquico, directamente al General Rivera como “jefe del Ejército Constitucional”, título que se había dado a sí mismo como jefe del régimen de facto. Esta actitud la mantuvo Hood en todas sus notas al gobierno durante la breve dictadura de Rivera, hasta el 1º de marzo de 1839, cuando fue elegido Presidente de las Cámaras Legislativas.

Dos días después de aquella nota, el Cónsul formuló una nueva denuncia: Frederic Hyde, un marinero inglés de la embarcación del práctico *Estrella del Sud*, había sido capturado a la altura de Maldonado por un barco al servicio de Rivera, incorporado a su tripulación contra su voluntad y al tiempo devuelto a la costa “sin pago ni compensación, y en estado de indigencia”. Seguía a ello la consabida amonestación: si no se repara esta situación, “... será necesario elevar estos flagrantes actos de ultraje a conocimiento del Gobierno de S.E., de modo que sepa cuán poco se respeta aquí a sus súbditos y pueda dar al asunto la consideración que estime merecer”³⁷.

³⁷ A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Hood a Rivera, 24 y 26 de noviembre de 1838, Caja 1744, Carpeta 1.

Tras ello tuvo lugar un intercambio de notas muy retóricas y por momentos también muy crispadas. Inicialmente, la disputa se centró en los hechos: a la versión del Cónsul en sus notas a Rivera del 24 y 26 de noviembre de 1838, se contrapuso la del Gobierno, expuesta por el Ministro de Relaciones Vázquez Feijóo en la del 30 del mismo mes. Según ella, “los asertos del Señor Cónsul era enteramente destituidos de fundamento”, y ello porque “no fue bien informado”. Lo cierto era – decía – que Dinlow y Hyde habían aceptado voluntariamente servir en la escuadrilla y prestado su conformidad a todas las decisiones de las autoridades; que ambos habían cobrado honorarios por sus servicios y que la prisión de Dinlow había tenido lugar porque planeaba pegar fuego a la santabárbara de la *Eufrasia* y volar así el barco.

El 2 de diciembre, para apurar la gestión de indemnización, Hood afirmó categóricamente a Rivera que Dinlow había sido despojado por la fuerza de su libertad, su propiedad y el producto de su trabajo, y debía ser indemnizado por los tres conceptos. Estimó para ello a su embarcación en 80 patacones y el producto cesante de su trabajo en 200 por cada mes ya devengado³⁸.

Muy pronto, la querella cambió su centro, y de los hechos derivó a la jurisdicción competente para entender en el reclamo.

Al referirnos páginas atrás al derecho de los extranjeros, aludimos a la transformación que acontecía en Europa desde comienzos del siglo en el Derecho de Gentes, bajo la forma de un nuevo Derecho, regulatorio de las comunicaciones y el comercio. El proceso fue iniciado y llevado a cabo esencialmente por el Congreso de Viena, y consistió en la regulación de las relaciones interestatales en tres órdenes fundamentales: la libertad de navegación de los ríos, la abolición de la trata de esclavos y la organización jerárquica de los agentes diplomáticos³⁹. Ello derivó en la reglamentación

³⁸ A.G.N., RR.EE., Inglaterra, Vázquez a Hood, 30 de noviembre de 1838, Caja 1744, Carpeta 1.

³⁹ NIPPOLD, *La développement...*, pp. 59 a 61.

del libre comercio y las comunicaciones y, consiguientemente, de la libertad de establecimiento de los extranjeros en ultramar. Todos estos procesos se hallan estrechamente ligados y no pueden explicarse cabalmente en forma unilateral.

El caso Dinlow ejemplifica, precisamente, el conflicto entre dos corrientes jurídicas contrapuestas, en la época, sobre las relaciones entre los Estados, resultante del proceso de transculturación impulsado en Iberoamérica por las naciones europeas occidentales. En cuanto ese conflicto partía, inevitablemente, de una visión etnocéntrica de las relaciones internacionales y suponía un cierto detrimento colonialista de los valores e intereses de los países americanos, que no pudo menos que desatar confrontaciones en todos los órdenes y generar interpretaciones de signos opuestos, algunas tan miopes como, por ejemplo, la de *civilización y barbarie*.

En este caso, el conflicto se dio en el plano jurídico, entre la concepción que podemos llamar tradicional, sostenida por el gobierno oriental, según la cual los juicios en los cuales una de las partes fuera un extranjero residente en el país (caso de Dinlow) debían ser resueltos por un juez o tribunal y la ley locales, por un lado; y por otro, la nueva concepción europea, que consideraba esos casos como de naturaleza internacional, en los que ningún tribunal ordinario era competente ni aplicable ley nacional alguna. Por ello, rematando su antes citado alegato, Hood preguntaba con su habitual acrimonia: "¿Qué tribunal, incluso si una reclamación fuera justa, se atrevería a dictar sentencia contra Su Excelencia?"⁴⁰

Sin embargo, tal vez para que no pudiera imputársele mala voluntad, el inglés propuso suspender la reclamación pendiente, a la espera de instrucciones de su gobierno. Ello explica la inexistencia de correspondencia entre el Ministerio y el Consulado sobre el caso Dinlow durante algo más de

⁴⁰ V. Nota n. 37.

un año, pues como se verá, el debate había pasado a otra órbita. A todo esto, por lo demás, ya había dejado de hablarse del caso Hyde, cuyo reclamo, de monta aún menor, muy probablemente se había saldado por transacción privada, según práctica frecuente.

La correspondencia subsistente del año 1839 sobre levass y deserciones es relativamente pobre. No obstante, estas proseguían: en nota del 8 de julio, Baradère insistió ante el nuevo Canciller José Ellauri (6 de febrero – 14 de agosto) en un reclamo hecho días antes por la captura y entrega de dos desertores del mercante *Paraguay* enrolados en el bergantín goleta *General Lavalle* de la Escuadra Nacional. El Comandante de ésta, el bordelés François Fourmantin, por apodo “Bibois”, había autorizado al capitán del mercante, Señor Leconte, a reclamarlos a bordo del *Lavalle*, pero el de éste frustró el procedimiento ocultándolos en el entrepuente⁴¹. Una vez más, no faltó quien diera una mano a la deserción.

Como testimonio de la continuidad de las levass y deserciones, Hood manifestaba a Palmerston:

He hecho repetidas diligencias por la libertad de los súbditos ingleses sometidos a esta degradante esclavitud; pero el gobierno no se digna darme respuesta ni concederme una entrevista para abogar por sus justos derechos, así que V.E. advertirá que los súbditos de S.M. en esta República están totalmente sin protección, por ser mis servicios en su favor inútiles. Este no es, sin embargo, el único caso, porque... el Encargado de Negocios del Brasil, el portugués y el Cónsul sardo se quejan del mismo sistema de violencia hacia sus súbditos y de exclusión e insultos a ellos mismos⁴².

⁴¹ A.G.N., RR.EE., Francia, Caja 1736, Carpeta 2.

⁴² Montevideo, 27 de noviembre de 1839. Cit. por DE HERRERA, *Orígenes...*, pp. 398-99.

En 1840 su número tal vez disminuyó, como el de los combates navales, desplazados por las cavilaciones diplomáticas en torno al levantamiento del bloqueo por Francia y a los recelos entre ésta e Inglaterra, aliados en Europa pero rivales en el Cercano Oriente e Hispanoamérica.

De todos modos, el 13 de junio Vidal comunicaba a Félix E. Aguiar, su colega de Guerra y Marina, que se iba a efectuar la entrega de varios desertores de la corbeta *Rose*, de la que eran tripulantes, a su Capitán Christie, por el de la goleta *Teresita* de la Escuadra Nacional, donde estaban enrolados. Pero el 17, en nueva nota, le informó que la diligencia se había frustrado por culpa del Ayudante de Marina designado para intervenir en ella, por lo que pidió se le sancionase. Dos días antes, Christie había dado cuenta a Hood de que había intentado la diligencia, en vista de

*la promesa hecha a V. y a mí hace algunos días por el Ministro de que se me facilitarían los medios para descubrir a los desertores del servicio de S.M. que se hallasen a bordo de los buques de Montevideo, y confiando en la propuesta del Ayudante del Puerto de que los que yo había descubierto ayer a bordo del **Victoria** se me entregarían hoy a las once antes de zarpar.*

Pero se encontró con que el buque se había dado la vela a las 10 de la noche, sin cumplir la promesa. Por ello, "... saliendo a la mar, lo descubrí y mandé inmediatamente mis botes, los cuales sacaron [a los desertores] por la fuerza, a pesar de que el Comandante de dicho buque al principio se resistió, descargando algunos tiros de fusil contra mi gente."

Queda en pie la duda, con la información disponible, de si hay relación entre los hechos narrados, dado que se habla de dos buques nacionales distintos, el *Victoria* y el *Teresita*. Lo que está fuera de discusión es que, ya por negligencia, ya con conciencia y voluntad, también en filas de la propia Armada había quienes daban una mano a la desertión.

Por lo que respecta al caso Dinlow, el 2 de julio de 1840 Hood informó a Vidal que había recibido instrucciones del Foreign Office de renovar la demanda de indemnización. La respuesta del Ministro demoró hasta el 21 del mismo mes. Es un largo, poco conceptuoso y áspero texto, que no hizo sino reiterar en todos sus términos la posición del gobierno. Reivindicaba la competencia de los tribunales nacionales, calificaba de injuriosa la pre-

gunta de Hood sobre qué tribunal se atrevería a fallar contra el Presidente Rivera y terminaba acusando al Cónsul de haber inducido en error a su propio gobierno con sus informes "apasionados y hostiles". A la semana siguiente, Hood volvió a la carga con un escrito que incluía la siguiente dura frase:

*Su Excelencia ha caído en un gran error, como su predecesor, [presumiblemente Santiago Vázquez] al suponer que la Gran Bretaña podrá jamás tolerar que la leva de un súbdito británico o los prejuicios que con ella ha sufrido sean juzgados por cualquier otro tribunal que no sea el que las leyes y prácticas de las naciones han establecido*⁴³.

Y concluía que el caso de Dinlow era de naturaleza internacional y sólo el Poder Ejecutivo debía satisfacer las justas demandas del gobierno Británico.

La irreductibilidad de las posiciones de ambas partes quedó nuevamente de manifiesto en la nota de Hood del 29 de agosto de 1840, en que hizo ver al Ministro que había transcurrido más de un mes desde su última nota sin recibir respuesta alguna, y le comunicó que esperaba recibirla con la decisión del gobierno antes de que zapara el próximo paquete para Inglaterra. Muchos paquetes y muchos meses pasaron sin que se registraran novedades hasta que el 11 de febrero de 1841 reiteró una vez más la exigencia de indemnización. Esta vez sí logró una respuesta favorable del gobierno de Montevideo. Sus poderosas razones tenía éste para ello, como se verá más adelante.

Respecto del año 1840, disponemos además de datos del Brasil. El 20 de marzo, el Encargado de Negocios, Manuel Almeida Vasconcellos, designado como tal el 4 de febrero y admitido el 16 de marzo por el gobierno

⁴³ Esta concepción, no obstante, no parecía por entonces gozar aún de plena aceptación universal: la edición española de Vattel de 1834 seguía enseñando que "...los extranjeros que cometen alguna falta deben ser castigados según las leyes de él, debe terminar las disputas que lleguen a suscitarse entre los extranjeros y un ciudadano." (V. VATTEL, *El Derecho de Gentes...*, Libro 2º, Cap. VIII, par. 103, p. 351).

uruguayo, se dirigió a Vidal transmitiéndole una copia de la nota del mismo día del Comandante de la Estación Naval de su país, el Capitán Joao Francisco Regis⁴⁴. En ella, el alto oficial le daba cuenta “con el mayor pesar” de

los insultos y provocaciones que un grupo de marineros portugueses,...algunos de ellos desertores de embarcaciones de guerra brasileñas, por sí mismos o dirigidos por mano oculta, osaron dirigir, en pleno día, a sólo dos pasos de la Capitanía del Puerto y sin provocación alguna, contra la guarnición de una chalupa de la corbeta Bertioiga, que se hallaba atracada al muelle para recibir provisiones para ésta, amenazando incluso con echarla a pique con piedras.

Como informaba igualmente Regis, un suceso similar había tenido lugar días antes con un bote de la goleta *Lebra*. Proseguía Almeida diciendo que

... no puede dejar de llamar la atención de S.E. sobre un suceso tan desagradable, infelizmente ya repetido que, si no es reprimido y castigado por la autoridad competente, podrá en cualquier momento acarrear las más fuertes consecuencias, por mayor que sea la disciplina de los barcos de guerra brasileños,

a lo que el Capitán Regis había agregado en su nota, adjunta a su vez por Almeida a la suya propia, la siguiente explicación: “...yo no debo tolerar el menor insulto a la bandera brasileña.”

⁴⁴ El Capitán de Fragata Joao Francisco Regis había nacido en Lisboa el 16 de junio de 1800. Pasó al Brasil en la escuadra destinada a forzar el retorno a Portugal del Regente Don Pedro, llegando el 5 de marzo de 1822. Abrazó, como numerosos militares portugueses, la causa independentista y el 19 de febrero de 1823 salió para Montevideo al mando de la goleta *Camoens*, que integraba el refuerzo naval pedido por Lecor, regresando a Río en febrero de 1829, ya con el grado de Capitán Teniente. En 1837 comandó la División Naval en operaciones contra el movimiento revolucionario bahiano de la *Sabinada*. Entre 1838 y 1842 se desempeñó como Comandante de la División Naval del Río de la Plata en Montevideo y, desde ese último año, hasta 1843, como Encargado de Negocios en el Uruguay, durante cuyo desempeño fue promovido a Capitán de Mar y de Guerra el 3 de julio de 1842. Fue luego Comandante de la Estación Naval del Norte (1844 – 48) e Intendente de Marina, cargo en cuyo desempeño murió el 5 de marzo de 1850, tras ser designado Jefe de División, por Decreto del 14 de marzo de 1849. (Fuente: Almirante Henrique BOITEUX, *Os nossos Almirantes*, Ministerio de Marinha, Imprensa Naval, Río, 1936, Vol. VII, pp. 93-99).

Para colmo, el hecho se repitió, y agravado, nada menos que al día siguiente, cuando los mismos marineros portugueses saltaron dentro de la chalupa de la *Bartoga* y persiguieron a un marinero brasileño para apuñalarlo, según el relato del indignado Comandante Regis, seguido de frase tajante: “Espero prontas providencias y satisfacción; de otro modo, en desagravio de la bandera brasileña, tendré que recurrir a medios violentos”. “Significativas expresiones” – comenta Almeida – que “el suscrito se verá en la dolorosa alternativa de no poder prevenir, si un castigo ejemplar no pusiere término a provocaciones tan violentas.”

El 24, Vidal respondió a Almeida Vasconcellos, con su fórmula casi clásica de que “hallando justo el reclamo... acaba de expedir sus órdenes a la Capitanía del Puerto para que observe la mayor vigilancia...”⁴⁵

Los desertores eran hombres que procedían, por lo general, de medios sociales culturalmente bajos y que en mayor o menor grado rompían no sólo con su propio pasado personal sino también con el régimen disciplinario al que estaban sometidos en la Marina. Por otro lado, el ambiente permisivo y casi de anomia de los nuevos Estados americanos en los que se insertaban, impulsaba a un romanticismo libertario opuesto a toda forma de autoridad o simplemente de regulación de la vida social, que propiciaba desbordes y desórdenes. Esta tendencia no dejaba por cierto de constituir, además, un legado lamentable resultante de más de veinte años de guerras civiles desquiciantes de toda disciplina y de la adopción de regímenes de organización política inadecuados a la constitución social de los pueblos, a lo cual se sumaban autoridades políticas que no osaban corregir esos desvíos. Por añadidura, el clima especialmente anárquico imperante en el puerto de Montevideo abría ancho cauce a esos impulsos de liberación de los instintos. No puede sorprender, entonces, que tales estallidos se repitiesen.

⁴⁵ Montevideo, 20 de marzo 1840, Almeida Vasconcellos a Vidal; 20 y 21 de marzo; Regis a Almeida; 21 de marzo, Almeida a Vidal; 24 de marzo, Almeida a Vidal, A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1.

Así, el 11 de junio, nuevamente Almeida Vasconcellos denunciaba a Vidal excesos dados a conocer por Regis. El bergantín goleta *Pirajá* estaba atracado al muelle cuando un marinero brasileño se fugó de él, y en circunstancias en que el oficial que había saltado a tierra en su persecución lograba reducirlo, en las proximidades de la Capitanía del Puerto y de la guardia a ella contigua, fue atacado por algunos individuos que allí se encontraban, quienes lo obligaron a soltar al desertor, "con el frívolo y miserable pretexto de que se trataba de un país libre", relataba indignado el Encargado de Negocios, que acompañaba su nota con importante documentación, donde se incluían las señas del desertor, como era de uso⁴⁶. El fútil argumento, que lamentablemente hizo larga escuela y se tornó en muletilla, respondía al ambiente social local al que hemos aludido y, probablemente, en casos como éste del *Bartioga*, a un subyacente y difundido resentimiento antibrasileño de larga raíz histórica, explayado en sus formas más bajas merced a la tolerancia pusilánime de las autoridades. Aquel ambiente social y este confuso resentimiento en unos, y en otros la fibra generosa de caballerosidad de la raza que induce a defender al real o presuntamente más débil, configuraban, en heteroclita mezcla, un clima generalizado de protección a los desertores, de cualquier nación que fueran.

Ante el pedido de captura del desertor del *Pirajá* hecho por el Encargado de Negocios del Brasil, Vidal indicó al Ministro de Guerra Aguiar que ordenara un informe al Capitán del Puerto, Luis de Larrobla. A los dos días, éste le informaba que

le ha sido en el mayor grado sorprendente... que habiendo procedido a tomar noticias del Resguardo, lanchones y gente de mar que diariamente se halla en el muelle, ni uno solo le ha dado razón hubiese en el día 10 ni anteriores acaecido suceso alguno de esta clase,

⁴⁶ Montevideo, 11 de junio de 1840, Almeida a Vidal; 15 de junio de 1840, Vidal a Ministro de Guerra Aguiar; 27 de junio de 1840, Larrobla a Aguiar. A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1.

por lo que suplicó a su Superior ordenase una “sumaria información”. Adoptado este temperamento por el Ministro, el resultado no fue mejor: ninguno de los once declarantes había “presenciado el hecho... ni menos oído cosa alguna que tenga relación con él”, según el informe del sumariante del 27 de junio. El mismo día, Larrobla decía en nota al Ministro de Guerra Aguiar que “un acontecimiento de esta clase se hubiera sabido en el pueblo, como sucede siempre que tiene lugar el menor alboroto y, del que se cita, persona alguna ha tenido noticia”.

Tampoco dio resultado alguno otra reclamación hecha por Almeida en los mismos días: el brasileño Francisco Pereira fue “esta mañana a bordo de una de las embarcaciones que deben llevar hombres al [río] Uruguay y se hacía a la vela esta tarde [y] fue detenido traicionalmente... no obstante haber mostrado su documento de ciudadano brasileño” inscripto en el Registro de su Consulado según certificado en que constaba la fecha de ello y sus señas. Días después llegaba la respuesta usual del Ministro Vidal: “las averiguaciones han sido infructuosas, quizá por haber salido con anticipación el buque”; a este informe se añadía el pedido, dirigido al Encargado, de que le transmitiera las noticias de su destino –en caso de que las tuviese–, “para expedir inmediatamente las órdenes correspondientes”⁴⁷.

Los casos de la *Lebre*, la *Bertioga* y la *Pirajá* pusieron en evidencia la inseguridad del puerto de Montevideo y la impotencia de las autoridades para mantener en él un mínimo de orden. Ambos extremos tuvieron como efecto un profundo malestar en el Encargado de Negocios y el Comandante de la Estación Naval del Brasil. Es de imaginarse, pues, la reacción de ambos jefes al tomar conocimiento, en esas circunstancias, de una orden –de fecha 30 de abril– del gobierno al Capitán del Puerto, de hacer que el Comandante de la *Bertioga* diese cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 6º del Reglamento del Puerto del 22 de junio de 1829⁴⁸. Este decía: “Ningún

⁴⁷ Montevideo, 12 de junio de 1840, Almeida a Vidal; 7 de julio, Vidal a Almeida; 10 de junio de 1840, Regis a Almeida. A.G.N., RR.EE., Brasil. Caja 1729, Carpeta 1.

⁴⁸ Montevideo, 12 de mayo de 1840, Ministro de Guerra Aguiar a Vidal. A.G.N., RR.EE., Brasil, Caja 1729, Carpeta 1.

buque podrá salir después de puesto el sol, aun cuando se le haya pasado la visita, y lo podrá verificar al salir aquél”⁴⁹. Al parecer, el celo puesto en el cumplimiento de los deberes ajenos contrastaba con la total incuria en el de los suyos propios.

Los meses siguientes de 1840 no registran novedades en lo relativo a deserciones y levas con destino a la Armada. Sí, en cambio, fue intensa la correspondencia del Cónsul inglés en dos casos en que se argüía responsabilidad del Estado por abusos contra súbditos británicos residentes: los señores Thomas Craig y William Brown, hijo este último del ilustre Almirante irlandés–argentino, cuyas reclamaciones fueron unidas por la diplomacia británica con el caso Dinlow para efectuar, al año siguiente, un muy fuerte planteamiento al gobierno de Montevideo. En ese período se produjo, además, el levantamiento del bloqueo de los puertos argentinos por la flota francesa, a raíz de la firma de la Convención Arana – Mackau del 29 de octubre, reconociendo Buenos Aires como contrapartida el pago de indemnizaciones a algunos reclamantes franceses –lo que luego fue invocado por Inglaterra en sus reclamaciones ante el gobierno de Montevideo– y una cláusula de nación más favorecida parcial para Francia. Ambos procesos marcaron un giro considerable en las relaciones del gobierno de Montevideo tanto con el de la Confederación Argentina como con las dos naciones europeas patagónicas. Giro que incidió, por cierto, de modo importante en la cuestión de las levas. 🐼

⁴⁹ ARMAND UGON, *Compilación de leyes...*, I, pp. 157-60.