

**UNA APROXIMACIÓN A LOS ANTECEDENTES
DEL TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO
Y NAVEGACIÓN DE 1857
ENTRE PRUSIA Y DEMÁS ESTADOS
DEL ZOLLVEREIN ALEMÁN,
Y LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA**

POR RICARDO REES JONES

RESUMEN

Una aproximación a los antecedentes del tratado de amistad, comercio y navegación entre Prusia y demás estados del Zollverein alemán y la Confederación Argentina, firmado en Paraná el 19 de septiembre de 1857.

En su mayor parte, el texto de ese acuerdo habría sido una adaptación del tratado suscripto por Gran Bretaña y las Provincias Unidas del Río de la Plata el 2 de febrero de 1825, en Buenos Aires, con las firmas del cónsul Woodbine Parish y el ministro Manuel José García.

PALABRAS CLAVE: Tratados internacionales. República Argentina. Alemania. Gran Bretaña. Provincias Unidas del Río de la Plata. Woodbine Parish. Manuel José García.

ABSTRACT

A proximity to the commerce, navigation and friendship treaty of 1857 precedents between Prussia and other German Zollverein States, and Argentine Confederation, which was signed in Parana on September 19th, 1857.

Most parts of the text of the agreement was an adaptation subscribed by Great Britain and the United Provinces of Rio de la Plata on February 2nd 1825, which was signed by Woodbine Parish and Manuel José García minister.

KEYWORDS: International Treaties. Argentina. Germany. Great Britain. United Provinces of Rio de la Plata. Woodbine Parish. Manuel José García.

El Dr. Thomas Duve fue el coordinador de *El Tratado Argentino-Alemán de Amistad, Comercio y Navegación de 1857. Estudios histórico-jurídicos*, un libro importante publicado en Buenos Aires por el Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, a fines de 2007¹.

El presente trabajo sostiene que el texto de ese acuerdo se redactó mediante la reproducción fiel de artículos del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Gran Bretaña y las Provincias Unidas del Río de la Plata, que se firmó en Buenos Aires el 2 de febrero de 1825².

Éste no fue el primer intento de establecer un marco jurídico para los intereses británicos en el Río de la Plata. Ocho años antes, en julio de 1817, el general José Artigas, quien combatía en la Banda Oriental contra sus enemigos, le escribió con urgencia a William Bowles, comodoro de la flotilla naval británica en América del Sur. Además de solicitar que nombrara un árbitro “que pusiese término a nuestras diferencias con el Gobierno de Buenos Aires”, pidió “que V. S. diputase un oficial de su mayor confianza para el ajuste de las bases que deben en lo sucesivo reglar el comercio”, estando abiertos los puertos orientales a un valioso intercambio con naves inglesas. El 2 de agosto del mes siguiente Artigas firmó un convenio con el representante de Bowles, teniente de la Armada Edward Frankland, en el centro de gobierno de Purificación que había fundado junto al río Uruguay³. Artigas compareció invocando su carácter de “Jefe de los Habitantes de la Banda Oriental, y Protector de los Países Libres”, pero los seis artículos del instrumento estaban inclinados en favor de la conveniencia inglesa. Artigas admitiría a los buques británicos que enarbolaran el pabellón de su nación, presentando un pasaporte o salvoconducto expedido por el capitán William Bowles. Los comerciantes iban a pagar los derechos de importación y exportación ya vigentes, sin ser gravados por contribuciones extraordinarias. Podrían ejercer sus giros sólo en los puertos

¹ THOMAS DUVE (Coord.), Ídem. El texto bilingüe del tratado se encuentra como un apéndice entre las páginas 147 y 159.

² En el Archivo General de la Nación (AGN), de Buenos Aires, se conserva un ejemplar con columnas dobles en castellano e inglés, producido en la Imprenta del Gobierno de este puerto, 1825; IX, 1- 1- 8.

³ JUAN PIVEL y RODOLFO FONSECA (COORDS.), “La Diplomacia de la Patria Vieja (1811-1820)”, Montevideo, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1990, pp. 359 y 360.

y no en el interior, debido a los persistentes encuentros armados. El comodoro de la flota naval, por su parte, aseguraba que el comercio no sería impedido o incomodado por gobiernos amigos o neutrales. Por último, el comandante inglés no extendería pasaportes a mercaderes británicos que navegaran hacia o desde puertos de “quien nos allamos actualmente en guerra”⁴.

El marino Bowles y Robert Staples, un extraño cónsul oficioso de Gran Bretaña, ratificaron el documento de Purificación en Buenos Aires, el 20 de agosto de 1817. El gobierno de Londres había nombrado cónsul a Staples el 16 de marzo de 1811, pero pidió el consentimiento de España para hacerlo efectivo, que lo rechazó. Staples era dueño, con su socio John McNeile, de la primera fábrica de carnes saladas importante que se fundó en el Río de la Plata en 1810, al este de Ensenada⁵. Al presentar Staples su patente consular al Primer Triunvirato porteño, el secretario Bernardino Rivadavia la rechazó porque carecía de las notas oficiales de estilo. Pero como era un empresario destacado se transformó en el vocero extraoficial de la comunidad británica, y cuando el Foreign Office le prohibió seguir actuando en 1819, sus integrantes declararon que sería el “agente comercial” de ellos⁶.

Sin embargo, el secretario de Relaciones Exteriores vizconde Castlereagh informó después que al presentarle el convenio suscripto con Artigas al Príncipe Regente, el futuro Jorge IV, éste se había “excitado hasta un paroxismo de asombro”. Por lo tanto, avisaba que era “un acto totalmente desautorizado por Su Alteza Real”, siendo un arreglo “vestido con formas diplomáticas, sobre tan extensos intereses nacionales”, que no se conocía ni siquiera en el Almirantazgo⁷.

George Canning reemplazó al vizconde Castlereagh en 1822, al quitarse éste la vida deprimido por las tensiones acumuladas en su ex-

⁴ C. K. WEBSTER (Ed.), *Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830*, Londres, Oxford University Press, 1938, vol. I, pp. 187-188; PIVEL-FONSECA, ob. cit., pp. 362 y 363.

⁵ ALFREDO MONTOYA, *Historia de los Saladeros Argentinos*, Buenos Aires, Raigal, 1956, pp. 33 y ss.; H. S. FERNS, *Britain and Argentina in the Nineteenth century*, Oxford, Clarendon Press, 1960, p. 87.

⁶ ERNESTO FITTE, *Crónica de un cónsul oficioso británico*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1964, p. 726.

⁷ WEBSTER, ob. cit., p. 187.

tenza lucha contra Napoleón. El nuevo secretario dedicó los cinco años restantes de su vida a impulsar las grandes cuestiones que concernían al floreciente imperio británico, y entre ellas se destacaba la de aplicar una estrategia coherente en los antiguos dominios españoles en América. El ministro Canning prefirió promover un comercio activo en esos territorios, sin admitir que podrían constituir Estados independientes; mientras, se observaba el desarrollo de los acontecimientos. Para facilitar ambas tareas, en 1823 envió cónsules a Ciudad de México, Bogotá, Valparaíso, Lima, Montevideo y Buenos Aires. El destinado a ese último puerto fue Woodbine Parish, un joven de 27 años con un largo período de capacitación en asuntos diplomáticos⁸.

A fines de 1824 Canning remitió un aviso oficial a España, comunicando que el Rey británico había resuelto establecer tratados comerciales con México, Colombia, y las Provincias Unidas del Río de la Plata. La ratificación de esos convenios, agregó, implicaría “el reconocimiento de los gobiernos de hecho de aquellos tres países”. España, Rusia, Francia, Austria y Prusia presentaron notas de protesta. El tratado con Perú fue postergado porque España mantenía tropas y combates en el viejo virreinato; Chile, “por falta de información suficiente”; y la Banda Oriental por ser una zona en litigio⁹. El primero en ser suscripto fue el rioplatense del 2 de febrero de 1825¹⁰. El de México se firmó el próximo 6 de abril¹¹; y el de Colombia, el 18 del mismo mes¹².

El Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con las Provincias Unidas del Río de la Plata fue firmado por Woodbine Parish y Manuel José García, ministro de Relaciones Exteriores, Hacienda y Gobierno, en Buenos Aires. Se pretendía establecer “una recíproca libertad

⁸ Decreto del ministro Bernardino Rivadavia, otorgando el reconocimiento a Parish, Buenos Aires, 6 de abril de 1824. AGN, X, 1-3-3.

⁹ HAROLD TEMPERLEY, *The Foreign Policy of Canning, 1822-1827*, Londres, G. Bell & Sons, 1925, pp. 127, 147 y ss.

¹⁰ Tratado citado, AGN, X, 1-1-8.

¹¹ “Treaty of Amity, Commerce, and Navigation, between His Britannic Majesty and the United States of Mexico, together with two additional articles thereunto annexed”, Londres, R. G. Clarke, 1828.

¹² “Treaty of Amity, Commerce, and Navigation, between His Britannic Majesty and the State of Colombia, together with an additional article thereunto annexed”, Londres, R. G. Clarke, 1826.

de comercio”. Las partes contratantes podrían en el futuro fijar los impuestos, derechos y controles que quisieran, pero sin discriminar contra los intereses de sus ciudadanos respectivos. Se garantizaba la libertad religiosa, prohibiéndose el tráfico de esclavos. Cuando Parish había anunciado que se iba a firmar el documento, en una cena para celebrar la fiesta de San Andrés con la presencia de muchos porteños destacados, éstos, según informó después a Londres, “para brindar por Canning arrojaron sus copas e insistieron en beber el vino directamente de las botellas, sin perder la sobriedad”¹³.

Gran Betaña había acordado un “Treaty of Amity, Commerce, and Navigation” con los Estados Unidos de América en 1794. A la antigua colonia le convino porque se postergó una guerra que sólo se hizo inevitable en 1812; y es interesante observar que así le daba preferencia a Gran Bretaña en vez de a Francia, como potencia hegemónica europea. Pero el contenido de las cláusulas era naturalmente más amplio y detallado, por la naturaleza de los múltiples asuntos que se intentaba resolver. Por ejemplo, se establecía el comercio libre, dando a Gran Bretaña la condición de nación más favorecida; se retiraban tropas británicas de seis fuertes; se prometía mantener los impuestos y derechos vigentes; se regulaba el movimiento de los indios; y se hizo un intento por definir los límites entre Canadá y la nueva nación del norte, creando comisiones con tal objeto¹⁴.

Los hechos conocidos indican que el instrumento básico para el tratado suscripto en Buenos Aires provino de Inglaterra. El 23 de agosto de 1824 Canning le remitió un poder pleno a Parish, autorizándolo a negociar un tratado “para establecer una situación regulada y permanente respecto al intercambio comercial que se ha realizado durante tanto tiempo entre los súbditos británicos y los de esos Estados”. Un párrafo del oficio es explícito: “I enclose a Projêt of such a Treaty” (con la palabra “proyecto” en francés). Además, en aquellos días se enviaron

¹³ NINA KAY SHUTTLEWORTH, *A Life of Sir Woodbine Parish*, Londres, Smith, Elder & Company, 1910, p. 292.

¹⁴ “Treaty of Amity, Commerce, and Navigation between His Britannic Majesty and the United States of America, by their President, with the advice and consent of the Senate, signed in London on 19 November, 1794”, Londres J. Debrett, 1795. Lo firmaron Lord William Grenville, Secretario del Foreign Office, y John Jay, juez supremo de Washington y enviado extraordinario a la corte de Londres.

desde Inglaterra proyectos similares como propuestas de tratados a los gobiernos de México y Colombia¹⁵.

Los quince artículos del Tratado entre Gran Bretaña y las Provincias Unidas del Río de la Plata, firmado en Buenos Aires en 1825, coinciden en su contenido con los quince artículos que incluyó el Tratado de Prusia, demás Estados del Zollverein alemán, y la Confederación Argentina, suscripto en Paraná en 1857. Fue firmado por el encargado de negocios y cónsul general de Prusia, Friedrich von Gülich, y el ministro de Relaciones Exteriores de la Confederación, Bernabé Lopez.

Ambos instrumentos contemplan, con algunas diferencias menores que se señalarán, las mismas materias: Amistad Perpetua; Libertad de Comercio; Declaración de ser Naciones más favorecidas; Importaciones y Exportaciones de artículos con los aranceles vigentes; Derechos idénticos por tonelajes, faros, puertos, prácticos, o salvatajes; Derechos de aduana iguales sobre bienes transportados en buques de ambas partes; Definición de los buques de cada nación (como una excepción a lo afirmado sobre la semejanza, el artículo 7 del tratado de 1825 expresó que serían calificados como de las Provincias Unidas si habían sido construidos, registrados o pertenecieran a sus ciudadanos, y cuando el capitán y las tres cuartas partes de la tripulación fueran también ciudadanos); Libertad de comerciantes o capitanes de navíos para ejercer sus negocios en los territorios respectivos, o para confiarlos a los corredores, factores, agentes o intérpretes que elijan, y para fijar precios de acuerdo con las leyes del país (el artículo 8 del tratado de 1857 agregó el acceso libre a los tribunales de justicia correspondientes, con derecho a emplear los abogados, apoderados o agentes que mejor les parecieren); Carga y descarga de buques, seguridad y transferencia del dominio de mercaderías, y costas judiciales, con iguales privilegios o derechos que los ciudadanos de la nación más favorecida; Exención de los ciudadanos residentes en los territorios de las partes contratantes a servicios militares obligatorios, préstamos forzosos, exacciones militares, o contribuciones especiales bajo pretexto alguno; Nombramiento de cónsules encargados de proteger el comercio, con patentes aprobadas en la forma usual, pudiendo cada parte exceptuar la residencia de ellos

¹⁵ WEBSTER, ob. cit., pp. 114-116.

en algunos sitios designados; Residencia y actividad normal de los ciudadanos residentes, en casos de rompimientos entre las partes contratantes, sin sufrir embargos, secuestros, o exacciones extraordinarias en tanto su conducta fuere tranquila; Libertad religiosa y de conciencia totales, con derecho a ejercer ritos en casas, capillas, y cementerios propios; Intervención consular o de sus representantes cuando falleciere un ciudadano intestado, mediante árbitros o los tribunales locales, conforme a las leyes del país.

El artículo 14 del tratado de 1825 fue reservado a una cuestión muy importante para Gran Bretaña, cuya opinión pública estaba debatiendo su extensa historia como país traficante de esclavos. Este vil comercio había sido legalmente prohibido a los súbditos en 1807, aunque se mantuvo en las colonias de ultramar hasta 1833¹⁶. La norma citada confirmó la disposición de las Provincias Unidas a cooperar con Su Majestad para completar “una obra tan benéfica”, prohibiendo que los habitantes del territorio tomaran parte alguna en dicho tráfico.

El tratado de 1825 no señaló un plazo de vigencia del mismo, ni estipulaba un preaviso de terminación. Se mantuvo hasta mayo de 1933, cuando el vicepresidente Julio A. Roca (h.) fue a Londres para firmar el convenio llamado Roca-Runciman¹⁷. Las ratificaciones, dispuestas dentro de un período de cuatro meses, se hicieron en Buenos Aires el 19 de febrero; y en Londres el 10 de mayo de ese año.

Según el artículo 14 del tratado de 1857, iba a regir durante ocho años, y una vez transcurridos cualesquiera de los contratantes podía dar un preaviso de terminación, que se haría efectiva doce meses después. Las ratificaciones serían canjeadas dentro de un plazo de dos años. Este instrumento no ha sido rescindido.

¹⁶ FOREIGN & COMMONWEALTH OFFICE, *Slavery in Diplomacy*, Londres, Foreign Office, 2007, p. 3; HUGH THOMAS, *The Slave Trade*, Nueva York, Simon & Schuster, 1997, p. 556.

¹⁷ FERNS, ob. cit., p. 113.