

HISTORIA DE LAS
RELACIONES INTERNACIONALES
DE CHILE

Eugenio Pereira Salas

Los primeros contactos
entre Chile y los
Estados Unidos

1778 - 1809

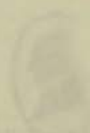


EDITORIAL ANDRÉS BELLO

HISTORIA DE LAS
RELACIONES INTERNACIONALES
DE CHILE

Los primeros contactos
entre Chile y los
Estados Unidos

1775-1800



Biblioteca Nacional de Chile
Biblioteca Nacional de Chile

OLIVEROS, J. A. (ed.)

© Eugenio Pereira Salas, 1971
Inscripción N° 39.132
EDITORIAL ANDRÉS BELLO
Ahumada 131 — Casilla 4256
Santiago de Chile

"Facúltase a la Editorial Jurídica
de Chile para usar indistintamente
su propia denominación o la de
Editorial Andrés Bello".
(Art. 76 de la Ley N° 12.064)

Impreso en los Talleres de la
ENCUADERNADORA HISPANO SUIZA
Santa Isabel 0174 — Santiago de Chile

Eugenio Pereira Salas

Los primeros contactos
entre Chile y los
Estados Unidos

1778 - 1809



EDITORIAL ANDRÉS BELLO

I N D I C E

INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I. Los primeros contactos comerciales entre las Américas	11
CAPÍTULO II. Las vías de penetración en el Pacífico	23
CAPÍTULO III. La apertura del Pacífico a los balleneros	33
CAPÍTULO IV. La entrada en escena de los loberos	49
CAPÍTULO V. El escenario geográfico de las relaciones Chileno-Norteamericanas	59
CAPÍTULO VI. El tráfico regular de los balleneros y el Tratado de 1795	69
CAPÍTULO VII. El fracaso de la política pesquera nacionalista de España e Indias	83
CAPÍTULO VIII. La curva ascendente del comercio lobero en Chile	91
CAPÍTULO IX. La mala fortuna de la Compañía de Norwich	103
CAPÍTULO X. Los grandes capitanes-cronistas	113
CAPÍTULO XI. Las tentativas chilenas para captar el comercio de pieles	127
CAPÍTULO XII. La supremacía de Boston en el tráfico del Nordeste	133
CAPÍTULO XIII. Naufragios, comisos y tráfico regular	143
CAPÍTULO XIV. El comercio en barcos neutrales norteamericanos	151
CAPÍTULO XV. Los comienzos del contrabando norteamericano en Chile	159
CAPÍTULO XVI. La tensión bélica en el Pacífico	167
CAPÍTULO XVII. Las implicaciones internacionales del comercio Chileno-Norteamericano	177
CAPÍTULO XVIII. El año lobero de 1803	185
CAPÍTULO XIX. La reapertura del comercio en barcos neutrales	193
CAPÍTULO XX. La decadencia del comercio lobero y las aventuras de Amasa Déléano	201
CAPÍTULO XXI. El apogeo del comercio de contrabando	213
CAPÍTULO XXII. El cobre de Chile y el comercio oriental	221
CAPÍTULO XXIII. Chile en la coyuntura del comercio oriental americano	231
CAPÍTULO XXIV. La mano dura de los comisos	241
CAPÍTULO XXV. El ciclo ballenero a fines de la Colonia	255

CAPÍTULO XXVI. La vida marinera norteamericana en el Pacífico	261
CAPÍTULO XXVII. La curiosa vida de los loberos en las islas	275
CAPÍTULO XXVIII. La caza de la ballena en los mares de Chile	285
CAPÍTULO XXIX. La visión de Chile de los viajeros norteamericanos del Siglo XVIII	293
CAPÍTULO XXX. El influjo norteamericano en Chile en la época colonial	305
APÉNDICE 1. Buques norteamericanos en Chile (1788-1809)	315
APÉNDICE 2. Cálculos estadísticos del comercio norteamericano en Chile	347

INTRODUCCION

La presente monografía es el producto de un meditado estudio proseguido con entusiasmo a través de largos años de investigación.

El tema es para nosotros fascinante, pues señala la emergencia en la historia de Chile de una mentalidad moldeada en el ambiente reposado de las postrimerías coloniales que aspira a sumarse al ambiente espiritual cosmopolita del siglo XVIII, que despierta la filosofía de la Ilustración.

Hemos evitado llevar a su extremo dramático algunos episodios novelescos que integran la trama de este libro para evitar cualquiera desfiguración de la estructura narrativa. Nuestro anhelo ha sido de mantener a lo largo de estas páginas una absoluta objetividad, ajena a toda tendencia política determinante, dejando para ello hablar las más de las veces a los múltiples documentos inéditos que sobre el tema hemos logrado descubrir en los repositorios de Chile, los Estados Unidos y España, porque ésta es en síntesis una historia geográfica triangular.

Para informarnos hemos recorrido con interés creciente, además del rico Archivo Nacional y la valiosa Sala José Toribio Medina, de la Biblioteca Nacional, diversas instituciones culturales de los Estados Unidos y España. Sería lato agradecer nominativamente a las diversas bibliotecas, sociedades históricas, depósitos oficiales, academias e instituciones las facilidades que hemos recibido en la prosecución de nuestras desinteresadas rebuscas, pero por anticipado señalamos nuestro profundo agradecimiento a todas aquellas que se citan en las notas básicas que justifican el relato. En especial sí quiero referirme a la Universidad de Chile, al Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Educación, y al Centro de Investigaciones de Historia Americana en que trabajo, lo que nos ha permitido los desplazamientos necesarios para nuestras diligencias.

Tenemos contraída, al igual, deuda de gratitud con la John Simon Guggenheim Memorial Foundation, a cargo de nuestro distinguido amigo Dr. Henry Allen Moe que nos otorgara, sin trabas ni reservas, la primera beca de estudios que nos permitió iniciar el trabajo. Al Dr. Moe debemos múltiples y gentiles atenciones que nos es grato agradecer,

Recibimos luego la generosa ayuda de la Fundación John A. Rockefeller, que tiene en la valiosa personalidad del profesor y americanista Dr. John P. Harrison un digno representante en Chile, y cuya amistad sincera y fecunda nos honra. Llegue a ellos el alto sentimiento de nuestro aprecio personal.

Hemos ido publicando fragmentos de esta historia en los *Anales de la Universidad de Chile*, *Revista Chilena de Historia y Geografía* y en el *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, ensayos que rebasan el período cronológico que nos hemos fijado en este tomo, pero esperamos tener las fuerzas necesarias para publicar en un futuro próximo los volúmenes relativos a la época de la Independencia y a los primeros decenios del siglo XIX, ya diseñados.

El libro nos ha permitido conocer a fondo la dinámica vida universitaria de los Estados Unidos, y parte de este material fue utilizado en nuestros cursos en la Universidad de Chicago y en la American University, de Washington D. C. En este desempeño didáctico conocimos desde dentro el interés intelectual que demuestran los profesores y alumnos por la temática histórica hispanoamericana.

Agradecemos, por último, a la Srta. Joyce del Campo y al Sr. Luis Vera, secretarios del Centro de Investigaciones de Historia Americana, la preciosa ayuda que hemos recibido en la preparación material de este manuscrito que entregamos hoy a las prensas.

EUGENIO PEREIRA SALAS

Santiago, 5 de noviembre de 1969.

CAPÍTULO I

LOS PRIMEROS CONTACTOS COMERCIALES ENTRE LAS AMERICAS

El primer capítulo de la historia de las relaciones de los Estados Unidos con los países hispanoamericanos no se abre, como pudiera creerse, con la Revolución de la Independencia de España en 1810, sino, como se ha dicho, con los inicios de la insurgencia de las Trece Colonias contra la Gran Bretaña, y aún mucho antes.

No bien se había secado la tinta sobre el tratado de paz en que Inglaterra aceptaba la independencia de la joven república norteamericana, los comerciantes aventureros escudriñaban las riberas de los siete mares en busca de mercados potenciales para sus productos agrícolas y manufacturados. El ambiente no parecía favorable; reinaba todavía la confusión política en las altas esferas, y el Congreso se veía muchas veces impotente para hermanar los intereses nacionales y los apetitos regionales. La industria, el comercio y la agricultura atravesaban por un ciclo depresivo y la depreciación de la moneda provocaba trastornos en los medios fiduciarios de transacción. Sin embargo, en medio de este aparente desconcierto, nacía la marina mercante nacional, y se encontraban factorías lejanas capaces de reemplazar las piezas que se habían perdido en el fragor del conflicto bélico. Y este nacimiento, al parecer prematuro, no se debió a las atinadas medidas gubernativas ni al esfuerzo colectivo de la nacionalidad sino más bien a las empresas aisladas e individuales de una pléyade de personalidades dinámicas y atrevidas que, a golpe de aventura, en negocios que parecían utópicos y descabellados, sin pericia técnica, sin cartas náuticas, en buques tan pequeños que parecerían hoy día juguetes, se arriesgaron en el mundo oceánico, escribiendo las admirables páginas de la domesticación del mar, de la pingüe cosecha del océano¹. Y en esta secuencia, el mismo año en que Jorge Washington ascendía a la presidencia de los Estados Unidos, se vieron llegar quince buques cargados de seda y té del exótico y legendario puerto asiático de Cantón, mientras los navíos de

¹ Foster Rhea Dulles, *The old China Trade*. Boston-New York, 1930, pág. 1.

New York, Boston y Philadelphia penetraban valerosamente en el área del monopolio de la Compañía de las Indias Orientales. Y en menos de quince años los barcos de bandera norteamericana, tripulados por sus vigorosos marinos, recalaban en Batavia, Calcuta, Filipinas, Japón, Turquía, Egipto y Marruecos². Comenzaba en forma espectacular la historia del comercio exterior de los Estados Unidos.

Siglos antes que Inglaterra reconociera la libertad de sus antiguas colonias, las Américas habían entrado en contacto. En 1641, el Gobernador Winthrop apuntaba proféticamente que "había que mirar hacia el Caribe en busca de comercio", y el aumento paulatino de las relaciones venía a confirmar las predicciones.

Los finales del siglo XVIII parecen en el Mar Caribe un ensayo general de un futuro proceso económico. En el microcosmos tropical se perfilan las apetencias que actúan, al parecer, como fuerzas independizantes. Entran sucesivamente en conflicto Francia e Inglaterra, contra la heroica España que trata de mantener en vano el monopolio mercantil. Allí se ensayan los sistemas del comercio interlope, el contrabando y el corso, y se fijan las zonas donde el acercamiento es más productivo. "Todavía las Antillas Españolas —al decir de Bernard Pares— tenían para el comerciante, lo mismo que para el pirata, todo el encanto de lo remoto y fabuloso".

España, "el hombre enfermo de América en las postrimerías del siglo", presentaba una dolorosa herida en su heroico imperialismo constructivo, por haber abarcado demasiado. No podía abrazar el Continente en sus cortos brazos³.

Durante la Guerra de la Sucesión, Inglaterra había aprovechado de ello para obtener ventajas, y Felipe V llegó a tramitar en 1708 la formación de una Compañía Privilegiada, a la usanza mercantilista, con asiento en Cádiz y Sevilla para la acción conjunta de españoles, franceses, ingleses y holandeses⁴. Y aunque el proyecto quedó pendiente, los ingleses obtuvieron para la South Seas Company el permiso de enviar anualmente un buque de 500 toneladas a los puertos de México, especie de compensación por los buenos negocios realizados por los comerciantes y marinos de Saint Malo en las costas del Pacífico, al comenzar el siglo XVIII⁵.

² Kenneth Scott Latourette, *Voyages of American Ships to China, 1784-1844*. Transactions of the Connecticut Academy of Arts and Sciences, Vol. 28, april, 1927; Charles S. Paullin, *Early Voyages of American naval vessels in the Orient*. U.S. Naval Institute Proceedings, 1910, Vol. 36

³ Bernard Pares, *Ward and Trade in the West Indies*, 2ed. Edimburgh, 1963. Al igual su libro: *Yankees and Creoles*, Edimburgo, 1956.

⁴ Rafael Altamira, *Historia de España*. Tomo IV, Madrid, 1912, págs. 305-307.

⁵ Sobre este interesante tema hemos consultado: Vera Lee Brown, *The South*

La Guerra de 1739, peleada en parte en las Antillas, autorizó el acarreo en buques neutrales, y así los ingleses penetraron en 1763 en Honduras y en 1797 en Trinidad.

La paz en 1773 ofreció a los Estados Unidos la gran oportunidad histórica, pero al mismo tiempo, promueve sus dificultades diplomáticas con España⁶. La Nación ibérica nunca abdicó sus principios autárquicos en América. Aún en el tardío Reglamento de 1778, confirmaba las clásicas Leyes de Indias. Pero, no obstante, los permisos a naves neutrales concedidos por Real Orden de 18 de Noviembre de 1797 y prolongados hasta Abril de 1799, y su reactualización entre 1804 y 1806, dieron a los Estados Unidos un arma económica poderosa. En vano el Contador de la Caja de Consolidación, Espinoza, trató de excluir del comercio antillano a las harinas norteamericanas, "entrando en un laberinto de contratos con los extranjeros para hacer el negocio en todos aquellos dominios", órdenes que provocaron un alza extraordinaria de los productos, por ejemplo, la harina que subió de 14 a 30 pesos⁷.

Dentro de este sistema de las participaciones oficiales o ilegales, los marinos de la dinámica tierra de Nueva Inglaterra habían sido los precursores. Como apunta el historiador Samuel Morrison, en su comprensivo y denso libro, los buques de Massachusetts surcaban el Golfo de México, recalando subrepticamente en la dilatada Costa Firme, para trocar pescado seco y maderas por los productos de las colonias, o seguían a Honduras donde cortaban el tronco de la caoba y las maderas preciosas para los industriales de Londres⁸.

Tenemos un nombre y una fecha en medio del voluntario anonimato de estas empresas arriesgadas, y podemos entregar a la goleta *Recruit*, de New Port, propiedad de Henry Taggart, el honor de haber sido el primer barco norteamericano que desembarca con propósitos de intercambio en el continente colombino. Corría el año de 1743.

Seas Company and Contraband Trade, American Historical Review, XXI (1926); Dorothy Burne Goebel, *British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823*, en separata de la "American Historical Review", Vol. XLIII (1938); Jeanne O. Mc Lacklan, *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*, Cambridge, 1940 y Olga Pentelao, *A penetração comercial de Inglaterra na America Es panhola de 1713 a 1783*, Sao Paulo, 1946.

⁶ French Enson Chadwick, *The Relations of the United States and Spain Diplomacy*, New York, 1909, pág. 90.

⁷ La reacción española puede estudiarse en interesante informe de Rafael Morant, *Memoria sobre el comercio de América, con los extranjeros*. Ms. (1817) Biblioteca del Palacio Real, Madrid.

⁸ Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts (1783-1860)* Boston, New York, 1921. 2ed 1932.

Más antiguas que estas aproximaciones directas fueron las tentativas de un indirecto tráfico interamericano. En 1648, escribe un pionero de estos estudios, Charles Lyon Chandler, el Gobernador de New Amsterdam, Peter Stuyvesant, obtuvo permiso del Gobierno de Holanda para traficar en el Brasil⁹. Sabemos también, con alguna precisión histórica, que en 1767 se había concedido permiso a los entonces colonos ingleses de Norteamérica para importar arroz a las colonias españolas.

El ritmo de estas aproximaciones estuvo configurado por el desarrollo histórico de los Estados Unidos y la situación europea en el movido siglo XVIII. Entre 1700 y 1789 las rutas principales del comercio de las colonias atlánticas eran la del sur hacia Europa y la de las West Indies. Esta última tocaba de preferencia en las plantaciones francesas de Guadalupe, Martinica y Santo Domingo¹⁰.

Jamaica era el punto estratégico vital, ojo que vigilaba el comercio de los galeones, y por ello los ingleses mantuvieron por un tiempo la hegemonía en el comercio de maderas finas de Campeche, Yucatán y Honduras¹¹.

El azúcar era el eje del comercio británico, debido a la inversión de capitales y navíos y la participación interesada de pequeños y grandes comerciantes¹².

Las guerras de la Revolución Francesa y del Imperio afectaron la forma de estas operaciones. Si bien persistió en los Estados Unidos el tradicional comercio con Inglaterra, se abrieron, como hemos señalado, los mercados del Extremo Oriente y las Antillas y la América Hispana adquirió importancia¹³. Estas conexiones últimas parecían una constante histórica determinada por la posición geográfica y el crecimiento de la Nueva Inglaterra. Morrison en su *Historia Marítima de Massa-*

⁹ Charles Lyon Chandler, *Inter-American Acquaintances*. 2ed. Swansee Tenn. MCMXVII, pág. 1.

¹⁰ John H. Frederick, *The Development of American Commerce*, New York, 1932 y L. Marvin Winthrop, *The American Merchant Marine (1620-1902)* New York, 1902.

¹¹ Bernard Pares, ya citado.

¹² L. M. Penson, *The West Indies and the Spanish American Trade*. 1713-1748, en J. Holland Rose (Ed.) *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. 1. Cambridge, 1929.

La noción de West Indies hay que comprenderla como lo hace Arthur I. Jensen en su *The Maritime Commerce of*

Colonial Philadelphia, 1963, es decir señalando "desde Bahamas a Florida, Curacao y otras islas y los puertos de la costa de Centro y Sud-América" (pág. 44).

Hemos consultado al igual: Herbert C. Bell, *The West Indies trade before the American Revolution*, Magazine; of History, XXIII, Nov. 1916, págs. 232-240 y W. Smith Mc Clellan, *Smuggling in the American colonies at the outbreak of the Revolution*. William College. Dand A. Wells Prize, n. 3, 1912.

¹³ Anna Cornelia Clauder, *American commerce as affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon*. 1793-1812, Philadelphia, 1932, pág. 230.

chusetts, lo afirma al escribir: "más y más este mercado pasó a depender de Nueva Inglaterra en lo relativo a maderas, provisiones y pescado seco; más y más los buques mercaderes de New England, que compraban estas mercaderías, pasaron a controlar la distribución de los productos de las West Indies"¹⁴.

La coyuntura histórica fue también favorable a estos intereses. Los sucesos de Europa, los conflictos que empezaron en 1793, la guerra entre España e Inglaterra en 1796 y la asombrosa maniobra napoleónica hasta 1816, vinieron a entregar a los comerciantes norteamericanos una porción considerable del comercio mundial. Un testimonio, no muy alejado de estos hechos, el de Timothy Pitkin analiza las consecuencias de estos acontecimientos que obligaron a las potencias, "a depender en gran parte de los neutrales para proseguir el tráfico en sus distantes posesiones". La situación geográfica de los Estados Unidos —escribe— y sus tradicionales contactos con esas regiones permitió que una gran proporción de este tráfico cayera en sus manos, lo que unido al aumento del tonelaje y al espíritu de empresa de sus ciudadanos, los llevó al Extremo Oriente y a todas las partes del mundo"¹⁵.

Los focos comerciales que conciernen a nuestro estudio son los que dicen relación con el Imperio Español declinante. La caleta de Monte Cristi, en la costa norte de Santo Domingo, abierta por los españoles durante la Guerra de los Siete Años, llegó a ser el centro de un activo comercio de contrabando. En cierta época, durante los años de 1759 y 1760, más de 100 navíos norteamericanos recalaron en este desolado paraje. Este contrabando era fácil. Francis B. C. Bradlee ha tratado de determinar las razones. En primer lugar por la lejanía de Inglaterra y la vecindad del continente norteamericano; luego por la larga y accidentada costa que permitía el acceso nocturno; en tercer lugar, por la corrupción de los oficiales aduaneros, y por último, porque el contrabando no estaba condenado por la opinión pública en las colonias, por lo cual, era difícil la condena judicial por estos delitos¹⁶.

¹⁴ Samuel Eliot Morison, ya citado, pág. . .

¹⁵ Timothy Pitkin, *A Statistical View of the Commerce of the United States of America* . . . Hatford, 1816.

¹⁶ Francis B. C. Bradlee, *Colonial Trade and Commerce, 1733-1774*, Salem, 1927. La curva del comercio puede leerse con claridad en el libro del mismo autor *Marblehead's Foreign Commerce, 1789-1850*. Essex Institute, Salem, Mass. 1929 que señala la llegada del comercio norteamericano de dicho puerto a las

West Indies, Main Land, Venezuela y Brasil. Nos basamos en el meduloso ensayo de Ray. F. Nichols, *Trade Relations and the Establishment of the United States consulates in Spanish America, 1779-1809*, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. XIII, n. 3, August 1933. Panorama general en Harry Berstein, *Origins of Inter-American Interchanges (1700-1812)*, University of Pennsylvania Press, 1945, págs. 36-38, bien documentado y novedoso.

Fueron así vanos los esfuerzos españoles de 1765 para detener el tráfico; las patrullas navales eran insuficientes para controlar la accidentada geografía de las islas del Caribe.

Pronto la pesca desplazó en importancia a las mercaderías tropicales, y la línea de la Costa Firme fue traspasada por los balleneros del dinámico puerto de Nantucket. En 1774, una fragata comandada por Uriah Bunker acostó en el Brasil, y en el mismo año David Smith y Gamaniel Collins, del puerto de Truro, persiguieron cetáceos en las aguas de las Islas Malvinas.

Con ayuda de los dispersos datos compilados sobre este giro comercial, daremos una rápida ojeada introductoria a las operaciones del comercio de los Estados Unidos con los países iberoamericanos hasta el año crucial de 1810, en que los respectivos decretos de comercio libre abrieron los puertos de Hispano-América al tráfico internacional.

La Isla de Cuba, por su vecindad con los Estados Unidos, es la primera en entrar en relaciones directas. Durante el dominio inglés, entre 1762 y 1763, las naves habían aprovechado el episodio de la toma de La Habana por el Almirante Vernon. Terminada la ocupación, y vuelta la isla a manos de España, el Gobierno metropolitano autorizó a los isleños para surtirse de aquellos productos que ellos no podían transportar. Los buques cubanos iban a buscar harina, mantequilla, pescado, carnes y maderas, y los norteamericanos exportaban de Cuba, azúcar, cueros, carne y melazas¹⁷. Roy F. Nichols, de cuya monografía tomamos estos datos, señala como los más importantes promotores de este comercio a Robert Morris, el amigo de Francisco Miranda; a Guillermo Nead, Mathews Irving, Lacara y Mallet, todos vecinos de Philadelphia.

Las complicaciones internacionales de dicho tráfico hicieron necesaria la creación de un puesto consular, funcionario hasta ese momento con mal definidas atribuciones diplomáticas.

El Congreso Continental, por recomendación de Morris, nombró a Robert Smith, de Baltimore, Cónsul en La Habana, el 27 de Junio de 1781.

Las buenas relaciones continuaron hasta el año de 1784, en que España, habiendo solucionado parcialmente sus conflictos internos, decretó la expulsión de los extranjeros de sus dominios americanos. El sucesor de Smith, el eficiente Cónsul Oliver Pollock debió abandonar el territorio.

El comercio se renovó en 1789 —pese a las objeciones del Gobierno Central—, debido a la necesidad de mano de obra esclava para los ingenios azucareros, operación que recayó en los círculos negreros de New Orleans. Las continuadas guerras napoleónicas intensificaron más

¹⁷ William Spence Robertson, *Hispanic American Relation with the United States*, Oxford University Press, 1923.

aún este tráfico. Cuba pasó a depender del continente en sus abastecimientos esenciales. Las harinas norteamericanas fueron autorizadas para entrar el año de 1793, gracias a los decretos del Capitán General, Don Luis de las Casas.

En los mismos años en que se iniciaban las relaciones con Cuba, entre 1789 y 1790, comenzaron a entrar en los puertos de Connecticut buques procedentes de Florida, Louisiana, Las Antillas, Puerto Rico y Santo Domingo, cargados con café, melazas y azúcar¹⁸.

La Tierra Firme fue igualmente visitada desde comienzos de la Revolución Francesa, lo que dio lugar a un activo movimiento marítimo con Maracaibo, Coro, Puerto Cabello, la Guayra y Santo Tomás¹⁹. El 8 de Enero de 1800 Augusto Madan era nombrado cónsul norteamericano en La Guayra, el primero en Sud-América²⁰.

Charles Lyon Chandler, apoyado en los datos de la prensa periódica señala en el año de 1801 los viajes a Venezuela de los bergantines: *Fox, Thomas, Mary* y *Sanson* y las escunas *Polly, Anne Jane* y *Nancy*. En 1805 estaban en la Costa Firme el *Antilope*, el *Liberty*, tres bergantines y una escuna²¹. Un viajero contemporáneo informa de la entrada a Venezuela, en 1797, de un cargamento de harina norteamericana. Entre 1800 y 1803 por lo menos tres buques del puerto de Baltimore recibieron permiso de las autoridades españolas para comerciar con La Guayra. Además de este comercio lícito, el contrabando de harinas era constante en las Guayanas, por donde se recibían a la vez productos del Brasil y Venezuela para la reexportación²².

De todas las arterias del comercio interamericano la más caudalosa fue, sin duda, la región del Río de la Plata. Desde 1774 los balleneros recorrían la costa hasta la Patagonia, provocando alarma en las autoridades, que temían un posible desembarco permanente en la aislada zona austral.

El primer navío que penetró en el estuario del Plata parece haber sido el bergantín *Alert*, propiedad de Duddley L. Pickman y otros socios comanditarios. Llegó al mando del aguerrido capitán Robert Gray, cuyas aventuras en el Pacífico relataremos más adelante. El barco fue capturado por un corsario francés, y conducido a Montevideo a fines

¹⁸ *American State Papers Commerce and Navigation*, Vol. I.

¹⁹ Roy S. Nichols, ya citado, pág. 303.

²⁰ Charles Lyon Chandler, *Inter-American Acquaintances*, ya citado.

²¹ El comercio en el Río de la Plata ha sido estudiado en forma detallada por Charles Lyon Chandler en sus señeras monografías "*Inter-American Acquaintances*, ya citada; *United States Ship-*

ping in the Plata region (1809-1810) en *Hispanic American Historical Review* II, 1919, págs. 26-54, y en sus observaciones generales en *United States Commerce with Latin America at the promulgation of the Monroe Doctrine*, *Quarterly Journal of Economics*. Vol. 38, May, 1924.

²² Frank R. Rutter, *South American trade of Baltimore*, Baltimore, 1897.

del año de 1798. Gray enviado a prisión, obtuvo luego la libertad, regresando a Buenos Aires a bordo de un ballenero.

Otros tres navíos recalaron en el Uruguay abriendo permanentemente el puerto de Montevideo al tráfico norteamericano.

Argentina, plaza de un lucrativo comercio de cueros y sebos, recibió en sus costas y en el estuario, el año de 1799, al navío *John*; al *Liberty*, Cap. Miller; al *Diane*, Cap. Bunker, y al bergantín *Rose*, a quienes se dio el plazo de treinta días para abandonar el puerto. El flujo comercial continuó pese a estos obstáculos de las autoridades españolas. Entre 1801 y 1802 calcula el investigador Charles Lyon Chandler más de 43 navíos de recalada, y entre 1803 y 1804, un número de entre 10 y 12.

Morrison precisa que "entre el mes de Febrero y Julio de 1802, 18 navíos de Massachusetts y 26 pertenecientes a otros puertos de la Unión llevaron cargamentos surtidos al Río de la Plata y trajeron de allí cueros y plata piña"²².

La llegada de plata piña y de monedas, de las cuales no se llevaba estadística en las aduanas de los Estados Unidos, se puede comprobar, como apunta Seybert, por el creciente aumento de las exportaciones a la China y a las Indias Orientales que se financiaban, como veremos más adelante, por estos medios²³.

Esta rápida reseña nos muestra el enorme campo de acción del comercio norteamericano. Ocho de los 13 Estados marítimos estaban en conexión con Sud-América, a saber: New Hampshire, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island, New York, Pennsylvania, Maryland y Virginia. El tráfico interamericano de largo alcance había empezado.

Por desgracia es esta una historia escrita por la quilla de los barcos en el océano, y es difícil una evaluación estadística precisa de su monto. De todas maneras presentaremos algunos guarismos recogidos por los historiadores norteamericanos.

Si extractamos de las estadísticas nacionales algunas cifras genéricas del tonelaje entrado a puertos desde las "West Indies" y de las "Spanish American Colonies", podemos obtener las siguientes cifras estimativas:

	1789-1790	1792
Rhode Island	75,4	—
Connecticut	118	417,8
New York	95	595
Pensylvania	63	768,9
Virginia	38	237,47

²² Samuel Eliot Morison, *Maritime History of Massachusetts*, ya citado.

²³ Adam Seybert, *Statistical Annals on the Commerce of the American States*. Philadelphia, 1818.

North Carolina	49	983
Massachusetts	—	927
Maryland	—	560 ²⁵

Es indicador y sugerente el movimiento de entrada y salida de barcos del puerto de Philadelphia compilada por Roy F. Nichols que tabulamos para una visión objetiva:

AÑO	SALIDAS	LLEGADAS
1783	22 Habana	18 Habana
1785	1 Habana	1 Habana
1797	.....	48 Cuba
1797	.....	2 Puerto Rico
1797	.....	5 La Guayra
1798	.....	58 Cuba
1798	.....	4 Puerto Rico
1798	.....	9 La Guayra
1801	.....	98 Cuba
1801	.....	6 Puerto Rico
1801	.....	14 Venezuela
1801	.....	5 Río de la Plata
1802	23 Cuba	.....
1802	2 Venezuela	.....
1803	13 Cuba	20 Cuba
1803	3 Venezuela	3 Puerto Rico
1807	.....	3 Venezuela
1807	.....	138 Cuba
1807	115 Cuba	138 Cuba
1807	5 Puerto Rico	18 Puerto Rico
1807	10 Venezuela	29 Venezuela
1807	1 Río de la Plata	2 Río de la Plata
1807	3 Veracruz	3 Veracruz
1809	80 Cuba	91 Cuba
1809	26 Puerto Rico	30 Puerto Rico
1809	15 Venezuela	30 Venezuela ²⁶

En cuanto al volumen del comercio total con Hispano-América po-

²⁵ Compilados de *American State Papers, Commerce and Navigation*, Vol. I, págs. 25-43.

Louis Dermigny, en su monumental libro, *La Chine et l'Occident. Le Commerce a Canton au XVIIIe. siècle, 1719-1833*, Ecole Pratique des Hautes Studes, Paris, 1964, Tomo III, ha puesto de re-

lieve el significado de la relativa pérdida del comercio de las Antillas en la expansión norteamericana en Sud-América y la China. Véase el capítulo III, *Yankees and Fourrures*.

²⁶ Roy F. Nichols. *Trade Relations*, ya citado pág 296, nota 25.

seemos los datos globales del *Sumario Estadístico* de Thimoty Pitkin, que demuestra la curva ascendente del intercambio.

Año	Exportaciones dólares	Importaciones dólares
1795	1.389,219	1.739,138
1796	1.821,347	1.718,026
1797	3.595,519	4.123,362
1798	5.082,127	8.139,169
1799	8.993,401	10.974,295
1800	8.270,400	10.687,666
1801	8.437,659	12.799,878 ²⁷

En el plano político las relaciones entre España y los Estados Unidos comenzaban a normalizarse, pese a los problemas derivados de este comercio ilegal que hacía difícil el entendimiento.

Desde la misión diplomática inicial conducida con señorío y discreción por Mr. John Jay, en 1779, las misiones mutuas se habían sucedido, con interrupciones pero sin quebraduras. Mr. William Carmichael, de Maryland, hombre de fortuna y político distinguido en el Congreso Continental, había iniciado en Madrid las gestiones para un tratado que regulara la navegación del río Missisipi. A su regreso a Washington, en 1794, ocupó la vacante William Short, natural de Virginia, secretario de Jefferson, de cierta habilidad y claros conceptos americanistas; talento oscurecido por demasías temperamentales y cierto orgullo que resintió su carácter durante la misión extraordinaria de Thomas Pickney, Gobernador de Carolina del Sur. Pickney, aprovechando coyunturas favorables a los intereses norteamericanos, firmó el Tratado de San Lorenzo del Escorial de 1795 que iba a regir las relaciones. Sucesivamente ocuparon el cargo de Ministro ante la Corte de España, el culto James Bodwoin hasta 1814; William Erwing, a partir de ese año, y John Forsyth, que condujo hábilmente las gestiones delicadas de la adquisición de la Luisiana.

España, a su vez, envió observadores: Juan de Miralles (1777-1780) y Francisco Rendon (1780-1784), y fue representada diplomáti-

²⁷ Timothy Pitkin, *A Statistical View*, ya citado. Robert Greenhalgh Albion en su libro *The Rise of the New York Port*, New York, 1939 examina la curva de Pitkin a partir de 1793 que dio la gran oportunidad histórica al comercio de los Estados Unidos. Hasta 1807 esta curva se mantuvo en los \$ 12.000.000 de exportaciones hasta 1807, antes del Embargo Act. Virginia D. Harrington en su estudio, *The New York Merchant*

in the Eve of the Revolution, New York, 1935, da las modestas cifras del tráfico de este puerto con las West Indies entre los años de 1754 a 1764, pág. 357. La tónica de este comercio pionero está dado por los cargamentos en su mayor parte víveres y objetos manufacturados: cerveza, sidra, chocolate, jarcias, carruajes, muebles, velas de esperma, trigo, maíz, harinas, maderas, ganado en pie, fierro y sebo.

camente por el Embajador Diego María de Gardoqui (1784-1789); Esteban Martínez de Irujo (1795-1800) y Luis de Onís²⁸.

Pero más importante que los ministros, ocupados en problemas de Estado, fueron los cónsules que tuvieron que cumplir la tarea de frenar un tanto el comercio de contrabando o activarlo por sus intervenciones que producían desastrosos efectos en la economía colonial española. El 28 de febrero de 1795 designaron a José Ignacio de Viar, en Philadelphia; a Juan Stoughton, en New Hampshire, Massachussetts, Connecticut y Rhode Island; Vice-Cónsul a José Wiseman; y a Thomas Stoughton, en New York²⁹.

Hasta este momento nos hemos referido tan solo al comercio norteamericano en las Antillas y en el litoral Atlántico Sudamericano; ahora debemos ocuparnos de la entrada en escena en el lejano Pacífico de los navíos estadounidenses. Nada ilustra mejor este nuevo giro que las palabras contenidas en un folleto contemporáneo de estos hechos:

“¿Podrá un pueblo —escribía Mr. Pownall— que va predominando en un gran Continente, y que antes de tener gobierno propio ha perseguido con espíritu de aventura el paso del noroeste hacia el Asia? ¿Podrá este espíritu de empresa que ha establecido un comercio importante en las dos bahías de Campeche y Honduras y en la Costa Firme; que ha alcanzado hasta las Islas Falkland en busca de ballenas? ¿Podrá, repito, ser detenido por el Cabo de Hornos o por el Cabo de Buena Esperanza?”³⁰.

Las frases precursoras de Pownall dirigidas a los Soberanos de Europa encerraban una gran verdad, y la historia de la empresa norteamericana en el Pacífico y en Chile, que es la que vamos a narrar a continuación, tiene igualmente tan bizarros orígenes como las anteriores.

²⁸ La lista diplomática en White's *Conspectus of American Biography*, 2 ed. 1937, pág. 30. Biografías de los representantes en *The National Cyclopedía of American Biography*.

²⁹ Miguel Gómez del Campillo, *Relaciones Diplomáticas entre España y los Estados Unidos*, según los documentos

del Archivo Histórico Nacional. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid MCMXLIV, pág.

³⁰ Thomas Pownall, *Three Memorials most humbly adressed to the Sovereigns of Europe, Great Britain and North America*. MDCCLXXXIV.

CAPÍTULO II

LAS VIAS DE PENETRACION EN EL PACIFICO

El comercio de pieles con la costa noroeste y la China

Tres fueron las vías de penetración norteamericana en el Pacífico. La primera cronológicamente, aunque no en importancia, fue el comercio de las pieles de nutria para el mercado del puerto de Cantón, desde la costa noroeste del Pacífico. La segunda la búsqueda y caza de la ballena en las costas de Chile y del Perú, y en tercer término la cacería de los lobos de mar en las islas esporádicas de nuestro país. Las tres desembocan, poco más tarde, en el comercio de contrabando, característico del siglo XVIII¹.

La independencia de los Estados Unidos obligó a sus mercaderes a buscar nuevas rutas marítimas para hacer llegar a su patria los codiciados productos orientales: el té de Hyson o de Bohea, las sedas estampadas o los nankines que hasta esa fecha eran monopolio exclusivo de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales.

Pero, como bien dice un experto, Jacques Heers, la historia de las grandes corrientes de la circulación conducen casi siempre a definir las circunstancias y las modalidades del triunfo de los hombres sobre la naturaleza². Y así estas rutas más que naturales son "construcciones" en el piélago de los océanos, montadas "pieza por pieza", sobre la carta de los vientos, las corrientes oceánicas y la orografía costera, por la pericia de marinos y la astucia de los comerciantes.

Además de "construir" y aprovechar las nuevas rutas era necesario

¹ Nos remitimos a nuestro folleto, *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial. 1778-1810*. Prensas de la Universidad de Chile, 1936. Desde el punto de vista norteamericano, ver Raymond A. Rydell, *Cape Horn to the Pacific. The rise and decline of an*

ocean highway, University of California Press, 1952.

² Jacques Heers, *Rivalité ou Collaboration de la terre et de l'eau?* en *Les Grands Voies Maritimes dans le Monde, XVe-XIXe Siècles*. Ecole Pratique des Hautes Etudes. París 1965, pág. 13, París, 1964

igualmente encontrar algún producto de trueque que sirviera como moneda de intercambio en el comercio lejano. El que se aprovechó para estos fines es una mercadería extraña, cuasi misteriosa, una de esas drogas que actúan por encantamiento. Se trataba de las raíces del "ginseng", conocida con el nombre de la "dosis de la inmortalidad", capaz de devolver la vitalidad a los viejos y a los enfermos. Dicha planta había sido monopolizada por el Emperador de la China y día a día escaseaba más en el Imperio.

A mediados del siglo XVIII los agentes de la Cía. de las Indias encontraron ejemplares de esta planta exótica en los Estados Unidos, enviándose en grandes cantidades a Inglaterra para ser de allí reexportada al puerto de Cantón².

Una vez afianzada la Independencia, Robert Morris, el gran financista de la Revolución, vecino del puerto de New York, equipó una fragata de 360 toneladas, la *Empresa of China*, para encausar por cuenta propia las especulaciones orientales. En 1777, zarpaba la nave, llevando un cargamento de "ginseng", y una partida de cueros de nutria. El viaje fue coronado por el buen éxito, iniciándose en estas pintorescas circunstancias el tráfico norteamericano en el Oriente³.

Lentamente el ginseng fue pasando de moda, y al perder por esta causa sus cualidades curativas, era preciso encontrar otros productos que reemplazaran la extraña raíz afrodisíaca.

Las piezas de nutria abundantes a lo largo del litoral del Pacífico Norte va a ser la nueva llave que abriría los mercados del Oriente a los comerciantes norteamericanos.

El trueque de las pieles de nutria comenzó como ha demostrado Adele Ogden, a iniciativa de los marinos españoles. Casi una década antes que los rusos se establecieran en las islas que sirven de peldaño al Continente y cinco años antes que los ingleses descubrieran accidentalmente que las pieles tenían un gran valor económico, la tripulación de la fragata *Santiago*, al mando de Estevan José Martínez, enviada en

² Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident*, Tomo I, pág. 584 y nota 5 apunta: "Ginseng es la raíz de una planta de la familia de las araliáceas (panax o aralia ginseng) que crece en Tartaria y tiene el aspecto de una caña, larga como la mitad de un dedo, de color amarillo transparente. Por su semejanza antropomórfica era considerada como activo afrodisíaco. Se la denominaba "puro espíritu de la tierra o dosis de la inmortalidad. En 1717 se descubrieron tipos americanos diferentes de esta es-

pecie".

³ N. S. Latourette, *The History of early relations between the United States and China, 1784-1797*. Yale University Press, 1917; Foster Rhea Dulles, *The Old China Trade*. Boston and New York, 1930, La coyuntura mundial de este comercio ha sido estudiada por Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le Commerce a Canton aux XVIIIe Siècle, 1719-1833*, París, 1964, 3 vols. en especial capítulo III, *Yankees and Fourrures*, Págs. 1129, 1198.

1774 en viaje de exploración, traficaba con los indios del Noroeste, trocando abalorios y conchas por sus pieles más finas⁵.

Los descubrimientos de los españoles tuvieron por desgracia un carácter lugareño: las noticias quedaron consignadas en los respectivos diarios de las expediciones sucesivas de Fray Tomás de la Peña, Juan Crespi, Miguel de la Campa y Juan Francisco de la Bodega; lo que dio significado universal a este comercio fue la publicación del *Diario del Capitán Cook*, editado entre los años de 1784 y 1785. "Allí quedaba escrito que los 1.500 cueros recogidos, que no habían costado ni seis peniques, fueron vendidos en la China por 100 dólares"⁶. En efecto estas pieles formaban parte del vestuario de los habitantes del norte del Imperio Chino, y sus especímenes más finos el vestido solemne de los mandarines.

A las noticias del Capitán Cook se agregaron las contenidas en el libro de Coxe, *Los Descubrimientos Rusos*, publicado en Londres en 1787, y los comentarios del aventurero norteamericano John Leyard, editado en Stratford en 1783⁷.

El tráfico intercontinental comenzó el 15 de Abril de 1785, en que el bergantín *Sea Otter* zarpó del puerto de Macao, a las órdenes del Capitán James Hanna. Hacia el mismo lugar, y en el mismo año salieron de Londres buques de la Cía. Inglesa King's George, que obtuvieron permiso de la East India Company para comerciar pieles en Cantón.

Más de 13 navíos cataloga el historiador canadiense Judge F. Howay entre los años de 1785 a 1788, época de la entrada en escena de los norteamericanos.

En vano los españoles quisieron mantener las severas leyes del monopolio e impedir la explotación de estas riquezas pielíferas. Don Vicente Basadre y Vega presentó al Gobierno un plan completo destinado a evitar este comercio. Carlos III por Real Orden del 2 de Junio de

⁵ Adele Ogden, *The California Sea Otter Trade*. Berkeley, 1941, págs. 15-24. En una nota dirigida por Vicente Basadre a José de Gálvez sobre el comercio de pieles da cuenta de la iniciación del comercio oriental. "Corroboraba—escribe— esta verdad la arribada que hicieron a Cantón en el año de 80 las fragatas de los célebres Kook y Klerk, de vuelta de su viaje de exploración, pues vendieron a 38 y 30 ps. las que condujeron desde esta América". Agrega que el comercio ha sido desconocido hasta el año 79. La nota está fechada en Abril 16 de 1785 (Duke University Li-

brary, Miscellaneous Manuscripts, 146).

⁶ Hubert H. Bancroft, *The New Pacific*. New York, 1900. Más detalles en las obras del mismo autor: *History of the Northwest Coast* (2 vols), San Francisco, 1884; *History of Oregon*, San Francisco, 1886.

⁷ Para el estudio pormenorizado de estos viajes ver: Frederic W. Howay, *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade*, Transactions of the Royal Society of Canada. Para este capítulo, los relativos a 1785-174, Third Series, Volume XXIV, Section II, 1930.

1785 ordenó a las autoridades mexicanas examinar con todo cuidado el asunto. Pero los intereses creados de la Real Compañía de Filipinas obstaculizó la tentativa, y se dio término a la benemérita actividad de Basadre.

La primera empresa norteamericana en el Pacífico

El profeta en los Estados Unidos del comercio de pieles fue John Leyard, caporal de la expedición del Capitán Cook. En 1782 desertó de la marina inglesa para dedicar sus esfuerzos a difundir sus proyectos comerciales. Tenía experiencia, pero no dinero; los hombres de la época lo tildaron de visionario y aún de loco. En vano se dirigió a los comerciantes de Nueva York. Llamó la atención del banquero Robert Morris; en Boston y en New London, quiso equipar una nave. Desengañado pasó por último a Europa, donde todas las puertas le fueron cerradas. Murió románticamente en 1788 en El Cairo, tratando de descubrir las fuentes del Nilo*.

El primer viaje norteamericano al N. O. fue una respuesta tardía a la insistente prédica de Leyard. Al publicarse el *Diario* de Cook que confirmaba esas noticias, un grupo de bostonenses comenzó a tomar en serio las revelaciones escuchadas. Fue en la tertulia de un comerciante que reunía en su seno a Joseph Barrel, experto financista y a Charles Bulfinch, graduado en Harvard, donde la idea se hizo carne. "Aquí hay una espléndida cosecha para el primero que se arriesgue", dictaminó Barrel, y con su prestigio logró organizar una sociedad de 14 accionistas que reunieron \$ 50.000 dólares. Se compró la fragata *Columbia*, rebautizada "Rediviva", barco de 212 toneladas, de 80 pies de largo, doble puente y diez cañones. Para recoger las pieles se acondicionó una balandra, *Lady Washington*, de 90 toneladas. El Capitán John Kendrick, héroe en las empresas de corso de las Guerras de la Independencia, fue elegido para dirigir la expedición; su amigo, el hábil marino Robert Gray, quedaba a cargo de la balandra.

Para conmemorar la empresa se fundieron medallas de plata y cobre con la siguiente leyenda: "Boston N. America fitted at for the Pacific Ocean". El cargamento estaba compuesto de mantas, clavos y cuchillos para el trueque con los nativos. Llevaban cartas patentes y una carta de amistad del Cónsul de Francia.

El 30 de Septiembre una muchedumbre se agolpaba en los muelles

*El libro de Leyard se intitula: *A 1783. Sobre su apasionante vida, ver Journal of Captain Cook's last voyage Yared Spark, The Life of John Leyard, to the Pacific Ocean, Hartford, Conn. Cambridge, 1828.*

de Nantucket para ver partir la expedición. Hubo fiesta y jolgorio y una larga romería de visitas. Pronto la *Columbia* y la *Lady Washington* se dieron a la vela⁹.

El primer barco norteamericano en las costas de Chile

El Sábado 24 de Mayo de 1788, hacia las diez de la mañana, se dejó ver a una legua de la isla de Juan Fernández una embarcación desconocida. Los vigías apostados por el Gobernador Don Blas González creyeron que se trataba de un barco de la tierra, que habría corrido una tempestad, de esas que habían asolado la costa en las últimas semanas, pero las formas del barco no eran las que se perfilaban a menudo en esas aguas. Se habilitó para cerciorarse de la realidad un bote pescador a las órdenes del Subteniente Nicolás Illáñez. Desde lejos los marineros extranjeros hacían señales de paz y amistad, y rogaban a Illáñez que se acercase a su costado. El buque aparecía en malas condiciones; los mástiles estaban desencajados y el trinquete del timón roto. Una vez a bordo el subteniente verificó que se trataba de la fragata *Columbia*, de "la República Norteamericana de Boston", con rumbo a los establecimientos rusos de la costa del Noroeste. Un temporal la había separado de su convoy el balandro *Lady Washington*, cuyo paradero ignoraban. Visto lo cual habían tocado en este puerto, después de intentar en vano recalar en Mas afuera. La ruta había sido la del Cabo Verde, con una tempestuosa travesía del Cabo de Hornos, con múltiples penalidades por el viento y el frío. La tripulación se componía de 36 hombres y cuatro oficiales, la mayor parte muchachos de 16 a 18 años. Dos cañones defendían la popa; en la proa dos pedreros. Solicitaban de la benevolencia de las autoridades el permiso para reparar las averías, hacer la aguada y surtirse de leña.

Rápidamente volvió Illáñez al puerto a dar cuenta de su cometido. Los americanos invocaban, para obtener el permiso, la sincera amistad reinante entre España y los Estados Unidos; la ausencia a bordo de cualquier artículo que pudiera atentar contra el monopolio español, y el

⁹ Sobre el viaje de la fragata *Columbia* ver: Frederic W. Howay, *Voyages of the "Columbia" to the Northwest Coast, 1787-1792*, en Massachusetts Historical Society Collections, LXXXIX, Boston 1941 y Edward J. Porter, *The Discovery of the Columbia River*, Old South Leaflets n. 131. Vol. VI, Boston, 1892; Robert Greenhow, *History of*

Oregon and California, Boston, 1844; Foster Rhea Dulles, *America in the Pacific*, Boston, New York, 1932; James Morton Callahan, *American Relations in the Pacific, 1784-1900*, John Hopkins University Studies, Baltimore, 1901. Ver igualmente las citadas obras de Hubert H. Bancroft.

carácter científico de la expedición destinada a adelantar los descubrimientos geográficos.

Las razones parecían poderosas, pero la espada pendiente de las repetidas cédulas reales intimidaban al Gobernador. No tenía órdenes, carecía de instrucciones. Triunfó, sin embargo, en el ánimo de González, el espíritu humanitario, e hizo la señal convenida de antemano, en caso de accederse a la solicitud. La *Columbia* entró en el puerto, colocándose a tiro de cañón de la fortaleza de Santa Bárbara. Al poco rato la chalupa atracó en la playa trayendo abordo a Mr. Ingraham y tres hombres.

El Gobernador, después de escuchar las sentidas palabras de agradecimiento, fijó las condiciones a que debían someterse durante la estadía en la isla, el modo y forma de hacer la aguada, la cantidad de gente que podía desembarcar y el monto de las provisiones. Para evitar el reconocimiento del lugar por los extranjeros se calculó una distancia prudencial de la playa para poder vigilar así sus movimientos. Un nuevo registro de la nave, practicado por el Teniente Gregorio Rubio, confirmó los informes de Illáñez. El buque causaba cierta admiración. Era diferente del tipo europeo común. La batería de popa estaba a nivel del alcázar; la cámara de popa, con sus camarotes para oficiales tan aseados como si se hubiesen acabado de hacer; la cocina y los talleres impecables. Los papeles parecían estar en orden. Tenían patente de navegación; una carta del Cónsul de Francia, faltaba el permiso de España. Podían probar, además, el carácter científico de la expedición por medio de medallas acuñadas en conmemoración de la empresa. La nave permaneció unos días en el puerto. Las comunicaciones fueron escasas. Un francés mal chapurreado y las señas eran los medios de intercambio personal. El 21 de Mayo, la fragata mercante *La Dolores*, Capitán Casimiro Castro, echó ancla en la bahía. Un peluquero francés que venía abordo vino a servir de interprete. Reinó mayor cordialidad y las visitas fueron frecuentes. Al zarpar *la Dolores*, rumbo a Valparaíso, el Gobernador envió dos memoriales: el uno dirigido al Capitán General, Don Ambrosio OHiggins; el otro al Virrey del Perú De la Croix. Detallaba en ellos los acontecimientos, y terminaba expresando humildemente: "Yo espero que la superior justificación de Usía se ha de dignar aprobar mi conducta en esta parte y dispensarme los defectos en que haya incurrido con respecto a que mi intención no es otra que la del mejor servicio de su Majestad, mi amo y señor natural". Todo parecía tranquilo; se ultimaban los preparativos para el zarpe de la nave; los marinos observaban una conducta irreprochable. La *Columbia* siguió viaje al noroeste el 6 de Junio. Allí se encontró con la balandra *Lady Washington*, que no habiendo podido recalar en Mas afuera por

la fuerte marejada, había recogido algún pescado en la Isla de San Ambrosio, donde había avistado manadas de lobos¹⁰.

El relato de los norteamericanos era simple, ni un énfasis en el diario de a bordo, pero esta breve recalada ponía por primera vez en contacto a Chile y a los Estados Unidos, y el Imperio Español declinante iba a contar con un nuevo adversario a sus tendencias monopolistas.

El día 1º de Julio llegaba a manos del Gobernador don Ambrosio O'Higgins la relación de Blas González. Era notoria su estrictez en estas materias, su apego a la ley y al reglamento. Pero, pese a su experiencia cosmopolita, estaba perplejo; no había en el país jurisprudencia sobre la materia. Era preciso recabar información jurídica en los estrados judiciales. Esa misma tarde el Fiscal recibía los papeles para que dictaminara sobre el caso.

La materia pareció al probo funcionario grave y circunspecta; no le parecía suficiente los elementos de juicio, la carta del Gobernador González, por lo cual creyó conveniente hacer rendir información sumaria al capitán, oficiales, pasajeros y tripulación del navío *La Dolores*. A todos ellos debía interrogárseles sobre la pauta de un cuestionario. Lo más importante era conocer si los marinos habían tratado de reconocer el lugar y la situación de la fortaleza; si llevaban a bordo accesorios sospechosos; las veces que habían desembarcado, quién había servido de intérprete. El 15 de junio se ordenaba la información pedida, nombrándose como intérprete para la traducción de los papeles a Juan Cranisbro de Apoquindo, "atento a que tiene inteligencia de los idiomas inglés y francés". Vicuña Mackenna ha explotado con gracejo estas traducciones.

El comandante del resguardo don Josef Prieto practicó a bordo de la fragata *Dolores* el más prolijo reconocimiento, no hayándose a bordo cosa alguna relativa, ni por presunción a la nave bostonesa.

Las declaraciones tampoco arrojaron ninguna evidencia en contra del Gobernador Don Blas González. En vano se sonsacó al interprete Alberto Troubo. Los marinos sólo habían hablado de navegación, demostraban agradecimiento y no traían a bordo mercadería alguna.

Sin embargo, las Reales Ordenes eran perentorias, y la sentencia del Fiscal refleja la mentalidad de la época, fiel al rígido principio del monopolio hispánico en las aguas del Pacífico.

¹⁰ Los incidentes de la llegada a Chile de la fragata *Columbia* han sido relatados con gracia por Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*, Valparaíso, 1869, Tomo II, págs. 258-261; más acuciosamente por Diego Barros Arana en *Historia General de Chile*, Vol. 7, Santiago, 1886, págs. 35-36. Nos

basamos directamente en las fuentes para nuestro escueto relato: El proceso en Archivo Nacional. Copia de Ordenes Año 1787-1788. Tomo 4, pág. 140), 217-218, 392-395. Otra copia en Biblioteca Nacional, sala J. T. Medina, Manuscritos J. T. Medina, Vol. 204, págs. 32-132.

Algunos párrafos de ella, dictados el 17 de Julio, son elocuentes al respecto: . . . Sin embargo de esto lo cierto es que no habiendo al Capitán Joaquín Kendrick manifestado licencia de su Majestad para viajar al mar del sur y pasar el Cabo de Hornos, no puede aprobarse su procedimiento por que las leyes (Real Ordenanza de noviembre de 1692) están muy claras y específicas acerca de prohibir navegar naves extranjeras en estos mares”.

A pesar que se había decidido esperar la deliberación real para la condena definitiva del Gobernador González, a quien se tenía en custodia armada, la reacción violenta del Virrey del Perú que ordenaba la inmediata detención de la nave, la destitución del funcionario y la inspección de la costa por el navío *San Pablo*, obligó a O'Higgins a tomar medidas extremas. Con fecha 22 de Septiembre, “convencido de la grave culpabilidad del Gobernador por no haber detenido el navío, ordenó el relevo del Gobernador, nombrando en su lugar al teniente del Real Cuerpo de Artillería, Juan Calvo de la Cantera, a quien se otorgara nuevas instrucciones.

La causa remató finalmente en los estrados del Rey, y por Real Orden de 16 de mayo de 1789, firmada en Madrid, se aprobó la destitución de Blas González, documento jurídico que sentó jurisprudencia en la materia, como veremos más adelante.

El desafortunado funcionario tuvo, sin embargo, la íntima satisfacción de recibir el apoyo moral del Gobierno de los Estados Unidos. Al tener conocimiento de la triste noticia el Capitán Kendrick por intermedio de los oficiales de la fragata *Jefferson*, elevó un memorial al Presidente Jefferson en que hace una extensa relación de la conducta observada por González en los días del desembarco en Juan Fernández¹¹. Thomas Jefferson a su vez, hizo gestiones extraoficiales ante la Corte de España por intermedio del Encargado de Negocios Carmichael, no atreviéndose a enviar una protesta, que en el fondo significaba reconocer el monopolio hispánico. Su conceptuosa carta personal se basa en el derecho de gentes y en la reciprocidad de los sentimientos humanitarios¹².

¹¹ La carta de John Kendrick al Presidente Thomas Jefferson está fechada en la Isla de St. Clair, N. W. Coast, a 1º de Enero de 1798. Incluye copia del certificado otorgado por Blas González a Kendrick, fechado en Juan Fernández, a 3 de Junio de 1788 y la carta del mismo González al Cónsul de Francia en Boston, Monsieur L'Estombe, Santiago, 20 de Junio de 1792, en que pide re-

comendaciones. National Archives. Department of State. Miscellaneous Letters. Washington, D. C.

¹² El documento ha sido utilizado por Robert Greenhow, *History of Oregon*, ya citado, págs. 184-185. Tiene fecha de Abril 11 de 1790, New York. National Archives Washington, D. C. Foreign Letters n. 121.

La persecución de la *Columbia* hasta

El viaje inaugural de la fragata *Columbia* y el balandro *Lady Washington* despertó en Chile el temor enraizado a los piratas, "la pesadilla secular de nuestros abuelos", como apunta Vicuña Mackenna.

El Presidente de la lejana Capitanía General, Ambrosio O'Higgins, hombre de la Ilustración, de mentalidad abierta y curiosidad científica, como se manifiesta en sus notas y comentarios, comprendía la importancia comercial a que estaba destinado el mar Pacífico. Pero, al mismo tiempo, era un funcionario pundonoroso, leal ejecutor de la legislación imperial, difícil de aplicar a la distancia. Se encontraba el inteligente funcionario desconcertado ante un posible conflicto, sin precedentes jurídicos valederos para enfrentar la nueva situación producida. El archivo contenía tan sólo reales cédulas de los tiempos de los Austrias, celosos defensores de la integridad continental¹³.

Sin recursos militares suficientes y carentes de los medios psicológicos para tranquilizar a la población aterrorizada por los posibles desembarcos, temía el estallido de la alarma y de la zozobra colectiva. El clímax de esta tensión vino a producirse a fines de noviembre de 1788. El temor tomaba fuerza convincente extraordinaria, y por extraño espejismo, los testigos más idóneos parecían ver visiones en lontananza.

El 28 de noviembre, el Subdelegado Francisco Bascuñán hacia suya la noticia de Tomás Vargas sobre "la aparición de 14 velas, una armada de navíos", en las vecindades de Valparaíso¹⁴. Poco después la flotilla fantasma se aproximaba a Coquimbo y Huasco como informaba el Diputado de Tongoy, Juan de Dios Cabezas¹⁵. O'Higgins de inmediato declaró el estado de alarma pública. Se ordenó a los subdelegados de Huasco, Coquimbo, Cuz-Cuz y Quillota el acuartelamiento de las milicias cívicas.

El Regimiento de Caballería de la Reina, a las órdenes del Marqués de la Pica, se desplegó en las inmediaciones. Pero, muy pronto, se tuvo "la noticia por incierta por haberse engañado los vigías"; se aflojaron los controles públicos hasta que el Presidente, por entonces en

el N. W. puede estudiarse en la memoria inédita de Evelyn M. Vaugh, *The Boston Ships in the Pacific*. M. A. 1911, en que se cita nota a Joseph Arquello, para que se la detenga si entra a San Francisco (Santa Bárbara, Mayo 13, 1789).

¹³ Sobre la política y personalidad de O'Higgins ver: Ricardo Donoso, *El Marqués de Osorno. Don Ambrosio O'Hig-*

gins. (1720-1801). Santiago, 1941.

¹⁴ Ver Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*. Vol. VII (Santiago 1886), pág. 36 y nota 34. Los documentos en Archivo Nacional. Copia de Ordenes, 1787-1788, tomo 4, pág. 191; Vol. 5, 1789-1790, pág. 275 y Capitanía General, vol. 700.

¹⁵ Archivo Nacional. Copia de Ordenes, vol. 4, 1787-1788, págs. 418-19.

gira de inspección "ordenó, considerando no haber ya motivo prudente, la suspensión de los preparativos de defensa"¹⁶.

El flujo intermitente de los navíos franceses, ingleses y norteamericanos seguía, no obstante, aumentando. Un nuevo barco norteamericano, con destino a la empresa del N. W., el bergantín *Hope*, había sido sorprendido en el extremo sur por el Comandante de la fragata *Liebre*, que cruzaba la costa en gira preventiva. O'Higgins estaba perplejo. "Yo no tengo —informa a Tomás Geraldino— en esta secretaría órdenes alguna ni antiguas ni recientes respecto a la navegación de estos mares por los buques extranjeros ni me es conocido Tratado alguno en que se haya estipulado la libertad de estos mares o su exclusión"¹⁷.

Sabía, sí, por las noticias del último correo de las incidencias en Nootka, y el permiso de pesca en el Mar, y aún la libertad de abarrancarse en ciertos parajes de la costa", pero, insistía, "no se me ha dirigido hasta ahora de oficio noticia de ese tratado, aunque la prudencia no permite dudar de ello". Siempre en guardia, instruyó al Capitán del navío *Santa Bárbara*, Nicolás Lobato y Cuenca para "que cruzara las alturas por donde se considere podrán hallarse las embarcaciones extranjeras y reconocer las costas e islas desamparadas para estar a la vista de ellas y encontrar alguna con apariencia de permanente". Le daba al igual instrucciones para expulsar a los extranjeros de Juan Fernández y de perseguir a la *Hope* hasta el límite de Arica.

En medio del desarrollo de estos preparativos bélicos, llegó a Chile la noticia oficial del Convenio de Nootka.

¹⁶ Archivo Nacional. Copia de Ordenes. Tomo 4, págs. 220-221. Los agradecimientos de O'Higgins a los capitanes mercantes por la cooperación en Tomo 5.

¹⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 782. Copia de Ordenes, 1791-1793, págs. 122-123.

CAPÍTULO III

LA APERTURA DEL PACIFICO A LOS BALLENEROS

Como hemos relatado, los primeros navíos que penetraron al Pacífico estuvieron sujetos a la férrea legislación española que vigilaba sus movimientos e impedía su entrada a los puertos de los extensos dominios imperiales. Los armadores aconsejaban a los capitanes que se mantuvieran alejados de las costas para evitar rozamientos con las autoridades y en especial con los activos guardacostas. Pero era casi imposible mantener esta política por cuanto los accidentes posibles de una larga navegación, las penalidades del viaje, los estragos del escorbuto, y la necesaria aguada, hacían presumir el arribo forzoso de las naves a cualquier punto del dilatado litoral americano del Pacífico.

Pese a estas realidades, la monarquía española y sus representantes seguían manteniendo la rígida doctrina monopolista y consideraban el Pacífico como un mar cerrado a toda empresa extranjera. Un incidente marítimo vino a poner fin al dominio exclusivo de España, y a entornar la puerta que abrirían de par en par los navíos de diversas nacionalidades.

En el mes de Agosto de 1789 anclaba en el puerto de San Blas el navío *Argonauta* al mando del Capitán José Tobar. Venía de San Lorenzo de Nootka trayendo noticias de trascendencia. En efecto, después de la visita del Capitán Cook, San Lorenzo, rebautizado Friendly Cove, debido a la afectuosa acogida de los nativos, pasó a ser el centro de reunión de los comerciantes que traficaban los cueros de nutria para el comercio del Oriente. El Virrey de México, el Conde de Revillagigedo, otro de los fieles mantenedores del monopolio hispánico, quiso reivindicar este territorio como exclusivo, enviando cual fiel ejecutor de sus órdenes a Don José Martínez. Cumplió el oficial su cometido, apresando a los buques que se encontraban en la bahía, entre otros el *Columbia*, un barco portugués, y una fragata británica, la que fue conducida a San Blas, en calidad de rehén.

Las noticias se transmitieron a España, y el 10 de febrero el Embajador español en Londres entregaba al Ministerio una nota de protes-

ta en que se exigía el inmediato castigo de las personas que habían planeado la expedición.

Los ingleses, que como dice Vicuña Mackenna "tenían cuentas pendientes por su ayuda a las colonias norteamericanas", contestaron con presteza la nota en un tono altanero y cortante, en que se adivinaba a primera vista el carácter bélico. La paz o la devolución inmediata del buque era en sustancia la respuesta británica.

Los españoles, dándose cuenta del tono perentorio, acudieron en consulta a otras cancillerías, pero los sondeos fueron poco alentadores. El asunto tomaba mal cariz para ellos. El 25 de Marzo el Rey Jorge III enviaba la documentación al Parlamento, "No le quedaba a España sino rendirse a discreción, y así lo hizo, firmando en el Escorial, el 28 de Octubre de 1790, un tratado cuyas cláusulas significaban el abandono velado de su política autárquica. "Desde ese día, apunta un historiador chileno, el Pacífico dejó de ser un mare clausum; comenzó al contrario la era de las invasiones pacíficas del comercio en todo nuestro litoral"¹.

La firma del Tratado fue dada a conocer en Chile por el Conde de Floridablanca en nota dirigida al Presidente de la Real Audiencia con fecha de 25 de Octubre de 1790. Se enviaron cinco ejemplares de la Convención para que se distribuyeran y se "dispusiera así su ejecución en la parte correspondiente al país"².

El Fiscal interino, Dr. Pérez de Uriondo, el día 25 de Junio de 1791 puso en práctica la recomendación, y divulgó el Tratado "con solemnidad y aparato" por medio de un Bando público.

La respuesta de las autoridades consultadas no tardó en llegar. El 9 de Julio Luis de Alava, Gobernador de Valparaíso, observaba que, si bien comprendía que el tratado incluía los barcos de bandera británica que pescaran a una 10 leguas marítimas del litoral", necesitaba instrucciones más precisas en caso que un severo temporal obligara a las naves a buscar puerto de acogida. Por el mismo tenor fueron las respuestas de Francisco de la Mata Linares, de Concepción; de Víctor Ibáñez de Corvera, de La Serena; de Mariano Pusterla, de Valdivia. Pero, quedaba además incierto el sistema para financiar las ayudas económicas en caso de emergencia. Luis de Alaya insistía en nota de 7 de Julio de 1791 en saber "si les será permitido a los individuos de los buques (ingleses) el reemplazo de efectos por efecto o si de cuenta de la Real

¹ Sobre el tema ver William R. Manning, *The Nootka Sound Controversy*, American Historical Association, Annual Report, 1904. La cita en Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, Valparaíso, 1869, Tomo II, pág. 268.

² El Expediente formado a consecuencia de la Real Orden de 25 de Diciembre de 1790 sobre el Convenio entre el Rey N. Sr. y la Gran Bretaña en Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 707.

Audiencia se les ha de hacer el acopio de cuanto pidieran para evitar el comercio perjudicial que se estableciera precisamente por faltar a los extranjeros la moneda corriente del país".

En vista de estas continuas preguntas sobre el contenido exacto del Tratado, O'Higgins se vio obligado a dictar un nuevo Bando, basado en una extensa explicación aprobada el 2 de enero de 1792³.

En ella el Gobernador dejaba entrever sus temores que, "repitiéndose estas expediciones, los naturales de estos países se familiaricen con aquellos navegantes y entablen negociaciones mercantiles sin mucha dilación ni tardanza que perjudicaran desde luego el comercio de este Reyno con nuestra metrópolis".

Para evitar estos contactos adoptaba las más drásticas decisiones: "Castigaba con pena de la vida, y que inexorablemente se procediera a ahorcar a los culpables en las plazas, además de la pérdida de sus bienes".

Pronto llegaron las instrucciones de Lima en nota suscrita por Francisco Gil y dirigida a O'Higgins. Basado en estos considerandos se dirigió O'Higgins nuevamente al país, explicando el alcance del Tratado que según su opinión se refería únicamente a "la navegación y debe limitarse en las costas desocupadas de esta América no ocupadas ya por España, al sur de nuestros últimos establecimientos, donde también había que evitar se levantaran barracas y establecimientos".

Que España recomendaba a las naves traer toda suerte de bastimentos y que en caso de urgencia debía tratarse a los ingleses sin asperezas ni falta de urbanidad, sino someterlos a un interrogatorio completo.

En cuanto a "todas las embarcaciones que no fueran inglesas y que se hallaren en estas costas y mares, se les debe hacer saber que salgan de ellas o serán detenidas y confiscadas".

El problema más agudo en todas estas negociaciones era, sin duda alguna, la posibilidad del contrabando. O'Higgins trató de crear un sistema de intercambio que evitara las oportunidades. En una nota al activo Gobernador de Valparaíso, escrita desde Los Angeles a comienzos de enero de 1793, explica sus intenciones: "Ordené a V. M. —escribe— que para precaver todo motivo o pretexto de comercio entre naturales e ingleses, no sólo no permitiere la venta de efecto alguno en poca ni en mucha cantidad, sino que prohibiese hasta el cambio de ellos por víveres u otros artículos cuya falta motivase el arribo de aquellas embarcaciones y que en el caso de ser indispensable imponer algún gasto para ponerla en estado de retornar a la mar y mantenerse a la distancia convenida, la pidiere y me diese razón de lo que necesitan

³ Las notas de O'Higgins a las autoridades del Reyno en Archivo Nacional. Copia de Ordenes, 1791-1792, págs. 552, 556 y 558.

para suplirlo de Real Hacienda . . . No se hizo preciso empeñar la Real Hacienda porque algunos comerciantes de la capital se prestaron gratuitamente a suplirlo recibiendo por ellos Letras Corrientes contra los Armadores o contra el Cónsul de su Nación en Cádiz . . . Esta generosidad de nuestros comerciantes no tiene sin duda ejemplar alguno que imitar y ha animado acaso a estos extranjeros con demasiada frecuencia su arribada a este puerto. Pero como apenas hay cosa buena en su principio que el tiempo y el uso no lleguen a alterarla y corromperla, ha recelado que los suplementos que por ahora han hecho los comerciantes de Santiago, o sean luego interpretados siniestramente o con el tiempo se conviertan en relaciones perjudiciales que causen los mismos daños que yo he querido evitar por lo presente con ellos, si no es que también sucede que el complemento de las Letras faltare y sean defraudados y perjudicados los vasallos en sus intereses . . . he resuelto ordenar que en adelante haga entender a estos pescadores que no se les dará auxilio alguno aún cuando sus necesidades se reduzcan a refrescar víveres”⁴.

O’Higgins apuntaba con certeza a una falla de la política económica internacional, que vino a terminar en un activo contrabando, como veremos a continuación, al tratar de la llegada de los balleneros norteamericanos.

La ruta de los balleneros

La intrépida fragata ballenera fue uno de los elementos más valiosos en la continua exploración del gran Pacífico. La incesante persecución de los evasivos cetáceos, errantes en sus bancos en busca de alimentos y tranquilidad de reproducción, permitió a sus hombres el descubrimiento espontáneo de las miriadas de islas paradisíacas que integran el desconocido mundo oceánico en el siglo XVIII⁶.

⁴ Archivo Nacional. Copia de Ordenes 1793-1794. El Tratado fue impreso con el título de *Convención entre el Rey N. Señor y el Rey de la Gran Bretaña transigiendo varios Puntos sobre Pesca, Navegación y Comercio en el Océano Pacífico y los Mares del Sur*, Madrid, 1790.

⁵ Sobre el desarrollo de la empresa ballenera aprovechamos en especial el clásico libro de Alexander Starbuck, *History of the American Whale Industry, from its earliest Inception to the year 1876*. 1878. Utilizamos por tenerla a mano, la segunda edición, Argosy-

Antiquarian Ltd. 1964, 2 vols. También Walter S. Tower, *A History of the American Whale Fishery*, Philadelphia, 1907; John R. Spears, *The story of the New England Whalers*, New York, 1910; A. H. Verril, *The real story of the whaler. Whaling past and present*. New York, 1916 y Foster Rhea Dulles, *Lowered Boats. A Chronicle of American Whaling*. New York, 1933. Más moderno en sus concepciones es Ed. A. Stackpole, *The Sea Hunters. The New England Whaling (1635-1850)*. New York, 1953, que mucho nos ha servido.

Además de esta tarea descubridora, los balleneros establecieron los primeros contactos comerciales al penetrar en busca de aguada y víveres en sus dilatados cruceros en las radas y puertos de la larga costa española del Pacífico Sur ⁶.

El siglo XVIII fue la época de oro de esta industria. El número de sus productos y subproductos, que el acucioso historiador Hohman señala, dio la materia prima a numerosas fábricas y negocios lucrativos ⁷.

El aceite de esperma era algo vital para la Nueva Inglaterra, el sople anímico, escribe Morrison, que regulaba la vida de la joven república. "Cada vez que este sople disminuía, la República entraba en crisis". La esperma fue la electricidad y el gas de ese siglo. Constituía el alumbrado por excelencia, la humeante vela democrática o los grandes cirios que se quemaban con isócrona regularidad, imponiendo un carácter majestuoso a la sociabilidad cortesana.

De las barbas salían los corsées que comprimían las opulencias barrocas de las damas dieciochescas; de sus huesos infinitos objetos de arte funcional, aderezos de la moda, etc.

Inglaterra había sido el foco de esta industria, pero en los últimos decenios del siglo vio agigantarse la competencia de los valientes marinos norteamericanos y de sus esforzados comerciantes.

La pesca de alta mar empezó en el desolado litoral de Nueva Inglaterra, "medio ahogado entre las dos bocas hambrientas del Hudson y el San Lorenzo". Pero el Océano —escribe su galano historiador Samuel Morrison no tiene favoritos; el botín está reservado a aquellos que tienen el ingenio de descubrir sus secretos; el valor para resistir sus ataques y la voluntad para perseverar en la buena y mala fortuna en su pesado ejercicio" ⁸.

Cape Cod fue el centro de dispersión de la empresa que habían conocido los aborígenes y que se acelera con la introducción de los aportes técnicos de los peregrinos colonizadores.

En el siglo XVIII aparecen claramente diseñados en su geografía humana los centros de la actividad ballenera. La isla de Nantucket descubierta en 1641, colonizada en 1659, y que desde 1695 dio historia a su nombre. En 1712 Christopher Husset arponeó la primera ballena de esperma que iba a marcar el destino futuro de la isla ⁹.

⁶ Ver las consideraciones de Starbuck, Introduction, pág. XIII y William Morris Davis, *Nimrod of the Sea or The American Whaleman*, ed. 1874.

⁷ Ver Elmo P. Hohman, *The American Whaleman. Study of Life and Labour in the Whaling Industry*, New York, 1928.

⁸ Samuel Morrison, *The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860*. Boston - New York, 1921, pág. 41.

⁹ Ver, Obed Macy, *The History of Nantucket*, being a compendious account of the first settlement of the Island by the english together with the Rise and Progress of the Whale Fishery and other

New Bedford, visitado desde 1602, por el comercio de pieles del río Acushnet va a ser su más temido rival, hasta llegar a la preeminencia de primer puerto ballenero del mundo¹⁰.

Y fueron muchas como iremos viendo las aglomeraciones urbanas que entraron a participar en esta gran aventura marítima.

El desarrollo geográfico de la pesca de ballenas es impresionante en su curva de ascenso. Hacia el año de 1746 los navíos balleneros alcanzan hasta el Estrecho de Davis; en 1751 su presencia se indica en la Bahía de Baffin. Penetran en el Estuario del Río San Lorenzo (1761). Exploran la costa del Africa (1763); recorren el Caribe, el Golfo de México y los bancos de las islas del Cabo Verde y la costa del Brasil en 1774¹¹.

Pese a los estragos de la Guerra de la Independencia que destruyó parte de la flota ballenera y obligó a sus marinos a emigrar a Inglaterra o Francia, Nueva Inglaterra, con energía y tino comercial, fue capaz de rehacer los cuadros de la industria y abastecer la demanda.

Proliferaron las fábricas de velas. En 1750 Benjamín Crabb había instalado la primera factoría en Rhode Island. La empresa tuvo sus tropiezos, pero renació en Providence tres años más tarde por la mano industriosa de Obadiah Brown. Hacia 1761 la estadística señala ocho establecimientos en Nueva Inglaterra y uno en Philadelphia.

La acertada política del Presidente Tomás Jefferson ayuda al desarrollo de la postrada industria ballenera, y en Diciembre de 1788 rebaja los derechos de aduana para poder enfrentar la competencia extranjera¹².

Nueva Inglaterra había encontrado en la empresa nobles blasones, y en su escudo —apunta Morrison— “está el pescado y su heráldica tiene como fondo el azul del mar”.

El radio de acción de las naves pescadoras se había extendido. Hacia 1780 los norteamericanos alcanzan a las inmediaciones de las Islas Malvinas y a las heladas regiones de Tierra del Fuego. Bastaría un impulso final para que se traspasara la temida barrera del Cabo de Hornos.

Los primeros balleneros en el Pacífico

La existencia de ballenas en nuestras costas había sido constatada por los historiadores coloniales de Chile. “En la costa austral de Chile

historical facts relative to said island and its inhabitants. 1 ed. Boston, 1835, 2 ed. with concise statment of Prominent Events from 1833 to 1880, by William C. Macy, Mansfield, 1880.

¹⁰ Ver Daniel Ricketson, *New Bedford of the Past*. Edited by his daughter. Boston-New York, 1903.

¹¹ Obed Nacy, ya citado, pág. 54.

¹² Starbuck, ya citado, págs. 89-90.

—escribía el insigne cronista P. Alonso de Ovalle— hay tanta abundancia de ballenas que no sé dónde se hallan más y así parece que como a corte concurren allí tanta multitud". Apoyándose en el relato de Schouten describe más adelante que constituían una barrera "que impedían el paso de las naves en su viaje y las ponían en manifiesto peligro de perderse, porque eran tan terribles que parecían escollos y rocas del mar. Corren éstas desde antes de entrar en el Estrecho hasta desembocar por él y por todos aquellos mares hasta delante de Copiapó o Huasco y no son de poco provecho a la tierra por el ámbar con que la enriquecen"¹³.

Si el Padre Ovalle describe su abundancia en los mares australes, Antonio Vásquez de Espinosa, se refiere a la región norte y afirma que, además de marisco, el aceite de ballena forma el principal alimento de los indios "para lo cual —escribe— matan muchas. El modo de pescarlas o matarlas es curiosa y sagaz".

"Hay en aquella provincia cantidad de cobre, del cual hacen unas púas o garrochuelas menores; éstas las ponen en unas astas pequeñas de tal suerte dispuestas y atadas con un látigo de cuero de lobo a la muñeca, caen a tirar a las ballenas, las cuales de ordinario en aquella costa duermen de mediodía para arriba dos o tres horas con gran reposo y profundo sueño sobre aguadas y con una ala pequeña que tiene sobre el corazón se cubren para dormir al sol. Entonces que la ha acechado el indio cuando duerme, el que está diestro llega en su balsilla de lobo, en que va para valerse de ella sin que la pueda perder, y se llega donde la ballena duerme; y le da un arponazo debajo del ala donde tiene el corazón e instantáneamente se deja caer al agua por escaparse del golpe de la ballena, que en viéndose herida se embravece dando bramidos y golpes en el agua, que la arroja muy alta, con furia y cólera que le causa el dolor, y luego tira bramando hacia el mar, hasta que se siente cansada y mortal"¹⁴.

El conocimiento empírico que se tenía de estos cetáceos, "las fieras marinas" del P. Rosales, no había alcanzado a configurar nada metódico y científico; se discutía aún sobre su porte y tamaño, y "no hay quien —escribe el citado cronista— se ocupe de pescarlos y mucho menos de beneficiarlos". Los propósitos alimenticios eran el estímulo principal de su aprovechamiento, además de la utilización folklórica del ámbar y piedras de sus entrañas, la fabricación de cuerdas para las gita-

¹³ P. Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reyno de Chile*, Colección Historiadores de Chile, Vol. XII, Santiago 1888, pág. 73.

¹⁴ Antonio Vásquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Smithsonian Institute, Washington, 1948.

rras de sus tripas, al aceite para las lámparas¹⁵, huesos para adornar mesas, etc.

Hacia fines del siglo XVIII la opinión popular se transformó en conocimiento científico. Alejandro Humboldt insistió en su importancia. "El Océano Pacífico, apunta en sus libros, reúne todas las circunstancias que hacen la pesca de ballena fácil y lucrativa. Sus aguas son ricas en moluscos, pescados, plantas marinas, lo que ofrece a los cetáceos una comida abundante".

Además, subrayaba el sabio alemán, existían en sus aguas algunas especies desconocidas, la ballena blanca, que albergaba en sus grandes cavernas hasta 34 galones del codiciado "spermacetti"¹⁶.

Humboldt señalaba, con su genio precursor, un aliciente económico.

Fueron los balleneros ingleses de Londres y de Southampton los primeros en penetrar en las aguas del Pacífico en pos de la ballena. Los cronistas han referido con detalle la aventura involuntaria de la fragata *Emilia*, que agotadas sus esperanzas en la región antártica habría traspasado los terrores del Cabo de Hornos alentada por las noticias del Cap. Cook. Sin embargo, nuevas perspectivas historiográficas permiten asignar a la empresa un carácter metódico y deliberado, hazaña cumplida por la firma británica de Samuel Enderby and Sons, pioneros de esta rama comercial. Hacia 1789 la firma elevó al Almirantazgo un oficio en que daba a conocer los trámites cumplidos de un audaz proyecto. "Hemos adquirido, escribían en la nota, a costa de sacrificios económicos y hemos equipado un buque muy hermoso para ir más allá del Cabo de Hornos. Está lista para zarpar; somos los únicos armadores que han prestado atención en Europa a esa rama de la Pesquería. De la suerte de este viaje depende el destino de la Pesca en los Mares del Sur Pacífico, y como han declarado muchos armadores están ellos aguardando con ansiedad sus resultados; si la empresa tiene éxito, una gran actividad pesquera se producirá en esos mares; si fracasamos habremos pagado por estos conocimientos"¹⁷.

La frase dubitativa se transformó en una valiosa verdad histórica, gracias a la pericia del Capitán James Shield y al contraamaestre Arche-

¹⁵ P. Diego de Rosales, *Historia General del Reyno de Chile*, Ed. Vicuña Mackenna, Valparaíso, 1977, Vol. I, págs. 305-308.

¹⁶ Alexander de Humboldt, *Political Essay on the Kingdom of New Spain*, London, 2 ed. 1814. Vol. II, pág. 85-86.

¹⁷ El relato clásico sobre la *Amelia* así se designaba la fragata inglesa puede leerse en Starbuck, ya citado, I,

pág. 90; Hohman, pág. 37; J. Ross Brown, *Etchings of a Whaling Cruise*, New York, 1846, pág. 526. Las rectificaciones sobre el verdadero nombre *Emilia*, y sus claras intenciones en Stackpole, ya citado, pág. 146, y en William John Dakin, *Whalemen Adventurers*, Sidney, Australia, 1934, pág. 1. Hardey, Samuel Enderby and Sons. South Sea Whalers. South Pacific Mail, Valparaíso, March 7, 1946.

laus Hammon, cuyo nombre envuelto en la leyenda pasó a ser la enseña del valor constructivo.

La *Emilia* era una graciosa fragata de 270 toneladas, del registro de Bristol de acuerdo con el minucioso Registro del Lloyd de Londres. Estaba equipada con moderna quilla de cobre y su silueta marinera de navío de un solo puente, se individualizaba por ancha y respetable eslora.

La nave penetró en la estación propicia por la ruta del Cabo de Hornos, prosiguiendo a lo largo de la costa sudamericana; entre Iquique y Arica el arponero Hammond mató la primera ballena de esperma en las aguas del Pacífico sur. Yacen ahora sus restos en el cementerio de New Bedford, su tierra natal, puerto al que pertenecían la mayor parte de su aguerrida tripulación¹⁸.

El regreso de la *Emilia* fue triunfal y trascendente. Su cargamento de 139 toneladas del rico espermacetti demostraba la veracidad promisoría de los relatos del Capitán Cook y de los viajeros.

El perfecto estado de salud de los tripulantes que habían resistido sin mayores incomodidades el largo viaje hacía factible la continuación de las giras balleneras lejanas. Sólo una víctima se anotaba, la muerte de un marinero provocada por el coletazo brutal de un cachalote.

Hubo unánime encomio de la venturosa y audaz aventura comercial de Samuel Enderby. Un interesante diario inédito, escrito a bordo de las fragatas inglesas *Britannia* y *Speedy* entre los años de 1791 a 1796 por el ilustrado médico de a bordo, le rinde espontáneo homenaje: "Mr. Enderby del Paul's Wharf de Londres invirtió grandes sumas y en un viaje que pocos podían afrontar envió un navío a aventurarse más allá del Cabo de Hornos en busca de ballenas de esperma.

El proyecto excedió las esperanzas de los armadores. "En cerca de 18 meses de navegación volvió repleta de aceite, lo que probaba la abundancia de cachalotes".

¹⁸ Agregamos detalles y rectificaciones apoyados en una nueva documentación consultada. Para la descripción de la *Emilia* y sus futuros viajes: *Lloyd's Register of Ship* (1764-1833), Edición facsimilar de valioso registro, 10 vols. Gregory Press. 1963. Para el sitio en que el arponero abatió la primera ballena: Declaración del cap. de la fragata Necker, John Hayes a Tomás Geraldino, Valparaíso, 9 de abril de 1791, en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos Vol. 338. El elo-

gio de Enderby en: *Whaling Voyages round the World in the Britannia and the Speedy*, Cap^o Thomas Merville. 1791 a 1796. Original en la Public Library of New South Wales. Agradecemos su consulta al Prof. R^o A. Humphreys del Institute of Latin American Reseach, Universidad de Londres. El diario contiene un acucioso estudio sobre el tráfico ballenero y sus problemas, además de prolijas descripciones del litoral chileno.

El Pacífico iba a entregar las riquezas ictiológicas de su inmensa extensión oceánica.

La noticia se expandió con el sigilo misterioso de las novedades comerciales. Los centros de pesquería comenzaron a preparar sus flotillas. Reinó agitación en Londres y en Southampton, en Nantucket y New Bedford, y en Dunkerque al recibirse los informes optimistas que repartían los capitanes norteamericanos.

Aunque Francia había organizado empresas balleneras en la época de Luis XIII, la actividad, tras las operaciones de la Compañía del Norte (1644), había decaído¹⁹. A raíz del Tratado de 1778 suscrito por Luis XVI y los Estados Unidos, el Ministro de Calonne echó las bases para el establecimiento de pesquerías de mar abierto que pudieran aprovechar la experiencia estadounidense.

Motor de esta política de expansión oceánica fue el industrial de Nantucket, William Rotch, nacido en 1734. Desde muy joven se había señalado en el ambiente del puerto por su inteligencia e imaginación creadora en los negocios. El 4 de Julio de 1785 se embarcó en la fragata *Maria* rumbo a Inglaterra. En Londres abrió negociaciones con el Ministro William Pitt, las que terminaron después de algunos trámites burocráticos. Un año más tarde agitó con buena fortuna su proyecto ante el Ministro De Calonne, organizando una sólida compañía en el puerto de Dunkerque²⁰. La matrícula del puerto comenzó a elevarse en el rubro de la pesca, y algunas casas fuertes como la de J. E. Emery disponían de buques bien equipados como el bergantín *Le Canton* y las fragatas *Le Junon* y *La Lydie* bajo el comando de capitanes y marinera norteamericana²¹, para esta labor que un escritor francés denomina "la apicultura del mar".

William Rotch, pupila vigilante, mantenía informados a sus familiares y a su corresponsal, Samuel Rodman, del desarrollo de los acontecimientos navieros. Sus cartas prueban que al menos en Agosto de 1790 supo del buen éxito de la empresa Enderby and Sons, disponiéndose a entrar en la competencia²². Más detalles conoció por el Capitán David Starbuck de la fragata *Harmony* que venía directamente de la costa del Perú con un cargamento suficiente de 350 barriles. Adivinaba Rotch una baja en los precios del aceite, que se cotizaba en Londres a

¹⁹ Sobre la actividad francesa ver, Marc, *Etude sur la pêche a la baleine*, citado por Leonce Jore, *L'Océan Pacifique au temps de la Restauration et de la Régence*. París, MCMLIX, Págs. 111-112.

²⁰ Sobre la interesante personalidad de William Rotch, ver su *Memorandum written by William Rotch in the*

eighteenth year of his age. Boston, New York, 1916. John M. Bullard, *The Rotches*. Milford, New Hampshire, 1947.

²¹ I. Lemaire, *Un negociant amateur sous la Revolution et l'Empire*, Dunkerque, 1925, págs. 6, 9 y 13.

²² Detalles en Ed. Stachpole, *The Sea Hunters*, ya citado págs. 147-150.

£ 34, pero aún así calculaba un margen suficiente de ganancias para afrontar las expediciones lejanas²³.

De inmediato ordenó la partida del *Falkland*, Capitán Obed Fitch y de la *Penelope*, Cap. Israel Paddock y su nuevo barco, que llevaba el nombre de *Rotch*. Poco después estaba lista la flotilla de 1790, compuesta de las fragatas *Canton*, *Ospray*, *Lydia*, *Washington* y *Favorite*. Otras firmas francesas equiparon la *Necker* y la *Lucia*.

En los Estados Unidos el puerto de Nantucket, válvula reguladora del potencial humano, pudo vencer, por las informaciones recogidas, las naturales resistencias a los viajes dilatados que obligaban a arriesgar capitales cuantiosos en empresas amenazadas por una navegación desconocida. Triunfó, sin embargo, la audacia de sus hombres, y en 1791 se hizo a la mar una escuadrilla numerosa. La política más cautelosa de New Bedford confió la misión exploratoria a una sola nave, la fragata *Rebecca*, Capitán Joseph Kersey.

La travesía del Cabo de Hornos por los balleneros semejó una especie de invasión del Pacífico sur. El tranquilo lago español, recorrido intermitentemente en su litoral americano por la lenta rutina del comercio interamericano, el curso improvisado de los ingleses o en el norte, por las hazañas del galeón de Manila o el novedoso tráfico del N. O. hacia la China pareció cobrar vida nueva. La presencia de las ágiles fragatas hendiendo sus tumultuosas aguas dio realidad a una nueva hermandad de la costa que se extendían en el cifrado lenguaje de las señales secretas para indicar el peligro o la buena nueva.

El año de 1792 marca la apertura del ciclo ballenero, audaz y renovador. Participan en estos acontecimientos más de 24 navíos ingleses, 8 de Dunkerque; 6 de Nantucket y uno de Bedford²⁴, tripulados casi

²³ Las cartas de Rotch, suscritas en Londres, en febrero y agosto de 1792, en John M. Bullard, *The Rotches*, ya citado, págs. 215, 234 y 238.

²⁴ La lista de Eliza Dufi, en su Log-Book es la siguiente: Naves balleneras inglesas: *Redbridge*, Southampton, Cap. Samuel Kelly, 900 barriles; *Britannia*, London, Thomas Melven, 250; *Salamanca*, London, John Nicols, 350; *Countess*, Henry Delano, 1.000; *Britannia*, London, William Simpson, 500; *Morse*, London, Abijah Post, 260; *Fantil*, London, Elish Pinker; *Atlantic*, London, John Basset, 200; *Speedy*, London John Lock, 200; *York*, London. J. Throw-Dagget, 180; *Kitty*, Mathews Swan, 50; *London*, J. Coffin, 1700-1800; *Newhope*, Joshua

Bunker, 60; *Atlantic*, John Baret, 900; *Liberty*, London. Tristan Clever, 1.700; *Starmount*, London, Benj Ellis, 1.900; *Chase*, London, Charles Clerk; y siete otras fragatas de quien se indica solamente de tres el nombre del capitán, E. Bunker; Samuel Coffin, A. Swain. La flotilla de Dunkerque era la que sigue:

Lydia, Benjamín Clark, 600; *Lucy*, Robert Init, 700; *Liberty*, Prince Coleman, 1500; *Ospray*, Padder, 400; *Penelope*, Wash, 700; *Mary*, Whippy, 700; *Judith*, Paul Ray, Cap. John Hawse, 800. Las fragatas norteamericanas serán detalladas en el texto. No figura en la lista de *Necker*, citada por la documentación chilena.

en su totalidad por marinería y oficialidad norteamericana. La cosecha fue pingüe. La mayor parte volvió a sus puertos de origen con cargamentos completos. Algunos pasaron a ser arquetipos de esta forma de empresa y dejaron su nombre inscrito en los anales de la historia de la pesquería.

La fragata *Beaver* de 240 toneladas, Cap. Paul Worth ganó las palmas por ser en la historia de las relaciones chileno-norteamericanas el primer buque ballenero que se adentró en el Pacífico en marzo de 1792. Equipado por los comerciantes de Nantucket al subido costo de US\$ 10.212.—, contaba con una tripulación aguerrida de 17 hombres, y tres botes de maniobra con cabida para 5 personas. Las vituallas escogidas para el viaje exploratorio fueron: unas tres y media toneladas de pan; 300 bushels de porotos y arvejas; 1.000 libras de arroz, 40 toneles de melazas, y 24 barriles de harina, agregándose a esto el dinero necesario para renovar la mercadería. El equipo técnico consistía en unos 400 barriles de fierro y 1.400 barricas de madera para almacenar los aceites.

El crucero inicial duró unos 17 meses, sin más tropiezos que una corta detención en El Callao, donde las autoridades marítimas se negaron a suministrarles víveres. No hubo víctimas humanas ni tragedias marítimas.

Su regreso a Nantucket fue sensacional. "Todas las colinas y los techos de las casas estaban atestados por los parientes de la tripulación. Los niños estaban de fiesta".

La liquidación de su cargamento de 650 barriles de aceite de esperma cotizados a £ 30 por tonelada; de los 360 barriles de aceite de cabeza a £ 60 por unidad y los 250 de aceite de ballena de un valor de £ 15.—, mostró una ganancia líquida de US\$ 20.000²⁵, suma que compensaba los sacrificios del largo viaje.

Memorable es también para nosotros el crucero de la fragata *Rebecca*, Cap. Joseph Kersey, que zarpó de New Bedford el 28 de septiembre de 1791 y regresó con cargamento completo el 23 de febrero de 1793. El buque pertenecía a la prestigiosa firma de Joseph Russel and Co., y su nombre había sido impuesto en homenaje a la hija del armador, casada con Daniel Ricketson. Era la nave una obra maestra de arquitectura naval diseñada por el ingeniero Claghour, y aunque su tonelaje era pequeño, unas 75 toneladas, sus proporciones estéticas atraían la mirada del público²⁶.

²⁵ Sobre el *Beaver*, además de Starbuck, ver Obed Mary, *History of Nantucket*, ya citado, págs. 141-142; Detalles del regreso en Stackpoole, *The Sea*

Hunters, ya citado, págs. 153-154.

²⁶ Sobre la *Rebecca*, ver Daniel Ricketson, *History of New Bedford*, ya citada, pág. 59.

Gracias al *Diario de Navegación*²⁷, llevado por Eliza Dufy, conocemos las incidencias de este crucero que consideramos típico de esta época primera y que por ello sintetizamos. Se dio a la vela de New Bedford después de las demoras inherentes a la obtención de una marinería apropiada. Conducida por vientos favorables siguió la ruta trazada. Nada alteró la rutina de a bordo hasta el 24 de octubre en que abordaron el bergantín *Hope*, Cap. Clark, del que nos ocuparemos más adelante. Pagada la visita de cortesía, rito habitual en la sociabilidad marinera, las naves continuaron su curso. El 4 de noviembre la fragata penetraba en la zona portuguesa de las islas atlánticas atracando en Buenaventura. Allí trocaron refuerzos alimenticios para la dieta fresca que combatía el escorbuto, "unas 22 cabras, seis cerdos y dos docenas de pollos". En la rada estaban surtos tres navíos de Nantucket con idéntico destino: su homónimo la *Rebecca*, Capitán Setch Folger; el *Hollicane*, Cap. Whipping y el *Swan*, Cap. Meder. En la noche hubo pelea y alboroto en el puerto por la siempre destemplada conducta de los impetuosos marinos en sus alcohólicas diversiones.

El 29 de noviembre se dieron las órdenes para tomar rumbo al Cabo de Hornos, después de arreglar algunas pequeñas averías de la fragata. Empezaba el mal tiempo. Extraños presentimientos atemorizaban a los supersticiosos marinos; el buque parecía moverse de manera inusitada, tal vez debido a la fuerza de un maremoto lejano. Lluvia, llovizna, nublado y bajas temperaturas fue el cortejo del mes de diciembre.

El día 20 el Capitán pagó la visita al Cap. Brooks de la fragata *Héctor* de Nantucket quebrando la monotonía de un trabajo pesado, ingrato y absorbente.

El 5 de enero, en medio de un furioso temporal, los marinos avisaron a lo lejos Puerto Deseado y la costa de la Patagonia.

Sólo el 7 de febrero, sin grandes incidencias marinas, la fragata *Rebecca* penetró en las aguas del Pacífico.

La navegación en latitud, precavida y afanosa por las innumerables maniobras cotidianas del velamen, los hacía mirar hacia la tierra orientadora, mal indicada en las cartas disponibles. Gigantescas capas de aire movían los vientos del sur de oeste a este, levantando olas espectaculares que barrían la cubierta. Y en medio de la naturaleza inclemente surgía de vez en cuando la nota humana y reconfortante de las hermosas

²⁷ Extractamos el interesantísimo Diario de a bordo de la *Rebecca*, intitulado *A Journal of a Voyage from New Bedford towards the Western Ocean or Pacific Ocean*, kept by the owner of the book on board the ship *Rebecca*, Joseph Henry, Commander. El dueño

del cuaderno es Elizah Durffy y fue comprado en 84 el 16 de septiembre de 1791. Lo aprovechó ed. Stackpole, *The Sea-Hunters*, pág. 152. Agradecemos la gentileza del Director del Mystic, Connecticut, que nos prestó una copia del manuscrito.

siluetas de las flotas balleneras de Inglaterra, de Francia y de los Estados Unidos que navegaban a veces en convoy apareciendo y desapareciendo en las latitudes australes bajo el tardío sol antártico.

Después de una cerrada nevazón el 19 de enero, el paisaje helado y aciago, con su fauna de pingüinos, lobos, cormoranes y petreles, cambió por una de costa alta y monótona frente a la cual se extendía la riqueza potencial de los bancos "on shore" poblados de manadas de cetáceos, majestuosos en su extraña corpulencia, que lanzaban al espacio la verticalidad de sus chorros de agua.

Los indicios eran cada vez más promisorios. El rebaño tumultuoso parecía desplazarse. Eran ya múltiples los grupos. El día 21 de enero a las seis de la mañana comenzó la cacería. Se arriaron los esquifes previamente preparados y los arponeros se lanzaron a la lucha. Dieciocho ballenas cayeron bajo el empuje brutal del acero. Muchas lograron escapar heridas de muerte. Al terminar la faena se beneficiaron a bordo de las calderas laterales los primeros treinta barriles de aceite, que entretuvieron de buen ánimo a la tripulación.

Costearon hacia el norte. La maniobra del perpetuo movimiento de velamen se estabilizó. Fue un día auspicioso el 20 de marzo en que una enorme ballena les procuró 75 barriles.

Poco después recibieron a bordo de la *Rebecca* la visita de unos "changos", los indios de la costa, que acostaron la fragata en sus pintorescas embarcaciones, las balsas de cuero de lobo inflado, con el puente transversal de balance. Por ellos supieron los sitios más adecuados para el desembarco subrepticio.

La densidad ballenera iba en aumento. Cada cierto tiempo topaban las flotillas inglesas, casi siempre comandadas por compatriotas de Nantucket cuyos capitanes les voceaban las noticias placenteras de la buena fortuna o relataban los infortunios de los desastres habituales de marineros golpeados o muertos por la furia de los cetáceos heridos.

De las fragatas de Dunkerque encontraron la *Lydia*. Del Nantucket, la *Washington*, la *Favorita*, el *Héctor*, y su homónimo *Rebecca*.

El 20 de mayo tenían 500 barricas beneficiadas.

Exploraron tierra a la altura de Mejillones en cuya entrada encontraron puntos peligrosos. A bordo de la lancha capitana recorrieron parte del litoral. No hallaron indicios corporales de habitantes, pero sí sus huellas, un grupo de chozas de piedra cubiertas por huesos de costillar de ballena y pieles. Encontraron también muestras de lana de llama y alpaca y utensilios de tejer. En la costa gran profusión de pájaros y algunas ballenas en reposo.

Las bodegas de la *Rebecca* se iban llenando. Las naves que los habían acompañado volvían a puerto. A la altura de la Caleta Víctor, en

las vecindades de Arica, tomaron la decisión. El 27 de Agosto abandonaron la línea litoral en busca de vientos propicios para el regreso.

El viaje de vuelta se desenvolvió en un itinerario semejante al apuntado. Bajísimas temperaturas encontraron en el paso del Cabo de Hornos. Al entrar al Atlántico siguieron la ruta directa hacia las Antillas. La Isla de Guadalupe fue la última etapa. El 23 de febrero de 1793 terminaba en New Bedford el periplo de uno de los primeros buques norteamericanos que llegaron a nuestras costas.

Las entradas del *Diario de Navegación* de Eliza Dufy y las informaciones recogidas en los archivos nos indican que la mayor parte de los buques balleneros se mantuvieron alejados de los puertos y ensenadas por los legítimos temores de las represalias españolas. Tal fue, al parecer, el curso seguido por la *Hollicane*, el *Héctor*, de Nantucket, Cap. Thomas Brook, avistado por la *Rebecca*; el *Friendship*, de Nantucket, con cargamento de 500 barriles; y el *Minerva*, de Nantucket, Cap. Seth Coffin, con 300 barriles; también la *Favorita*, Cap. G. Barker.

Algunos tocaron Más afuera o las Islas de Santa María y Mocha sin conocimiento de las autoridades.

Por los partes del Gobernador de Juan Fernández, Juan Calvo de la Cantera, sabemos que se presentaron en la Bahía de Cumberland el 19 de septiembre de 1792 la *Warren* y la *Rebecca*. "Llegaron juntas —expresa el comunicado— y se fueron del mismo modo". El Cap. Roland Readie, el piloto mayor, Charles Russel, del *Warren* estuvieron en tierra. Llevaba, según el testimonio de Dufy, unos 400 barriles. No querían pasar a Valparaíso.

La *Rebecca*, cap. Seth Folger, piloto Tidjick, dio parte de haber cazado unas 12 ballenas en los alrededores. Regresó a los Estados Unidos con un cargamento de 800 barriles de esperma y 500 de aceite de ballena²⁸.

Para dar término a esta somera narración de la entrada al Pacífico de la flotilla internacional de 1790 señalaremos que, de acuerdo a la aseveración de los historiadores norteamericanos, el primer ballenero que enarboló la bandera de la Unión ante las autoridades españolas fue la fragata *Washington*, cap. George Bunker, que regresó a su patria con un valioso cargamento de 800 barriles de esperma y 200 de aceite de ballena²⁹.

²⁸ Datos en "Noticia de las embarcaciones extranjeras que han arribado a esta Isla de Juan Fernández en el presente año de 1792", parte del Gobernador Juan Calvo de la Cantera firmada en la isla a 26 de marzo de 1793. Archivo Nacional. Archivo Moral Vicu-

ña, 45. Se detallan las inglesas: *Industry*, *Venus*, *Williams*, *Redbridge*, que completan los nombres que faltan en la lista de Dufy. Las francesas, *Amable Rosa*; la *Lucia*, de Dunkerque, que figura como americana.

²⁹ Starbuck, ya citado, I, pág. 87.

CAPÍTULO IV

LA ENTRADA EN ESCENA DE LOS LOBEROS

El tráfico del N. O. continuó desarrollándose con la lentitud inherente a su ejercicio lejano en la extensa fachada americana del Océano Pacífico. Chile constituía tan solo un alto, un alivio para reponer las fuerzas perdidas en el azaroso Cabo de Hornos o para revituallar las naves. Esta modalidad de empresa, lo mismo que la navegación de las fragatas pescadoras en los bancos alejados de la costa, hizo que los comerciantes del N. O. y los balleneros tuvieran escaso contacto con la población chilena. Quedaba reservado a los loberos, los famosos "seal-skinners" norteamericanos, esta misión de acercamiento. Hay consenso entre los historiadores para darles la primacía en el proceso de abrir los mercados nacionales a la especulación comercial de los aventureros¹.

Su origen es novedoso. "Unida estrechamente con el comercio de la costa del Noroeste —escribe el investigador Kenneth Scott Latourette— tuvieron en su origen la misma motivación, obtener pieles para los mercados de la China. Sin embargo son diferentes por estar en manos de diversas ciudades y diferentes firmas. Salieron desde New London, New Haven, Stonington, New York, Philadelphia, Salem y ocasionalmente de Boston. Tenían por objetivo no las nutrias sino las pieles de lobo. Las obtenían no por trueque sino por cacería"².

Además de esta distinción formal agregaremos que —desde el punto de vista geográfico— abrieron una nueva ruta en el Pacífico Sur, pues en vez de dirigirse las naves hacia el N. O. para cruzar el océano partieron ellas directamente de Chile a las Islas Galápagos, y por vía

¹ La obra clásica para esta actividad es George Brown Goode, *The fisheries and Fishery Industries of the United States*. United States Commission of fish and fisheries, Washington, 1887. En las páginas 440 a 460 se inserta el estudio de A. Howard Clark, *The Antarctic Fur Seal and Sea Elephant industry*, con la "Lista de Viajes de Lo-

beros al Antártico, Mar del Sur y la China", de gran utilidad.

² Kenneth Scott Latourette, *The history of the early relations between the United States and China, 1774-1844*. Transactions of the Connecticut Academy on arts and sciences (1917), XX, New series, págs. 38, 39.

de Hawai o las Marquesas llegaban a Cantón. Hubo varios viajes, como veremos, que vinieron en derechura de Cantón a Más Afuera para recoger las tripulaciones que habían dejado cazando lobos en las islas chilenas.

La presencia física de los lobos de dos pelos en nuestras costas había sido detectada por los viajeros y por los historiadores del período colonial. El P. jesuita Diego de Rosales es el que da más detalles por haber visitado su principal emporio, la Isla de Juan Fernández, en el siglo xvii. El cronista habla con entusiasmo de los "lane" (así los llamaban los aborígenes) y alaba su abundancia y la calidad de su piel. Escaso era el aprovechamiento de estas especies; servía principalmente para la alimentación de los indios que gustaban de su carne³. Su primer poblador, el gran piloto Juan Fernández "sacaba mucho aceite de unos lobos grandísimos que salen a la playa, que son todos de aceite, de suerte que colgando un pedazo al sol va destilando y deshaciéndose hasta que no queda de él sino una babaza y en el Perú se lo compraban para los obrajes".

Sus cueros se empleaban "para encurbetar las sillas de montar por sus propiedades de proteger contra las hemorroides". Otro tipo se exportaba al Perú, "donde mezcladas con la lana de vicuña servían para fabricar sombreros de pelo".

Estos aprovechamientos parciales mantuvieron pequeñas empresas en la isla de Juan Fernández, y en el siglo xviii se señala la de Pedro Le Guc⁴.

La llegada de los "seal-skinners" norteamericanos transformó esta pequeña industria local en una extracción cuantitativa, dando origen a un tipo de hombre curioso y aventurero, un ser aislado, huraño y tosco, sobre el que nos extenderemos más adelante.

El ciclo lobero fue corto, una curva violenta de caza y exterminio que agotó rápidamente las reservas animales de las islas chilenas por cuanto no se tomaron medidas para evitar su cruel exterminio.

Hacia la época de la Independencia estaba en plena decadencia, pese a los esfuerzos para localizar nuevas zonas propicias en el extremo austral del continente.

En los orígenes de esta nueva aventura topamos nuevamente con la personalidad de William Rotch. Rotch, según los datos del ameno historiador Ed. Stackpole, había leído, como tantos otros, el *Diario* del Capitán Cook y había entrevisto la posibilidad de una derivación del comercio del N.O. hacia el sur. En verdad, fueron los ingleses los

³ R. P. Diego de Rosales, *Historia General del Reyno de Chile*, Ed. Vicuña Mackenna. Valparaíso, 1877, Vol. I, págs. 307-308.

⁴ Detalles en Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández. Historia Verdadera de la Isla de Róbinson Crusoe*. Santiago, 1883, págs. 83 y 174.

primeros en aprovechar los islotes loberos australes. El Capitán Colnett, uno de los compañeros de Cook y comandante del buque *Prince of Wales* había dejado una cuadrilla marinera en las inmediaciones del Cabo de Hornos⁵.

Hacia el año de 1784 William Rotch, que por sus familiares tenía noticias de la abundancia de lobos en las regiones australes del Atlántico, y asociado por razones sentimentales con Mrs. Hayley, contrató al Capitán Benjamín Hussey, viejo lobo de mar que se distinguía en lo físico por su impresionante dimensión de cabeza y en lo moral por un valor a toda prueba para explorar estas regiones promisorias. Desde Dunkerque despachó a su buque favorito, rebautizado *States*, para el cometido. La nave, cumplida su misión, ancló en el puerto de New York con un cargamento de 13.000 pieles de lobo y aceite de elefante de mar, mercadería nueva en el mercado. Las pieles se vendieron a un promedio de 0,50 por unidad para ser reembarcadas en el bergantín *Eleonora*, cap. Metcalf, que partía rumbo al Oriente. Por el aceite se obtuvieron precios similares al de ballena.

El Capitán Simón Metcalf dispuso de los cueros en Cantón, donde fueron reexpedidos desde Calcuta, obteniendo unos \$ 65.000.— por el total⁶.

La noticia entusiasmó a los comerciantes norteamericanos que veían las posibilidades de obtener a precios cómodos la apetecida mercancía para el comercio oriental.

Las autoridades españolas en los Estados Unidos estaban sospechando del origen de los cargamentos. Diego Gardoqui, Ministro de España había ya informado al Ministro Floridablanca sobre el asunto por nota fechada en New York a 18 de abril de 1788: "A principios del año pasado salió de este puerto el bergantín la *Empresa*, de cerca de 100 toneladas, ocultando su destino. Volvió a último de él trayendo cuatro mil o más cueros de animales que parecían lobos marinos y habiéndolos cotejado yo mismo con los nuestros de la costa de Buenos Aires creo que no se queda duda en que son de los mismos.

Esta circunstancia y la de seguir ocultando el puerto o costa de donde vino, juntamente con la de haber dejado allá diez hombres de su tripulación para que continuasen acopiando otra cantidad y haber vuelto por ella, me parecen motivos suficientes para recelar y dar parte a S. M."

⁵ Captain James Colnett, *A Voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean*, London, 1793, pág. 20.

⁶ Edward A., Stackpole, *The American sealers and the Discovery of the*

Continent of Antartica. Marine Historical Association, Hartford, Conn. 1935. F. W. Howay, *Capt. Simon Metcalf and the Eleonora*, Washington Historical Quarterly, XVI, april, 1925, págs. 114-121.

Con celo funcionario encomiable, Gardoqui hace alusión al comercio para "Cantón en China", y anticipa las mayores utilidades si la examinase la Compañía Asiática ⁷.

En 1780 empezó el aprovechamiento de las pieles de las Islas Falkland y South Georgia para el comercio oriental. En dicho año, Elisah Austin, de New Haven, despachó una nave a las citadas regiones al mando del Cap. Rowel; otra continuó a Cantón a las órdenes de Daniel Green, experto marino.

Elías Nexen de New York envió en 1792 la fragata *Betsey*, Cap. Steele, regularizando este tráfico lucrativo al sur atlántico ⁸.

"La primera nave que envió a Más Afuera con el propósito de obtener pieles para el mercado de Cantón fue la *Eliza*, Cap. William R. Stewart. Tras un largo viaje, Stewart buscó un mercado para vender las pieles recogidas, y asociado con Amasa Délano, cuya personalidad describiremos más adelante, zarparon a Cantón. Los precios estaban por el momento muy bajos, por lo cual vendió la mercadería avaluada en \$ 38.000.— por unos \$ 16.000, que aprovechó para un acarreo de azúcar al puerto de Ostende" ⁹.

El tráfico indirecto, asociado todavía al comercio del N. W. fue desviado, por primera vez, hacia Chile por el bergantín *Hancock*, de la matrícula de Boston, contra maestre Samuel Crowell. El navío de unas 157 toneladas, equipado por la firma de Crowell y Creighton, tuvo una navegación difícil.

Zarpó de Boston en noviembre de 1790. Se detuvo en Staten Island donde recogió una apreciable cantidad de cueros de lobo prosiguiendo con mala fortuna su derrotero. Fuertes temporales lo sorprendieron en el Cabo de Hornos, y maltrecho se detuvo en la Isla de Más Afuera, lejos del control de las autoridades. Por estar fuera de la estación propicia benefició tan sólo unos cuantos animales, prosiguiendo su malhadada aventura hasta las Islas de Hawai donde los nativos le prepararon una celada traicionera de la cual pudo escapar. Penetró

⁷ Archivo Histórico Nacional (Madrid). D. Diego Gardoqui da cuenta de sus observaciones sobre la carga de cueros de Lobos Marinos con que regresó a aquel puerto el bergantín la Empresa, de donde había salido a principios del año pasado. New York, 18 de abril de 1788. Legajo.

⁸ Ver Howard A. Clark, "List of Antarctic sealing voyages from 1783 to 1880", en Goode, *The fisherise and Fishing industries*, ya citado, pág. 400.

⁹ El testimonio de Amasa Delano en su libro "*Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemisphere*" (Boston, 1817), que da la primacía al Cap. Stewart ha sido utilizado repetidas veces. Entre nosotros Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández*, ya citado, pág. 343. Stackpole, cita un ejemplo anterior de balleneros recogiendo pieles que comentaremos más adelante.

en la costa del N. O. el 14 de julio de 1791, dedicándose al tráfico con la China ¹⁰.

La posibilidad de explotar las islas chilenas no escapó a la inteligente curiosidad de la prestigiosa firma de Thos H. Perkins, pioneros del comercio oriental. El nuevo viaje fue llevado a cabo por el bergantín *Hope*, de 80 toneladas, 8 cañones y 22 hombres, bajo la dirección de James Magee y el Capitán Joseph Ingraham.

La *Hope* recaló en el puerto de la Soledad en las Islas Malvinas, de donde fue obligada a salir por la amenaza de una fragata española. En compañía de la ballenera de Dunkerque, la *Necker* atravesó el Cabo de Hornos navegando en convoy hasta las alturas del Puerto de Valdivia.

Abordada por el buque de guerra *La Liebre*, Capitán Tomás Geraldino, la *Hope* fue registrada cuidadosamente. Llevaba por cargamento "ropas, unos cajones de armas y quincallería".

Ingraham declaró a las autoridades que sus propósitos eran los de dar la vuelta al mundo. Apremiado por más noticias que fueran útiles el Capitán relató los orígenes del interés de los norteamericanos en la cacería de la ballena abierta por los ingleses en 1788, y las posibilidades que se auguraban en el N. O. tras el viaje inicial de la *Columbia*. Las conversaciones fueron relativamente fáciles, pues a bordo venía un zambo mestizo, José Alejo Oyanguren, de padre vizcaíno, nacido en Chiloé, que había sido llevado expresamente a los Estados Unidos por el Cap. Kendrick con el fin de "aprender el inglés y servir de práctico en estos mares".

Después de estos interrogatorios, la *Hope* continuó su cruceo por las Islas del Pacífico ubicando nuevas islas en el contorno de las Marquesas en abril de 1791. Luego se entregó a la rutina del viaje entre el N. O. y Cantón de acuerdo con las estipulaciones de los armadores ¹¹.

En los Estados Unidos el interés de las firmas comerciales por los viajes loberos iba en aumento. Hacia 1791 la razón social de James and Thomas Lamb, empresa que desde hacía 10 años exploraba los mercados de las West Indies, determinó volcarse hacia el Pacífico armando la fragata *Jefferson*, Capitán Josiah Roberts, de unas 150 toneladas. Para obtener informaciones se pusieron en contacto con la re-

¹⁰ Sobre la *Hancock*, ver Judge F. W. Howay, *A List of Trading Vessels in Maritime Fur Trade, 1785-1794*, en *Transactions of the Royal Society of Canada*, Vol. XXIV, Section II, 1930, pág. 121.

cumentación en *Buques Norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*, Stgo., 1936, a saber: Archivo Nacional, Vols. 667 y 786 y Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vols. 210 y 338.

¹¹ Sobre la *Hope* en Chile nuestra do-

putada firma de Thos H. Perkins y lograron combinar la operación con la fragata *Margaret*, 150 toneladas, quilla de cobre, con tripulación de 22 hombres y una defensa de 8 cañones.

Pertenecía a una sociedad por acciones en que participaban Jas. Magee, los Perkins y los Lambs. Magee fue nombrado comandante y David Lamb, primer piloto.

Por temor a las represalias de las autoridades coloniales los navieros elevaron un memorándum al Secretario de Guerra, General Henry Know, a quien dieron a conocer los propósitos del viaje, "no sólo de utilidad para los armadores sino por el honor del país y la ventaja de los que se aventuraran en el futuro".

Al mismo tiempo obtenían del Cónsul General de España las Cartas Patentes que autorizaban al Capitán Magee a solicitar protección y auxilio en caso que la nave por accidente se viera obligada a recalar en alguno de los puertos de su Majestad Católica"¹².

La *Jefferson* zarpó de Boston el 28 de noviembre de 1791 en compañía de la *Margaret*. Juntas cruzaron el Cabo de Hornos donde las sorprendió un severo temporal que separó las naves. La *Margaret* siguió directamente al N. O. y la China¹³.

El Capitán Magee cumplió su itinerario, y en mayo de 1792 buscaba en vano en los mapas ingleses que llevaba la exacta ubicación de Juan Fernández.

La tripulación estaba en perfectas condiciones, libres de la plaga del escorbuto, pero la embarcación estaba escasa de agua y de provisiones frescas.

El día 13 inesperadamente se encontraron frente a Más Afuera, y previa una rectificación de la carta y bajo el azote de peligrosos vientos penetraron en la zona oficial de Juan Fernández, que reconoció de inmediato el tercer oficial Salomón Kendrick, hijo del Capitán de la fragata *Columbia* que había estado allí con su padre¹⁴.

El Gobernador Calvo de la Cantera, duro e implacable en el cumpli-

¹² Horatio Appleton Lamb, *Notes on Trade with the North West*, from the records of James and Thomas Lamb, Merchant Shippers of Boston, 1781-1813. Harvard College Library, Cambridge, Mass.

¹³ Sobre la *Margaret*, ver F. W. Ho-way, ya citado.

¹⁴ Tomamos los datos de Bernard Magee, *Observations on the Island of Juan Fernandez and St. Ambrose and the Coast of Chile in South America*. Extracted from the journal of Mr. B. M.

first officer of the ship *Jefferson*, in her late voyage round the World. Collections of the Massachusetts Historical Society, Boston 1795. Reproducido, Serie I, Vol. 4, 1835, págs. 247-260. La llegada a Juan Fernández en "Noticias de las embarcaciones que han arribado a esta isla de Juan Fernández en el presente año de 1792". Archivo Nacional. Morla Vicuña, Vol. 45; E.P.S. *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*, ya citado.

miento de sus instrucciones, informó que no podían desembarcar, pero accedió a enviarles algunos víveres en la chalupa de a bordo. Bajó a tierra el Cap. Roberts para hacer presión con la Carta de Amistad del Embajador de España, pero obtuvo sólo la promesa de auxilio en Valparaíso. Después de un trueque de provisiones, carne y verdura fresca por algunas botellas de gin y de cognac, la *Jefferson*, premunida de un mensaje para el Gobernador de Valparaíso, siguió su ruta recorriendo entre los días 1 y 2 de junio la distancia.

Las negociaciones para anclar en el puerto fueron largas y burocráticas. La curiosidad agolpaba a las multitudes en el muelle. Después de una comida, que encontró deliciosa el autor del *Diario*, Bernardo Magee, de quien extractamos estas noticias, vino el entendimiento previo. Subió a bordo el Gobernador, en compañía del oficial de enlace e intérprete, un irlandés locuaz y simpático. El Capitán insistía en los propósitos científicos del viaje: "tentar el paso por el río Fucar a la Bahía de Hudson y dar la vuelta al mundo esgrimiendo como probatorios los libros de Meares y Portlock", el Gobernador escuchaba con atención, pero fue inflexible en que la operación sólo podía realizarse con el consentimiento de don Ambrosio O'Higgins, quien por su calidad de irlandés conocía perfectamente la lengua inglesa.

Desde el 5 al 21 de Junio los marinos norteamericanos esperaron con impaciencia la ansiada respuesta:

El 21 llegó la carta del Presidente, que copiamos por no encontrarse en nuestros archivos y ser un documento típico de esta época inicial de las relaciones chileno-norteamericanas.

"Señor,

Recibí su agradable correspondencia, fechada en Valparaíso el día 4, en que tiene a bien informarme de su feliz llegada a puerto a bordo del *Jefferson* después de un largo viaje desde Boston, en Nueva Inglaterra, en una situación de emergencia que le fue indispensable entrar para obtener agua, leña y provisiones, como se desprende de la carta oficial del Gobernador, que no pudo privarle por esas razones de entrar al puerto. Le he recomendado que lo asista en todo lo posible para poner término a su situación atribulada para que pueda zarpar en su viaje al Norte de California, donde, como lo expresa, pueda contribuir en los descubrimientos y progreso de la navegación. Estos son, sin duda, objetos laudables y por lo que veo —a través de sus sinceros sentimientos— espero que pueda Ud. enrolarse en el número de los ilustres circunnavegadores de nuestro tiempo, si llega Ud. a encontrar el pasado del Noroeste, tan mentado y que uniría el Atlántico del Norte y el Pacífico. Un explorador reciente, Mr. Meares, cuyo libro tuvo Ud. la gentileza enviarme, y cuyos dos volúmenes van de vuelta con el por-

tador, junto con la carta a Don Luis de Alava, Gobernador de Valparaíso, ha sido tan agudo al decir que su sistema de descubrimientos en el N. O. estaban enderezados más propiamente a un tráfico lucrativo, pero como es un escritor de mucho mérito, y para decir la verdad, hay trozos en sus observaciones sobre el pasaje del norte que reviven las antiguas creencias de Mr. Dobb, que perdurarán hasta que el mundo encuentre las explicaciones, pues es muy difícil creer que haya otra comunicación que el Estrecho de Behring entre el Norte del Pacífico y la Bahía de Hudson u otro puerto atlántico o del Mar del Norte. Siendo yo un oficial de tierra es presuntuoso dar una opinión tan decisiva, pero quedaría muy contento si Ud. pudiera convencer al mundo de lo contrario y me adelanto a felicitarlo de corazón por una empresa tan gloriosa. Recibirá también las credenciales dadas en su favor por el Enviado de su Majestad Católica, el Encargado de Negocios Don Joseph Ignacio de Viar y el pasaporte de los Estados Unidos de Norte América, con la firma de su Excelencia el General Washington, cuyo nombre inmortal tengo la satisfacción de ver estampada por primera vez de su propia mano, una mano tan diestra y fatal para el Imperio Británico, y no menos satisfactoria para el feliz país que le dio el ser. Le deseo un feliz viaje, con mis saludos para su segundo, Capitán Nagee. Su afectísimo y humilde servidor.

Ambrosio O'Higgins"

El día 24 comenzó la nave a cargar las mercaderías autorizadas: "Unos treinta bushels de papas, a \$ 1 dólar la unidad; 10 docenas de aves; 2 vacas gordas, a \$ 9 cada una; 8 cerdos grandes; 2.000 cebollas a libra y media el mil; zapallos y repollos"¹⁵.

El financiamiento se hizo a través de doscientos pesos librados por Santiago Joseph de Moya, quien recibió en pago una libranza contra los armadores Joseph Blake y Cía. pagaderos en pesos fuertes a Nicolás de la Cruz, del comercio de Cádiz¹⁶.

El recibimiento, no obstante las restricciones impuestas por la guardia militar había sido satisfactorio. Los marinos recibieron el improvisado agasajo de numerosas personas. Las damas de Valparaíso los

¹⁵ Ver "Expediente formado sobre la arribada al Puerto de Valparaíso de la corbeta Jefferson perteneciente a unos ciudadanos..." Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 334. Los libros en referencia son las importantes obras de John Meanes, *Voyages made in the years 1788 and 1789 from China to the North-West Coast of America*. London,

1791 (2 vols) y Nathaniel Portlock y George Dixon, *Voyage Round the World, but more particularly to the North-West Coast of America, performed in 1785-1788*. London, 1789.

¹⁶ Archivo Nacional. Contaduría Mayor, Expedientes de Balleneros. 1792-1803.

obsequiaron con yerba mate "que a la manera del té bebieron en mates de plata y bombilla, lo que les producía confusión".

Las damas —eterno femenino— no se cansaban de preguntarles sobre las modas de Boston, y la forma de vestir de las norteamericanas. Los marinos dejaron constancia de la hermosura de las mujeres chilenas, aun cuando no apreciaban las modas criollas del siglo XVIII. "Vestían —apunta Magee— polleras largas que caen desde la cintura unas 12 pulgadas en todo el rededor del cuerpo. Las adornan con cintas de terciopelo, flecos de seda y otros géneros, que caen como sobrefalda hasta la rodilla. Portan sobre los hombros un pañuelo mantón".

La fina hospitalidad, el correcto comportamiento de las autoridades y la espontánea simpatía hacia ellos comprometieron la gratitud de los marinos visitantes.

La *Jefferson* continuó el crucero hacia la Isla de San Félix que el bote de reconocimientos encontró casi inaccesible. En la desolada San Ambrosio, en la parte oeste, azotada siempre por fuerte marea, intentaron varias veces el desembarco hasta obtener buen éxito. La faena lobera les resultó lucrativa. En la primera jornada cazaron 120 lobos "de un tipo superior en piel a lo que habían visto". Hasta el día 15, en medio de constante dificultad por la bravura del mar, habían recogido y curtido unas 11.000 pieles de buena calidad.

El balance final se presentaba favorable. Cargaron a bordo de la *Jefferson* unas 11.200 completamente secas gracias al sol brillante, y unas 18.000 en su primera etapa de salazón. La experiencia de San Félix y San Ambrosio para la acción lobera podía aprovecharse en el futuro. Conocían ya las fechas oportunas para abrir la temporada, del 1º de abril al 1º de agosto, y las condiciones de vida eran soportables por el abundante y buen pescado y las sabrosas langostas.

El día 28 el Capitán Robert tomó la decisión de abandonar los mares de Chile. En vez de seguir las instrucciones que le indicaban las islas Sandwich como la ruta al Oriente, prefirió continuar a las Islas Marquesas en un periplo accidentado lleno de sorpresas y aventuras¹⁷.

La entrada en escena de los loberos movilizó la conciencia interamericana en aquellas regiones geográficas susceptibles de este tráfico, industria y comercio. Clamaron los oficiales reales del Virreinato del Plata por la "ocupación hecha por los ingleses y los 'ingleses americanos', los que no se reconocían por vasallos del rey de Inglaterra, de las islas australes".

En 1792 el Capitán de la Corbeta *Pío* Juan Joseph Elizalde dio

¹⁷ Para el viaje total ver Judge F. W. Howay, *A Yankee Trader on the Northwest Coast, 1791-1795*. Tirada aparte de Washington Historical Quarterly, Vol. 21, n. 2, Seattle, 1930.

cuenta de la faena de pesca realizada por dos fragatas norteamericanas en la Isla Aurora o Carnestolendas descubierta en 1773 por Francisco Vallejo. Eran la *Patti* de 150 toneladas y 26 hombres de Long Island, New York, que había entrado al Puerto de la Soledad después de un accidentado crucero por el Brasil y Nueva Georgia, "donde por desgracia encontraron toda la isla cubierta de nieve". Habían perdido además un bote y sus hombres, y el temporal les había arrebatado los víveres. Poco después anclaba la fragata *Fairy* de 350 toneladas, Capitán Benjamín Lee, de Boston, con intenciones de dar la vuelta al mundo, procedente de las Islas Mauricio, con destino al N. O. "para buscar pieles finas para la China y de camino hacer grasa de ballena para venderla en la India a los holandeses e ingleses". Parte de la tripulación, al parecer asiática, desertó por el mal trato que sufrían en el buque.

El Virrey del Perú en vista que no había nave disponible en Buenos Aires o Lima se comunicó con el Presidente de Chile, el activo Ambrosio O'Higgins, quien despachó en diciembre de 1790 a la fragata *Liebre* comandada por el infatigable Tomás Geraldino, quien no pudo avistar nave extranjera alguna en el sur del país.

Se tomaron medidas extremas para mejorar las defensas de la Isla de Juan Fernández dada la "frecuencia con que arriban a él todo género de buques extranjeros que pasan a este mar del sur"¹⁸.

¹⁸ Extractamos los expedientes contenidos en Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 338.

CAPÍTULO V

EL ESCENARIO GEOGRAFICO DE LAS RELACIONES CHILENO - NORTEAMERICANAS

La larga costa de Chile, el mar territorial, con sus célebres bancos "on shore", las islas esporádicas y los puertos, caletas y ensenadas, forman el escenario de las primeras relaciones chileno-norteamericanas.

En la ruta de entrada —imponente centinela, vestido con el manto blanquecino de la espuma y la niebla—, se alzaba el temido Cabo de Hornos, descubierto por Schouten y Lemaire en 1616, y sujeto de una leyenda antártica enraizada en la conciencia marinera del mundo¹.

En términos geográficos es una isla (55°5' Latitud Sur y 67°38' Longitud), que corta el extremo sur de la masa del Continente americano. "Isla rocosa —apunta Ives Le Scal— escarpada, batida por los vientos, que emerge de la eternidad grisácea que lo rodea"².

El Cabo de Hornos fue un tropiezo para los navegantes, un obstáculo, y no obstante los frecuentes viajes de los franceses en el siglo XVIII, siguió siendo un bastión evocativo que abrió el ciclo poético de los sea-shanties, las canciones de a bordo que los marinos entonaban para tranquilizar la inquietud de las difíciles maniobras del velamen. Era éste el lugar "donde mora la tempestad". "Around Cape Horn with frozen sails —Around Cape Horn to fight the whales"—, reza un viejo estribillo.

Allí estaba enterrado "Santiana" (We left him buried Off Cape Horn), símbolo humano de las desgracias marineras³.

La navegación del Cabo de Hornos se transformó en un problema náutico de importancia, y los norteamericanos ensayaron diversos sistemas para dominar la ruta. Amasa Delano y Eduardo Fanning, para no citar sino los clásicos de la literatura de viajes norteamericanos, han de-

¹ Sobre el Cabo de Hornos ver el conocido libro de Félix Riesenberg, *Cape Horn*, New York, 1939.

² Ives Le Scal, *La Grande Epopée des Cap-Horniers*, París, 1964, pág. 11.

³ Hemos utilizado especialmente Stan Hugill, *Shanties from the Seven Seas*, London, 1961, y Eloise Hubbard, *Folk songs of old New England*, Boston, 1962.

jado sus recomendaciones, que indudablemente transmitieron a sus compatriotas. La receta más generalizada fue el de atravesarlo en los meses de junio a agosto, en que las circunstancias meteorológicas eran propicias⁴. Este temor engendró la precaución, y por eso no se registran naufragios de importancia en el historial de las empresas balleneras y loberas.

Del tenebroso Cabo de Hornos la navegación seguía —conforme a los derroteros generales— por el N. O. hasta los 58°; al N. O. hasta los 55,10°; al N. E. hasta los 50°, y hasta el N. E. en que se pasaban las alturas del Archipiélago de Chiloé. Después al N. E. hasta colocarse en el paralelo de la Isla Mocha⁵.

Fue esta isla el primer peldaño de la penetración norteamericana. "Es la más bella y fértil que tiene el Reino", escribe en su elogio Felipe Gómez de Vidaurre⁶, y tal pareció ser a los numerosos extranjeros que la acostaron. De una superficie de 56 Km.², boscosa, dista unos 35 Km. de la costa, de la Punta Tirúa. "Tiene, apunta Amasa Delano, una bahía o surgidero tolerable en la parte norte", la llamada Caleta Inglesa.

Estaba, desde 1544 en que fue descubierta por Juan Bautista Pastene, bajo el dominio de la Capitanía General de Chile, cristianizada con el nombre —perdido después— de San Nicolás de Tolentino. Por su situación estratégica "muy a menudo —dice su cronista— se avistó y se abordó por las expediciones que por motivo de comercio, de exploración, de guerra o de piratería buscaban estas costas"⁷.

Recibió así la visita de los famosos corsarios ingleses Francis Drake (1578), Ricardo Cavendish (1594), y de las expediciones holandesas de Simón de Cordes (1599) y Van Noort (1600).

Amasa Delano hace su elogio en las páginas de su *Narrative of Voyages and Travels*. "Famosa —escribe— entre los balleneros y loberos, por sus caballos salvajes y sus puercos. Hay gran abundancia de ellos, y es frecuente ir a cazarlos para obtener provisiones. He comido

⁴ Amasa Delano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemisphere*, Boston, 1817. Sobre el pasaje del Cabo de Hornos ver págs. 271-273; Ed. Fanning, *Voyages around the World*, New York, MDCCCXXXIII, págs. 270-271.

⁵ Entre otros derroteros hemos consultado a Dionisio Macarte Díaz, *Leciones de Navegación*. Madrid, MDCCCI, págs. 571-579.

⁶ Felipe Gómez de Vidaurre, *Historia Geográfica, Natural y Civil del Reino*

de Chile, Colección de Historiadores de Chile, vol. XIV, Pág. 217, Santiago, 1889.

⁷ Ver: Carlos Reiche, *La Isla de la Mocha*. "Anales del Museo Nacional de Chile", Santiago, 1903. Sobre su interesante historia anecdótica, Benjamín Vicuña Mackenna, *La Isla de la Mocha y sus aventureros*, "El Ferrocarril", Santiago, 19 de Julio de 1878. El plano de Colmenares figura en el *Album* de Claudio Gay.

carne de caballo, que era muy sabrosa". Los visitantes norteamericanos introdujeron diversas mejoras en la isla. Levantaron numerosas casas, ranchos y cabañas y sembraron hortalizas y sementeras para procurarse una más variada alimentación. En 1804 la expedición de Josef de Colmenares, que estudiaremos más adelante, trazó un cuidadoso mapa de la isla. Ha quedado vibrando en la odisea marinera por haber dado su nombre origen a una de las novelas más populares y trascendentes de la literatura universal, el *Moby-Dick*, de Herman Melville, cuyo título es en el fondo el hombre de la Mocha *.

De la isla Mocha el derrotero de esta penetración foránea continuaba unas 6 ó 7 leguas al occidente a la Isla de Santa María. A escasos 3 kms. de la Punta de Lavapié, en el Golfo de Arauco, llevó el nombre de Talca o Lochengo entre los aborígenes, que se trocó por el más cristiano y milagrero de la Virgen María. En forma de media naranja —como la describe Delano— su litoral escarpado, de roqueríos y peligros, se abría en la Bahía de los Ingleses ofreciendo un seguro refugio.

Bien abastecida por su superficie fértil de unos 35 kms.², abundante de aguas y de clima fresco y favorable, Santa María llegó a ser el verdadero centro de las operaciones de los balleneros y loberos. Convivían en la isla la marinería de "unos 10 a 15 buques que siempre estaban anclados" y de una población internacional de prófugos, desertores del gran Pacífico.

Todos los testigos norteamericanos que frecuentaron su costa celebran la situación geográfica privilegiada y los recursos que ofrecía para las operaciones marítimas. A fines del siglo XVIII fue subastada por el Comandante Manuel Santa María y Escobedo, a quien tocó actuar durante los conflictos de autoridades que luego relataremos *.

El tercer refugio para la navegación, sorteando la parte septentrional, eran las Islas de Juan Fernández, cuya historia se carga de leyenda con las aventuras de Róbinson Crusoe, de la novela de Daniel Defoe.

El grupo comprendía dos islas y un islote, bautizadas de acuerdo a su distancia continental de Más Adentro, Más Afuera y Sta. Clara. Descubiertas por el renombrado piloto Juan Fernández en 1574, vinieron a marcar el obligado derrotero de la navegación entre Chile y el Perú, debido al aprovechamiento de los vientos y corrientes.

Más Adentro —Juan Fernández por antonomasia— a unos 670

* Los datos geográficos los hemos extraído de Luis Risopatrón, *Diccionario Geográfico de Chile*, Santiago, 1924 y Enrique Espinosa *Geografía Descriptiva de la República de Chile*, V edición, Santiago, 1903. Delano, ya citado, pág. 276.

* Sobre la Isla de Santa María ver los testimonios de Amasa Delano, obra citada, págs. 313 y William Moulton, *A Concise Extract from the Sea Journal written on board The Onico*, Utica, 1804, pág. 64.

Kms. frente a Valparaíso, tiene una superficie de 92 kms., partidos por el cono truncado de El Yunque. En la parte norte se abre la Bahía de San Juan Bautista o Cumberland, y en dirección este y oeste, los abruptos surgideros de Puerto Francés y Puerto Inglés.

La fertilidad del suelo permitió que las semillas y plantas llevadas por los misioneros jesuitas prosperaran rápidamente, y además su dotación animal de cabras cerriles permitía una fácil alimentación. En su peregrina e interesante historia, que ha escrito con gracia Vicuña Mackenna, "era una especie de apeadero, de posada y de punto de apoyo indispensable para todas las empresas de aventura en el Pacífico"¹⁰.

En efecto, después de los intentos de Juan Fernández "el piloto colonizador y poblador", y de la corta estadía de los padres jesuitas, la isla fue el teatro de las demasías de los forbantes como Bartolomé Sharp, del bucanero Davis, de las recaladas de los Capitanes Strong y Stradling, de los "caballeros aventureros", del siglo XVIII y el sitio de partida de los descubridores del Pacífico. Pero esta "Malta del Pacífico" sólo preocupó la atención española tras de la expedición de Lord Anson y la estadía de tres meses del navío *Centurión*. A partir de 1780, gracias al empeño de Juan Navarrete Santaella, Juan Fernández se transformó en plaza fuerte defendida por poderosas fortificaciones que impidieron los desembarcos extranjeros. Para darle alguna aplicación útil que compensara los subidos gastos en que había incurrido la Corona, se estableció en ella una colonia penal.

Esta isla desde mediados del siglo XVIII sólo ocasionalmente fue visitada por expediciones extranjeras, y entre los norteamericanos, después del episodio ya relatado de la fragata *Columbia*, contadas naves repararon sus averías bajo la estrecha vigilancia del Gobernador y de las baterías. Amasa Delano relata las penalidades allí sufridas el año de 1800.

Más Afuera, en cambio, fue otro de los hogares de los intrépidos cazadores de lobos. La isla, de 84 Kms. de extensión, de forma circular, no era más en esa época que "una gran montaña cubierta de arboledas y laderas rápidas, con torrentes de agua dulce que se precipitan al mar desde sus faldas"¹¹.

Difícil de abordar, y en efecto, son escasísimas las relaciones de viaje que la nombran, su utilización se debe —como decía en época temprana Vásquez de Espinosa— que los navíos "no son vistos ni sentidos", de manera que se establecieron allí las sigilosas bases de la pes-

¹⁰ Ver Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández, Historia Verdadera de la Isla de Róbinson Crusoe*, Santiago, 1883.

¹¹ Sobre Más Afuera, además de Vicu-

ña Mackenna que la describe en su geografía, hay numerosos relatos norteamericanos coincidentes; nos referiremos tan sólo a los de Amasa Delano y William Moulton más explícitos.

ca y de la faena lobera, que sacrificó sus enormes manadas, que Amasa Delano cuantifica en la siguiente forma: "Cuando los norteamericanos llegaron a este lugar alrededor de 1797 y empezaron el negocio de matar lobos, no hay duda que había 2 ó 3 millones de ellos en la isla. He calculado que más de 3 millones han sido acarreados a Cantón en el espacio de siete años. Yo sólo he llevado 100.000 y he recalado en la isla cuando había tripulaciones de más de 14 buques o navíos al mismo tiempo matando lobos"¹².

Por esta riqueza potencial, sometida a cruel exterminio, y por su clima saludable, la fácil comida por la sabrosa carne de cabra, debido a los buenos pastos, los marinos fundaron aquí una especie de república, a la manera de los hermanos de la costa, de la que hablaremos más adelante.

Para los loberos fue también de gran utilidad la Isla de los Pájaros, dos islotes bajos y pequeños (90 metros de largo por 50), a 12 millas de la costa del puerto de Totoralillo. Estos promontorios denominados también Coquimbanas, permitían una fácil cacería. "Creo, dice el testigo citado, que por lo menos 4 a 5 mil pueden obtenerse en el espacio de dos a tres meses"¹³.

El último de los grupos de islas visitadas por los loberos fue el que comprende San Félix, San Ambrosio y el islote González bautizado, según algunos autores, en recuerdo del infortunado Gobernador de Juan Fernández que socorriera a la fragata *Columbia* en 1778.

Dentro de la soberanía chilena a partir de 1554, en que fueron descubiertas por el piloto Juan Fernández, las islas recibieron el nombre de Desventuradas por su difícil acceso y pobrísima vegetación¹⁴.

Se encuentran frente a la costa de Atacama. San Ambrosio tiene la forma de una elipse de 3 millas de circunferencia, su flota es abundante, pero es más inaccesible a los marineros, y la pobreza de recursos y su falta de agua alejaba a los navegantes. En su extremo oriental se alzaba una imponente roca, bautizada de Shoe por los norteamericanos, que atraía la atención por su corpulencia caprichosa. Fue la isla más visitada por los loberos norteamericanos. Árida y rocosa, el surgidero está dentro de una profunda horadación abovedada. Por su clima y deliciosa pesca y mariscos y la abundancia de lobos de excelente pelaje permitía una de las etapas hacia las Islas Galápagos, en el crucero hacia el Oriente.

A medida que el comercio norteamericano ensanchaba sus propósi-

¹² Amasa Delano, ya citado, pág. 306. *de las Islas San Félix y San Ambrosio*
¹³ Amasa Delano, ya citado, pág. 299. *por la cañonera Covadonga, Santiago,*
¹⁴ Ramón Vidal Gormaz, *Exploración* 1875.

tos iniciales, el escenario de las precarias relaciones se trasladó en parte al litoral. Sin embargo continuó siendo, hasta la época de la Independencia, marginal ajeno a las grandes ciudades como Concepción, Santiago y La Serena, que fueron visitadas únicamente para sustanciar pleitos ante la Real Audiencia. Por estas razones no hay descripción directa en los relatos de los viajeros sino alusiones o interpolaciones de otros testigos, principalmente la narración de Vancouver.

De la Isla Mocha fue fácil alcanzar el pueblecillo de Arauco, antigua e histórica localidad fundada en 1533. Situado en la confluencia del río Carampangue, la pequeña ensenada al pie de los cerros de la Cordillera de la Costa disfrutaba de las comodidades de un ventajoso surgidero. "Allí —apunta Delano— se podían obtener refrescos siempre que el comandante fuera persona tratable". Definición que incita a pensar, como era la realidad, en posibles contrabandos de mercadería¹⁵.

En la parte sur, Concepción, o más bien dicho, el puerto de Talcahuano fue el más visitado por los navíos de los Estados Unidos. Siguiendo la derrota habitual, los barcos navegaban costearo la isla Quiriquina para penetrar en la bahía. "Es un paraje fácil de alcanzar, escribe un testigo, y hay una buena bahía, con toda clase de abastecimientos. Sus habitantes son cariñosos y hospitalarios. El desembarco es conveniente y está situado en una playa arenosa frente a la ciudad".

La mayor parte de los testigos hace alusión al gran comercio que se hacía con Lima, sobre todo de trigo, abundante en la región. Alaban el buen vino de los alrededores, las pasas y la fruta y la calidad de sus maderas.

Los precios eran para ellos atrayentes y baratos. Un toro, cuatro dólares; un buen caballo, veinte; los medianos de 4 a 8; una oveja, dólar y medio y así en proporción las otras especies animales. No dejan de constar que a "los extranjeros se les cobra más por las mercaderías"¹⁶.

Frente a las Islas de Juan Fernández estaba Valparaíso, que había llegado a ser un émulo de El Callao y Guayaquil, las grandes plazas comerciales del Pacífico.

Queda fuera de nuestro propósito inmediato, que es el de dar las bases geográficas para el entendimiento de un proceso histórico de una aproximación binacional, historiar la curva del interesante desarrollo

¹⁵ Amasa Delano, obra citada, pág. 317.

¹⁶ Ver, Guillermo Cox y Méndez, "Historia de Concepción" en *Obras Escogidas*, Stgo., 1892, en especial Siglo

XVIII, pág. 212. Detalles sobre Talcahuano en Amasa Delano (pág. 278 y siguientes) y William Moulton (pág. 81 y siguientes).

de Valparaíso, hermoso anfiteatro natural enclavado en paisaje de singular belleza.

Juan de Saavedra, en el alba de la conquista, había descubierto esta humilde caleta que vino a servir de vínculo de relación entre la Capitánía General y el Virreinato del Perú.

Sobre esta ensenada estratégica y símbolo del poderío hispánico en el Pacífico sur vinieron a descargarse sucesivamente las amenazantes pretensiones imperiales de Inglaterra y de Holanda, que apetecían sus riquezas potenciales y su posición en el casi desconocido mar del sur. Destruída por Drake en el siglo XVII, presa momentánea de filibusteros, bucaneros, forabantes y aventureros, la caleta tomó pretensiones de puerto en 1682. El Gobernador José Garro, para evitar posibles desembarcos, fortificó sus alturas, erigiendo el Castillo de San José, en cuya rueda de albergue se concentró la población activa.

A lo largo del movido siglo XVIII, merced a la llegada de los comerciantes bretones del comercio intérlope de Francia, el Reglamento de Comercio Libre, la flota de naves de registro, a los viajes científicos de metódica exploración y a las atinadas medidas administrativas de los Borbones ilustrados, Valparaíso llegó a ser una plaza comercial importante en el comercio de tránsito y de exportación con los puertos de Intermedios del Virreinato, los que surtían con los trigos del valle central y los más lejanos de Guayaquil. En el Atlántico, Buenos Aires y los habilitados puertos de la madre patria, mostraban los índices de su propio comercio.

Este movimiento marítimo fue creando una burguesía alerta, dinámica, cosmopolita, abierta a las sugerencias del océano, y para albergarla, la planta urbanística primitiva se fue bifurcando. Al barrio del Puerto y la Planchada, donde los bodegueros transaban sus difíciles negociaciones de acarreo, se agregó el barrio residencial de El Almendral, planicie sembrada de chácaras, olivares, huertos y jardines, asiento de esta nobleza comercial. El abigarrado proletariado marítimo empero iba ascendiendo penosamente los cerros y quebradas, para colgar allí sus pintorescos ranchos en una geométrica distribución de altura característica de su urbanismo.

Por fin, el 17 de abril de 1791, Valparaíso pudo enorgullecerse de haber conquistado el régimen municipal, y tanto el Cabildo como los Gobernadores ilustrados Francisco Larriva, Joaquín de Alos y Luis de Alava, mantuvieron abiertas las actividades en medio de esas cinco interminables guerras que sembraron la desolación en la costa¹⁷.

El juicio de valor que mereció el puerto a los viajeros norteamerica-

¹⁷ Benjamín Vicuña Mackenna, Historia de Valparaíso, 2 vols. Valparaíso, 1869 y 1872.

nos puede colegirse por la descripción de William Moulton en el *Journal*. "Valparaíso —apunta— es una ciudad amplia, populosa e irregular, que se extiende del fondo de la bahía hasta la alta montaña . . . La edificación es de un piso, nunca más de dos. Por temor a los terremotos los muros son gruesos, de ladrillo cocido al sol, de 20 pulgadas de largo por cinco de ancho. Las murallas del exterior e interior blanqueadas y las casas techadas de materiales ligeros. Algunas son espaciosas. No poseen chimeneas ni bodegas ni pisos de madera, salvo los recibos. La cocina está fuera, en una dependencia especial. Las casas humildes, que son numerosas, son de adobe, parecidas a las que usan nuestros campesinos para guarecer el ganado. Tiene la ciudad cuatro grandes iglesias, un convento de monjas y un hospital.

El Palacio del Gobernador —empleando su lenguaje— se levanta en el Castillo y está decorado con maderas finas, el único que he visto. Las calles son estrechas y zigzagueantes, serpenteando a las alturas.

Los productos del país llegan al mercado en caravanas de mulas y caballos, similares a la de otros puertos de Sud-América. Se les acarrea en árguenas de cuero, botellas o sacos, que hacen el oficio de nuestros barriles. Disfruta la ciudad de todas las comodidades de Concepción. Posee toda clase de frutas, manzanas, peras, duraznos, damascos, ciruelas. Los olivos, viñedos, naranjos y limas crecen a la perfección. Nunca he visto mejor clase de trigo; el maíz es corriente. Sus caballos son ágiles y fuertes. Los buenos ejemplares se cotizan entre 7 y 9 dólares. He visto las torpes carretas, muy cargadas, tiradas por siete u ocho bueyes, enyugados por los cuernos. Los habitantes son de tipo diferente. Los hay de ojos negros y cabello hirsuto de tipo español. Pero he visto otros de tinte claro y ojos azules, de estructura física equivalente a los de nuestro país.

Los emigrantes de Castilla La Vieja son muy estimados por su probidad, fidelidad y valor. He encontrado algunos de Génova, Malta y Venecia, muy ingeniosos y formales en su trato"¹⁸.

El último puerto de importancia frecuentado asiduamente por las naves norteamericanas fue el de Coquimbo, que les mereció superlativos elogios. Amasa Delano lo juzga "una de las bahías más finas que la naturaleza haya formado, muy buen tiempo todo el año". Es un buen sitio —agrega— para reparar los buques mientras las cuadrillas se entregan a la faena lobera en las islas. Los Andes hasta donde abarca la mirada ofrecen un espectáculo sublime. La línea de la costa, desde donde cesa la vegetación, se observa cercana por la imponente de las alturas cordilleranas. La costa es arenosa, abrupta . . . La ciudad es in-

¹⁸ William Moulton, *A Concise Extract of the Sea Journal*, ya citado, págs. 90-91.

ferior a Valparaíso y Concepción desde el punto de vista de la población, comercio y producciones... Los habitantes muy bien dispuestos en favor de los norteamericanos"¹⁹.

Similares son las palabras de William Moulton que describe la bahía como espaciosa y rica y la ciudad, cuyas calles son en ángulos parejos y bien pavimentados, irrigadas por un río que desciende de la montaña y desemboca en el mar²⁰.

Richard Cleveland apunta que su naturaleza merece el nombre de Valle del Paraíso.

Coquimbo formaba la puerta de entrada a La Serena, histórica ciudad fundada por Juan Bohon en 1544. Víctima de furiosos ataques enemigos que la destruyeron e incendiaron en repetidos y trágicos desembarcos (Sharp, 1680; Ed. Davis, 1686). La Serena en el siglo XVIII, gracias a las defensas levantadas por Diego Riveros Aguirre en 1730, tuvo un desarrollo ascendente debido a las riquezas minerales de su hinterland²¹.

Además de los sitios mencionados, puertos oficiales, podríamos decir que el dilatado litoral chileno ofrecía múltiples entradas propicias al contacto clandestino por estar fuera de la órbita de la protección militar.

Vecino a Valparaíso estaba Papudo que desde el siglo XVII era descrito "como pequeña bahía y ensenada muy escogida y donde llegan los navíos del Perú a cargar sebo y cordobanes del Chuapa y de La Ligua"²². Pichidangui está asociada en la historia nacional a odiosos episodios de contrabando. Tongoy fue igualmente centro activo de contrabando.

Hacia el norte Coquimbo tenía al sur la estratégica y hermosa rada de La Herradura, muy frecuentada por los comerciantes de cobre.

En la Provincia de Atacama el Puerto Viejo de Huasco, descrito por Van Noort, en 1600 formaba un surgidero incómodo pero no peligroso. En Copiapó estaba Caldera, abrigada bahía y Totoralillo, sitio de encuentro de los osados contrabandistas²³. Y así, continuando hasta el extremo norte, Cerro Moreno (futura Antofagasta), "parecía —escribe William Moulton— ser un sitio seguro para todas las naciones en esa costa para descansar. El territorio adyacente es montañoso e inhabitado, y los buques españoles no tienen motivo para aproximarse,

¹⁹ Amasa Delano.

²⁰ William Moulton, *Narrative of Voyages*, págs. 298 y 299.

²¹ Ver Manuel Concha, *Crónica de La Serena* desde su fundación hasta nuestros días. 1549-1870. La Serena, 1871.

²² Alonso de Ovalle, *Histórica Relación*

del Reino de Chile, Colección de Historiadores de Chile, Vol. XII, pág. 66, Santiago, 1888.

²³ L. Joaquín Morales, *Historia del Huasco*, Valparaíso, 1897, en especial cap. XXI La Cordillera y la Costa, págs. 261-272.

además no hay comercio. Pese a sus vientos irregulares reina allí la calma²⁴.

La Punta de Lobería de Mejillones y su playa angosta y estrecha fue también visitada. En el extremo norte, el histórico puerto de Arica no fue sitio predilecto, salvo Caleta Vitor con sus playas bajas y arenosas que ofrecían pozos de agua contiguos a los navegantes necesitados.

²⁴ William Moulton, Obra citada, pág. 115.

CAPÍTULO VI

EL TRAFICO REGULAR DE LOS BALLENEROS Y EL TRATADO DE 1795.

Entre los años de 1793 a 1800 el tráfico ballenero pasó a ser una incómoda rutina en las costas de Chile. Año a año se agitaban en Nantucket y New Bedford, y a veces en New York, los tristes pañuelos de la despedida, y las flotillas se hacían a la mar con la esperanza de un feliz retorno y de un excelente negocio. Principiaba a concentrarse en los Estados Unidos, pese a la crisis de 1796, el giro principal de estas empresas. La Revolución Francesa, con su política nacionalista y las continuas guerras, había puesto tropiezos a la asombrosa actividad de William Rotch, en Dunkerque quien, después de una elocuente defensa de "sus intereses que eran en su concepto los de Francia", y pese a su defensa por la fogosa oratoria de Mirabeau, debió realizar una espectacular fuga llevando a los puertos de Inglaterra y a su tierra natal, donde iba a establecerse, las unidades balleneras ¹.

Los ingleses, por otra parte, después del interesante viaje exploratorio del Capitán Colnett, financiado por el pionero Samuel Enderby, estuvieron concentrados en las empresas de corso, dirigiéndose principalmente a los bancos vírgenes de las Islas Galápagos sin aventurarse en los puertos de Chile ².

El negocio se había regularizado, y la aventura compensaba los desvelos y riesgos, pues el cachalote del Pacífico contenía en sus enormes cavernas una cantidad prodigiosa del codiciado espermacetti. Una sola ballena producía unos 125 barriles ingleses, es decir, unos 32½ galones por barril. Y la unidad de venta de 8 barriles, que se negociaba

¹ Sobre la personalidad de William Rotch ver la nota (20), pág. 42, del capítulo anterior.

² Capitán James Colnett, *A Voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific Ocean*, for the purpose of extending the Spermacetti

whale fisheries and other objects of Commerce. London, 1789. Cap. III y IV. "No tocó las islas de Juan Fernández y Más Afuera por temor de las complicaciones internacionales con España" (pag. 31-32).

entre £ 70 u £ 80 antes de la Paz de Amiens, había subido el precio fluctuante de entre £ 95 a £ 100 por las condiciones bélicas del mercado europeo.

Una franca rivalidad comenzaba a destacarse entre ingleses y norteamericanos, los que se negaban a aceptar su calidad de súbditos británicos aun a trueque de desventajas comerciales que a ellos otorgaban las autoridades chilenas de acuerdo con el Tratado de 1790.

De la flota de Dunkerque penetró a Valparaíso a comienzos de marzo de 1793 la fragata *Lidia*, Cap. Nathaniel Barnard, de bandera francesa y tripulación norteamericana. Anclaba con el específico propósito de dejar en tierra el piloto Timothy Wyer que había tenido graves dificultades con la marinería³.

El 20 de diciembre del mismo año se acercó a Coquimbo la ballenera *Birmingham* (280 toneladas); Cap. A. Swain, procedente de New York, propiedad de la firma Colnow y Bower. Había zarpado el 6 de noviembre de 1792, y tras una breve estadía en Buenaventura, puerto de refresco en las posesiones atlánticas de Portugal, y en la Isla de Tristan d'Acuña, venía en derechura a puerto a causa del mal estado de salud de los tripulantes, víctimas del escorbuto.

El Gobernador de La Serena, Víctor Ibáñez de Corbera, se negó a recibirlos en la rada de acuerdo con las severas instrucciones, pero debió prestar cristiana ayuda a algunos marineros, uno de los cuales falleció⁴.

Pocos días después fueron sorprendidas en Punitaqui haciendo agua las balleneras *Ruby* y *Favorita* a las que se obligó a proseguir a Coquimbo para su debida inspección.

La *Ruby*, de 221 toneladas, Cap. Isaac Clark, venía de Nantucket en una especulación de la Sociedad Richard Mitchell and Sons. La gira había sido fecunda. Hasta el momento tenía cazadas 25 ballenas, faltándole sólo unos 500 barriles para completar el cargamento. Durante el interrogatorio el Capitán declaró que el cálculo de las posibles utilidades era de unas £ 8.000.— suma que sería distribuida entre los armadores, los oficiales y la marinería.

La nave estaba falta de agua y pedía auxilio. Venía de la costa del Perú y había permanecido tres semanas en Pisco, alojados los oficiales cómodamente en casa del cura. Según la infidencia de uno de los ma-

³ Archivo Nacional. Copia de Ordenes, 1793-1794, pág. 140. El piloto fue remitido al Perú para ser reembarcado a Europa. Nota de 1º de mayo de 1793.

⁴ Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 379. Notas de 19 y 22 de

enero de 1794. La preocupación religiosa de las autoridades se refleja en la nota. "El marinero murió a los 14 días en nuestra religión, abjurando de la suya unos 8 días antes de morir".

rineros había logrado allí tratos comerciales, pues llevaban a bordo moneda inglesa y plata peruana.

La *Favorita*, de 240 toneladas, Cap. Obdiah Barnard, había zarpado al igual de Nantucket el 10 de julio de 1793 y traía un cargamento equivalente a 800 barricas. Lo mismo que la anterior había recalado en Pisco, Paita y Tumbes⁵.

Al elevar al Ministro de Estado la noticia de la momentánea detención de las naves, Ambrosio O'Higgins insistía sobre el tema del desarrollo paulatino del contrabando: "Es verdad —dictamina— que esto por ahora es una cantidad de proporción tan pequeña que no se hace sentir ni conocer, pero éste es el paso que tienen todos los desórdenes, y seguramente por estos oscuros e imperceptibles principios llegan a tomar el incremento que después los hace casi imposible de cortar".

O'Higgins se daba cuenta de los peligros "en una materia que tiene al presente muy distinto aspecto del que tuvo en sus principios"⁶.

La entrada de barcos era simultánea en los puertos del litoral. En Valparaíso en dos ocasiones consecutivas se presentó frente al puerto la fragata *Mary Ann* (Mariana), pretextando "frívolos motivos para entrar". El Gobernador Luis Alava se excusó de admitirla por encontrarse ocupado en el despacho de tres naves inglesas, la *Guillermina*, la *Britannia* y el *Harponero*⁷.

El 18 de noviembre de 1794 en circunstancias parecidas penetró en la bahía de Cumberland, en Juan Fernández, la fragata *Héctor*, Cap. Thomas Brook. Envió un bote a tierra para solicitar permiso para fondear y hacer aguada. Se le denegó la autorización de recalada, pero se le enviaron auxilios para que pusiese en tierra ciertos marineros "con el fin de enterrarlos hasta las rodillas en tierra por estar escorbuteados", remedio folklórico de habitual empleo. Traía 700 barriles de grasa.

⁵ Datos tomados del expediente: "Sobre la arribada de las fragatas *Ruby* y *Favorita* de las Provincias Unidas de América y otras ocurrencias del comercio y pesca que hacen estos extranjeros". Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 370.

⁶ Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 201. O'Higgins al Ministro de Estado. Santiago, 12 de abril de 1794.

⁷ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. "Expedientes de Balleneros". La nota de Prieto, fechada a 2 de enero de 1793, habla del viaje anterior de "tres meses antes".

Además de las naves citadas en el

texto anotaremos las que indica para la flota de 1793 la monografía de Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, a saber: *Maria*, de Nantucket, Capitán Helwain, que regresó el 27 de marzo de 1793, con 700 barriles de esperma y 90 de aceite; *Washington*, Cap. Salomón Smith, de Nantucket, de donde zarpó el 10 de julio de 1793, y regresó el 16 de mayo de 1793, con 700 barriles; *Warren*, Cap. Mathew Startbuck, de Nantucket, que se dio a la vela el 15 de septiembre de 1793; Bergantín *Polly*, de New Bedford. Zarpó en octubre de 1793 rumbo al Pacífico. Regresó en 1794. Joseph Dias, *New Bedford Whaling Ships*. Baker Library.

En su derrotero el Capitán Brook había avistado una corbeta francesa, y a los 39° la fragata norteamericana *Tybray* que iba rumbo a Valparaíso.

Sirvió de intérprete en las negociaciones José Alejo Oyanguren, el joven zambo vizcaíno llevado a los Estados Unidos por el capitán del *Columbia* y traído por la *Hope*, quien para congraciarse hizo sensacionales declaraciones sobre: "que en estos mares navegan algunas embarcaciones con el pretexto de la pesca, recorriendo los puertos de la tierra firme con mercaderías que traen escondidas en sus bodegas, como era el caso de un barco llamado *Rasti* que estuvo en El Callao con el pretexto de atender su tripulación enferma, lo que no era cierto, por cuyo motivo se le mandó salir, la que no traía otro objeto que el de desembarcar en los puertos lo que hizo en los pequeños".

El Gobernador de Juan Fernández en vista de esta denuncia informó al Virrey del Perú y envió a Oyanguren a Valparaíso para que fuera examinado "acerca de estas embarcaciones armadas"⁸.

O'Higgins supo aprovechar la experiencia de Oyanguren, "el conocimiento del idioma inglés que dominaba perfectamente y el manejo social de los extranjeros" nombrándolo intérprete del Real Resguardo¹⁰.

Los años de 1795 y 1796 fueron críticos en los Estados Unidos. Como escribe el historiador Obed Macy, los negocios estuvieron muy bajos. Se buscaron nuevos expedientes, y los que se lanzaron a la aventura tuvieron dificultades, salvo algunos balleneros que lograron buen éxito¹¹.

Nantucket envió dos navíos en 1795, comandados por Paul Worth y W. Easton, sobre los cuáles no hay más detalles que la lista del historiador de la empresa ballenera A. Starbuck. De New York zarpó la fragata *American Hero*, Capitán Salomón Buncker. En la costa de Chile, a la altura de los 38° Sur se encontró con la *Lydia*, de Londres, con rumbo a los mares del Sur. Los marineros del buque americano salvaron al esquife que se había perdido en la niebla, mostrando una gran cordialidad hacia los ingleses. A bordo venía el simpático aventurero Cap. Choyce que ha relatado las curiosas incidencias de sus repetidos viajes a la costa de América¹².

⁸ Archivo Nacional. Morla Vicuña, Vol. 45. "Noticias de las Embarcaciones que han tocado en la isla de Juan Fernández en el año pasado de 1794. Juan Fernández, 25 de agosto de 1795.

⁹ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Expedientes de Balleneros, 1792-1802.

¹⁰ Archivo Nacional. Copia de Or-

denes. Años 1795-1796. Nota de 10 de octubre de 1795.

¹¹ Obed Marcy, *History of Nantucket*, pág. 147.

¹² James Choyce, *The Log of Jack Tar or The Life of James Choyce, Master Mariner*. Now just published. London, MDCCXCL, págs. 9-10.

Las relaciones entre las autoridades coloniales y los capitanes balleneros comenzaron a ponerse tensas a partir de 1796.

Un ejemplo claro de estas penosas incidencias la ofrece el caso del ballenero *Penelope*, de la matrícula de Dunkerque, una de las naves de William Rotch, apresado en la Isla de Juan Fernández y tratado en forma inhumana por el Gobernador Juan Calvo de la Cantera que había reemplazado al bondadoso Don Blas González. La tripulación compuesta por nueve norteamericanos y veinte franceses bajó el bote de rigor para alcanzar tierra. Alabaron en su conversación la conducta que se había observado con el capitán de la *Columbia* y al amparo de ella pedían auxilio.

"Al día siguiente, traidoramente invitados por el Gobernador que había puesto la guarnición sobre las armas —relata Vicuña Mackenna— bajaron a tierra el piloto y algunos marineros que en el acto fueron aherrojados y dejados en rehenes"¹³.

El Capitán Worth presentó de inmediato su nota de protesta, pero ingenuamente vino a caer en la misma celada, siendo apresado y enviado a la prisión por la tropa de resguardo. Sin embargo esta tropezaba que excedía los límites de la convivencia pacífica, recibió su justo castigo, y el Gobernador Juan Calvo de la Cantera fue relevado de su puesto y tras breve proceso enviado de regreso a España¹⁴.

En medio de estas perturbadoras agitaciones llegaron a Chile las primeras noticias del Tratado de Paz y Amistad suscrito por los Gobiernos de España y de los Estados Unidos, en San Lorenzo, en las vertientes del Guadarrama, el día 27 de octubre de 1795. Era el inesperado remate de una larga y penosa gestión diplomática. España se había mostrado reticente en reconocer la Independencia de los Esta-

¹³ Benjamín Vicuña Mackenna relata estos hechos en su libro *Juan Fernández. Historia verdadera de la isla de Robinson Crusoe*, Santiago, 1883, págs. 358-359, y lo sitúa en los primeros días de abril de 1789. En verdad todos los expedientes consultados en Archivo Nacional, Morla Vicuña, Vol. 9; Capitanía General Vol. 695, y Biblioteca Nacional, J. T. Medina, Documentos Inéditos, hablan del año de 1795. La carta de Juan Calvo de la Cantera a O'Higgins está fechada en Juan Fernández a 19 de Abril de 1795 e incluye carta del Capitán Juan Worth en que habla de las atenciones recibidas por John Kendrick de la *Columbia*.

¹⁴ Archivo Nacional. Copia de las

Ordenes de la Capitanía General, años 1795-1796. Tomo 8, pág. 113. O'Higgins por nota de 24 de octubre de 1795 le comunica R1. Orden para que se restituya a España, formándose y remitiéndose por esta Capitanía General una sumaria de los excesos que informó cometidos en el Gobierno de Juan Fernández.

Para completar la información del año de 1794, citaremos los buques que indica Starbuck en su libro; *Joanna*, Cap. Fordick, que regresó con cargamento completo a Nantucket en octubre de 1795, y una fragata sin denominación, Cap. W. Easton, que condujo 700 barriles de esperma.

dos Unidos, el país al cual había auxiliado con oportunos préstamos en el proceso de la emancipación.

Durante los años del Ministerio del Conde de Floridablanca hubo intercambio de observadores. John Jay en compañía de Michel Carmichael sirvió en Madrid su cargo diplomático, dejando escritas y presentadas algunas proposiciones para un futuro tratado el 22 de septiembre de 1781. Sin duda alguna, Hispano América estaba presente en la mente de Jay, pues entre los borradores del proyecto, publicados por Samuel F. Bemis, hay un inciso que se refiere al problema latente de la navegación de los barcos norteamericanos en las aguas territoriales de las colonias españolas¹³.

En 1785 fue nombrado negociador Diego de Gardoqui, recibido con toda ceremonia en New York. En el transcurso de las deliberaciones nuevamente el Gobierno de los Estados Unidos solicitó participación en el comercio de las colonias, y específicamente en el acarreo de las maderas finas de Honduras, sugerencias que fueron rechazadas de plano.

La visita de Gardoqui parecía carente de valor práctico, un mero trámite dilatorio. El panorama cambió, sin embargo, en 1791 gracias a la habilidad del Presidente Tomás Jefferson, quien, aprovechando la favorable coyuntura europea y la llegada al poder del Ministro todopoderoso don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, envió instrucciones especiales a sus representantes, el abúlico Carmichael y el dinámico William Short. España respondió solicitando el envío de un Embajador extraordinario, cargo que recayó en la equilibrada y discreta personalidad de Tomás Pinckney. En rápida misión, Pinckney obtuvo la firma del Tratado de San Lorenzo, favorable a las pretensiones norteamericanas sobre la navegación del río Mississippi, pero en lo tocante a Hispano-América no hacía alusión alguna a la suerte futura del comercio en las colonias. Únicamente William Short, tal vez debido a su resentimiento por haber sido supeditado en sus funciones, criticaba los términos del Convenio, pues estaba convencido de la posibilidad de haber obtenido

¹³ Samuel Flagg Bemis, *Pinckney's Treaty. America's advantage from Europe distress. 1883-1800. New edition.* Yale University Press, 1960. Sobre las publicaciones del texto ver: J. López Oliván, *Repertorio Diplomático Español*, Madrid, 1944, pág. 99. El prof. Bemis publica a dos columnas el original bilingüe en obra citada, appendix y págs. 343-362.

La opinión de los historiadores norteamericanos es favorable al Tratado ver:

John S. Basset, *The Federation System. The American Nation*, 1906, pág. 69; Ed. Channing, *A History of the United States*, Vol. IV, 1927, págs. 146-147. Samuel E. Morison en su libro *The Oxford History of the United States*, 1927, págs. 183-184 escribe: "Las relaciones hispanoamericanas estaban oscuras cuando vino el Tratado a clarificar como una brisa la situación de las cosas..."

al menos concesiones comerciales para los Estados Unidos en el continente hispanoamericano.

Los historiadores españoles, afirma el Prof. Bemis, condenan a Godoy y al Tratado por ver en él el principio del fin del vasto imperio colonial en América.

En lo que a nuestro país se refiere, Vicuña Mackenna lo alaba. Es, dice, "una pieza histórica de considerable significación respecto a los progresos y al desarrollo del comercio, porque fue concebido con un espíritu de liberalidad que asombra, sobrepasando la España en sus concesiones a cuanto en aquellos años habrían estado dispuestas a emprender aún las naciones más adelantadas".

El acuerdo más importante con relación a las costas del Pacífico lo encontramos en lo referente a las llegadas forzosas, y que parecía, según su opinión, haber sido concebido en vista del episodio del *Columbia* en las aguas de Juan Fernández. Dice textualmente así: Art. 8°:

Quando los súbditos y habitantes de la una de las dos partes contratantes, con sus buques, bien sean públicos o de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o de enemigos, o por *cualquiera* otra necesidad urgente, a buscar refugio en alguno de los ríos, bahías, radas o puertos de abrigo, una de las dos partes, serán recibidos y tratados con humanidad, gozarán de todo favor, protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar su viaje, todo mediante un precio equitativo; y no se les detendrá o impedirá de modo alguno el salir de dichos puertos o radas, antes bien podrán retirarse y partir como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo o impedimento¹⁶.

La aplicación del Tratado no obstante dio origen a múltiples interpretaciones que iremos señalando en los casos particulares. La primera vez en que se esgrime esta amplia cláusula del convenio es en el apresamiento de la fragata ballenera *Rose*, capitán Paul Worth, de la matrícula de Nantucket, propiedad de Ed. Carry y Paul Gardener. Fue abordada por la fragata *Charmilly* armada en corso por Bautista de la Parra, en las alturas de Valparaíso. El 19 de Agosto de 1796 fue llevada a puerto. El capitán declaró que "se ocupaba de la pesca, y que había viajado en convoy con la *Fame*, capitán Wyer, hasta la altura del grado 35". Sus bodegas contenía 1.150 barriles de aceite. Por traer pasaporte del Presidente de su Congreso, con quien España se haya en paz, se acogía a las disposiciones generales del Tratado". Pese a esta defensa jurídica la *Rose* fue enviada en rehenes al puerto de El Callao por expresa decisión del nuevo Gobernador de Chile, el Marqués de Avilés. Informada la Cancillería española de los procedimientos empleados con la

¹⁶ Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, Valparaíso, 1869, Vol. I, págs. 267-268.

Rose contestó con nota de 7 de mayo de 1798 que si bien era legítimo el apresamiento de las naves inglesas por el estado de guerra, "la presa de la fragata angloamericana *Rose* no era correcta", respecto ser buque ad-Potencia Amiga, y se ha de tomar providencia distinta con presencia del Tratado de Navegación de 27 de octubre de 1795, y le parece que mediante las dificultades que envuelve el asunto y las contestaciones arduas y delicadas a que se expone debe pasarse al Ministerio de Estado para que por él se tome la resolución conveniente"¹⁷.

Los reclamos de Lima, Guayaquil, California, Montevideo y Santiago, etc. obligaron al Ministerio de Estado a dar una respuesta oficial en vista de las molestias provocadas por los buques angloamericanos. La nota es clara y explica las intenciones del Gobierno de España en lo que se refiere al Tratado suscrito con los Estados Unidos. Dice así:

"El Presidente de Chile con fecha 10 de Enero del año próximo pasado dió cuenta de varios casos ocurridos y como no tiene fuerzas navales para contenerlos y escarmentarlos, ni instrucciones sobre la conducta que debe observar tanto él como los gobiernos subalternos de aquel mando. De todas estas quejas que reiteradamente han dado los Virreyes, Capitanes Generales y Gobernadores de distritos, ve en ellas desconocimiento: 1. De que los ciudadanos de los Estados Unidos que navegan y pescan en aquel mar sin permiso especial no están basados en ningún tratado. 2º Que nuestros cónsules bien por ignorancia, bien por malicia han autorizado tácitamente a algunos exhibiéndoles pasaportes que como queda dicho se les ha desaprobado y apercibido por medio del Ministerio del Rey se abstengan de hacerlo en adelante. 3º Que navegan en aquel mar con el plausible motivo de la pesca de la ballena que ninguna o muy corta ganancia puede proporcionarles, según el cálculo de hábiles negociantes y de consiguiente que su verdadero objeto es el comercio de contrabando, el cual es muy fácil tanto por la inmensidad de la costa que como por la falta de fuerza en aquellos mares.

Si los americanos pueden o no navegar en el mar del sur es muy fácil decidirlo con presencia del Tratado de Utrecht y el que S. M. hizo con los Estados Unidos el año de 1795. En el primero se podría ver si la navegación en el mar del sur es libre para todas las naciones o exclusivamente para España y en el de los Estados Unidos si se controvertió este punto.

¹⁷ Los expedientes sobre el apresamiento de la *Rose* en Archivo Nacional. Capitanía General, vols. 343 y 910. Había partido de Nantucket el 19 de agosto de 1796. La respuesta del Mi-

nisterio de Hacienda, fechado en Madrid a 14 de Mayo de 1798 en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 214, págs. 14 y sigts.

En lo que no cabe duda es que el año de 1790 estuvo para declararse la guerra con Inglaterra por la resistencia que hicimos en permitirle o acordarle lo que para evitarla estipulamos con aquella potencia en el convenio concluido en aquel año.

Aún cuando no pudiese contestarle a los americanos el derecho de navegación y pesca en el Mar del Sur, asiste incontestablemente a S. M. el de contener los excesos que en las costas de sus dominios cometan unas veces entrando con pretextos frívolos en los puertos para registrarlos y otras para traficar ilícitamente con los naturales".

La nota en referencia fue entregada al igual al señor Ministro de los Estados Unidos de América el 22 de mayo de 1799, el que respondió el 17 de junio declarando que la había elevado al conocimiento de su Gobierno, pero en ella, en forma extraoficial, rebate sus términos y aplicación¹⁸.

Los balleneros que habían provocado estos conflictos vinieron principalmente de Nantucket y New Bedford, que habían emparejado sus fuerzas en los mares del sur. En el puerto de El Callao se había apresado a la fragata *Raquel*, a la *Diana*, en Paita; a la *Ruby*, Cap. A. Myruck de Nantucket en alta mar¹⁹. Mayor contacto con las autoridades chilenas tuvieron los navíos siguientes: La *Fama*, ya citada que se acercó a Valparaíso en enero de 1798 solicitando acogida para componer su palo mayor rendido. Venía de Pisco, con papeles visados por el Alcalde. Se la autorizó con la condición que se retirara inmediatamente²⁰.

En Mayo encontramos en Valparaíso a la *Lidia*, de New Bedford, Capitán Obed Fitch, que había zarpado de Boston el 12 de julio de 1797. Exhibía sus papeles completos y declaraba tener a bordo 800 barriles de aceite, producto de la caza de 40 ballenas. Venía en compañía de la *Mariana* o *Ann* de Nantucket, Cap. Coleman 360 toneladas, de la armada que había salido el 19 de septiembre de 1797. Solicitaba auxilio para los marinos enfermos de escorbuto. En vista de estas razones el Gobernador Joaquín Alos dio permiso para bajar a los enfermos y "refrescar y convalecer a las gentes"²¹. El Marqués de Avilés aprobó la humanitaria conducta de su subalterno²².

¹⁸ Archivo Histórico Español (Madrid). Apartado 2. Legajo 1482.

¹⁹ Archivo Nacional (Madrid). Apartado 2. Legajo 5589. La contestación del Ministro de los Estados Unidos, fechada 22 de mayo de 1799, en Aranjuez, se encuentra en el mismo apartado, legajo 1482.

²⁰ Archivo Nacional. Libro de Orde-

nes, 1797-1798. Vol. 787. Santiago, 11 de enero de 1798.

²¹ Archivo Nacional. Contaduría Mayor, Expedientes de Balleneros, 1792-1803. Nota de Valparaíso, 5 de mayo de 1798.

²² Archivo Nacional. Libro de Ordenes, 1797-1798. Vol. 787, pág. 160. Marqués de Avilés al Gobernador de Valparaíso, 7 de mayo de 1798.

En el mes de Julio penetró el *Renown*, de Nantucket, que quedó estrechamente vigilado²³.

En la costa y en la isla de Santa María penetraron subrepticamente los demás buques de las flotas balleneras que cita Starbuck. De New Bedford: el *President*, Cap. Pinckman que regresó a su patria con 1.200 barriles de esperma y 50 de aceite; el *Wareham*, Cap. Clark, con cargamento completo; *Maria*, Cap. Paddock; de 202 toneladas; el *June*, Cap. W. Clarck; el *Bedford*, Cap. Jonathan Barney; *Rebeca*, Cap. Andrew Gardener, todos con suculentos barriles almacenados.

De Nantucket, el *Tryal*, Cap. Simeon Starbuck; la *Alliance*, que estuvo en Más Afuera, el *César*, Cap. Salomón Swain; *Mars*, Cap. David Folger; *Diana*, Cap. Swain²⁴.

El *Commerce*, Cap. Amaziah Gardener, fue tratado bárbaramente por las autoridades en la Isla de Santa María, regresando a Nantucket en septiembre de 1799 con un cargamento de 1.000 barriles de esperma y 200 de aceite.

El *Héctor*, Benjamín Worth, después de su corta estadía en Valparaíso siguió a Pisco donde fue detenido por los oficiales peruanos por sospechas de contrabando²⁵.

Fue en este año de 1798 en que encontramos una nueva combinación afortunada entre balleneros y loberos para el aprovechamiento intensivo de este comercio de depredación de la fauna de las islas esporádicas que iba produciendo enormes ganancias.

La interacción de estas dos formas de caza fue inaugurada, afirma Stackpoole, apoyado en el testimonio de Amasa Delano, por la fragata *Olive Branch*, de Nantucket, Capitán Paddock, hombre de gran integridad moral, que aconsejó a los compatriotas que cazaban en la costa patagónica dejar cuadrillas en las islas de Chile mientras las naves perseguían las ballenas²⁶.

La operación conjugada surge claramente de los papeles del infatigable armador William Rotch, quien después de su regreso a la patria, se puso al frente de su oficina en New Bedford.

²³ Archivo Nacional. Libro de Ordenes, 1797-1798. Vol. 787, págs. 163-164. Marqués de Avilés a Gobernador de Valparaíso; Santiago, 9 de Julio de 1798.

²⁴ Incluimos los barcos de la lista de A. Starbuck en su clásico libro *History of the American Whale Fishery*, Vol. 1,

2 ed. New York. Sobre algunos no hay documentación chilena.

²⁵ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Expedientes de Balleneros. 1792-1803.

²⁶ Eduard A. Stackpole, *The Sea Hunters. The New England Whalers during two centuries, 1635-1835*. New York, 1953, pág. 208.

En noviembre de 1797, armó la fragata ballenera *Barclay* de 210 toneladas que puso al mando del capitán Griffin Barney. Sus instrucciones eran precisas: "Recomendamos a la fragata *Barclay* que prosiga con la presteza posible hacia las Islas Falkland y la Patagonia o cualquiera isla del Pacífico que su juicio e información pueda aconsejarle mejor . . . en caso que le sea necesario ir a la costa española del Perú en busca de refuerzos, le hemos obtenido a Ud. una carta de recomendación del Cónsul de España que lo autoriza a retirar dinero. Si consigue unas 30 a 50.000 pieles cambie en el Perú unas 20,000 a una equivalencia de 4444, 44/00 por 1.000 Libras Esterlinas.

En Inglaterra el dólar se cotiza a 4. Después de terminada la "skining", el desollamiento, prosiga a Cantón. Averigüe allí el estado del mercado por intermedio de comerciantes acreditados. Va presentación para el Cónsul Ben Snow y Mr. Thompson, ambos de Proviencia".

A los seis meses tuvo Rotch noticias de la *Barclay*, nave que después de su entrada en el Pacífico había acumulado 250 barriles de espermacetti, y había desembarcado una cuadrilla en la isla de Más Afuera. Espíritu premonitorio, de aguda visión, de inmediato despachó Rotch nuevas instrucciones para ayudar a los marinos en sus funciones, recomendando el envío de semillas de plantas de hortaliza para dotar la isla de una alimentación adecuada a las penalidades del escorbuto.

Las buenas noticias seguían llegando. En septiembre de 1798 el Capitán Barney había agregado al cargamento de aceite unas 2.000 pieles con la perspectiva inmediata de completar el navío. Al fin pudo la *Barclay* zarpar rumbo a Cantón con unos 20.000 cueros debidamente curtidos. A su regreso a New Bedford dispuso de 700 barriles de esperma y unos 500 de aceite de elefante de mar recogidos en Patagonia, mercadería novedosa que empezaba a entrar en los mercados aciteros de los Estados Unidos²⁷.

Del puerto de New Bedford vino igualmente a las islas la fragata *Maryland*, que zarpó el 25 de agosto de 1797. Acostó Más Afuera en octubre de 1798. Múltiples cuadrillas trabajaban en la isla, el Cap. Liscomb entró en relaciones de amistad con los "gangs" que habían dejado allí Ed. Fanning y el Dr. Forbes, sobre las que luego hablaremos. En cortos días, entre el 4 y 19 del dicho mes completó su cargamento, prosiguiendo a la Isla de Santa María. De allí envió el esqui-

²⁷ William Rotch Sr. and William Rotch Jr. and Co. Letter-Book. New Bedford Whaling Museum. Cortesía de Mr. Nash. Aprovechamos carta a Benjamín Willrow, agosto 11, 1798 (Vol. 2, pág. 101); Carta a Dean Brother, Sep.

18, 1798 (Vol. II, pág. 115); Instrucciones a Griffin Barney, Nov. 14, 1799 (Vol. II, pág. 310); Carta ● Tomás Dickasaw, 15, noviembre, 1799) Vol. II, págs. 309-10.

fe a buscar provisiones a la costa de Arauco, pero la lancha fue detenida por las autoridades y enviada al puerto de Talcahuano. El registro minucioso no arrojó pruebas condenatorias. La defensa del Capitán se basaba en las cláusulas del Tratado de 1795, documento que desconocía el Gobernador y aun el Capitán General Marqués de Avilés, quien al ser consultado se dolía en su respuesta del 10 de enero de 1799 de que "la falta de correspondencia con nuestra Corte nos tiene ignorantes del estado político de Europa, y aun cuando no hubiera las razones expuestas que cohonestan el procedimiento de un bostonés, siempre deberíamos manejanos con gran prudencia a fin de evitar un rompimiento con los angloamericanos, no siendo la suya hostilidad manifiesta por ignorar el sistema e ideas de nuestro Gabinete".

Los consejos de Avilés eran paternalistas, aconsejaba al Gobernador que tratara de convencer a los capitanes angloamericanos de la justicia de la causa española, y al mismo tiempo "para dar pruebas de la consideración que merecen los bostonenses al Rey N. Señor se les restituyeran los botes y se les concediera la libertad"²⁸. Regresó con 20.000 pieles y 800 barricas de aceite.

Del puerto de New York vino la fragata pescadora *Oswego*, Cap. George Clark. Cazó unas ocho ballenas chicas en las vecindades de Valparaíso que le produjeron unos 170 barriles de aceite. Durante la maniobra fue sorprendida por la fragata *Aquila*, cuyo capitán considerándola presa de corso la obligó a entrar al puerto el 30 de abril de 1798. Joaquín Alos, después de un breve interrogatorio y del examen de los papeles, dictaminó que "era presa mal hecha". Se la autorizó para "volver a la mar por ser americana y no sospechosa, obligando sí al Capitán a la lectura de la real orden de mayo de 1797 que prohibía la navegación en estos mares" de buques de cualquier potencia extranjera sin permiso de España"²⁹. El relevo de las flotillas, ese ininterrumpido vaivén anual que ligaba nuestras costas con los puertos de los Estados Unidos, se produjo sin alteraciones visibles a comienzos de 1799.

En julio pidió víveres en Valparaíso la fragata *Leo*, Cap. Joseph Allen de 217 toneladas, procedente de Nantucket, que "fue extendida", sin permitírsele entrada al puerto³⁰.

Poco después penetró en rehenes la *Hudson*, apresada en Llico por el teniente Pedro Cortázar y conducida en custodia. Se le permitió

²⁸ Sobre la *Maryland* ver Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 915 y Archivo Histórico Nacional (Madrid), Apartado II, Legajo 1480.

²⁹ Sobre *Oswego*, Archivo Nacional,

Capitanía General, Vol. 787 y Contaduría Mayor, Expediente de Balleneros, 1792-1803.

³⁰ Archivo Nacional, Libro de Ordenes, 1799-1801, Vol. 788, pág. 206.

“seguir libremente la pesca” después de examinarse su documentación ³¹.

De la Isla de Santa María se trajo igualmente a Valparaíso a la *Phebe*, Cap. Edmond Coffin, de Nantucket ³².

En el puerto de Coquimbo se encontraban listas para el regreso, en el mes de julio de 1799, la *Héctor* y la *Trial* ³³.

El movimiento ballenero era cada día más intenso. Entraban y salían a voluntad, lejos de la vigilancia gubernativa los barcos que en la isla de Mocha, Santa María o Más Afuera descansaban o aprovisionaban. El desfile de 1800 fue numeroso. La *Rebecca*, Cap. Long, de New Bedford; la *Harlequin*, de Nantucket; la *Cato*, Cap. Brown; la *Ruby*, Cap. Swain, que llegó a Santa María el 23 de noviembre con 130 días de navegación; la *Leo*, Cap. Barnard; *Renown*, Cap. Coffin; *Alderney*, de Nantucket como las anteriores, y fragata *Ann*, de New Bedford, Cap. Coleman ³⁴.

A este contingente cuya estadía en puerto, costa o isla está demostrada por abundante documentación chilena habría que agregar para el computo numérico las fragatas que figuran en la flotilla de 1800 en los anales de New Bedford y Nantucket explotados por su historiador A. Starbuck. Son ellas, a saber de Nantucket: *Favorite*, Cap. Thaddeus Folger; *Ranger*, William Joy; *Juliana*, Marshall y las fragatas sin nombre capitaneadas por William Easton, Uriah Bunker y L. Starbuck. De New Bedford, *María*, que completaba su cuarto viaje a Chile, Cap. Paddock; *Delphin*, Bennet; *Franklin*, Tuckerman; *Ruby*, Andrew Myrck, *Wareman*, Cap. Clark ³⁵.

³¹ Archivo Nacional. Libro de Ordenes 1799, Vol. 788, pág. 206.

³² Archivo Nacional. Libro de Ordenes, 1799-1801. Vol. 788, pág. 206.

³³ Archivo Nacional. Libro de Ordenes, 1788-1801. Vol. 788, pág. 273.

³⁴ Ver nuestro folleto *Buques Norteamericanos en Chile a fines de la era*

colonial, Santiago, 1934 en que se comenta la lista de A. Starbuck.

³⁵ Ver A. Starbuck, *History of the American Whale Fishery* ya citado. Algunos detalles sobre la flota de New Bedford agrega el interesante manuscrito: Joseph Dias, *New Bedford Whaling Ships, 1783-1906*. Baker Library, Harvard University.

CAPÍTULO VII

EL FRACASO DE LA POLÍTICA PESQUERA NACIONALISTA DE ESPAÑA E INDIAS

El Estado español no permaneció inactivo ante la presencia de las naves de Inglaterra y de los Estados Unidos entregadas a la caza de ballenas en sus dominios americanos, como tenemos relatado.

España poseía una larga tradición histórica pesquera, y aun algunos historiadores consideran a los vascos el pueblo que dio origen a esta industria. Aún en el siglo XIII la carne de ballena figuraba entre los alimentos cotidianos de sus habitantes¹.

“Desde tiempos remotos —escribe un experto, en hermoso libro— mediante compañías que entre sus antiquísimos pescadores se establecieron para arponear las ballenas”, los vascos se aventuraban en estas pesquerías. Por desgracia estas costumbres se fueron olvidando por falta de ejercicio, y al iniciarse el período industrial de la pesca mayor no había en España persona alguna que practicara el arriesgado oficio de arponero².

A tono con la época ilustrada, en el trascurso del siglo XVIII se hicieron en la península diversos intentos para restablecer el olvidado trabajo marítimo. En 1732, de acuerdo a los datos del tratadista Antonio Sañez Reguant, se fundó una compañía general que no pudo hacer progresos por la pérdida de una de sus naves.

En 1753 la Cía. de Caracas compró dos barcos en Holanda para aprovechar la pesca mayor en las Antillas en manos de los ingleses y de los colonos anglosajones. La misma mala fortuna arruinó nuevamente la empresa. En 1775 por Real Cédula de su Majestad, y a pedido de la Sociedad Vascongada de Amigos del País se hicieron nuevas con-

¹ Karl Brandel, *Whale Oil, an economic analysis* Stanford University, 1940, pág. 6.

Histórico de las Artes de la Pesca Nacional. Madrid, MDCCLXXXI, Vol. III, págs. 330.

² Antonio Sañez Reguant, *Diccionario*

versaciones, no encontrándose, como hemos dicho, gente especializada en España³.

Las empresas hispánicas fueron de tipo global, teniendo a la vista la vieja experiencia de Terranova, en cambio los hispanoamericanos, habitantes de las zonas en que abundaban los cetáceos, elevaron al monarca peticiones más concretas y positivas. Estas gestiones van siguiendo el hilo cronológico de la entrada foránea a los bancos de pesca: primero en el Brasil, en Santa Catalina, que va a incluir la costa de África, controlada por los portugueses; luego la inhabitada región patagónica.

"Las noticias que difundió en Inglaterra Tomás Falkner —anota un historiador argentino— avivaron los incentivos de los extranjeros, determinando el Rey de España en 1778 a fundar un establecimiento en la Bahía de San Julián"⁴.

Gracias al informe enviado por Juan de la Piedra al Ministro Floridablanca conocemos algunos detalles del proceso. Los ingleses apresados en la Patagonia sostuvieron con optimismo que "una fragata de aceite vendida en el norte les dejaba una ganancia de 200.000 pesos". Piedra estaba seguro que en ese puerto "se podía recoger aceite para el consumo de toda Europa y es un dolor que ahora no se dé principio a ello"⁵.

En el mes de abril de 1783 Basilio Villarino —otro pionero— elevaba a las autoridades hispánicas un "Plan completo para la pesca y fábrica de aceite de ballena, ballenatos y lobos de mar"⁶.

³ Ricardo Cappa. *Estudios Críticos acerca de la Dominación Española en América*, Vol. 9, Madrid, 1893, apéndice II, pág. 378, en que cita la "Memoria leída en Junta General de la Sociedad Vascongada de Pesca" (1781).

⁴ Ricardo Levene (ed.) *Historia de la Nación Argentina*, Vol. 4, Sección 1a. Buenos Aires, págs. 284-285.

⁵ Archivo Nacional. Colección Vidal Gormaz, copias del Archivo Hidrográfico de Madrid. Vol. 12, pieza 13: "Representábase lo expuesto que se halla el Puerto San José en la costa patagónica a que lo ocupen los ingleses y lo que conviene plantificar en la pesca de ballenas". Buenos Aires, 18 de abril de 1783, Juan de la Piedra al Excmo. Conde de Floridablanca.

⁶ Archivo Nacional. Colección Vidal Gormaz. Vol. 12, pieza 14. "Plan para el establecimiento de la pesca y fábrica

de aceite de ballenatos y lobos marinos en la Bahía Sin Fondo y Puerto San José en la Costa Patagónica y ventajas que ofrece este proyecto al Real Erario y población de aquel puerto. Firmado Basilio Villarino, Buenos Aires, 15 de abril de 1783. El proyecto de Reglamento dice: Habrá de formarse una compañía de pescadores marineros y seis u ocho toneleros, que en todo no excedan de 150, los cuales se podrían juntar en la costa Cantabra o de Galicia.

La Real Hacienda se encargará de comprar los útiles y de transportar los marineros. Las utilidades se repartirán por mitades. Una quinta parte será para mejorar. La Compañía tendrá privilegio exclusivo por 10 años. Habrá un superintendente contador y guarda almacén. Un apoderado de la Cía. de Buenos Aires.

Estos proyectos, lo mismo que el viaje de Francisco Medina en 1783 a bordo de la *Ventura*, presa de guerra británica, únicamente produjo al explorador "serios perjuicios económicos".

Citaremos por último los planes de Francisco de Paula Sanz, Superintendente de Río Negro, autor en 1786 de un detallado plan en que declaraba la necesidad del fomento de este novedoso tipo de empresa⁷. En vista de la carencia de personal americano dedicado a estas pesquerías, Tomás Antonio Romero encareció la traída de ingleses y franceses de Saint Malo.

El ambiente político estaba en contra de las que se consideraban utopías. Alejandro Malaspina, el célebre viajero, a su paso por Buenos Aires pronosticó la ruina de cualquier empresa que plantificara esta industria apoyada en establecimientos marítimos: "Es inútil —escribía— emprender la pesca, mientras no igualemos nuestro mérito con el de los extranjeros, los cuales sólo hacen escala en puertos desiertos de la costa patagónica y ciñen los sueldos y trato de sus tripulaciones a una verdadera economía mercantil"⁸.

Al descubrirse en 1790 los bancos balleneros del Pacífico poblados con una nueva especie rica en espermaceti, el centro de interés se trasladó a los países ribereños del gran océano. En Lima, Francisco Sáenz Ruiz elevó al Virrey el proyecto de "establecer en el mar Pacífico una compañía para la pesca de ballenas y manufactura de velas de esperma"⁹.

Estas legítimas ambiciones comerciales fueron no obstante ahogadas por el espíritu monopolista de España, apegada a su política autárquica tradicional, que dio vida a una sociedad estatal amplia y ambiciosa el año de 1789.

"Celosos patriotas —anota como preámbulo explicatorio la Real Cédula— en presencia de estos antecedentes e inducidos de las notorias proposiciones que ofrecen los dominios de América en las Costas Patagónicas y Mar del Sur, proyectaron el aprovechamiento de aquella excelente necesaria cosecha, proponiendo por intermedio del Ministro de Marina don Antonio Valdés la restauración de un ramo tan precioso mediante una nueva compañía... La generosa alma del Rey

⁷ P. Ricardo Cappa, obra citada, págs. 247-248. La exposición firmada en Buenos Aires, a 29 de julio de 1789 está dirigida al Superintendente Francisco de Paula Sanz, y ocupa las páginas 379 a 388 del libro del P. Cappa. Para un estudio pormenorizado de estos acontecimientos ver: Héctor R. Ratto, *Acti-*

vidades marítimas en la Patagonia, durante los siglos XVII y XVIII, Ministerio de Marina. Buenos Aires.

⁸ P. Ricardo Cappa, *Estudios Críticos*, ya citados, pág. 260.

⁹ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 761. La autorización fue concedida en San Lorenzo a 27 de noviembre de 1799.

Carlos III se dignó aceptar el plan propuesto por la Real Cédula extendida en Madrid, a 19 de septiembre del mismo año de 1789.

La Real Compañía Marítima naciente tenía por objeto "hacer la pesca en los mares de Europa, Africa y América", con establecimientos en Buenos Aires o donde parezca más importante. Se basaba en el sistema de las franquicias y aún en la posibilidad de embarcar para América géneros de lícito comercio. El aporte del erario nacional fue de seis millones para el primer año, buscándose los capitales por medio de la venta de acciones¹⁰.

El instrumento jurídico legal fue enviado a Chile por la vía directa, con fecha 6 de noviembre de 1789, con el fin de que se le diera el debido cumplimiento, con excepción del título veinte que sólo debía extenderse a las personas extranjeras que sean transeúntes o estén en servicio de la compañía sin fijo establecimiento... y que además profesen la religión católica.

Los trámites de rigor en la Real Audiencia de Santiago se iniciaron a través del Fiscal el día 2 de julio de 1790¹¹.

El inminente fracaso de la Compañía Marítima de Pesca permitió a los propios comerciantes norteamericanos intentar una captación legal de estas empresas, aprovechando la experiencia de los armadores de los diversos puertos de la costa atlántica. Motores de esta ofensiva diplomática y comercial fueron los empresarios de Nantucket, B. R. Randall y Benjamín Tupper, con amplios conocimientos de estas organizaciones de difícil manejo.

El 4 de marzo de 1798 el Cónsul de España en París, Joseph de Lugo, ocioso en sus funciones por los acontecimientos de la Revolución, escribió personalmente al Ministro todopoderoso Manuel Godoy sobre algunos negocios que había ideado, "útiles al fomento de la economía y del comercio de España". Relataba en la carta que había conocido durante su viaje a los Estados Unidos, ligándose con ellos en amistad, a los citados industriales, y que ellos le habían propuesto un proyecto para establecer la pesca de la ballena en la América Meridional, lo que permitiría al erario grandes ganancias y al mismo tiempo desplazar a los ingleses de "un ramo tan lucrativo", poniendo además coto al contra-

¹⁰ Los antecedentes y desarrollo de la Compañía de Pesca pueden verse en Antonio Sáenz Reguant, *Diccionario Histórico de las Artes de la Pesca Nacional, ya citado*. Vol. 3, págs. 330-453. Resumen en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones Náuticas*, Vol. 6, Madrid, 1881, págs. 270 y Ricardo Cappa, *Estudios Críticos*, Vol. 9, págs. 253-

261, atribuye el fracaso a los hispano-americanos y defiende las medidas de España.

¹¹ Archivo Nacional. Real Audiencia, Vol. 669. "Testimonio de la Real Orden y Reglamento que le acompaña (San Lorenzo, 6 de noviembre de 1789 y 19 de septiembre de 1789) sobre el establecimiento de una compañía marítima de Pesca".

bando ejercido por esa nación, pese a las estipulaciones del Tratado de Nootka. A la carta se adjuntaba un largo memorial firmado por Randall y Tupper que lleva fecha de 27 de julio de 1798. El memorándum ofrece curiosas noticias inéditas y que completan lo que hasta aquí se ha escrito sobre el tema. Basaban su proyecto en la abundancia de cetáceos, "que ellas mismas se entran en los puertos y los pescadores las hallan siempre en el mismo día en que salen a buscarlas . . ."

Se permiten ofrecer sus servicios por "estar instruidos desde su infancia en la pesca de ballenas y ofrecen traer unos 30 a 40 pescadores de la Isla de Nantucket con tal que se les proteja y den una proporcionada remuneración". Este comercio se haría en su totalidad en barcos españoles, comprando únicamente en los Estados Unidos por ser más baratos "la jarcia, hierro, maderas para construir y duelas para los barriles".

Solicitaba en cambio de su trabajo un privilegio exclusivo por ciertos años, sin demandar aporte alguno de capitales especiales.

La presentación del Cónsul fue apoyada pronto por un grupo de españoles vecindados en París en vista de las noticias publicadas en los diarios de que los portugueses pensaban establecer algo parecido en las costas del Brasil.

No habiendo recibido contestación Lugo insistió ante el Ministro Francisco de Saavedra, acompañando los antecedentes de lo que había acaecido en Francia al respecto. Se hacía caudal de los intentos de William Rotch (a quien no se nombra), los que hemos relatado. "El Gobierno Francés —apunta— hizo en 1785 proposiciones ventajosas a algunos nativos de la isla de Nantucket en la América Septentrional para que vinieran a establecerse en Dunkerque ofreciéndoles el premio de 50 libras tornesas por tonelada del producto de cuantos navíos empleasen en aquella pesca y la excepción del impuesto de capitalización y de otras cargas a que estaban sujetos los extranjeros.

"Los debates de la Asamblea Constituyente y Convención Nacional igualmente demostraron la utilidad que semejante empresa significaba para el comercio y marina de Francia y no solamente se confirmaron aquellos premios y privilegios concedidos a los nantuckenses sino que los extendieron también, como era justo, a favor de los franceses".

Como que era imposible emplear la bandera francesa por las continuas guerras europeas, Randall y Tupper estaban convencidos que ningún otro país presentaba iguales ventajas que España y sus dominios, porque "la costa de Chile y del Perú no sólo ofrece abundancia de cetáceos sino una superior calidad de aceite".

Insiste al Cónsul que sería una verdadera pérdida nacional no aceptar estas proposiciones y abrir un plantel de marinería "que hasta ahora habíamos mirado con indiferencia".

Comenta que la proporción del cálculo es extraordinaria: "por cada ballena que se pesque en el Mar del Norte se pescarían diez en la costa de Chile y del Perú"¹².

Para objetivizar sus proposiciones; Randall y Tupper entregaron al Cónsul un memorial con los cálculos estimativos de los costos y posibles utilidades del proyecto.

<i>Gastos</i>	<i>Pesos Fuerte</i>	<i>Dólares</i>
Diez bergantines de 150 toneladas cada uno nuevos y proporcionados para la pesca,	50.000	1.000.000
Los materiales necesarios para mantener el establecimiento y repuestos de dichos bajeles en el espacio de 5 años	150.000	2.000.000
Para exportar el aceite que se haga en los dichos bajeles desde el Perú a los puertos de Europa será necesario emplear 7 navíos españoles de 500 toneladas cada uno, esto es, de 3.500 toneladas de aceite cada año que sumarán en 5 años 17.500 toneladas cuyo flete será de 30 dólares por tonelada	525.000	10.500.000
T O T A L	725.000	14.000.000

N. B. Acaso sea conveniente observar que para intentar este establecimiento basta la suma de ciento veinte mil pesos fuertes y que esta suma puede negociarse en vales sobre Lima o sobre cualquier otra parte de la América Meridional que S. M. juzgue conveniente.

<i>Beneficios</i>	<i>Dólares</i>	<i>Pesos Fuertes</i>
Se computa que cada bergantín puede coger cada año 350 toneladas de aceite así en 5 años 17.500 toneladas, que a razón del precio de Europa en tiempo de paz de 360 dólares por tonelada hacen	63.000.000	126.000.000
Resta pues	3.600.000	72.000.000

La tercera parte de 175.000 toneladas de aceite que que se supone produciría la pesca la componen los sesos, que es la materia con que se hacen las velas de esperma, las cuales me encargo de fabricar en el Perú, estando instruido a fondo de este arte, y puede producir un aumento de beneficios de 200 dólares por tonelada sobre 5.893 toneladas que hacen

	1.166.600	23.332.000
--	-----------	------------

¹² Aprovechamos los materiales de un largo expediente del Archivo Histórico Nacional de Madrid. Estado, Legajo 3891, 1798-1802. 19 documentos. "Pre-tenciones de los norteamericanos Benjamín Tupper y R. Randall para establecer la pesca de ballena en el mar del sur, por cuenta de España".

Los 10 bergantines destinados para la pesca con sus materiales balleneros no puede ser en menos de	50.000	1.000.000
Pesos fuertes	1.816.600	96.332.000
Deduciendo el primer costo de los navíos y materiales y gastos ocasionados en 5 años a saber	725.000	15.000.000
Restarían en el espacio de 5 años el beneficio neto de	1.091.600	18.320.000

La tardanza burocrática para responder las notas consulares, pese a la insistencia del funcionario de París, determinaron el viaje a España de "Benjamín Tupper, joven rico, activo y muy versado en este ramo de la industria", según explica la nota.

El expediente mientras tanto se paseaba por las oficinas públicas. Pasó primero al Ministerio de Hacienda donde el veredicto le fue favorable, aunque se hicieron reservas sobre los derechos ya concedidos a la Cía. Marítima de Pesca. Continuó a través de las diversas secretarías hasta la Junta de Comercio y Navegación, donde fue patrocinada por Agustín Betancourt. Para equilibrar los intereses de la Cía. Marítima y las aspiraciones de los promotores norteamericanos los papeles se enviaron a una comisión especial integrada por el Marqués de Aranda, Bernardo Irrate y Agustín Betancourt. El dictamen no arrojó conclusiones. Se vuelve a historiar el problema de las concesiones hechas en 1790 a los ingleses; se insinúa que los norteamericanos trataron de agregar un artículo a su favor en el Tratado de 1795 y que a la sombra de los ingleses van penetrando en el Pacífico. En cuanto a un acuerdo con la Cía. Marítima era imposible por no poseer la mencionada organización establecimiento alguno en las Indias.

En vano intervino en favor del joven Tupper el Cónsul de los Estados Unidos, Mr. Young, la resolución fue negativa¹³.

Abarcó el fallo adverso no sólo al proyecto de Benjamín Tupper sino también a la concesión otorgada al vecino del comercio de Lima, Francisco Sáenz Ruiz, que ya citamos. Databa ésta del 29 de noviembre de 1799, e igualmente insinuaba la participación de capitales norteamericanos en términos muy similares a los ya vistos. Francisco Sáenz se comprometía a equipar a los navíos, y mientras durara la actual guerra se le permitiría despachar los navíos "bajo la bandera y tripulación americana" que partirá a El Callao, pero una vez llegados a su destino, "pescaran bajo bandera española y con auxilio de los marineros del país".

¹³ Archivo Histórico Nacional (Madrid, 1798). Benjamín Tupper a Saavedra, con un estado de los gastos y beneficios que podría producir la pesca de ballena en los mares del sur. Documentos 7.453-7.454.

Al restablecerse la paz en Europa los buques en adelante zarparían de Cádiz con marinería española y se admitirían oficiales norteamericanos en las naves. "Los productos vendidos estarían libres de derecho y se les autorizaba a abrir una fábrica de velas en Lima"¹⁴.

La autorización concedida a Francisco Sáenz Ruiz se conoció en Chile el 2 de mayo de 1800. El Presidente y los Cónsules del Tribunal del Consulado decretaron escuetamente que "se digna aprobar el proyecto de pesca en el Mar Pacífico, y estando, como está, obedecida por V. S., no resta otra cosa sino que así mismo mande darle cumplimiento debido, haciendo que se comunique y circule"¹⁵.

Sin embargo ambas concesiones, la peruana y la norteamericana, fueron canceladas en Madrid por Real Orden de 27 de noviembre de 1799 por ser: "propia y privativamente de una compañía extranjera, cuya fácil comprobación podría causar las más perjudiciales y desagradables reclamaciones de otras potencias, habiendo sido éste el único motivo que inclinó a S. M. para denegar en el año próximo pasado igual proyecto de Benjamín Tupper, natural de los Estados Unidos de América"¹⁶.

Era el final de engorrosos y contradictorios proyectos y el trámite, la desconfianza y la desidia de una política titubeante, arrebatada al erario de España y a la actividad comercial de sus colonias enormes posibilidades, afianzando la penetración foránea en las aguas del Océano Pacífico y en sus costas ribereñas.

Entre los gobernantes hispanoamericanos sólo el inteligente Capitán General de Chile don Ambrosio O'Higgins había penetrado con sagacidad en la materia. "Si no me engaño —escribía al regreso de su visita de inspección a las provincias del norte en 1788— estos lugares serán en los siglos venideros la escala, el mercado y el concurso de infinitos navíos y embarcaciones pescadoras que harán en la misma época parte de las flotas del Mar del Sur". Y aunque durante su progresista administración sólo pudo formar una compañía para intensificar el beneficio del congrio en Coquimbo y Copiapó, el funcionario pensaba "que más adelante podría iniciarse la pesca de la ballena, y que el problema de la falta de marineros podría salvarse enviando a los puertos inmediatos a los muchachos pobres que vagaban sin ocupación, donde aprendiendo a ser marineros volverán a rendir los servicios más provechosos"¹⁷.

¹⁴ Archivo Nacional. Capitanía General. Vol. 761.

¹⁶ Archivo Nacional. Real Audiencia. Vol. 748.

¹⁵ Archivo Nacional. Archivo Claudio Gay, Vol. 42.

¹⁷ Ricardo Donoso. *El Marqués de Osorno Don Ambrosio O'Higgins, 1720-1801*. Santiago, 1941, pág. 179.

CAPÍTULO VIII

LA CURVA ASCENDENTE DEL COMERCIO LOBERO EN CHILE

El lucrativo comercio de peletería en las islas esporádicas de Chile y la China a través del N. O. o los Mares del Sur despertó a la vida de los negocios ultramarinos a una serie de puertos escalonados en la costa del Estado de Connecticut o Rhode Island. Vienen ellos a competir en estos designios con las renombradas ciudades litorales de Nueva Inglaterra y el surgente New York.

New Haven —nos informa su cronista Th. R. Trowbridge— nunca había demostrado mejor entusiasmo en la aventura comercial que en los decenios que se inician en 1796, en que comienza a organizarse la famosa South Fleet, de múltiples hazañas navieras.

Era el producto de la actividad de su vigilante burguesía sostenida por la legislación proteccionista del Gobierno de la joven república. Las firmas comerciales, con las enseñas de las viejas familias: los Townsend, Atwater, Dennison, Peck, Beecher, Shipman, Dagget, Monson, Sandford y Mix dieron el gran impulso, movilizandó en empresas comanditarias sus capitales. Para la prosecución de estos arriesgados proyectos contaron con numerosa marinería experta y el valor y destreza de grandes capitanes, los mentados Britnall, Hurlut, Howell, Totten, Townsend, Storer y May, que domeñaron los mares en frágiles navíos y cruzaron la punta tenebrosa del Cabo de Hornos¹.

La participación regional de estos viajes al Oriente la ha calculado Dermigny para los años 1784 a 1833, y sobre un total de 436 asigna un porcentaje de 25,68% a New York y a Boston; 17,89 a Providence; 14,90 a Salem; 6,65 a Philadelphia; 3,44 a New Haven y un 5,75% a los restantes, lo que arroja un 41,51% a los puertos de Massachusetts

¹ Thomas Rutherford Trowbridge, *History of the Ancient Maritime Interests of New Haven*, (Papers of the New Haven Colony Historical Society, Vol. III, 1882), págs. 146 y 152.

En general ver: Edward E. Atwater ed. *History of the City of New Haven* by an association of writers. New York, 1887.

y 19,03 y 5,04 a los de Rhode Island y Connecticut respectivamente².

Dentro de estas estimativas económicas generales, el esfuerzo de New Haven es valioso. El primero de sus grandes marinos que se arriesgó en el Pacífico fue el veterano Capitán Daniel Greene. El buque elegido, el *Neptune*, de 350 toneladas, dotado de 20 cañones, propiedad del conocido armador Ebenezer Townsend, construido a subido costo en los astilleros de la localidad. La tripulación de 25 hombres se componía en su mayor parte de grumetes de las principales familias de la ciudad.

La expedición inicial zarpó de New York el 29 de noviembre de 1796, y utilizó la ruta habitual, tocando en las Islas de Cabo Verde la víspera del año nuevo de 1797. Un mes más tarde se acercaban a la Isla de Trinidad, en la costa de Brasil, enderezando de allí rumbo directo al sur. El 29 de mayo estaban a la altura de las islas Malvinas, donde avistaron al bergantín *Garland*, de Boston.

Recaló la nave en Puerto Deseado en la Patagonia iniciando allí la faena lobera. Sin novedad atravesaron el Cabo de Hornos acostando a la isla de Más Afuera el día 12 de mayo.

El clima estaba lluvioso, y excesivamente bajas las temperaturas del aire por el influjo térmico de las nieves acumuladas en los picachos. No tardaron en organizar la maniobra prescrita. Los marinos acarrearón a hombro las maderas hasta la región plana de la isla y echaron las bases para la construcción de cabañas de troncos de árboles. En los fértiles alrededores sembraron las semillas de hortaliza que habían traído, verduras que contribuían a equilibrar la sabrosa dieta de pescado y mariscos y la carne de los cerdos y cabras cimarronas. Las perspectivas parecían agradables a los marinos y estaban seguros de reponer los esfuerzos en cómodos días de descanso.

Los tripulantes de la *Neptune* no estaban solos en la isla. El Capitán Ed Fanning, de quien pronto hablaremos, había dejado una activa cuadrilla a cargo del capataz Stoddard, compuesta por Josiah Townsend, Gilbert Tommlison, Lemuel Scott, Jonathan Duigin, Joseph Holly, Joseph Smith, Thomas Carpenter y Abraham Dickeman.

Los ingleses estaban representados por un bizarro aventurero, Bill, presto a cambiar las mejores pieles por un vaso de whisky. Al otro extremo de la isla anclaron además durante la estadía la *Maryland* y la *Barclay*, cuyos capitanes se entretenían jugando al ajedrez.

Fueron ocho semanas de intenso trabajo. El *Journal* del Dr. David Forbes nos permite seguir día a día sus episodios. La contabilidad de la cacería alcanzó a un promedio de 500 lobos diarios. Si a veces la

² Louis Dermingny, *La Chine et XVIIIe Siècle, 1719-1833*. Tomo III, *l'Occident. Le Commerce a Canton au* Paris 1964, pág. 1172.

lluvia impedía secar las pieles se lavaban cuidadosamente en las bateas, se remendaban y curtían amarrándolas en los trenzados fardos de cuero.

El Capitán Greene, en vista de la fabulosa abundancia de pinípedos, firmó contrato con el más hábil de los tripulantes, el Dr. Forbes, en el que comprometía a permanecer 20 meses en Más Afuera a cargo de 10 hombres escogidos, la mayor parte de ellos vecinos pudientes de New Haven. El grupo estaba compuesto por J. F. Greene, hermano del Capitán, segundo en mando Oliver Bradley y William Gorhan, David Bogie, Benjamín Thompson, John Howard, Elizah David, C. W. Jacobs y el negrito Aaron.

Reinaba un orden perfecto en las labores. No tan sólo se preocupaban los marinos de la fatigosa cacería sino de los detalles domésticos. Espantaban los pájaros que se cernían sobre las verdes legumbres, arvejas, perejil, apio, papas y betarragas y los dulces melones. El cocinero era un maestro en su arte, y todos elogiaban sus guisos favoritos, el cerdo con porotos y el pie de mariscos.

El 8 de junio, después de copiosos brindis de despedida, el *Neptune* se hizo a la mar con un cargamento de 15.000 pieles de gran tamaño y excelente calidad. Intentaron recalar en las islas de San Félix y San Ambrosio, pero al constatar que habían sido recientemente visitadas por el *Garland* decidieron cerrar el negocio. El día 23 el Cap. Daniel Greene ordenó curso hacia las islas Hawai para proseguir desde allí rumbo directo a Cantón.

El caudal de las ventas sobrepasó aún las esperanzas. Las pieles se vendieron a tres dólares y medio la pieza, y en tres meses de estadía en el dinámico puerto asiático pudieron procurarse su cargamento completo de nankines, sedas y té.

El 14 de julio de 1799 la *Neptune* entraba en New Haven después de cerca de tres años de ausencia. Cancelados los \$ 75.000 de derechos de aduana, las enormes ganancias fueron distribuidas a escote: \$ 100.000 para el armador Mr. Townsend, \$ 50.000 para el sobrecargo y \$ 70.000 se dividieron entre el Capitán y la marinería².

Mientras tanto en Chile la cuadrilla a cargo del Dr. Forbes en Más Afuera continuaba la cruel operación, interrumpida sólo por las

² Basamos el relato en los dos diarios escritos por participantes en la empresa, a saber: *The Diary of Mr. Ebenezer Townsend Jr. the supercargo of the sealing ship Neptune on her voyage to the South Pacific and Canton*, en *Papers of the New Haven Colony Historical Society*, Vol. IV, 1888, y *Journal of Dr.*

David Forbes, inédito en la *New Haven Historical Society*. Para la liquidación económica del viaje de regreso ver, además de los diarios, Th. R. Trowbridge, obra citada, pág. 155. Allí se afirma que el número de las pieles era de 100.000 unidades, lo que parece más probable.

intensas lluvias. El ritmo parece prodigioso. El 9 de agosto el Dr. Forbes apunta la cifra de 67.899 pieles en su diario. Y así se prolongó la estación favorable hasta el 14 de septiembre en que los lobos comenzaron a abandonar la isla huyendo de la horrible masacre.

El rescate no se hizo esperar. El 29 de septiembre de 1799 zarpó desde New Hawen la fragata *Betsey*, de 275 toneladas al mando de William Howell, contratado para recoger la gente dejada voluntariamente en la isla, y continuar a Cantón y disponer allí de los cueros acumulados. El cargamento obtenido fue impresionante, alcanzó a 110.000 pieles finas que se vendieron y trocaron por las apetecidas telas orientales. Al regreso a New Haven el 1° de mayo de 1801 el barco canceló \$ 44.135,74 en derechos aduaneros ⁴.

En el otoño del mismo año el experto Capitán Daniel Greene realizó su segundo viaje a Chile a bordo del *Neptune*. En Más Afuera los marinos recogieron en la cacería un total de 77.000 cueros. Por desgracia para ellos los precios habían bajado en el mercado de Cantón y únicamente pudieron obtener un dólar por unidad.

El balance al regreso fue, sin embargo, ventajoso a juzgar por la cifra de \$ 35.000 que tuvieron que pagar por los derechos de internación de las mercaderías orientales ⁵.

El inteligente empeño de New Haven, coronado por el buen éxito financiero, prosiguió en manos de otro de los grandes capitanes de la época, Caleb Britnall, cuya trayectoria en Chile alcanza hasta la época de la Independencia. A bordo de la *Oneida* de 223 toneladas y 16 cañones, zarpó de New York en octubre de 1799.

Venía directamente a rescatar a los empeñosos "alones" que disponían ya de un cuantioso cargamento. El 11 de Agosto de 1800 se presentó en Más Afuera, y tomando como epicentro de la empresa esta isla —hogar de los loberos— dio término en cuatro meses al periplo de las islas ⁶.

A fines de 1801 el viaje total alrededor del mundo había terminado. En New Haven los expertos fijaron los derechos en \$ 27.540.

Dejaron en Más Afuera una cuadrilla, a cargo del Capellán Mr.

⁴ Para el viaje, Th. R. Trowbridge, obra citada pág. 155 y Ed. Atwater (ed) *History of New Haven*, pág. 489.

⁵ Trowbridge, *History of the Ancient Maritime Interests of New Haven*, pág. 155.

⁶ Se puede seguir con precisión el movimiento de los loberos en las islas gracias al libro de William Moulton, A

Concise extract from the Sea Journal written on board the Onico, Utica, 1804, y el diario inédito de Nathan Appleton, *Journal of a Voyage from Salem to Masafuera in the South Pacific Ocean*, Essex Institute, Salem. Sobre el viaje de la *Oneida*, R. Th. Trowbridge ya citado, pág. 155 y Ed. Antwater (ed), *History of New Haven*, págs. 500-501.

Washburn, cuyos sermones irritaban la morbosa sensibilidad de William Moulton⁷, el cronista de la *Onico*.

El ritmo de la actividad de New Haven se mantuvo parejo. Los agentes españoles en los Estados Unidos se manifestaban desconfiados por estas actividades navieras y las denunciaban, como es el caso de la goleta *Grace Greenwood* que hizo en 1801 un provechoso viaje a Más Afuera y las islas del Pacífico. Fue delatada por el Cónsul de España en Boston por un supuesto contrabando de \$ 100.000. Las autoridades chilenas en sus averiguaciones pudieron comprobar la entrada al puerto de Valparaíso, el 11 de mayo de 1801, de una goleta *Madera Verde*, que venía en lastre y solicitaba hospitalidad, la que le fue concedida⁸.

Por esta misma época recaló en Más Afuera la fragata *Hope* de New Haven, Cap. James Ray, de 210 toneladas, cuyas cuadrillas batieron los records en la cacería de lobos, masacrando en un día la elevada cantidad de 2.142 animales⁹.

Salem, histórico puerto enclavado en el corazón de la Nueva Inglaterra, disputó a Boston, cercano en 16 millas, el monopolio del comercio asiático, y llegó a ser el emporio de la pimienta en los Estados Unidos¹⁰. Aunque sus empresarios preferían la ruta del Cabo de Buena Esperanza, aprovecharon también el nuevo camino marítimo del pacífico sur. Tenía para ello a su disposición el capital comanditario de sus reputadas firmas comerciales, Pickering Dodge, John Bartow, Gideon Tucker, Benjamín Dodge y Nathaniel Appleton, y la juventud estaba interesada en la aventura lejana¹¹. Además, les era fácil contratar para estos viajes la flota de Nantucket y New Bedford.

De Salem procedía la fragata *Minerva*, capitán Mathews Folger que abrió en 1799 la serie de las hazañas loberas de este puerto.

Equipada por la firma de Clifford Cromshield y Nathaniel West se hizo a la vela en octubre de 1799. En su crucero en el Pacífico pene-

⁷ William Moulton, *Journal of the Onico*, ya citado pág. 59. Por el momento debemos descartar el viaje del bergantín *Polly*, de New Haven a las costas de Chile que incorporamos en la flota de 1801 en nuestro folleto *Buques Norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*, Santiago, N° 120, 1934. Igualmente el segundo viaje de la *Oneida*, Cap. Britnall, N° 93.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 899.

⁹ Ver Th. R. Trowbridge, ya citado, pág. 146.

¹⁰ Sobre el desarrollo de Salem hay

amplia literatura, hemos consultado: Joseph B. Felt, *The Annals of Salem from its first settlement*, Salem, 1827; Chas S. Osgood, y H. M. Batchelder, *Historical Sketch of Salem, 1626-1979*, Salem, Essex Institute, 1879; Charles E. Trow, *The Old Shipmasters of Salem*, New York, 1905; Robert Ephraim Peabody, *Merchants ventures of old Salem*, New York, 1912; Ralph D. Paine, *The Ships and sailors of Old Salem*, Boston, 1923; Frances Diane Robotti, *Whaling and Old Salem*, New York, 1912.

¹¹ Ya citado, pág. 26 (Robotti).

tró en una de las islas de Chile, rectificando pronto su rumbo a Más Afuera, la meca de los loberos. La cacería fue todo un éxito, y el Capitán pudo vanagloriarse de la muerte de 23.000 lobos.

Dejando parte de la tripulación en la isla partió la *Minerva* a la costa peruana en busca de víveres, volviendo a Más Afuera en el mes de noviembre. Estuvo en Valparaíso donde el capitán declaró en el bullado proceso de la *Belle Savage*.

Un corto viaje a Santa María permitió a la nave prepararse para la travesía del Pacífico. Esperó la estación propicia en las inmediaciones de Lima para proseguir a Cantón¹². En mayo de 1803 la "Salem Gazzete" anunciaba su regreso a los Estados Unidos¹³.

El historial de la fragata *Concord* del mismo puerto es más completo debido al prolijo diario llevado a bordo por el sobrecargo Nathaniel Appleton. La nave al mando del Capitán Obed Wyer zarpó de Salem en 1799, equipada por Duddley S. Richardson. Al filo del año nuevo de 1800 estaba en las islas Falkland donde encontraron surta una flotilla ballenera. Después de atravesar sin notables peripecias el Cabo de Hornos, la nave cayó sobre la Isla de Santa María el 16 de marzo. Desembarcaron en Olive Bay y tuvieron la grata sorpresa de encontrar abundante legumbre en las hortalizas plantadas por sus compatriotas.

Perplejos por la escasez de lobos y asustados por la abundancia de naves en Más Afuera estaban indecisos si proseguir a San Ambrosio o entrar en la reñida competencia. El informe negativo y pesimista del Capitán Asa Dodge, comandante del buque *Alexander* de la matrícula de Boston aumentaba la confusión. Decidieron por último dejar una cuadrilla en Más Afuera en manos de Mr. Warner, enérgico y decidido, y buscar más noticias en la costa. El promedio de caza fue en estas semanas de unas 150 piezas al día, cantidad despreciable como negocio.

En el mes de mayo entraba la nave a Más Afuera. Era increíble el movimiento marítimo; día a día acudían nuevas unidades atraídas por el feliz resultado de las expediciones anteriores. La *Concord* siguió a Pisco, cuyas autoridades demostraron especial afecto e interés por los norteamericanos. Al regreso fueron sorprendidos por un corsario español que les retuvo prisioneros por tres días. Al volver a Más Afuera fueron informados de la prisión de parte de la marinería. Presurosos partieron en su búsqueda. En vano reclamaron la gente en Valparaíso en Febrero de 1801. El Gobernador del puerto les permitió únicamente cargar víveres y hacer la aguada, permitiéndoles bajar a tierra bajo promesa jurada de reintegrarse a la nave. El 17 de febrero zarpa-

¹² Ver Joseph B. Felt, *Annals of Sa-* Vol. 788.

lem, obra indicada, y el *Journal* de Appleton. Sobre su presencia en Chile, Archivo Nacional. Capitanía General,

¹³ Robotti, *Whaling and Old Salem*, pág. 27.

ron rumbo a Coquimbo, donde por fin encontraron a Mr. Bunker y a algunos de los miembros de la cuadrilla lobera. En la rada tuvieron que afrontar ciertas deserciones, hecho frecuente en la costa.

Entre Más Afuera y la Isla de Santa María circularon durante el mes de abril, nerviosos por la escasez del cargamento que iba, sin embargo, aumentando a juzgar por los datos parciales que apunta el *Diario* de N. Appleton. Para aprovisionarse para el viaje de travesía al Oriente estuvieron nuevamente en Pisco en Mayo, y por fin, el 28 de agosto decidieron proseguir a Cantón.

Gracias a la pericia del jefe de la cuadrilla Bunker habían logrado una cantidad apreciable que no podemos cuantificar. Pasaron por las Islas Marquesas, donde el único comercio posible era la venta de huesos de ballena.

El viaje en total resultó favorable, de acuerdo con los derechos pagados en Salem que se elevaron a \$ 67.794,66¹⁴.

"El comercio del puerto de Providence, Rhode Island, con la West Coast —escribe Barl Tanner, es uno de los más oscuros capítulos de la historia marítima de Providence"¹⁵.

Pese a esta oscuridad podemos al menos señalar con precisión varias naves del dicho puerto entregadas al tráfico lobero en Chile.

La primera fue la fragata *Washington*, que estuvo en las islas dedicada a la caza de lobos. Corta de víveres enfiló hacia Talcahuano penetrando en la bahía el 4 de mayo de 1801. El Gobernador intranquilo por la continua presencia de este tipo de navíos dio orden de mantener la más estricta vigilancia, por ser sospechosa de contrabando. Obtuvo, sin embargo, las provisiones requeridas regresando a Más Afuera¹⁶.

Más accidentada fue, en cambio, la gira de la fragata *Hazard* armada por una sociedad por acciones, integrada por John Curtiss, William F. Magee y Benjamín Page, cuya entrada a Valparaíso dio motivo a largas discusiones de derecho internacional.

El buque, de 215 toneladas, 50 hombres de tripulación y 22 cañones de defensa, fue colocado a las órdenes del activo e impetuoso Capitán James Rowan.

La cuantiosa empresa combinaba las posibilidades del comercio del N. W., la cacería de lobos y las autorizaciones del acarreo libre de mercaderías en tiempos de guerra. El itinerario fijado comprendía recaladas en los puertos de Amsterdam, Liverpool, Más Afuera, North West

¹⁴ Utilizamos el *Journal of a Voyage from Salem to Masafuera on the South Pacific*, escrito por Nathaniel Appleton, Essex Institute, Salem, aprovechado por varios historiadores.

¹⁵ Earl C. Tanner, *South American Ports in the Foreign Commerce of Pro-*

vidence, 1800-1830. Reprinted from Rhode Island History, Vol. 16, n.3, 1957, pág. 70.

¹⁶ Citada por Appleton en su *Journal*. Referencias chilenas en Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 903.

y Cantón. En Inglaterra los socios comanditarios habían adquirido en la Casa de Rathbone, Murphy and Duncan un valioso cargamento. típico para estas aventuras que sumaba la respetable cantidad de 18.133,70 libras. El barco se hizo a la mar en la primavera europea de 1800¹⁷.

Azotados por mal tiempo en el cruce del Cape Horn, el *Hazard* acostó en pésimas condiciones en la isla de Más Afuera, sin más tiempo que el necesario para dejar una cuadrilla de "skinners" compuesta de 5 hombres de experiencia y dos muchachos aprendices con víveres para 22 meses, el lapso usual del ciclo de los "alones".

Para componer el mástil seriamente dañado la nave continuó a Valparaíso, puerto que ganaron el día 9 de febrero de 1802. Por ausencia temporal del diligente Gobernador Joaquín de Alos la ciudad estaba bajo la jurisdicción del discutido ingeniero y futuro Capitán General Francisco García Carrasco, unido en la historia de Chile a los trágicos sucesos del artero aprisionamiento de la nave inglesa el *Scorpion* y al alevoso asesinato de su capitán norteamericano Bunker¹⁸.

La solicitud del Capitán Rowan despertó sospechas, agravadas por el hecho de la presencia en la bahía de cuatro navíos de la misma nacionalidad que esperaban en suspenso la sentencia condenatoria. Eran

¹⁷ Datos tomados de National Archives, Washington: Claims on Spain Convention, 1819, Vol. 40. El cargamento del *Hazard* estaba compuesto de: 9 fardos de telas inglesas (Liverpool); un cajón de muselinas; otro de algodones; 4 de terciopelos; 1 baúl de objetos marítimos; 3 baúles de algodones; 4 de terciopelos; 1 baúl de objetos marítimos; 3 baúles de algodones ingleses; un cargamento de fusiles, pistolas y municiones; 4 cajas de teteras de cobre y 1 baúl de chucherías variadas; 1 de muselinas; 1 de resortes; 2 de muselinas; 3 de pañuelos para el cuello; 1 de hilo; 1 de relojes de plata; 4 cajas de abrigos largos; 1 de tijeras y cuchillos; 6 docenas de pañuelos; 1 de útiles; 2 cajas de ajedrez; 2 bultos de sábanas; 3 bultos de géneros púrpura y cual; uno de seda florentina negra; otro de bombay negro; 1 de género escarlata; 3 cajas de hachas; 1 de sombreros y 1 cajón de esencias, lavanda y polvos de dientes; 2 barriles de platos, vasos, servicios de Salem; 15 bultos de servicios de mesa de toda cla-

se; 1 fardo de vasos de vino; 4 de vasos diversos; 8 de platillos; 19 fardos de géneros; 2 de lino; 1 barril de sardinas; 2 pipas de gin; 8 cajas de anteojos de larga vista; 3 de cuchillos; un paquete de acero de Suecia (Claims on Spain. Vol. 40, Convention, 1819).

¹⁸ Richard J. Cleveland en su interesante libro, *A Narrative of Voyage and Commercial Enterprises*, Cambridge, 1842, esboza un retrato psicológico de García Carrasco que creemos del caso reproducir: "Don Antonio tiene alrededor de 60 años, de modales agradables, prepotente en sus actitudes y de aparente amable disposición de ánimo. Sin embargo, no tiene carácter decidido, y su espíritu reconcentrado, henchido de vanidad, llega hasta el extremo de negarse a cumplir las órdenes del Rey; en resumen, su persona, carácter y capacidad coinciden con el retrato escrito por Cervantes del celebrado Gobernador de la Insula Barataria", pág. 44 de la edición inglesa, London MDCCCXLII, que tenemos a la vista.

la *Onico*, el *Miantinomo* y el *Tryal* y la *Lelia Bird* cuya historia relatamos a continuación.

Las dudas de García Carrasco, consultadas al Presidente Luis Muñoz de Guzmán, se referían a las cartas, patentes y pasaportes dirigidos al Gobierno de Holanda, y al tipo de cargamento de procedencia inglesa, país con el cual España estaba en esa época en guerra. Sin embargo, "por falta de prueba definitiva y atendiendo a la libertad de navegación de los bostonenses en estos mares, tolerada en las críticas circunstancias de la última guerra", el Gobernador concedió el permiso de entrada. Ponía como condición la entrega de los fusiles que venían a bordo "inadecuados —según su opinión— para el comercio del N. W. y ser conducidos de Liverpool en tiempo de guerra y hallándose infestado de corsarios ingleses este Océano Pacífico".

Desde el punto de vista diplomático estaba la mercadería comprendida en los artículos 15 y 16 en el Tratado de 1795 firmado entre España y los Estados Unidos.

La reacción del Capitán Rowan fue violenta y a la aceleración de su temperamento se agregaron los consejos del inteligente y arrogante William Shaler, el libertario sobrecargo de la *Lelia Bird* detenida por las autoridades.

Por nota de 29 de marzo el Capitán norteamericano se negaba a entregar parte alguna de su cargamento, y en "caso que fuera retirada, entregaría el buque al Gobierno de España, responsabilizándole por este acto punible para lo cual arriaría los colores de su bandera y colocaría en el gallardete la insignia de España"¹⁹.

La situación se volvió tensa. Herido en su orgullo hispánico, García Carrasco ordenó el despliegue de fuerzas militares que marchaban por la playa a golpe de bélico tambor. Para precaver la fuga del *Hazard* se bloqueó la nave entre las baterías del puerto y un barco mercante.

Rowan mantuvo con valentía su actitud, y preparando los cañones de la nave para repeler el ataque, permitió tan sólo la visita del Gobernador a bordo, negándose a aceptar a los soldados que lo acompañaban.

"Ciego por la pasión" García Carrasco insistió en la entrega de los mosquetes, y tras un activo cambio de notas en cuya redacción encontramos la mano de William Shaler, preparó el abordaje del *Hazard*. En tres lanchas del resguardo un contingente de 200 hombres redujo a

¹⁹ Tratamos de buscar el punto de conciliación entre la tesis norteamericana expresada en el reclamo oficial y la actitud de las autoridades chilenas que contiene el expediente: "El Presidente informa a d. José Antonio Caballero sobre los sucesos acaecidos con la fragata

angloamericana nombrada *Hazard*, que arribó al Puerto de Valparaíso". Biblioteca Nacional, Sala José Toribio Medina, Manuscritos, Vol. 215, fojas 217-224. Al igual Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 378.

la marinería y oficiales en escenas de saqueo y confusión en que muchos de ellos fueron bárbaramente tratados mientras Rowan era reducido a prisión ²⁰.

La atolondrada actitud de García Carrasco iba más allá de lo previsto, por lo cual las autoridades metropolitanas ordenaron una sigilosa investigación.

Rowan seguía insistiendo en la rectitud y justicia de su posición, agregando a su defensa de los intereses amenazados una indemnización de perjuicios ²¹.

El retiro del Gobernador *ad interim* y la presencia de Joaquín de Alos hizo amainar la tempestad. Los papeles fueron examinados nuevamente en Santiago, y el bondadoso Luis Muñoz de Guzmán resolvió "poner en libertad al Capitán Rowan y devolverle los fusiles confiscados para que saliese cuanto antes".

Rowan replicó insistiendo en sus argumentos legales, alegando que "los principios que se han alegado para la confiscación eran enteramente contrarios al Tratado de 1795; el artículo 16 no podía aplicarse, pues el 15 expresamente se refería a que si el buque pertenece a una de las partes contratantes, el total del cargamento era libre", la clásica sentencia de "Free Ships made free goods". Se extrañaba al mismo tiempo que no se hubiere reprobado la conducta del Gobernador interino, insistiendo en el pago de los perjuicios ocasionados a la nave o la sustracción de mercaderías y al atropello de la marinería confinada en la cárcel.

Sus pretensiones fueron desechadas, pero el 3 de junio se le permitió la compra de 500 dólares en víveres.

Poco después se hizo a la vela hacia el N. W. Meses más tarde la

²⁰ Las notas del Cap. Rowan fechadas 29 de marzo, 1802; 9, 14 y 21 de abril, 22 de mayo; junio 3, están copiadas en Claims on Spain, ya citado. La descripción de los incidentes en Richard J. Cleveland, obra citada. Al igual, William Moulton, *Journal*, citado, págs. 86-87. Diego Barros Arana aprovechó los datos de Cleveland en su *Historia General de Chile*, Vol. VII, Santiago, 1886, págs. 279-281. No cabe duda que estas notas fueron redactadas por William Shaler.

²¹ William Moulton, *Journal*, citado, págs. 86-87. Los perjuicios demandados

por el Capitán J. Rowan eran los siguientes:

Dotación, mercaderías y misceláneas del buque	8.247,50
Cargamento	6.113,09
Intereses	16.749,92
Detención del <i>Hazard</i> , 18 de marzo a 9 de febrero, 1803	4.601,00
Salarios de 21 días	1.802,26
Provisiones y equipos	3.595,20
Intereses	14.495,30
T O T A L	56.604,87

presencia de la *Hazard* era señalada en las Islas Sandwich²² rumbo a Cantón.

Apuntaremos por último entre las naves de Providence a la fragata *Santa* (no encontramos su nombre inglés) que recaló de emergencia en Valparaíso el año de 1801²³.

²² F. W. Howay, *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade, 1795-1804*. Printed from the Royal Society of Canada, Ottawa, 1931, pág. 142. Los reclamos de los dueños del *Hazard*

fueron presentados a la Convención de 1819, pero fueron rechazados por la Comisión bipartita.

²³ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 384.

CAPÍTULO IX

LA MALA FORTUNA DE LA COMPAÑIA DE NORWICH

El 7 de septiembre de 1799 se formó en el puerto de Norwich, en el Estado de Connecticut, una típica empresa lobera con el propósito de aprovechar las pieles de las islas del Pacífico en el comercio de Cantón. Los términos del contrato muestran la modalidad de la empresa. Se organizaba una sociedad con un capital de \$ 32.000 dólares divididos a prorrata en 32 acciones que los interesados podían suscribir pagando la 5ª parte al contado. Sucesivamente la suma se elevó hasta un total de \$ 50.000 dólares.

La preparación del viaje se entregó con plenos poderes a Benjamín Coit y Elisha Tracy, quienes recibían como recompensa del trabajo de elegir la nave, dotarla de tripulación, seleccionar las provisiones y mercaderías o un 2½ por ciento de las utilidades. A su cargo quedaba también la contabilidad y la entrega de los certificados a los accionistas. Un codicilo autorizó que al menos una de las naves podría continuar al N. W. para buscar pieles de nutrias y comprar aquellos objetos apropiados al mercado de Hispano-América¹.

¹ Insertamos la escritura de la sociedad por tratarse de un documento genérico que conviene conocer. Norwich, 3 Sep. 1799. Los abajo firmados acuerdan asociarse con el propósito de preparar un viaje al Océano Pacífico, de allí a Cantón y vuelta a Norwich bajo el siguiente reglamento y propósito, que nos comprometemos a cumplir:

Artículo I. Se acuerda que el capital de esta compañía sea de \$ 32.000 dólares divididos en treinta y dos acciones de 1.000 dólares. Ningún suscriptor puede suscribir más de cuatro y menos de una acción.

Artículo II. Que el viaje será preparado por los agentes más abajo citados y se compondrá de dos buques, capaces de realizar un viaje a través del Cabo de Hornos en el Pacífico, Cantón y vuelta directa o por el N. W.

Artículo III. Se acuerda que Benjamín Coit y Elisha Tracy sean los agentes de la Cía. y que ellos solos tendrán el control de los negocios con una comisión de 2.1½%.

Artículo IV. Al suscribir hay que dar la 5a. parte.

Artículo V. Se podrá elevar el capital hasta la suma de \$ 50.000 dólares

El primer buque adquirido fue el schooner *Onico*, de 140 toneladas, con 31 hombres, "la mayor parte bisoños, bien educados, jóvenes ambiciosos, de las mejores familias de la localidad". Fue puesto bajo el mando del experimentado Capitán George Howe, de Stonington, que recibía 7 de las partes reservadas a los oficiales y marinería. Su primo George Haley, sobrecargo, 5 partes y 5 y media el primer oficial Benjamín Morel. Se contrató también un médico, el Dr. David Hidden, de Boston.

Para concertar las futuras operaciones se adquirió un segundo navío, la fragata *Miantinomo*, Cap. Valentín Swain.

Un referéndum suscrito el 26 de octubre regulaba las relaciones entre ambas unidades marítimas. Los capitanes se comprometían a entrar en los mares del sur, proseguir a Cantón y regresar al puerto de origen en operación conjugada. Para evitar problemas, parte de los salarios de la marinería debía pagarse en Cantón y parte 30 días después del regreso, con un premio de una piel por cada treinta recogidas en las islas.

El schooner *Onico* zarpó del puerto de New London el 17 de octubre de 1799, llegando sin novedad a la costa de Patagonia en enero de 1800. Bajo un clima riguroso recorrieron la entrada del Estrecho de Magallanes para luego echar ancla en Staten Island, donde iniciaron las operaciones. Allí repararon el buque, adecuándolo al tipo de trabajo, con un puente de mando provisorio. "Permanecieron entre las islas patagónicas hasta el otoño en compañía de la fragata *Mars*.

El 3 de octubre se dieron a la vela en procura de Juan Fernández. Desde este momento pareció que la mala suerte perseguía al *Onico*. La marinería descontenta por la privaciones y la pésima alimentación, a base de carne de lobo, culpaba al Capitán y al piloto por estas incomodi-

y si los que hayan suscrito no se interesen, podrían otras personas entrar en la sociedad.

Artículo VI. Los agentes tienen poder para convocar a los accionistas para cualquiera alteración de estos estatutos.

Artículo VII. Los agentes llevarán los libros de contabilidad y darán a cada accionista un certificado.

Artículo VIII. Cada accionista tiene derecho a asegurar su propiedad como le parezca. Los agentes no pueden asegurarse individualmente.

Artículo IX. Los agentes deben estipular con la oficialidad y la marinería que al menos la mitad de las pieles

colectadas serán propiedad de la compañía. Los agentes no podrán autorizar a la tripulación a recibir más de una cuarta parte de sus ganancias en Cantón.

Artículo X. Que la parte que corresponde a los marinos en Cantón será aprovechada por la compañía en caso necesario y pagada en Norwich.

Artículo XI. Los accionistas tendrán derecho a nombrar otro agente en caso de renuncia o inhabilidad de los nombrados.

National Archives. State Department. Claims on Spain Convention 1819. Vol. 61.

dades. Uno de los tripulantes William Moulton, autor de un curioso *Diario de Abordo*, tomó la iniciativa en esa constante y sorda protesta.

Tildaba a Howe "de ser absorbente y tiránico en el manejo del buque; de despreciar a los marineros" y poseer un "temperamento caprichoso, celoso e implacablemente vengativo con aquellos que desobedecían sus órdenes"².

Pese a las continuas manifestaciones de descontento y rebeldía que culminaron en una asamblea de protesta, la nave continuó rumbo a Juan Fernández amaneciendo frente a Más Afuera el día 30 de octubre. Presurosamente bajaron a tierra las provisiones y la sal y prepararon las cabañas de emergencia para la cuadrilla de 12 hombres que dejaron apostada.

Era necesario, sin embargo, reparar las averías del buque. Tras una breve recalada en Santa María, la *Onico* enfiló a Valparaíso, entrando en el puerto a comienzos de enero de 1801. El Comandante de la guarnición opuso reparos a la maniobra, pero a simple vista la inspección del carpintero mostraba las aberturas de las escotillas, las brechas de las planchas, por lo cual se les autorizó el gasto de los arreglos y el pago de los víveres³.

El 13 de enero se hicieron nuevamente a la mar con destino a Más Afuera. La situación en la costa era delicada; menudeaban los violentos ataques de los corsarios ingleses, en especial la *Chance* que se había transformado en el azote de la navegación americana de intermedios. Los marinos del *Onico* se sentían por otra parte como en su patria, tal era el número de balleneros, loberos, comerciantes del N. W. que diariamente anclaba en la isla. El contrabando parecía cundir. Las autoridades perplejas no podían distinguir con claridad la diferencia entre los barcos ingleses y norteamericanos.

El 23 de febrero arribó de Norwick la segunda nave de la compañía, la fragata *Miantinomo*. Se acordó entre los capitanes enviar al *Onico* a las islas de San Félix y San Ambrosio, mientras el Cap. Valentín Swain recorría la costa, tal vez con la velada intención de introducir algunas mercaderías de contrabando.

² Se puede seguir paso a paso el viaje del *Onico* a través de la narración del apasionado cronista William Moulton, *A Concise Extract of the Sea Journal written on board the Onico*, Utica, 1804.

El diario representa los intereses de la marinería en contra de la actuación de los capitanes y sobrecargos, a quienes se ataca con crueldad. De acuerdo a Moulton, el Cap. Howe era un autodidacta que había aprendido por expe-

riencia. Sobre un viaje anterior suyo a las Islas Falkland, a bordo del *Little Sarah*, ver la obra de Robinson H. Palmer (ed.) *Stonington by the sea*. Cap. VIII, escrito por H. Weeks, págs. 53-56.

³ Sobre la entrada del *Onico* a Valparaíso: Archivo Nacional, Capitanía General Vol. 384, 12 de enero de 1801. Las cartas están contenidas al igual en Libro de Ordenes, 1799-1800, Vol. 788.

La estadía del *Onico* en las dichas islas resultó infructuosa. La estación no era propicia para la cacería de lobos.

Desde la fecha del regreso al centro de operaciones la nave se movió entre Más Afuera y Santa María obteniendo apreciables beneficios, los que se completaron en el mes de marzo con una oportuna recalada en San Ambrosio. Este continuo movimiento, la dificultad de cooperar con la *Miantinomo* que se negaba egoístamente a compartir los víveres y la angustiosa situación de las cuadrillas obstinadas y rebeldes obligó al Capitán Howe a seguir a la costa, recalando en el puerto de Talcahuano.

El 30 de septiembre estaban frente a la ciudad, donde fueron sorprendidos por la trágica noticia de la detención de la *Miantinomo*, acusada de haber entregado provisiones a los corsarios ingleses. De inmediato se impuso sobre ellos la más estricta vigilancia militar, la prohibición de bajar a tierra, y bajo las órdenes del impetuoso comandante Manuel Vega y Bazan la nave fue registrada hasta las sentinas.

Las notas del Cap. Howe a las autoridades fueron continuas e infructuosas. Primero al Comandante, el 8 de octubre, en que se solicitaba humildemente "fumigar la nave para espantar las ratas que se comían los pellejos". Luego al Gobernador de Concepción, en que hacía ver la espantosa suerte de los abandonados en Más Afuera, prestos a romper los contratos y desertar de la compañía. Por último al Presidente y Capitán General para pedirle se apiadara de los suyos. "Tengo —escribía en nota del día 22— numerosas personas a bordo que no son esclavos sino personas bien educadas, de buena situación, que se enrolaron por curiosidad o esperanzas de ganancias en esta vuelta al mundo"⁴.

Por fin obtuvo respuesta: se le permitía tan sólo pasar a Valparaíso, donde se dirigió la *Onico* el 11 de enero de 1802; se concedieron allí víveres hasta un total de \$ 350, abriéndose en su contra un proceso.

El 22 compareció Howe ante las autoridades. Declaró que todos sus proyectos estaban frustrados con la gravísima pérdida de las pieles confiscadas en Talcahuano, con la deserción de los marinos abandonados. El Comandante de Artilleros, José Vicente, corroboró las declaraciones de la tripulación que nunca habían sido sospechosos de contrabando. Visto lo cual Howe pidió permiso para enajenar el schooner en Valparaíso.

El Fiscal al examinar la proposición de venta encontraba que "lejos de ser perjudicial a los derechos de la Nación, se podría utilizar la

⁴ Además de las entradas del *Journal* de William Moulton, que contiene en el apéndice las cartas a las autoridades, en traducción inglesa. Ver Archivo Nacional, Capitanía General, Vols. 381, 382 y 915. Sobre la venta: Biblioteca Nacional. Colección J. T. Medina, Manuscritos, Vol. 216.

nave en el tráfico de Lima desprovista por la guerra de los mejores buques de la carrera". Se topaba únicamente con el problema monetario, "pues toda extracción de dinero o efectos que se le permitieran sería abrir un comercio directo extranjero que por nuestras leyes es absolutamente prohibido".

Autorizada la enajenación de la nave en 9.500 dólares, Jorge Howe pidió pasaporte para embarcarse⁵. Para sufragar los gastos se vendieron en Lima 76.000 pieles a un precio de 3½, inferior al valor en Cantón. Pero su suerte estaba echada. Después de sus gestiones en Santiago ante el Gobierno, regresó a Valparaíso con unos \$ 2.000 que entregó a un español en cuya casa vivía. Atacado de cruel enfermedad, abandonado por todos, cayó en un estado deplorable. En 1805, Amasa Delano que tenía de él una alta opinión "por su noble espíritu y su sentido de la amistad", fue a visitarlo a su refugio. Estaba en situación miserable, durmiendo en un jergón, flaco como esqueleto, agonizando cerca de seis meses. Delano cristianamente lo hizo afeitar y lo vistió, pero no tenía fuerzas para moverse. Falleció poco después de la partida de su amigo.

Era una típica figura del mar. Moulton, su tremendo adversario, nos ha pintado sus rasgos físicos: "de seis pies de altura, anguloso y delgado; tinte claro y nariz afilada; su sonrisa tendía a la mueca por la falta de un ojo"⁶.

A las desventuras del Cap. Howe y a la venta forzada del *Onico* la compañía de Norwick debió agregar la cuantiosa pérdida de la fragata *Miantinomo* (Miantonomah), adquirida en la suma de \$ 43.000 en el verano de 1800. Se trataba de una hermosa fragata ballenera de unas 300 toneladas y defensa de 12 cañones. Fue puesta a las órdenes de Valentín Swain, llevando como segundo y tercer pilotos a Gilbert Brown y Henry Perkins. Por su destino presunto al N. W. se llenaron las bodegas con mercaderías surtidas y víveres calculados para dos años, que sumaron 12.836,5 dólares.

Se dio a la mar desde Norwich el 5 de septiembre de 1800. Tocaron en las Islas de Cabo Verde para comprar sal para la salazón de las pieles en la bahía de Santiago en las Azores⁷.

⁵ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 52 y 55. Todas estas notas en *Claims on Spain*, ya citado, Vol. 61.

⁶ Amasa Delano. *Narrative of Voyages and Travels in the northern and southern hemispheres*. Boston, 1817, págs. 289-300. La narración de Delano ensalza la personalidad de Howe atacada con saña por William Moulton, obra ya citada.

⁷ Los papeles relativos al *Miantinomo* están contenidos en el *Memorial of Benjamin Colt and Eliza Tracy*, presentado al Board of Commissioners de acuerdo al artículo 11 del Tratado de Límites con España, el 22 de febrero de 1919. National Archives, State Department, Vol. 61.

Para combinar la empresa trataron de ganar la costa de Patagonia en busca del *Onico*.

En Staten Island la temporada de caza estaba avanzada por cuya razón juzgaron más oportuno dirigirse al sur avistando Bull Gulch, la parte poblada de Más Afuera, el 23 de febrero de 1802.

En reunión conjunta los oficiales de la Compañía de Norwich decidieron compartir la maniobra de caza. Mientras la *Onico* se dirigía en visita de inspección a San Félix y San Ambrosio, la *Miantinomo* se movería sin prisa por las islas.

En junio el Cap. Swain juzgó conveniente llenar nuevamente las bodegas con mercaderías frescas, dirigiéndose con este propósito a Talcahuano. Tras algunas vacilaciones del integérrimo Manuel Vega y Bazan se le permitió aprovisionarse, y el 3 de junio se cargaron a bordo: "10 novillos, 18 carneros, 40 fanegas de papas, 2.000 cebollas, 6 docenas de gallinas, 24 zapallos, dos botijas de vino y variadas frutas y verduras".

Para certificar la veracidad de la declaración del Cap. de la *Miantinomo* se ordenó estampar en las cartas patentes exhibidas una nota explicativa al tenor siguiente: "En esta virtud habiéndoseles suministrado equitativa y cumplidamente las provisiones de boca, se le amonestó siguiere su derrota directamente sin efectuar voluntarias arribadas a Puerto o alguna otra parte de este Continente, pues en tal caso se la apresará y confiscará como en el trato y comercio que les está prohibido en este Mar del Sur".

Sin prestar atención a esta declaración estampada en sus pasaportes, el Cap. Swain continuó con buena fortuna su gira almacenando unas 45.000 pieles, parte de las cuales entregó para su venta en Cantón a una de las naves norteamericanas que se hicieron a la mar desde la Isla.

Siete meses más tarde la *Miantinomo* se aprestaba para partir al Noroeste. Para comodidad de carga adquirió del Cap. Amasa Delano la goleta *Nancy*, de 71 toneladas, procedente de Boston, vendida por su comandante Esteban Hoyt en vista de sus pésimas condiciones navieras para afrontar un crucero lejano.

Por desgracia, Valentín Swain se había comprometido moralmente durante la guerra de los corsarios. Sin meditar las consecuencias en los duros tiempos bélicos había auxiliado en la Isla de Santa María con parte de las provisiones obtenidas en Talcahuano al temido corsario inglés *Chance*.

La mala nueva había sido difundida en la costa por el emprendedor

y acaudalado naviero de Concepción José de Urrutia y Mendiburu, agraviado en sus intereses por el apresamiento de la fragata *Amable Rosa* a la altura de la Isla de San Lorenzo en la costa del Perú. El yerno de Urrutia, José Ignacio Palacios, al comunicar la noticia dio cuenta que el corsario inglés había sabido por el Cap. Swain "la salida y fuerzas de la *Amable Rosa* y por eso vino a esperarla en la recalada".

Este rumor se hizo público en Lima y despertó el general resentimiento contra el comandante de la *Miantinomo*.

Apenas los vigías de la Isla Quiriquina avistaron la nave identificaron a la *Miantinomo*, y Mateo Ferrabu, futuro guerrillero de la Independencia, dio la voz de alarma. De prisa se cursaron las órdenes y al mando de Pedro Quijada las tropas abordaron el buque reduciendo a prisión a oficiales y marinería. En la bahía se apresó también a la *Nancy* que estaba al paio en actitud indecisa.

El juicio, conducido con rapidez extraordinaria, convocó a numerosos testigos, y los oficiales, pasajeros de la *Santa Bárbara*, alias Europa y su capitán Francisco Arauco acusaron violentamente al Cap. Swain.

En primer término se le echó en cara la desaparición de algunas páginas del Libro de a bordo; luego se lo careó con el intérprete Ambrosio Sánchez, quien le recordó la nota perentoria que se había inscrito en su pasaporte al dársele las provisiones y que Swain declaraba "no entender".

El Asesor Letrado de la Intendencia, Juan Martínez de Rosas —uno de los precursores de la independencia de Chile—, elevó el expediente condenatorio a la Capitanía General.

Swain fue condenado por estar "convicto del detestable crimen de infidencia y trasgresión de los deberes sagrados de la neutralidad y gratitud a una Nación amiga".

El 5 de diciembre se clavaron las escotillas de la nave, que fue escoltada a Valparaíso por los corsarios españoles la *Britannia* y el *Cantor*, antiguas presas inglesas.

La sentencia final vino a sustanciarse en Lima*.

Poco después se dio permiso al Cap. Valentín Swain para continuar a Inglaterra, vía Panamá, en una nave mercante. Apenas llegado a su destino la Compañía de Norwich inició los reclamos ante el Gobierno de España.

* Más detalles en Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 214. Al tenor William Moulton, *Journal*, ya citado, Benjamín Vicuña Mackenna ha referido este episodio en *Historia de Valparaíso*, Valparaíso, Vol. 2, Valparaíso, 1872,

pág. 269. Se basa en el libro de Amasa Delano que señalamos. Al igual, Diego Barros Arana, pág. 281, *Historia General de Chile*, Tomo VII, Santiago, 1886, que da mayores referencias documentales.

Se dictó sobre la nave una condenatoria sentencia final que vino a sustanciarse en última instancia en Lima ⁹.

Se dio permiso al Capitán para continuar a Inglaterra, vía Panamá, en una de las naves mercantes, entablándose de inmediato los reclamos internacionales.

El expediente fue elevado juntamente con el del *Onico*, años más tarde, al Tribunal de Compensaciones del Tratado de Límites suscrito entre España y los Estados Unidos en 1819. El reclamo merece atención pues está basado en las ganancias calculadas para la empresa, y arroja datos interesantes sobre la modalidad del negocio.

PERDIDAS ESTIMADAS DE LA FRAGATA MIANTINOMO

1. 45,000 pieles que valen en Cantón (1,25)	56.250,00
2. 5,000 pieles dejadas en Más Afuera	6.250.—
3. Pérdida del trabajo de 23 hombres en una estación, es decir, 15,000 pieles por persona, en total 33,000	41.250.—
4. Mercaderías enviadas para el N. W. al costo de 12.836,16 que podrían haberse cambiado por 2.000 pieles de nutria a 25 dólares en Cantón	50.000.—
	<hr/>
TOTAL	153.750,00

5. La citada suma había servido para comprar mercaderías para el mercado norteamericano que habría producido, incluido el flete	\$ 76.875,00
6. Valor del buque al regreso	20.000,00
7. Gastos en Concepción	301,42
8. Gastos menores	500,00
9. Schooner <i>Nancy</i>	3.000.—
	<hr/>
GRAN TOTAL	\$ 254.516,42

PERDIDAS ESTIMADAS DE LA BERGANTIN ONICO

1. 67.000 pieles en Cantón (1,25)	\$ 21.250,00
2. Pérdida de 10 hombres, 15.000 pieles	18.750,00
3. Compra mercaderías Cantón	20.000,00
4. Valor del buque	5.000,00
	<hr/>
GRAN TOTAL	\$ 65.000,00

Lo único que los armadores habían podido rescatar de la doble pér-

⁹ Ver Archivo Nacional. Capitanía 1802-1804, Vol. 789, p. 179; el juicio General, Vol. 570. Sobre el destino de la *Miantinomo*, ver Libro de Ordenes, en Capitanía General, Vol. 214.

dida eran unos \$ 2.431,35, producto de las pieles reembarcadas en otro navío desde Más Afuera¹⁰. Además la Cía. aseguradora de Chardon Brooks les pagó el 50% de la póliza, suma equivalente a 800 dólares¹¹.

¹⁰ El cargamento miscelánico del navío *Miantinomo* era el siguiente: 84 medias piezas de paño azul; 30 yardas de paño azul para abrigos; 12 piezas de paño; 2 docenas de bayetas blancas; 2 docenas de tejido rojo de lana; 36 piezas de género azul; 1 fardo de paños diferentes; 1 cajón de anteojos y medias; 1 caja con vajilla de plata hecha a mano; un cajón de cuchillos, tenedores, cucharas, cuentas de vidrios, pinzas, peinetas de hueso, alfileres de pelo; relojes, juguetes y zapatos. 1 caja de alambre surtido; servicios de te; campanillas de mesa y barrenos. 1 caja de cartuchos; un barril con barrenos, cinceles, hilo de color y repuestos de calzado. 1 caja de algodón de la India, pólvora y servicios de mesa. Una caja de copas, una caja de medidas de vidrio para líquidos y teteras de cobre. 1 paquete de sombreros; 1 paquete de pantalones de lino; 3 barriles con 200 zapatos; 2 caja de chaquetas y pantalones; 1 fardo de fusiles y pistolas, 20 mosquetes y 4 pistolas; 1 cajón de hachas; 1 cajón de fusiles (20) y 4 pistolas. 1 barril de tazas de café, botones, cepillos y zapatos. 1 paquete de zapatos y pantalones de lana. 1 paquete de camisas de noche de mujer; 1 cajón de hachas y rastrillos; 1 paquete de sobretodos y 2 fusiles; un fardo con 10 fusiles, 3 espadas, chalecas de lana y mitones.

1.500 yardas de género para batas, 200 cajas de azúcar y pólvora. Claims on Spain, Vol. 61. El bien sustanciado reclamo, con copia de la documentación total española había sido aprobado por el Presidente Madison, que en mayo 13 de 1805 enviaba nota al respecto al Ministro en España, James Bodoin.

¹¹ La póliza de seguro N° 13470, fechada en Boston por Peter Chardon Brooks, dice lo siguiente:

\$ 1.600 dólares en los intereses del schooner *Onico* y la fragata *Miantinomo* con su equipo y cargamento desde los Estados Unidos al Océano Pacífico o cualquiera otra parte, por un viejo lobo o un viaje por pieles y comercio y durante su estadía y comercio en todas las islas y lugares y de allí a Cantón y de allí al puerto de desembarco en los Estados Unidos. Pago de Póliza \$ 360. Un segundo documento, fechado en Boston a octubre 11 de 1800, aclara que "las naves tienen la libertad de tocar por comercio o aprovisionamiento en cualquier puerto o isla durante el viaje. Se acuerda que el 3/5 de la suma se coloca en la fragata y su equipo; 1/5 en el schooner y un quinto en las mercaderías de comercio. La póliza fue pagada el 25 de abril de 1803. National Archives. Claims on Spain, Vol. 61.

CAPÍTULO X

LOS GRANDES CAPITANES - CRONISTAS

Dentro de la aventura general de estos viajes extraordinarios que vamos historiando, se destacan por su importancia historiográfica los conducidos por ciertos capitanes cronistas que han dejado el interesante bosquejo autobiográfico de sus propias vidas y el relato fresco y ameno de aquello que el destino les había permitido observar en estos mundos nuevos.

Forman estos intrépidos marinos un arquetipo humano; son el producto de la Guerra de la Independencia y de los tiempos de difícil aclimatación psicológica de la postguerra; el paso humano del clima bélico de la hazaña guerrera a la aventura igualmente heroica de los años de paz.

El relato de estos cronistas intuitivos, sin ambiciones literarias preconcebidas, sin inquietudes estéticas, integran el primer eslabón de las relaciones intelectuales a la distancia entre Chile y los Estados Unidos; entregan la primera información que llega al mundo estadounidense de lo que eran los países hispanoamericanos, colonias anhelantes también de libertades políticas como las que habían conquistado sus hermanas del norte.

El primer viaje de Amasa Delano

La personalidad de Amasa Delano, el primero de esta distinguida familia, una de cuyas ramas se avecina más tarde en Chile, merece un capítulo especial en este libro dedicado a las vinculaciones chileno-norteamericanas.

Su vida es paradigma de los capitanes valientes, exploradores del océano y descubridores del mundo paradisíaco del Pacífico a fines del siglo XVIII.

Amasa Delano Drew nació en Duxbury, histórica ciudad de la antigua colonia de Plymouth, el 21 de febrero de 1763. Pertenecía a una rancia familia de la localidad, de sólidos troncos genealógicos. Su padre

había alcanzado nombradía en los episodios de la guerra contra los indios en vísperas de la emancipación.

Fuerte, ágil y atlético, Amasa Delano pasó su infancia en contacto con la naturaleza y alejado de los libros. Cazador impenitente; imbatible en sus proezas de natación, pudo disfrutar de una sana adolescencia hasta que pasara a enrolarse prematuramente en las milicias nacionales organizadas en defensa de las libertades políticas. A los 15 años tomó parte en hechos de armas que le dieron temprana madurez y experiencia¹.

El año de 1772 la familia se traslada a Baintrée, donde el padre se ocupa en trabajos de arquitectura naval. Vuelven a Boston en 1779 y allí comienza Amasa su aprendizaje náutico.

Tomó parte en expediciones corsarias al Caribe; aprende la técnica comercial marítima en sus andanzas a bordo del *Russel* en 1781. Al año siguiente es tomado prisionero. Su radio de acción se alarga en 1782 en que zarpa, en calidad de grumete en la fragata *Peacock*, con destino a Bilbao y escala en Puerto Rico.

Las penalidades de este viaje lo fatigan; por tres años permanece al lado de su padre y su querido hermano Samuel, trabajando con sus manos en los astilleros familiares. Nuevamente se embarca en 1786, y en dos viajes mercantiles, de funestas consecuencias, alcanza a Portugal.

Su verdadera aventura, aquella que ha relatado con pormenores en su clásico libro: *Narratives of Voyages and Travels*, se inicia con el crucero al Oriente embarcado en la nave *Massachusets*. Corre el año de 1790. Amasa Delano tiene veinte años; está maduro, es fuerte y resuelto; posee inteligencia y espíritu humanitario, pasión por la aventura y gran sentido de la navegación práctica y científica.

El citado buque, escogido con pericia y cuidado, era el más grande y apetecido de la flota comercial norteamericana. En él se hizo a la vela desde Boston el 28 de marzo de 1790. Sin novedades en el itinerario de antemano señalado, costearon la Isla de Java el 3 de agosto. Desde allí, y empujados por la terrible fuerza de un monzón, pasaron a la China penetrando en el puerto de Cantón, escalón de cita de la empresa norteamericana. Dificultades económicas determinaron la venta de la *Massachusets*, por el alto precio de \$ 65.000.

Licenciado en Oriente, el joven marino toma parte en una serie de

¹ Basamos la narración en el libro de Amasa Delano, *A Narrative of Voyages and Travels in the northern and southern hemisphere, comprising Three Voyages Round the World, together with a Vo-*

yages of Suevery and Discovery in the Pacific Ocean and Oriental Islands. Boston, 1817. En las páginas 577-598, figura un "Biographical sketch written by a friend".

exóticos cruceros por las Islas Pelew, Timor, Java y Borneo, para regresar dos años más tarde a Macao henchido de buenos recuerdos. En la pintoresca colonia portuguesa Amasa Delano se entretuvo en amistad con el Capitán William R. Stewart, comandante de la fragata *Eliza* que venía llegando de una larga y pionera navegación desde la Isla de Más Afuera con un cargamento de 38.000 pieles. Aunque el mercado estaba débil y la negociación se ventiló en Cantón se pudo vender la novedosa mercadería en unos \$ 16.000, suma que auguraba futuros negocios ventajosos.

En las difíciles transacciones con las autoridades monopolistas de la China Delano adquirió nociones prácticas. Además su hermano Samuel estaba obteniendo parecidos conocimientos en un viaje a la costa del Noroeste americano.

Con esta idea en mente regresó a los Estados Unidos por la ruta de la India. Sin amilanarse por el resultado negativo de su larga ausencia, olvidado en su propia tierra, empieza Amasa Delano la cuidadosa preparación del próximo viaje. Sabe ya el destino: la costa de Chile y la China. En compañía de su hermano Samuel construye en los astilleros locales un pequeño navío de 200 toneladas, "nuevo, bueno y resistente, con quilla de cobre y defensa de 10 cañones". Busca una tripulación adecuada, gente de recursos a quienes se interesa con participación de un 1% personal en las utilidades. El mismo dirige la manobra del avituallamiento que describe en su libro con domésticos detalles. "El pan en barriles nuevos o en toneles de cognac herméticamente cerrados. El tocino y la mantequilla en dobles recipientes envueltos en una capa de sal. Carne de buey y de cerdo seleccionada por su amigo, el honorable proveedor Samuel Greggs. Para combatir el escorbuto: arvejas, manzanas, pickles, porciones de patas de chanco y de cerdo. Ganado en pie".

El cargamento es el usual en el comercio del N. W.: "fierro, estaño, vajilla, mantas, paños, azúcar, miel y armas".

A fines del año de 1799 la fragata *Perseverance*, nombre afín a su temperamento, está listo para el zarpe. Lleva 31 hombres de tripulación, tres pilotos y cuatro pilotines. El día 10 se dieron a la vela desde Boston.

Con viento favorable, calma y lluvias hasta el paso del Ecuador, la nave acostó la Isla de St. Paul. El día 25 distinguieron en lontananza los islotes de Fernando de Nonronha. Costearon el Brasil a la distancia y el 26 de enero de 1800 echaron ancla en North West Harbour, en una de las Islas Falkland.

La naturaleza antártica ofreció a Delano un hermoso espectáculo, y en las notas de su diario fue describiendo el imponente paisaje y la novedosa fauna de pingüinos cuyas costumbres le preocupan. Conti-

nuando la derrota hacia Staten Island, el 1º de febrero la *Perseverancia* enfrentó con éxito la moderada furia del Cabo de Hornos.

En marzo estaban a la vista de la costa chilena, geografía que iba a describir más tarde con simpática minucia tras sus cinco años de residencia en Chile y el Perú.

El día 31 recaló la nave en Más Afuera, donde puso en tierra un grupo de veinte marinos fuertemente atacados del implacable escorbuto.

Poco después iniciaba su gira lobera recorriendo sucesivamente la Isla de Santa María, los islotes de los Pájaros, continuando hacia las Islas Galápagos que visitó por simple placer, recorriendo St. James, Duncan y sobre todo Albermale, punto de cita de los norteamericanos. Allí pudo enterarse de los desastrosos efectos de la guerra de los corsarios, que describe en su libro, y de las depredaciones de la fragata *Henry*, a las órdenes de William Watson, con el apresamiento de la fragata chilena *Santa Getrudis*, Cap. Eduardo Garay, cuya tripulación recogió.

En el mes de noviembre comenzó su itinerario de regreso para recoger en las islas a las cuadrillas que tenía distribuidas. Después de 26 días de permanencia en Santa María se decidió a entrar en Valparaíso tanto para entregar a los prisioneros como para hacer víveres para el largo crucero del Pacífico.

El 16 de enero la *Perseverancia* fue recibida con recelo por las autoridades. El Gobernador pidió instrucciones al Capitán General Don Joaquín del Pino, quien por nota de 25 insistía "en la cautela y precaución con que se ha de proceder para no faltar a los auxilios debidos a los que legítimamente lo merecen ni ser tampoco sorprendidos de los sospechosos mediante las intrigas y disfraces con que los verdaderos ingleses que andan al corso y a la pesca puedan engañarnos fingiéndose americanos"².

Era recomendable, a juicio del Gobernador, "disimular algo y mantener con los verdaderamente inocentes angloamericanos la buena armonía y relaciones contempladas en el Tratado y en el que nada se habla de la Pesca y Navegación en estos Mares".

El punto más candente de la declaración del Capitán Delano fue la "exhibición de las monedas que traía, acuñadas en Lima, que decía haberlas adquirido en las Galápagos del apresador de *La Paloma*", pero los peritos, entre ellos el Cap. José Vicente, sostenían que "la moneda era de la acuñación del año 1800, lo que desdecía el anterior testimonio".

² Los detalles de su permanencia en Valparaíso en Archivo Nacional: Libro de Ordenes, 1799-1801. Vol. 788, pág. 237.

Por fortuna el severo interrogatorio a que se sometió a repetidos marinos de la *Santa Gertrudis* no sólo demostró la buena voluntad y honestidad del comandante norteamericano sino que arrancó cartas de agradecimientos, entre otras la de Juan de Dios Méndez que destaca la nobleza del procedimiento de Delano y las bondades que había tenido con ellos en la travesía de regreso³.

Disipadas las dudas y concedidas las provisiones, la *Perseverancia* cumplió su itinerario de trabajo en las islas plantando su base de operaciones en Santa María. En cinco meses de dura labor los tripulantes habían acumulado un valioso cargamento de pieles que auguraba espléndidos negocios en Cantón. Pero no era "Mansa de Lino" como deforman su nombre los lenguaraces coloniales un mero comerciante que cumple una rutina ventajosa. Sabía comprender la sociabilidad hispanoamericana distinguiendo la singularidad de sus costumbres. Modelo de viajero ilustrado del siglo XVIII, emplea en su libro el método comparativo, y establece así coordenadas mentales que le permiten una interpretación adecuada de lo mucho que le tocó ver en su colmada vida de aventuras.

Buen marino, sus comentarios náuticos se ofrecen en tono admonitorio a sus compatriotas con oportunas informaciones prácticas sobre nuevos derroteros oceánicos para los largos cruceros del Pacífico sur.

No sólo sabía ver sino que sentía la belleza de la naturaleza, y tiene sobre la costa chilena observaciones estéticas que reflejan su sensibilidad. Y era, sobre todo, en esa época cruel y despiadada, amigo de los hombres en desgracia a quienes, indiferentemente fueren ingleses o españoles, socorría con auténtico espíritu humanitario como en el citado caso de los fugitivos de las Islas Galápagos.

Pero su personalidad tardó en imponerse en la costa chilena; el clima de desconfianza y de temor lo hizo transitoria víctima al prepararse para seguir su ruta hacia el Oriente.

En agosto de 1801 entraba con este objeto al puerto de Talcahuano en compañía de la ballenera *Washington*. Las tímidas sospechas que se habían despertado en Valparaíso en su visita anterior recrudecieron, pero —por fortuna para él— la sustanciación de causa de contrabando que lo afectaba, llegó tarde⁴. La *Perseverancia* había comenzado la travesía del Pacífico. Zarpó de la Mocha el 18 de octubre de 1801 rumbo por segunda vez a las Islas Galápagos donde la naturaleza le ofreció esta vez el espectáculo impresionante de la erupción de un volcán submarino.

³ La declaración de los marinos, con las incidencias del viajes de regreso a Las Galápagos en Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 384.

⁴ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 903.

En noviembre de 1801 estaba en las Islas Sandwich, gozando de la amistad del Rey. El 20 de diciembre tocaba en Whamboa el puerto de Cantón. Allí vendió las pieles y compró "té, azúcar y otras mercaderías".

El 6 de abril de 1802 entraba a puerto de regreso a su patria tras unos tres años de interesantes andanzas oceánicas que, como veremos más adelante, no fueron las últimas.

EL CAPITAN EDMUNDO FANNING A BORDO DE LA BETSEY Y DE LA ARMADA

El Capitán Edmond Fanning, legendario marino de Stonington, es otro de los notables aventureros que ilustran la hazaña norteamericana en los siete mares. El ha escrito su autobiografía en su libro *Voyages around the World* que relata la peregrina historia de su dinámica existencia⁵.

Su biografía cabe en pocas líneas, el espíritu que lo anima hay que buscarlo en las animadas páginas de su narración.

El abuelo Gilbert Fanning engendró cuatro hijos: dos abrazaron en esa época tumultuosa la causa del Rey; dos se enrolaron en las milicias republicanas. En las andanzas revolucionarias el padre Gilbert se estableció en Stonington, departamento de New London, en el Estado de Connecticut donde Edmond vino al mundo el 16 de abril de 1769. Toda la familia, incluyendo sus siete hermanos, sintieron el llamado del océano.

De corta educación, sin más cultura que la que le inculcó su tutor en la escuela parroquial, Edmundo Fanning a partir de los 14 años fue ciudadano del mar. Desde el humilde cargo de mozo de cabina se fue elevando por sus méritos en la carrera de la marina mercante. Las West Indies, y en especial el comercio de Curazao podríamos decir que fueron su universidad.

En 1792 el auge del comercio del Oriente atrajo sus intereses, y alentado por las noticias optimistas viajó a las Islas Falkland, sitio geográfico en que aprendió la técnica de la cacería de lobos. Tras un interludio europeo y un malhadado crucero a Inglaterra, Fanning se entregó por completo al estudio de la ruta del sur pacífico.

⁵ Aprovechamos el libro de Edmond Fanning, *Voyages around the World, with select sketches of voyages to the South Seas, North and South Pacific Ocean, China, etc. performed under the command and agency of the author, also information relating to important late*

discoveries between the years 1792-1832, together with the report of the commander of the first american exploration, patronised by the United States Government in the Brigs Seraph and Annawan to the Southern Hemisphere. New York, MDCCCXXXIII.

En el mes de mayo de 1797 Fanning entró en relaciones de amistad con John Wheter, del puerto de New York, interesado en el tráfico de la China. Con el objetivo de promover un viaje a dichas regiones, en pos de aquellos neoyorquinos que habían hecho fortuna en la empresa, decidieron organizar una sociedad.

Ellis Nesen aportó el bergantín *Betsey* de escasas dimensiones, alrededor de 100 toneladas, pero probado en los riesgos del mar abierto. Se le hicieron las reparaciones inherentes a un viaje lejano y arriesgado, y se completó su dotación con un grupo de marinos veteranos de New Haven y de Stonington.

El 13 de junio de 1797 desde la ciudad natal se dio a la vela, y de acuerdo con la ruta ya tradicional de los balleneros expertos continuó la *Betsey* a las islas portuguesas recalando en el puerto de Buena Ventura. Allí se ultimaron los arreglos de la nave en consonancia con la experiencia recogida en el primer tramo de la navegación.

A comienzos de Octubre los marinos avistaron las tierras patagónicas y de inmediato comenzaron la cacería de lobos. Pero, por consejo del Cap. Paddock de la fragata ballenera *Olive Branch*, el Capitán Fanning decidió continuar al Pacífico en procura de las Islas de Juan Fernández que habían llegado a ser, como hemos visto, el obligado rendez-vous de los loberos, la agencia distribuidora de las malas y buenas noticias.

En animado convoy con otras naves norteamericanas la *Betsey* enfiló hacia el mar del sur utilizando una ruta que, de acuerdo con las observaciones náuticas de Fanning, ahorraba parte de las incomodidades y peripecias del Cabo de Hornos.

A comienzos de 1798, el 19 de enero, estaba a la vista la estratégica isla de Más Afuera. El panorama era optimista: fácil alimentación, variada la fauna y surtidos y sabrosos los peces y mariscos. La isla estaba plétora de loberos, habitantes de las improvisadas cabañas. Fanning, temeroso de la competencia y de las riñas y escándalos, prefirió trabajar desde a bordo de su navío, donde secaba los cueros y curtía las pieles que le iban enviando los marinos avezados. En 10 semanas de arduo trabajo la tripulación tuvo preparado un cargamento de unos 50 a 70,000 cueros de buena calidad.

La perspectiva de explotación futura, que Fanning calculaba entre 500 a 700.000 animales, lo decidieron a dejar una cuadrilla numerosa de "alones".

El 12 de abril, sin haber tocado la costa para evitar la repetición de los conflictos que amargaban la empresa norteamericana, la *Betsey* puso proa al Oriente, y por la novedosa ruta de las Islas Marquesas alcanzó con comodidad la apetecida meta de Whampoa, el puerto de Cantón.

De allí regresaron satisfechos de los resultados a los Estados Unidos el 26 de abril de 1799, obteniendo en el puerto de New York una excelente ganancia de 52.300 dólares ⁶.

Si durante el primer viaje el Cap. Fanning pudo mantenerse ajeno a los contactos violentos con las autoridades chilenas, el viaje a bordo de la *Aspasia* le acarreó los sinsabores frecuentes de esta época de turbulencia y agresividad.

La corbeta *Aspasia*, de pesada dotación artillera de 7 cañones, pertenecía a una sociedad newyorkina interesada en el comercio de pieles. Previamente habían despachado el buque *Regulator*, a cuya marinería debían auxiliar con víveres frescos en las desoladas islas patagónicas.

Por autorización del Gobierno se premunió la nave de cartas patentes y se la dotó de una oficialidad regular de cinco tenientes, un cirujano, ocho grumetes y una tripulación completa supernumeraria.

En enero de 1800 se dieron a la mar desde New York, tomando un curso novedoso que los llevó a recalar en el Brasil.

En Pernambuco fueron recibidos oficialmente por el Gobernador y agasajados en cariñosa hospitalidad. Prosiguiendo su curso rumbo a Patagonia se informaron allí del naufragio del *Regulator* cuya dotación había ya retornado a los Estados Unidos.

Experto conocedor de esos parajes, Fanning distribuyó hábilmente las cuadrillas, sistema que le permitió recolectar unas 57.000 pieles, lo suficiente para asegurar el buen éxito del viaje.

El 7 de febrero dieron término a la cacería y enfilaron hacia Chile en medio de cerrada tormenta que les dificultó el paso del Cabo de Hornos.

El 7 de abril avistaron la Isla Mocha y días después desembarcaban en Santa María para secar las pieles y hacer la necesaria aguada. El tráfico lobero era intenso; divisaron por lo menos cinco naves de las 30 que les aseguraron tenían ya listos sus cargos para el Oriente.

El 30 de abril estaba en camino a Valparaíso con el fin de procurarse los víveres indispensables para la larga travesía del Pacífico.

No bien entraron en el puerto comenzaron las dificultades.

El Gobernador, Joaquín de Alos, juzgando "por el porte, armamento, carga y demás circunstancias de la entrada", y además por "haberse levantado varias veces sospechas en contra de la fragata", creyó conveniente, antes de entregar las provisiones, de elevar la noticia al conocimiento de las autoridades santiaguinas ⁷.

⁶ Goode, "List of Antarctic sealing voyages from 1783 to 1880" en Howard A. 1887, Vol. 2, section 5.

Clark, *The Fisheries and Fishery Industries of the United States*. Washington, ⁷ Para los detalles en Chile, Archivo Nacional, Capitanfa General, Vol. 376.

De la capital llegó respuesta de Joseph de Santiago Concha el día 11, quien haciéndose eco de los rumores "ordenaba que antes de concederle los auxilios que necesita para seguir a su destino de Cantón con que otros de su clase han engañado a nuestro Gobierno", se hiciera una prolija investigación.

Entretanto se quitaba el timón a la nave y los demás aparejos de navegar, se la atracaba al surgidero "sin permitir saltar a tierra a su gente ni que la nuestra vaya a bordo, entorbándole que pusiera faroles al tope de noche y que a deshoras rondara con su bote en la bahía" *.

Aprovechando la permanencia en el puerto de varias embarcaciones norteamericanas, la *Dolly*, la *Ruby* y la *Renown*, balleneros que la habían avistado en Santa María, se interrogó a sus capitanes y oficiales, que fueron explícitos en declarar en favor del Cap. Fanning.

El sobrecargo de la *Dolly*, el vasco Juan José Echeverría, sostuvo haber conocido a Fanning en Philadelphia como "hombre a quien se le debe entero crédito".

Thomas Webb amplió la declaración agregando "que pertenecía a una familia muy distinguida de Stonington".

La sentencia fue favorable y el 11 de marzo de 1801 se le "concedía hospitalidad", pero sin otorgarle "derecho a reclamos por haber sido examinada hasta purificarse enteramente, pues es una costumbre recíproca tanto en los puertos norteamericanos como en los españoles".

Edmundo Fanning en su libro de memorias creía que esta conducta de las autoridades se debía a haberse confundido la *Aspasia* con una nave inglesa, y agrega "que después de las explicaciones de su Excelencia se le permitió seguir en paz, premunido de víveres frescos".

El día 23 de mayo continuó el crucero, volviendo a New York el 4 de marzo de 1802 con un cargamento de mercaderías orientales que había trocado por las pieles, lo que significaba siempre un buen negocio.

RICHARD J. CLEVELAND, MERCHANT ADVENTURER

Richard J. Cleveland es otro de los grandes marinos que debemos individualizar por su acción catalítica en el ambiente de Chile, que se prolonga hasta los años candente de la Independencia.

Nacido en el seno de la próspera y estimulante Nueva Inglaterra, representa ese tipo humano que los historiadores bautizan con el nombre de "merchant adventurer", es decir, aquellos en que el marino está desdoblado psicológicamente en hombre de negocios de tipo atrevido y audaz. El comercio es para ellos aventura y el mar el escenario de sus andanzas.

* Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 788.

Compartió Cleveland los tiempos en que las empresas de Salem, en las islas de Francia y de Bourbon ofrecían halagüeñas perspectivas. Tomó parte en el lucrativo comercio del N. W. que venimos describiendo; conoció —como escribe— “los viajes loberos proseguidos activamente desde New Haven, Norwich, y Stonington en la Isla de Más Afuera que produjeron súbitas y grandes fortunas”⁹. Y a la hora del nostálgico recuerdo relató, en las animadas páginas de un libro de viajes, sus memorias oceánicas.

Nativo de Salem, ciudad de casas espaciosas y calles estrechas que parecen conducir a los famosos muelles en que latía la verdadera existencia lugareña, estaba destinado por herencia a desarrollar estas aptitudes de su rica personalidad.

Su abuelo Stephen estuvo enrolado en la marina británica y en el período de la Revolución comandó el *Pilgrim*, corsario de mérito y fortuna. Era el primogénito de los hijos de Richard Cleveland y de Margarita Jeffry, de una antigua y desaparecida familia. Todos los hermanos se dedicaron al comercio y gracias a un esfuerzo honrado alcanzaron distinción en la localidad.

Temprano comenzó la curva creciente de su actividad. En 1792 a los 14 años obtuvo enorme experiencia contable y económica en la prestigiosa firma de Elías Hasket, de Salem, el patriarca de los contactos norteamericanos en la India. En 1795 se embarcó rumbo al Cabo de Buena Esperanza, y en 19 meses de accidentado recorrido visitó la Isla de Francia y las comarcas del Indico, volviendo a Boston cargado de sabiduría práctica. En 1797 estuvo en Europa, y del puerto del Havre prosiguió al Oriente en nuevos cruceros afortunados. Fue en Cantón donde obtuvo informaciones necesarias para entrar en la competencia americana. El Capitán James Rowan, comandante de la *Eliza* fue su consejero, y desde Macao el 10 de enero de 1799 partió a la costa del Noroeste, obteniendo pingües ganancias al vender al regreso a \$ 20 las pieles de nutria que había recogido entre los nativos.

El viaje de vuelta lo hizo Cleveland a través de la India. Al llegar a Copenhague, en el verano de 1800, estaba próspero, había amasado una regular fortuna que lo invitaba al descanso. Pero era más fuerte

⁹ Tomamos los datos generales de Richard J. Cleveland, *A Narrative of voyages and commercial enterprises*. Cambridge, 1842.

“Esta relación de aventuras de navegación y de comercio —escribe Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo VII, Santiago, 1886, pág. 280—, escrita con un notable talento literario, mereció el honor de ser reimpressa en

Londres, en 1843, y obtuvo además otras dos ediciones en los Estados Unidos, una en 1843 y otra en 1850”.

Aprovechamos también la obra de H. W. S. Cleveland, *Voyages of a Merchant of the days that are past*, compiled from the Journals and Letters of the Late Richard J. Cleveland. New York, 1886, que completa la anterior información.

en él el gusto por la aventura y la actividad. Además, durante el viaje había trabado relaciones de íntima amistad con William Shaler, personaje de grandes méritos intelectuales del cual nos ocuparemos más adelante. Shaler lo había entusiasmado con las posibilidades inéditas del comercio hispanoamericano, continente donde había permanecido unos meses a bordo de la fragata *The Friends*, comerciando en Montevideo y Buenos Aires en el verano de 1799¹⁰.

El puerto de Hamburgo era un buen sitio para concertar esta aventura americana. Las contingencias de las guerras europeas lo habían transformado en un centro importante en el tráfico de acarreo de mercaderías en barcos neutrales. Buques de matrícula hamburguesa habían alcanzado a Buenos Aires y aún a Lima. No les fue difícil encontrar un navío apropiado, y en razonable precio adquirieron la *Lelia Byrd* de la matrícula de Portsmouth, en Virginia, fragata de 175 toneladas.

Cleveland se encargó de hacerle las reparaciones indispensables, sobre todo el cambio de quilla de cobre y adquirir las mercaderías vitales para este continente abandonado a su suerte.

Asociaron a la empresa en calidad de "compagnon de voyage" algo así como oficial de relaciones públicas, al Conde de Rousillion, noble joven polaco que había combatido a las órdenes de Kosciuszko por la libertad de la infortunada Polonia.

De pronto la coyuntura favorable se transformó en adversa. La firma del Tratado de Amiens, al traer la paz a Europa, auguraba un resurgimiento del tráfico directo entre España y sus Colonias y una paralización del comercio en buques neutrales. Pero, los trámites estaban hechos, el proyecto meditado; no había tiempo para retardar la acción directa. Para evitar cualquier posible resentimiento decidieron echar a la suerte el comando. William Shaler obtuvo el cargo de capitán de la nave; Cleveland, el de sobrecargo, y así el 8 de noviembre de 1801 se dieron a la vela desde Cuxhaven rumbo al Continente americano.

La monótona navegación hacia Brasil tuvo momentos de interés para el simpático trío dirigente. Bien recibidos en las Islas Canarias, disfrutaron de un agradable solaz en Río de Janeiro cuya belleza los hechizó. Las autoridades supieron hacer deleitable su permanencia, y aún cuando desde el punto de vista comercial fue un fracaso por no haber podido vender las mercaderías al mercado del Río de la Plata, fueron agasajados en el teatro asistiendo a una función de comedia y

¹⁰ Roy F. Nichols, William Shaler, *New England Apostle of Rational Liberty*, tirada aparte de "The New England Quarterly", Vol. IX, N. 1, 1936, pág. 72.

ballet, y gozaron recorriendo sus pintorescas calles y avenidas y contemplando sus edificios, en especial la Iglesia de los Benedictinos.

Tras este breve interludio los socios decidieron partir a Chile y disponer allí de las mercaderías, sobre todo los géneros y telas cotizados a muy alto precio por causa del pésimo abastecimiento de tiempos de guerra.

El mal tiempo rondó a la *Lelia Byrd* en su penosa travesía del Cabo de Hornos, y la furia de los vientos arrastraron al mar al desventurado John Green de Noruega, otra víctima del traicionero promontorio.

"Sin interés transcurrió la última parte de la navegación", anota Cleveland en su *Diario*. El 24 de febrero estaban a la vista del Cabo Curumilla que cierra la bahía de Valparaíso.

La entrada se produjo en las circunstancias extraordinarias que hemos relatado al ocuparnos de la detención de la fragata *Hazard*.

Desde el primer momento en que un guardacostas impidió su entrada al puerto comprendieron los marinos, y así lo apuntó Cleveland, el cronista, que el ambiente les era desfavorable.

Cuatro presas bajo custodia estaban surtas en la bahía, y las tropas acuarteladas se movían inquietas en estado de alarma.

El caballero Shaler —así lo denominaban los documentos oficiales, tal vez para realzar su rango social o su prestancia— puso en juego su talento diplomático para escapar de los peligros que asechaban la nave y el cargamento. A la tosudez del Gobernador Interino, el malhadado Coronel García Carrasco, opuso la dialéctica de su ágil mentalidad¹¹.

En los comienzos las relaciones transformaron en un duelo epistolar. A la petición de víveres y su cancelación por el descuento de una letra de \$ 2.000 sobre la plaza de París respondió el Presidente de Chile, Luis Muñoz de Guzmán, negando las provisiones que a su entender debían haber traído desde Hamburgo. Se impidió el paso de Shaler a la capital con el fin de tramitar la letra, aunque en verdad, como él mismo refiere, estaba esperanzado en un posible soborno, y se dió a la nave un plazo de 24 horas para hacerse a la mar.

El Cap. Shaler replicó en términos jurídicos: "alegando que dicha orden más parece proceder de algún disgusto que no de una resolución dada en justicia por el Gobierno, si se tenía presente el artículo 8 del Tratado hecho en San Lorenzo".

Estas notas, que Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Val-*

¹¹ Nos abstenemos de entrar en mayores detalles sobre estas incidencias que han sido relatadas aprovechando el libro de Cleveland, por Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, Vol. 2, Valparaíso, 1872, págs. 270-274,

y Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Vol. VII, Santiago, 1886, págs. 278-281. Nos atenemos en nuestra corta narración al contenido oficial de las notas. Archivo Nacional. Capitanía General Vol. 378.

paraíso interpreta como una astucia deliberada de los comerciantes para ganar tiempo y poder hacer el contrabando, parecieron traer la paz¹².

De súbito el requisamiento de los fusiles de la fragata *Hazard* y la torpe y violenta actitud del Gobernador Carrasco hicieron estallar una enconada lucha que conmovió a los habitantes de Valparaíso. Los capitanes norteamericanos se unieron en defensa de su compatriota y del amenazado pabellón patrio, y en medio del general desconcierto Shaler, Cleveland y Rouisillon fueron a parar a la cárcel.

Con orgullo indomable Shaler se negó a abandonar la prisión mientras el Capitán General no le ofreciera las satisfacciones a que tenía derecho. Todo pareció arreglarse nuevamente gracias a otro cambio de notas en que Shaler demostraba sus profundos conocimientos de la lengua española.

Y aún cuando hubo una nueva crisis provocada por la denuncia de un marino irlandés que confundió los barriles de azogue por monedas de plata, al fin vinieron las gentiles explicaciones del bondadoso Muñoz de Guzmán y la *Lelia Byrd* se hizo a la mar en mayo de 1802. Llevaba en su corazón el recuerdo de las atenciones recibidas de las familias patricias y el esbozo de su futuro libro, elocuente descripción de una época que más adelante comentaremos.

¹² Shaler intentó vender el cargamento del *Lelia Byrd*, que según su declaración consistía en: "14 fardos de mercadería de paños; 8 cajones de bretañas contrahechas y platillas y 60 barriles de hojalata y platino". No pudo realizar esa operación "outside the port", que aun vendida a mitad de precio le hubiera producido, según palabras de Cleveland, excelente utilidades. Las negociaciones

en San Blas (México) también le fueron desfavorables. Por carta reservada (Libro de Ordenes, 1802-1804, Vol. 789) de 3 de mayo de 1802 se dice: "Que se despida a la *Lelia Byrd*, que se le azogue, pero encargo a Ud. trate de comprarlo al capitán con el disimulo conveniente, sin dar a entender el motivo para que no levante los precios, a lo sumo \$ 60 x qq"

CAPÍTULO XI

LAS TENTATIVAS CHILENAS PARA CAPTAR EL COMERCIO DE PIELES

La política ilustrada del siglo XVIII que inspira la acción pública e imperial de Carlos III y sus ministros repercutió directamente en la conducta social, filantrópica, proyectista y abierta de las generaciones americanas prerrevolucionarias.

Estas nuevas mentalidades reunidas en torno al Tribunal del Consulado —foro trascendente de meditación y estudio— habían hecho suyas las doctrinas de Ustariz, Alcedo, Ulloa, Ward y Campomanes, contrastándolas con la dura realidad ambiente, proceso teórico y práctico que hacía surgir inquietudes de mejoramiento económico y el deseo hecho carne de buscar los medios para que Chile dejara de “tener el aspecto y condición de un inmenso granero”.

El Reglamento de Comercio Libre firmado en El Escorial el 12 de octubre de 1788, al torcer el orden tradicional, había provocado una crisis de reajuste agravada por la intensa guerra de los corsarios que tenía casi cerradas las puertas a la actividad comercial.

Chile iba recuperándose lentamente de esta crisis severa, y para las nuevas mentalidades no pasó inadvertido el negocio que los norteamericanos conducían con todo éxito en las costas y que planteaba problemas de orden económico internacional.

El primero en señalar con claridad el problema e intentar llevarlo a la práctica fue el inteligente y dinámico vecino de Santiago Manuel María de Undurraga. Nacido en Bilbao el 1º de febrero de 1773, llegó a Santiago en 1792, entregándose a los negocios con acertada habilidad. En 1792 estaba en La Ligua encargado de la compra de pellones para la exportación y allí aprendió las técnicas de esta industria y comercio.

Hombre alegre y regordete, tocaba primorosamente la guitarra y tal vez con sus canciones hechizó a la encantadora Dolores Ramírez Sal-

daña, de prosapia guatemalteca, hija del prior del Consulado y uno de los potentados de la economía nacional¹.

El año de 1802 Manuel de Undurraga entregó a las autoridades un interesante proyecto que, inspirado en las direcciones novedosas de la política española, abría campos inéditos para la industria. Se basaba en el precepto en boga "de procurar auxiliar los ánimos de los vasallos para que llenando el margen de sus ideas proporcionen no sólo las particularidades sino las generales utilidades de la Nación".

El enunciado era simple, consistía en "el laboreo y acopio de pieles de lobos marinos en la isla desierta de Mas Afuera de Juan Fernández y demás islas y tierra firme de la mar del sur y su envío a la China".

Undurraga reforzaba la norma imperante de que "se mantenga rigurosamente el derecho de no admitir en sus puertos de América navíos extranjeros", y al hacerlo, los productos que ellos aprovechaban en el intercambio caerían en manos chilenas. Gracias a esta medida podían utilizarse estos productos para el comercio oriental, pues las pieles "son muy proporcionadas para los países de la China de donde puede conducirse los frutos o retornos a estas provincias o bien a las de Europa y su exacción a aquel destino".

No había empero originalidad en el proyecto; era tan sólo nacionalizar la realidad que veía desplegarse ante sus ojos aprovechada por los extranjeros.

El proyecto de chilenizar una industria fácil y lucrativa tuvo, no hay duda, aceptación pública en los corrillos comerciales, y en el mes de marzo de 1800 entró a las oficinas de la Junta de Gobierno para su estudio y discusión.

La primera reacción fue favorable. Ninguna duda ofrecía a sus miembros, que "teniendo este Reyno a la mano un recurso de comercio cual es la peletería de lobos marinos de Juan Fernández y otros parajes de la costa, negocio probado por la continua presencia de los buques extranjeros que de Norteamérica vienen", creía urgente "aprovecharse de este ejemplo y tomar parte en él o arrebatárselo al extranjero".

Pero tras la aparente simplicidad de la idea era menester conjugarla con la política general de España y la posibilidad material de llevarla a buen término.

Los puntos impugnados fueron principalmente: la ocupación de Más

¹ Sobre Undurraga, Juan Luis Espejo, *Nobiliario de la Capitanía General de Chile*, Vol. 2, Santiago, 1922. Hemos utilizado para los detalles personales la "Información de viscaíña, nobleza y limpieza de sangre y de soltería, hecha por don Joseph Antonio de Undurraga, ve-

cino de Begoña, como padre y legítimo administrador de su hijo don Manuel María de Undurraga (1788). Nos fue comunicado por el recordado paleólogo del Archivo Nacional, Sr. Gustavo Opa-zo Maturana (q. e. p. d.)

Afuera "isla que había que desalojar a mano armada, lo que no podía verificarse con uno, dos ni algún otro barco que arme la compañía". En segundo lugar, no podía conocerse a la distancia la marcha de la diplomacia española respecto a Inglaterra y los Estados Unidos.

Pero el punto neurálgico era el problema de los retornos. Si las mercaderías de Oriente proseguían a Europa, los puertos estaban cerrados "ya que Inglaterra, Francia y Holanda tenían compañías privilegiadas para dirigir sus expediciones desde la China".

Si venían a América había que vencer la política de España de impedir "el comercio entre el Asia y los dominios de América" y los privilegios otorgados por el artículo 32 de los estatutos a la Compañía de Filipinas.

Si entraban directamente a Chile, en este caso "el comercio entre este Reyno y la Península que se regulaba en unos \$ 600.000 anuales experimentaría una rebaja de consideración en los principales artículos de lencería y sedas en rama y tejidos", lo que dejaría a los comerciantes del país como simples expectadores de las ganancias de Undurraga.

El expediente examinado por la Junta pasó en estudio al Administrador de Aduanas, cuya opinión valiente y decidida se inclinó de inmediato en favor de Undurraga².

"No se puede dudar —dictaminaba el funcionario— que serán grandes las ventajas para este reino y la metrópolis si se pudiera lograr que sus naturales se dedicasen a la caza de lobos marinos y pesca de ballena de que abundan estos mares del sur. La afluencia de barcos extranjeros de norteamérica e ingleses que concurren a sacar debajo de sus aguas las riquezas que a nosotros se nos ocultan es un comprobante de nuestra pereza e industria de ellos; por no se qué fatalidad siempre son nuestros maestros en las artes, ciencias y asuntos mercantiles, pero somos malos discípulos que después de una larga serie de años no hemos intentado imitarlos todavía".

Don Manuel María de Undurraga quiere ser el primero a dar principio a una negociación, que entablada con conocimientos y fondos competentes podrá traer favorables consecuencias a los particulares emprendedores y sería muy conforme con las miras políticas de nuestro Gobierno".

Abundando en sus conceptos éticos y sociológicos, el Administrador de Aduana veía en el asunto posibles complicaciones internacionales y la presión económica de las potencias afectadas "que nunca consentirían en dejar los mares del sur que tantos tesoros les han producido con los

² La larga y sustanciosa presentación en Archivo del Tribunal del Consulado. de Undurraga en: Archivo Nacional. Capitanía General. Vol. 871. El trámite Vol. 16.

Lobos, Ballenas y Contrabando". Y aún más, creía que aunque la Corte tomara estas medidas y aunque sean puros y celosos sus jefes "serán burlados por las manos subalternas que siempre intervienen en la práctica y ejecución de los que mandan".

Pasaba, por último, a discutir el privilegio pedido por Undurraga y sus socios. "Los políticos y economistas —comenta— creen que las compañías y privilegios exclusivos son una especie de monopolio dañoso por lo general a la masa de la Nación, cualquiera que sea su Gobierno, pero atendidas ciertas circunstancias y mirando con diferente aspecto este asunto podrá traer muchas utilidades y ventajas a los particulares".

Terminaba su luminoso informe contemplando el futuro con mirada optimista: "Es cierto que él solo y su compañía, cualquiera que sea su fuerza, no podrá balancear y competir con los muchos extranjeros que concurren a arrancarles de sus manos la caza de lobos de que vamos hablando, pero ésta es obra del tiempo y las medidas que podrá tomar nuestra corte conociendo la importancia del asunto en cuestión"³.

El dictamen del Tribunal del Consulado suscrito por Joaquín Ruiz de Alcedo el 17 de marzo de 1802 se demostró favorable a los designios de Undurraga, aunque se opuso al privilegio exclusivo de 12 años⁴.

El Fiscal de su Majestad, Herrera, rebatió esta crítica en términos enérgicos: "El Tribunal del Consulado se opone al privilegio exclusivo como que coarta la libertad; pero, ¿a quién se le priva de esta libertad? En trescientos años poco más o menos que tendrá la conquista de Chile, a nadie se le ha ocurrido incluirse en semejante empresa. Undurraga ha pensado tal vez el primero, y si a más ofrece afianzar la posesión de la Isla de Juan Fernández quitando este asilo al extranjero ¿por qué no ha de premiársele esta feliz idea con una cosa que nada cuesta cual es el privilegio exclusivo?"

Tras estas interesantes discusiones que demuestran el adelanto del pensamiento económico del país, el Gobierno elevó informe a su Majestad el 11 de febrero de 1803. Quedaba a Undurraga la última instancia real.

El intrépido proyectista no desmayaba e imposibilitado para pasar a España, delegó la defensa de su proyecto en otra de las personalidades activas y dinámicas del siglo, el Dr. Miguel de Eyzaguirre, a quien otorgó poder ante el Notario José María de Luque para que "se presente

³ El informe de la Junta de Gobierno está suscrito a 26 de marzo de 1802 y firmado por: Antonio de la Lastra, Manuel de Bustamante, Pedro Josef de

Echeverría y el Secretario, Joseph Iriberry.

⁴ Está fechado a 5 de mayo de 1802. Archivo Nacional. Archivo del Tribunal del Consulado, Vol. 16.

ante el Rey Nuestro Señor (Que Dios Guarde) en su Real y Supremo Consejo de Indias”⁵.

En España el Dr. Eyzaguirre, hábil dialéctico, tomó pie en su alegato de la oportunidad que ofrecía el proyecto de Randall y Tupper, que hemos ya examinado en el capítulo anterior, para hacer conocer en términos comparativos las excelencias de las ideas de Undurraga. En nota dirigida el 9 de septiembre al Ministro de Guerra daba cuenta preparatoria que “de un día a otro estaría aquí la petición que don Manuel María de Undurraga tiene hecha y sustanciada ante el Gobierno de Chile. El pidió allí se le permitiera pescar con privilegio exclusivo de doce años en Más Afuera y llevar las pieles a China y traer lo producido a España e Indias”⁶. Si Undurraga, agrega, “se ciñe al lobo de mar es porque sus fuerzas no alcanzan también para la pesca de ballenas”.

Las ventajas de este proyecto eran notorias, y utilizando el incentivo nacionalista en su escrito apuntaba: “en la una, los españoles debían trabajar a las órdenes de los extranjeros, y además “el Bostonés” llena de efectos clandestinos todo aquel Continente en perjuicio de la Real Hacienda”.

En cambio el de Undurraga es “útil al reino ya que por este modo se proporciona ocupación a sus naturales desterrándose la inacción, el ocio y el vicio, porque se fomentará una nueva rama interesante que hoy no se tiene”.

La idea, sostenía Eyzaguirre, estaba en conocimiento del Monarca, quien se había dignado aprobar el expediente similar de Don Rafael Andreu y Guerrero, Obispo auxiliar del mismo Chile, destinado a la explotación pesquera de la costa de Paposo.

La faena de Undurraga serviría de experiencia a los chilenos, y esta sola mención obviaría el discutido punto de los retornos, pues “éstos se iban a conseguir no mediante la exacción de algún dinero del reino u otra especie de su actual uso o comercio, sino mediante una producción desconocida y despreciada”. Creía que España recibiría con gusto los productos asiáticos así conseguidos, “porque nadie ignora ser mejor recibir algo sin costo ni obligación que no recibir nada por sola desidia”.

⁵ Archivo Nacional. Notarial de Santiago, José María Luque (1803-1807). Tomo III, fojas 12-13. Santiago, 20 de enero de 1803. Miguel de Eyzaguirre (1770-1821), nacido en Santiago, brillante alumno de la Universidad de San Felipe, Dr. en Cánones y Leyes, fue profesor y Rector de ese establecimiento. Pasó a España en abril de 1803. Fiscal

de la Real Audiencia de Lima, murió en su cargo de Gobernador de Lambayeque. Véase para su biografía: Jaime Eyzaguirre, *Eyzaguirre, Generaciones y Semblanzas*, Vol. I. Santiago, (s. f.), pág. 130.

⁶ Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos. Vol. 216, fojas 23 y siguientes.

Mientras se discutía el primer escrito, llegó a conocimiento del Ministro don Miguel Cayetano Soler la comunicación enviada por el Gobernador de Chile, Luis Muñoz de Guzmán, en que en términos superlativos puntualizaba las ventajas que para el Estado y el Comercio significaba la aprobación del memorial de Undurraga ⁷.

Aunque el hábil alegato había hecho blanco en las autoridades, la respuesta oficial, fechada en Aranjuez el 5 de mayo de 1804, arrebató al proyecto su carácter genérico e internacional y lo reducía a una simple operación interamericana. En efecto, la Real Orden establecía a la letra: "Pudiendo producir al Estado grandes ventajas la caza de estos animales y deseando su fomento, se allana a tomar por vía de ensayo a Lima una moderada cantidad de pieles curtidas pagándolas al precio corriente o al que le convenga a su recibo en El Callao, de donde las conducirá en sus buques a la China y si este ensayo le produjese unas regulares utilidades comprara en lo sucesivo cuantas porciones le vendan" ⁸.

En Chile Manuel María de Undurraga recibió con estoicismo la mala nueva y al agradecer a Eyzaguirre sus desvelos escribía escuetamente: "Quedo inteligenciado de los pasos e incomodidades que ha padecido con dicho asunto, y en atención a que la preferencia se la han dado a la Compañía de Filipinas, es para nosotros, a lo menos por ahora, concluido" ⁹.

Por segunda vez el temor y los intereses creados de los monopolios echaban por tierra las ilusiones de los hispanoamericanos fielmente interpretados por el claro pensamiento progresista de Undurraga.

⁷ Biblioteca Nacional. Documentos Inéditos. J. T. Medina. Vol. 216, fojas 23 y siguientes.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 751.

⁹ La correspondencia de Miguel de

Eyzaguirre y Manuel M. de Undurraga en la interesante recopilación de Jaime Eyzaguirre: *Archivo Epistolar de la Familia Eyzaguirre (1747-1854)*. Buenos Aires, 1960. La carta, fechada en Santiago, diciembre 12 de 1804, en pág. 103.

CAPÍTULO XII

LA SUPREMACIA DE BOSTON EN EL TRAFICO DEL NORDESTE

Pese a la seria competencia de los puertos de Connecticut y Rhode Island, Boston mantuvo la supremacía del comercio asiático que en su ruta del Pacífico sur ligaba nuestras costas con la de los Estados Unidos. Cantón era, según un escritor coetáneo, un vestíbulo de Boston, y fueron sus marinos los que dieron la denominación genérica a los habitantes de angloamérica y Hawai conocidos en hispanoamérica como "bostoneses"¹. El empeño se debe a las acreditadas y emprendedoras firmas de la histórica localidad: J. y T. H. Perkins, J. and T. Lamb, Dorr and Sons, Russel Sturgis, Base and Co., J. Coolidge y Hay and Thorn, siempre dispuestas a financiar a los cruceros comerciales lejanos y arriesgados. Además los navieros contaban con la juventud dispuesta a la aventura. "Es frecuente, —escribe un marino— que los jóvenes norteamericanos de familias respetables, de Nueva Inglaterra particularmente cuya urbanidad sería un honor que imitaran los oficiales, se dediquen al mar"².

La lista de las naves bostonesas que tocaron en Chile es larga. Dejando por ahora de lado a la *Belle Savage*, la *Nancy*, la *Perseverance*, la *Dolly*, la *Betsey* y la *Thayer*, a las que nos referiremos en otros capítulos, por la índole de su misión y comportamiento apuntaremos singularmente aquellas que pasaron rumbo hacia el Nordeste o participaron en las cacerías de las islas loberas para completar sus cargamentos pelíferos.

Abre este ciclo cronológico el viaje del bergantín *Gowland*, que los

¹ De acuerdo con los papeles oficiales que vamos citando las denominaciones más corrientes para designar a los norteamericanos y a su patria son: Bostoneses, República de Boston, Provincias

Unidas de América, República Americana, angloamericanos, Nación Americana.

² William Moulton, *A Concise Extract from the Sea Journal of . . . written on board The Onico*, Utica, 1804, pág. 103.

intérpretes coloniales bautizaron de *Garland*³. Armado en Boston por comerciantes de la localidad de Philadelphia y de New York, fue puesto bajo el comando del Capitán Bazilla Worth. Su destino era "las Islas Falkland y Don Ambrosio para matar lobos y aprovechar su aceite", para cuya labor estaba aprovisionado de doscientas barricas. Con el apresto de siete cañones de cureña y siete pedreros, el *Gowland* se dio a la vela en marzo de 1797. Después de una estadía en las Falkland, donde hicieron averiguaciones sobre las posibilidades de las nuevas islas loberas descubiertas recientemente, atravesaron con mar gruesa y cielo tempestuoso la barrera del Cabo de Hornos, amainando las velas en mal estado en la isla mayor de Juan Fernández el 3 de marzo de 1798.

El Gobernador, alarmado con la presencia de numerosas embarcaciones en días anteriores y habiendo constatado la diferencia de firma en los pasaportes, juzgó conveniente enviar la *Gowland* a Valparaíso bajo la custodia del aguerrido teniente don Manuel Bulnes y siete hombres de la guarnición.

El bergantín entró a la bahía de Valparaíso el día 20 de marzo. El Gobernador al leer la misión de su colega de Juan Fernández no se atrevió a tomar su decisión inmediata enviando los antecedentes al Presidente de Chile, Marqués de Avilés, quien ordenó la apertura de un sumario. "Paso a manos de V. E. —dice la respuesta— las declaraciones que con la mayor precaución se han tomado por orden de esa Superioridad de 20 del presente al Capitán, Primer Piloto, segundo piloto y cuatro marineros por separado y los restantes en globo, todo arreglado al interrogatorio de los artículos de paz con los angloamericanos . . . de todo lo cual me parece resultar sospechoso que el bergantín puede ser enemigo".

Sin embargo las dudas se aclararon pronto, y el día 24 "se devolvieron al Capitán los pasaportes de zarpe, pero teniendo cuidado que su tripulación no salte a tierra ni expendá furtivamente algunos efectos de comercio, permitiéndole rehacer la aguada si la necesita"⁴.

El *Gowland* prosiguió su crucero al N. O. siendo nuevamente detenido por las autoridades españoles en Acapulco⁵.

Entre tanto en Boston la prestigiosa firma de Dorr and Sons apres-

³ En nuestro folleto, *Buques Norteamericanos en Chile a fines de la época colonial (1788-1810)*. Prensas de la Universidad de Chile, 1936, distinguimos ambas naves *Garland* y *Gowland* (N^{os}. 33 y 34, pág. 19). Ahora con mayores datos podemos afirmar que se trata de una sola nave, la *Gowland*.

⁴ Datos tomados de Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 787. Libro de Ordenes, 1797-1798, págs. 153-155.

⁵ F. W. Howay, *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade (1795-1804)*. Transactions of the Royal Society of Canada, Ottawa, 1931, pág. 130.

taba la partida de la fragata *Hancock*, Capitán Crocker con rumbo al N. O. Zarpó la nave el 25 de agosto de 1798 con las precisas instrucciones de evitar cualquiera recalada en Chile en vista de las tirantes relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos. Las peripecias de una mala navegación los obligó, sin embargo, a recalar en La Mocha, el domingo 20 de enero de 1799. "Los enfermos —señala el Log-Book— estaban gravemente atacados de escorbuto y dos o tres más presentaban los síntomas del mal por lo cual el Capitán determinó detenerse en la Isla"⁶. Además reinaba en la marinería una tensión dramática próxima al estallido insurreccional. El tercer piloto fue enviado a tierra en el esquife para buscar un sitio favorable y ensayar el remedio marinerio contra el escorbuto, el de enterrar medio cuerpo de los enfermos en la arena, tema sobre el que nos explayaremos más adelante.

La perspectiva era propicia. Numerosas manadas de lobos auguraban una fácil cacería, la que sin duda habían realizado los tripulantes de otros navíos pues advirtieron los restos de las cabañas de emergencia y los barriles de agua. Además la superabundancia de caza y pesca era para ellos un prodigio. El Capitán, fiel a las recomendaciones de los armadores desdeñó las perspectivas y prosiguió su ruta al norte, acostando la bahía de Meares, en Alaska, el 15 de abril. Víctima de las trágicas acechanzas indígenas y del mal talante de la improvisada marinería el *Hancock* alcanzó con dificultad su meta asiática⁷.

Dos meses después partía del mismo puerto de Boston la fragata *Camila* que penetró en Juan Fernández a comienzos de marzo de 1798, siendo despachada con presteza por el Gobernador por tener sus papeles en regla. Nada sabemos de su itinerario posterior⁸.

Inconvenientes tuvo por contraste la *Charlotte* (Carlota), Capitán Diego Ingersoll. Llegó a Más Afuera en octubre de 1800 en los momentos en que las autoridades perseguían por contrabando a la *Belle-Savage*, del mismo puerto. Ingersoll fue conducido a Valparaíso donde declaró en el proceso en curso explayándose sobre las actividades comerciales en el Noroeste, hacia donde habían partido ya tres naves norteamericanas. Sus explicaciones personales fueron satisfactorias y el Gobernador pudo declarar con satisfacción que "todos los buques bostoneses que han arribado a estos mares han traído pasaporte español separado de la carta de mar"⁹. La *Charlotte* se hizo prontamente a la

⁶ *Ship Hancock Log Book belonging to Eber Dow of Boston*. Harvard College Library. Cambridge, Mass. Remarks Sunday the 20th Jan. 1799 y Monday 21st. Jan. 1799.

⁷ F. W. Howay, ya citado, 130.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 787.

⁹ Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 355.

mar prosiguiendo la ruta del N. W. Llegó a esas costas en diciembre de 1801¹⁰.

Más estrechamente relacionado con la cacería de lobos en Chile está el viaje de la *Alexander* bajo el comando del malogrado capitán Asa Dodge. Pertenece a la firma Bass y Cía., traficantes del Nordeste. Arribó la nave a la Isla de Más Afuera en marzo de 1800 donde desembarcó el oficial Mr. Warren con una patrulla de siete hombres destinados a la caza de lobos. El buque abandonó la isla el 3 de abril con el fin de proseguir al N. W. "para negocios y con la intención de regresar en el mes de Septiembre". De acuerdo con los datos de Howard Clark estuvo también en la Isla de San Ambrosio¹¹. El periplo asiático fue desastroso para la *Alexander*.

Poco después de abandonar la costa en ruta hacia la China el Capitán Asa Dodge cayó al mar desde cubierta ahogándose. El piloto Sheperd tomó el mando, logrando en medio de crueles penalidades y repetidas desgracias alcanzar su destino en marzo de 1801¹².

Pese a las dificultades existentes, la prestigiosa firma de J. and T. H. Perkins asociada con Stephen Higginson despachó el 5 de junio de 1800 la fragata *Diana* al mando de Obed Barnard. La operación comercial comprendía el capital de un cargamento de mercaderías surtidas para "Río de Janeiro, Mares del Sur y el Noroeste". Sigiloso fue su paso por los mares de Chile donde al parecer vendió parte de su cargamento. Por este motivo, sin duda, fue detenida en el puerto de El Callao en diciembre del mismo año¹³.

Pudo continuar no obstante por la vía de Hawai hasta la Isla de Francia donde falleció el Capitán. A cargo del primer piloto Folger llegó a Boston en 1802 después de una larga navegación¹⁴.

El veterano y aguerrido Bazilla Worth condujo la expedición de la *Catherine*, otros escriben *Katherine*, fragata de 162 toneladas perteneciente a J. Coolidge. La nave sufrió averías en el paso del Cabo de Hornos y se vio obligada a recalar en Valdivia, "desnudo puerto donde nadie podía ser socorrido". Las autoridades detuvieron la embarcación por presumirse que era imposible "le faltare algunas (provisiones) a la mitad a lo menos de su viaje, debiendo haber sacado completo bastimen-

¹⁰ F. W. Howay, ya citado, pág. 133. — *Journal from Salem to Más Afuera in the*

¹¹ Howard Clark, *List of Antarctic Sealing voyages from 1783 to 1880*, en George Brown Goode, *The Fisheries and Fishery of the United States*, Washington, 1887.

¹² F. W. Howay, ya citado, pág. 132.

¹³ Datos tomados de la deposición de Samuel Curson, comerciante de Boston, 27 de febrero de 1822 en National Archives State, report Claims on Spain, Vol. 61.

to del puerto de procedencia", a más de parecer no correspondiente a los objetos o costos de la indicada expedición el número de piezas y muchos de los objetos de su cargamento, presindiendo de su artillería que en la certificación que trae del Cónsul se indican doce cañones y las noticias públicas aseguran 26".

El Gobernador envió la nave a Valparaíso bajo la custodia de la fragata *Júpiter*. El Presidente fue informado de la captura el 14 de febrero de 1801, pero por falta de antecedentes condenatorios fue puesta en libertad con la obligación de poner proa al N. W. Meses más tarde la *Júpiter* informaba que había vuelto a encontrar a la *Catherine* "en la boca del puerto de las islas habiendo echado parte de su tripulación a la de Afuera a cazar lobos". Se dio orden que, en vista de esta "contravención y mala fe fuera apresada y traída a Valparaíso, sin empuñar combate que expusiera a la *Júpiter*"¹⁵.

El 10 de marzo —de acuerdo al *Diario de N. Appleton*— la nave puso proa al N. W. desde Más Afuera, llevando a bordo un cargamento a consignación de 21.000 pieles de lobo de propiedad de Mr. Baxton¹⁶.

Los incidentes diplomáticos de estos años repercutieron en los viajes de las fragatas bostonesas *Asia* y *Eliza*, que después de recorrer la costa de Chile fueron detenidas en el puerto de El Callao. Fueron puestas en libertad una vez que su cargamento era decomisado¹⁷. En cambio el pequeño barco *Dispatch* (106 t.) de la activa firma de Samuel Dorr and Sons cumplió honorablemente su periplo, teniendo que lamentar tan solo el fallecimiento de su capitán. Zarpó de Boston en septiembre de 1800 y estuvo dedicada a la cacería de lobos en Santa María y Más Afuera a comienzos de 1801. Siguió al N. W. con un cargamento de pieles y de doblones que trajo desde los Estados Unidos¹⁸. Regresó con el glorioso título de haber dado cuatro veces la vuelta al mundo.

Entregada igualmente a la cacería de lobos estuvo la *Jenny*, fragata de 170 toneladas, Cap. Bowers y sobrecargo John Crooker, propiedad de Dorr and Sons. Salió de Boston en 1800 y en septiembre de 1801 desembarcó una cuadrilla de siete hombres para procurarse un cargamento. Los términos del contrato suscrito demuestran las precauciones que

¹⁴ F. W. Howay, obra citada, pág. 136-137

¹⁵ Archivo Nacional. Capitanía General. Vol. 788. Libro de Ordenes 1799-1801, pág. 239.

¹⁶ Nath. Appleton, *Journal... on board the ship Concord*, ya citado, entradas feb. 13 y marzo 10, 1801.

¹⁷ Datos en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 338, y en John Stoughton Letter-Book. Baker Library, Harvard University.

¹⁸ Ver Nath. Appleton, *Journal... on board the ship Concord*, ya citado, entrada 9 de enero de 1801. Para el viaje total F. W. Howay, ya citado.

estaban tomando los armadores para impedir las frecuentes fugas y deserciones de la marinería. Los salarios se fijaron en 15 dólares por cabeza por el mil de pieles, pagaderos al regreso a los Estados Unidos. Se daban dos cuotas al jefe del grupo al calculado precio de 1,50 por piel en el mercado de Cantón. En líneas generales la tripulación se repartía la décima parte de las ganancias y otro décimo pagaba los servicios del capitán y los oficiales¹⁹. Esta modalidad era un reflejo de la situación económica general de los negocios asiáticos.

Otros puertos norteamericanos participaron también en los viajes de estos años en que comenzaban a mezclarse las aventuras solitarias del lobero con el riesgo activo del contrabando.

De la matrícula de New York era la *Catherine*, Capitán Ephrain Prescott, sobrecargo Pitts, ejemplo típico de esta doble modalidad. El 12 de febrero de 1801 recalaba en Más Afuera para desembarcar una cuadrilla de 12 loberos. El Capitán estuvo en la costa y tomó parte, de acuerdo a lo escrito por William Moulton, el cronista del *Onico*, en varias reuniones societarias con el fin de aliviar a la tripulación del *Miantinomo*, cuyas peripecias hemos relatado²⁰.

Tiempo más tarde encontramos a la *Catherine* entregada al contrabando en el litoral. Durante una de estas operaciones penetró en la bahía de Coquimbo, donde fue atacada por error por el temido corsario inglés *Chance*. Al examinarse los papeles se comprobó su nacionalidad norteamericana, entrando los marinos en camaradería. El Capitán Prescott les facilitó un guía que los condujo a la Aduana, la que saquearon llevándose la plata almacenada²¹.

Las mismas actividades dolosas practicó la fragata *Interpreter* del mismo puerto de New York, que acompañó al *Pegasus* en la primera parte de su actividad de contrabando.

Procedente también de New York ancló en Más Afuera el 9 de abril de 1801 la fragata *Comodore*, de cuya trayectoria no hemos podido encontrar mayores rastros. Tampoco podemos ofrecer detalles sobre la estada de la *Oneida*, que al mando del caballeroso capitán Caleb Britnall zarpó de New York rumbo a estos mares en un segundo viaje lobero²².

Dos buques de Philadelphia podemos incluir en este período: la fragata *Artic*, Cap. Briggs, que permaneció activa en las islas recolectando pieles. Zarpó rumbo directo a Cantón el 16 de agosto de 1803

¹⁹ William Moulton, *Journal or board the Onico*, ya citado, pág. 104.

²⁰ William Moulton, ya citado, pág. 71.

²¹ Capt. John Myers. *The life, voyages*

and travels of . . ., London, 1817, págs. 222-225.

²² Nath. Appleton, *Journal . . . on board the ship Concord*, ya indicado, entrada 9 de abril de 1801 y Horvard Clark. *List*, ya citada.

con un cargamento de 25.000 pieles, habiéndose negado la oficialidad a llevar en consignación los de los otros loberos norteamericanos²³.

La scuna *Hetty* bajo el comando de Jona Briggs que había zarpado de Philadelphia en el otoño de 1801, estaba en Más Afuera en febrero de 1802 prosiguiendo luego el habitual crucero al N. W. y a la China²⁴.

El puerto ballenero de Nantucket participó igualmente en la actividad lobera, por intermedio de la fragata *Mars*, capitán Uriah Swain, que se hizo a la vela desde Boston en 1799.

En septiembre de dicho año fue avistada por el malhadado *Onico* en las costas patagónicas que recorrieron en convoy²⁵. Entró al Pacífico después de toparse con la *Concord* en las Islas Falkland²⁶. En derechura enfiló hacia Más Afuera para tomar parte en esa estación afortunada en sus condiciones climáticas. Estaba escasa de víveres por el largo crucero, y concluido el desembarco de un equipo lobero de 15 hombres, se dirigió a Valparaíso con el fin de obtener los recursos indispensables.

El Gobernador se negó a prestarle los auxilios requeridos "por haber ocultado el cañón y el obús" al tiempo del reconocimiento. Consultado el Presidente Pino al respecto, en su nota respuesta de 20 de diciembre de 1800 insistía en la doctrina española inalterable "que no era lícito surcar estos mares por ninguna potencia y mucho menos permanecer en ella tanto tiempo, de lo que no hay expresa convención con la República americana, y sobre todo se le haga severa reconvencción de los 15 hombres que dice haber dejado en la isla de Juan Fernández que es una manifiesta violación del territorio"²⁷.

La *Mars* regresó a Más Afuera donde tuvo la sorpresa de encontrar que tres de sus hombres habían sido capturados por el capitán corsario Juan Puga. De inmediato regresó a Valparaíso a solicitar la entrega de sus marinos. Por nota de 16 de febrero de 1801 fue informado que debía obtener noticias en El Callao pues en la Gobernación no había noticia alguna al respecto.

El día 21 el capitán Swain tuvo la buena suerte de rescatar parte de la tripulación en el puerto de Coquimbo, dirigiéndose presurosamente al Perú. Allí la nave cayó en manos de las autoridades que detuvieron el buque y lo desmantelaron, trasbordando el cargamento a los almacenes reales.

A los tres meses de un porfiado alegato fue puesta en libertad, mientras que las mercancías eran vendidas de una manera ilícita. Al regresar

²³ William Moulton, ya citado, pág. 98.

²⁴ Referencias en F. W. Howay, ya citado.

²⁵ William Moulton, ya citado, pág. 56.

²⁶ Nath. Appleton, ya citado, entrada de 22 de enero de 1800.

²⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 788. Libro de Ordenes, 1799-1801, pág. 179.

a Más Afuera la cuadrilla había reunido unas 20.000 pieles con las que continuó viaje directo a Cantón ²⁸.

Otras naves que tocaron las costas de Chile en estos mismos años son de procedencia desconocida para nosotros. La fragata lobera *Enterprise* estaba anclada en Más Afuera el 5 de septiembre de 1800. El *Pacific Trader*, Capitán Eads, tenía una cuadrilla en la citada isla en enero de 1800 la que fue asaltada por las fuerzas del corsario *La Bretaña* que le arrebató parte del contingente ²⁹.

Tampoco conocemos el puerto de origen de la fragata angloamericana *Palmira* que, "cargada de mercaderías", penetró en el puerto de Coquimbo en mayo de 1802. Solicitaba "agua y víveres", que le fueron vendidos por el subdelegado. Dos meses más tarde penetraba nuevamente al puerto en demanda de "víveres". Tadeo Badiola, el subdelegado advertido de antemano por una comunicación del Presidente de Chile Luis Muñoz Guzmán se negó a socorrerla, pese al alegato y defensa del Cap. Eads que trata de probar "haber partido su rancho con otro buque de la misma casa que se encontraba sumamente necesitado y con la tripulación tocada de escorbuto".

La experiencia había enseñado al subdelegado, —como la afirma en su respuesta— que el verdadero objeto de estas expediciones es el contrabando, y no en vano se dirigen a ese partido pues lo han practicado en él por confesión de los individuos de la fragata *Tryal* decomisada en Valparaíso.

La *Palmira* fue obligada a hacerse a la mar en procura de "los puertos habilitados para este objeto", es decir, Valparaíso ³¹.

Frecuentes fueron también en este período la combinación de naves balleneras entregadas a la caza de lobos. De New Bedford vino la fragata *Rebecca*, capitán Andrew Gardener, que se detuvo en las Islas Falkland a cumplir dichas faenas en compañía de la *Barclay*. Ambos se dirigieron después a Más Afuera donde llegaron respectivamente en enero y octubre de 1801 ³².

De Nantucket era la *Brother*, Cap. Kidder, que llegó a las costas de Chile en 1801. En marzo estaba en las Islas donde obtuvo un precioso cargamento. El 17 de abril se preparaba en Santa María para partir al Oriente.

²⁸ William Moulton, ya citado, pág. 78.

²⁹ Nath. Appleton, *Journal... on board the ship Concord*, ya citado, entrada 9 de enero de 1801.

³⁰ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 789. Libro de Ordenes, 1802-1804. Nota Luis Muñoz de Guzmán de 22 de mayo de 1802.

³¹ La cita Starbuch en su lista y también: Díaz en su lista de Log-Books (New Bedford). Nath. Appleton, *Journal*, ya citado, entrada de 2 de enero de 1800.

³² Nath. Appleton, *Journal*, entrada 13 de abril de 1801.

Volvió a su puerto de origen con un valioso surtido de mercaderías orientales. Parte del viaje lo realizó, al parecer, en convoy con su compañera, *Favorite*³³.

Del mismo lugar procedía la goleta *Columbia*, Cap. Hezekiah Fitch, que estuvo en las islas y zarpó en septiembre de 1801 con un cargamento de más de 100.000 pieles³⁴. Poco sabemos de itinerario de la fragata *Eliza*, Cap. Bunker, entregada a las mismas operaciones en Más Afuera, de donde zarpó.

³³ Howard Clark. *List of Antarctic sealing voyages from 1783 to 1880*, en George Brown Goode, *The Fisheries*

and Fishery of the United States, Washington, 1887.

³⁴ William Moulton, *Journal on board the Onico*, ya citado, pág. 98.

CAPÍTULO XIII

NAUFRAGIOS, COMISOS Y TRAFICO REGULAR

La penetración naval norteamericana en las costas de Chile iba alcanzando intensidad máxima hacia el año de 1803.

La flota ballenera, la más regular y ordenada en sus operaciones específicas y en lo posible alejada de los centros urbanos, seguía aumentando en tonelaje al ritmo acelerado del buen negocio del aceite, la esperma y las barbas de cetáceos, cuyos elevados precios costeaban los desvelos y sacrificios del alejamiento de la patria.

En la Isla de Santa María habían elegido sus bases, en 1801, la fragata *Hannab and Elisa* (Ana Elisa), de New Bedford, Cap. Brown, que permaneció hasta el año de 1803 en la costa debido a su detención en abril de ese año en que junto con su compañera la *Wareham*, Cap. Paddock, fueron conducidas al Callao¹. Junto a ellas se movía la veterana *María* a cargo de Paddock².

A Valparaíso, procedentes de Santa María penetraron en mayo de 1801 la fragata *Ruby*, Cap. Salomon Swain, cuya dotación, lo mismo que la del *Renown*, Cap. Alpheus Coffin, debió participar en las vistas del proceso seguido contra el Cap. Fanning y la *Aspasia* como tenemos ya escrito³.

La lista de navíos que abandonaron los puertos norteamericanos rumbo al Pacífico el año de 1802 es más numerosa de acuerdo a los datos de Starbuck que cita a la *Wareham*, de N. Bedford, y a los siguientes de Nantucket: *Rebecca*, Cap. George Chase; *Cato*, Salomón Folger, Jr.; *Sukey*, Daniel Whippey; *Hudson*, Uriah Bunker; *Belvedere*, Hezekiah Barnard, y *Atlas*, Cap. William Easton⁴.

La presencia de estas naves causaba inquietud a las autoridades. Al

¹ William Moulton, *A Concise Extract from the Sea Journal... on board the Onico*, Utica, 1804, pág. 97.

² Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery*, Vol. I, ed.

Argosy, New York, 1964, pág. 196.

³ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 376, No figura en la lista de Starbuck.

⁴ Starbuck, ya citado, pág. 198.

conocer el Presidente Luis Muñoz de Guzmán la noticia de la entrada de diez y seis navíos balleneros al puerto de Talcahuano impartió órdenes por nota de 25 de marzo de 1803 de "tomar precauciones. Siempre debemos recelar por la constante experiencia de las sorpresas y designios de hacer el comercio ilícito".

Los motivos de las recaladas forzosas eran en verdad diversos. La *Hannah and Elisa* completado ya su cargamento "meditaba separarse de la costa entornando viaje para su patria" habiendo pedido permiso para embarcar el compatriota, capitán de la fragata francesa *Víctor*, del puerto de l'Orient, F. B. Gardener ⁵.

La fragata *Edward*, Cap. John Brown, debía reparar las averías del buque que se vino a tierra encallando la noche del 24 de abril de 1803 ⁶. La *Harlequin*, Cap. Starbuck, estaba casi abandonada a su suerte por el escorbuto que había acometido a la tripulación ⁷. La *Sukey* (Susanita), con ocho meses de navegación y 450 barriles de aceite, se negaba a abandonar el puerto mientras no se la socorriera con "papas, cebollas y zapallos para combatir el escorbuto reinante a bordo" ⁸. También estaba afectada por esta común dolencia marinera la tripulación del *Belvedere*, Cap. Hezekiah Barnard.

La fragata *Lion*, Cap. Peter Paddock, necesitada reparar el timón averiado ⁹.

Quebraderos de cabeza produjo a los oficiales la entrada de la *Commerce*, Cap. Victor Aldrich; la *Hudson*, Cap. Bunker y *Lady Adams*, Victor Fitch, que embocaron la bahía de Talcahuano en mayo de 1803 alegando daños reconocidos más tarde como auténticos. Manuel Vega y Bazán, cumpliendo órdenes, les aconsejó pasar a Valparaíso, pero salvo la *Commerce*, las otras se negaron a cumplir las órdenes de zarpe.

Se utilizó después la forma diplomática de la convicción, y a nombre del Capitán Obed Aldrich, Pedro Quijada les dirigió una larga misiva conminatoria, en que se repiten las instrucciones anteriores:

Muy señor mío: Desde que los navíos de la América Septentrional navegando en estos mares del sur se los ha socorrido y admitido en los puertos y se les han dado todos los auxilios y socorros y víveres que han dicho necesitan, y buena voluntad de que saben los individuos de la misma nación, aunque por los tratados y convenciones de la España con las potencias de Europa, ninguna otra Nación que la

⁵ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 401.

⁶ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 401, y Contaduría Mayor. Expedientes de Balleneros, 1793-1803. El accidente ocurrió el 30 de julio de 1803. Starbuck no cita este viaje.

⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 380. No la cita Starbuck.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 380.

⁹ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 380.

española puede introducirse ni navegar en estos mares... Pero la experiencia ha hecho ver que la arribada a estos puertos de muchos de los navíos americanos han tenido por objeto no tanto el proveerse de los bastimentos necesarios para su navegación, cuanto el hacer con los naturales del país el comercio clandestino que han intentado y de facto han hecho en los diferentes puertos a que han arribado muy a menudo, a pretexto siempre de reparar los buques o de pedir víveres con que debían haber venido proveídos del lugar de su proveniencia para todo el tiempo de la navegación... Y para ello el Sr. Capitán General del Reyno que reside en la ciudad de Santiago, y a quien yo obedezco, ha mandado que todos los buques y navíos americanos que pidan y necesiten víveres y refrescos los vayan a tomar a Valparaíso”.

La predicción de Pedro Quijada era fácil, pues a los pocos días de escrita la carta Juan Martínez de Rozas daba cuenta de las especies de contrabando encontradas en los bodegones allanados, bajadas a tierra en los barriles y grandes pipas para la aguada de los balleneros.

Martínez de Rozas estaba desesperanzado. “Yo he tomado, —comunica a Quijada— cuantos arbitrios son imaginables para precaver las introducciones clandestinas y puedo decir a U.S. que no me acuerdo haber estudiado un punto con más empeño, pero yo reconozco de buena fe que todos son inútiles y que tal vez no sirven para otra cosa que para agravar el mal, haciendo o considerando una cortísima excepción”¹⁰.

Al fin se pudo obtener la escalonada partida de las naves. *León*, *Cato*, *Sukey*, *Belvedere* tomaron rumbo a Valparaíso; otras enderezaron a la isla de Mocha como la *Hudson*; otras a Santa María donde estaba anclada la *Grand Sachem*¹¹, que se proveía de provisiones por el puerto de Arauco; otras a Más Afuera, tocándose con la *Favorite*, de Nantucket, Cap. Edward Coffin, surta desde enero de 1803¹².

No todo fue ventura para los navegantes norteamericanos. La naturaleza era más implacable que el rigor aparente de las autoridades. El temido Cabo de Hornos se había tragado la fragata *Margaret*, Cap. John George, cuyos naufragos llegaron penosamente trasbordados a la isla de Santa María¹³.

La ballenera *Alderney* naufragó en la costa de Cartagena, Partido de Melipilla, mandándose guardia especial “para evitar los robos y despojos que en semejantes casos son comunes”¹⁴.

¹⁰ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 380.

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 376.

¹² William Moulton, ya citado, págs. 100 y 105. No la cita Starbuck, quien agrega la *Juno*, Cap. Bunker, *Thomas*,

Cap. Folger y *Uncle Toby*, Cap. Sevan del puerto de Hudson, N. York.

¹³ Archivo Nacional. Fondo Eyzaguirre, Vol. 4. La *Harriet*, Cap. George, perdió 26 marineros en la tragedia. Capitanía General, Vol. 876.

¹⁴ Archivo Nacional. Tribunal del Consulado, Vol. 14.

Mayores complicaciones jurídicas produjo el caso del bergantín *Mentor*, Cap. Jacobus Winslow, que se vino a tierra varándose en Talcahuano durante el terrible temporal del mes de mayo de 1804.

El *Mentor*, de bandera norteamericana, Cap. Jacobus Winslow, había zarpado el 25 de agosto de 1803 del puerto francés del Havre de Grace con el fin de pasar a los mares del sur a la pesca de lobos y llevar su peletería a Cantón.

Al llegar a la costa patagónica después de una aventura antártica, un temporal los introdujo en el Estrecho de Magallanes donde perdieron el ancla. Llegaron tras duras penas a la Isla de Juan Fernández, para dejar nueve hombres y proseguir a Santa María con la intención de recalar en Talcahuano y reparar allí las serias averías. La nave penetró en el puerto el 30 de junio de 1804 y solicitó "proveerse de todo" mientras esperaba viento favorable para dirigirse a El Callao.

Los oficiales pasaron a bordo, revisaron los pasaportes, las facturas originales y el rol del equipaje, operaciones que resultaron favorables para el capitán. El 20 de marzo se daban órdenes al Gobernador de Valparaíso para prestar los auxilios requeridos.

El *Mentor* impelido por una cerrada tempestad debió cambiar su rumbo apareciendo nuevamente en las islas y entrar en julio de 1803 al puerto de Talcahuano. Pedro Quijada tras otro prolijo reconocimiento en que anotó 350 pieles de lobos y 30 barriles de aceite de elefante marino no tuvo inconveniente en entregarle los víveres acostumbrados¹⁵.

Por desgracia la furia del vendaval continuaba, y soltando las amarras por la fuerza del viento el *Mentor* fue a encallar entre la batería de San Agustín y la pequeña isla.

Pasadas las horas de angustia el carpintero de ribera, Ignacio Lozada, reconoció el estado del *Mentor* como apto para la navegación.

Sin embargo, el Capitán J. Winslow solicitó permiso para la venta. Las autoridades vacilaron largo tiempo, pero al fin decidieron conceder lo pedido¹⁶. "Sólo en estas circunstancias calamitosas parece lícito el trato con los angloamericanos, enemigos declarados de nuestro comercio nacional como lo tiene bien acreditado la experiencia y la comunicación con estas gentes que han de volver a su país dejando en éste conocimientos y conexiones que se pueden mirar como amenazas peligrosas para lo sucedido".

Por decreto de 13 de agosto de 1804, se aprobó la venta del *Mentor*

¹⁵ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Expedientes de Balleneros, 1793-1803.

¹⁶ Contaduría Mayor. Tesorería General, 1781-1865.

para pagar el pasaje de regreso de la marinería, asimilando su caso al del *Onico*, operación comercial ratificada por el Rey de España por Real Orden de 6 de enero de 1804.¹⁷

El estado nervioso se debía en su parte decisiva al recuerdo ingrato que había dejado en las autoridades el caso del comiso de la *Tryal*. En el año de 1800 la firma de Gardener y Mitchell, del puerto de Nantucket, organizaba una sociedad para equipar la fragata *Tryal*, de unas 180 toneladas, con el fin manifiesto de la cacería de lobos, pero con la intención velada de comerciar en la costa del Pacífico antes de proseguir al Oriente.

La nave acostó la isla de Más Afuera en mayo de 1801 y desembarcó una patrulla lobera. La nave navegó hacia el Perú recalando en Coquimbo y en el puerto de Pisco alegando la necesidad de víveres para la tripulación. El Administrador de Aduana ordenó el registro legal y procedió a abrir los baules y fardos de mercadería confiscando, según declaraciones del Capitán, 21 cajas de sombreros y dos piezas de lienzo.

Los tripulantes mientras tanto eran enviados a tierra bajo la custodia militar de 18 hombres.

De acuerdo con los reglamentos se prosiguió la substanciación del proceso y agotados los trámites locales se elevaron los expedientes al conocimiento del Virrey del Perú. El embargo se prolongó hasta el 24 de septiembre en que las órdenes del Virrey ponían en libertad la nave y recomendaban el reintegro de las mercaderías.

Como única gratificación por los daños causados el Capitán Coffin percibió \$ 280.— entregados por el Gobernador.

La nave se hizo a la vela el 27 de septiembre rumbo a la isla de Más Afuera, donde estuvieron entregados a la cacería de lobos hasta el 21 de noviembre. Escasa de víveres o bien con secretas intenciones de contrabando, la *Tryal* enderezó rumbo a Talcahuano penetrando en la bahía en la mañana del 8 de enero de 1802. Aplicando los severos reglamentos, el Comandante Manuel Vega Bazán los conminó a salir del puerto pues sólo Valparaíso estaba habilitado para estas transacciones. Dos días más tarde se presentaban la *Tryal* en compañía de la *Onico* ante las autoridades porteñas. La reacción fue violenta. Las autoridades subieron a bordo y bajo el mando de José Prieto revisaron y abrieron las cajas, paquetes y fardos advirtiendo un cuantioso cargamento de "géneros y tabacos" de ilícito comercio. La declaración del Capitán Tomás Coffin sobre las instrucciones recibidas en Nantucket faci-

¹⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 375. Caso de la venta del Bergantín Mentor. 14 de Junio de 1804.

litaron la condena. En Santiago, el Fiscal de Gobierno y el Asesor General fallaron la causa confiscando la embarcación ¹⁸.

El 23 de febrero Coffin obtuvo permiso para pasar a la capital y apelar de la sentencia, apelación que fue denegada.

La sentencia condenatoria firmada por el Lic. Díaz de Valdés estaba basada en la efectividad de la venta de las mercaderías en los puertos de Pisco, Coquimbo, Talcahuano y Valparaíso.

El 12 de mayo comenzó el desembarque del cargamento, procediéndose después al remate del bajel. Tomás Coffin obtuvo permiso para alejarse del país entregando su defensa a Prudencio Lazcano quien trató de evitar el remate de la nave. El 21 de agosto fue vendida públicamente. El monto de la liquidación fue el que sigue:

1.901	pesos fuertes
1.425	remate loza y mercaderías
14.039	remate buque y aderezos
1.901,3	venta tabaco virginia
Total	19.266,3
Gastos:	1.957, 3/4
Líquido:	\$ 17.308

La nave bajo el nuevo nombre de *La Prueba* pasó a engrosar la flota de la costa. Tomás Coffin, por la ruta de Buenos Aires, regresó a los Estados Unidos. En junio de 1803 empezó las diligencias diplomáticas de protesta por la propiedad confiscada, elevando con este objeto diversos memoriales al Presidente Madison. Fueron largos años de espera.

En 1821, Paul Gardener, uno de los armadores, entregó los reclamos a la comisión mixta hispanoamericana, pero su demanda no tuvo el buen éxito esperado ¹⁹.

¹⁸ Sobre el comiso del *Tryal* hay en Chile extensa documentación. El juicio en Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 908. Las consideraciones finales en Capitanía General, Vol. 789. Libro de Ordenes 1802-1804, pág. 30. La distribución del comiso fue la siguiente:

5% sobre \$ 17,365	\$ 868,2
8a. parte Almirantazgo	2.170,5
	3.038,7
Gastos y alimentos	\$ 1.957,6 3/4
6a. parte Jueces	2.364,21 1/4
Derechos del asesor	613,7 3/4
1/2 Rl. Hacienda	5.945,5 3/4
3a. parte libre comercio	1.981,7

2/3 parte Ramo de Comisos	3.963,6 1/2
Tocan a su Majestad	3.038,7
1/2 aplicación Real Hacienda	3.943,5 3/4
Por las 2/e. partes	3.963,6 1/2
Total	12.948,3 1/4

¹⁹ La parte norteamericana se encuentra en "Deposition Thomas Coffin" ante el Notario José María Sánchez, Valparaíso, 18 de mayo de 1802 y "Memorial Claim of Paul Gardener", Nantucket, 13 de diciembre de 1821 y "Memorial de James Watt", Philadelphia, 25 de noviembre de 1822. El reclamo de Gardener era complicado y aleatorio:

Artículos robados en Pisco	\$ 1.844
Detención de 2 meses	1.000

No sería este comiso el último en la historia de las relaciones comerciales. A medida que aumentaba el tráfico ilícito las autoridades —acicateadas por las reales órdenes— debieron extremar las medidas punitivas.

Robo en Talcahuano	2.100	La documentación personal de la defensa corre en los volúmenes del Archivo Nacional. Escribanos de Valparaíso. Vol. 24 (1802-1844). Poder de Tomás Coffin a Prudencio Lazcano, 29 de abril de 1802 y Poder General a Angel Castro, 16 de diciembre de 1803.
Detención Talcahuano	500	
Venta buque	20.000	
El baúl del Capitán	2.000	
Pérdida tiempo capitán	3.100	
Probable venta de cueros en Cantón	50.000	
Vuelta Cantón a U.S.A.	40.000	
Reclamo total \$	11,250	

CAPÍTULO XIV

EL COMERCIO EN BARCOS NEUTRALES NORTEAMERICANOS

“Buques libres, mercaderías libres”, constituye una frase llena de sentido en los anales del derecho internacional. Enrique Wheaton, en su estudio pionero sobre la *Historia del Derecho de Gentes en Europa y en América*, remonta sus orígenes a los primeros tratados suscritos entre Inglaterra y Portugal (1654), el de Francia e Inglaterra (1677) y los de Holanda e Inglaterra en los años de 1688 y 1671.

El principio sufrió, sin duda, alteraciones y restricciones en el correr del tiempo histórico, siendo la más importante la de 1756 que “limita a los neutrales su comercio acreditado antes de la guerra”.

La modalidad tomó carta entre las doctrinas del derecho internacional, y bajo el nombre genérico y confuso de “comercio en barcos neutrales” fue una costumbre que tanto en Europa como en los Estados Unidos adquirió legitimidad, pese a las crisis sufridas en el correr de los años trágicos de la Revolución Francesa y el Imperio Napoleónico¹.

El centro de origen de esta actividad en Hispano-América fue el Mar Caribe con motivo de la Declaración de Guerra en 1799. Se permitió —como hemos apuntado en el primer capítulo— a los barcos norteamericanos el acarreo de las mercaderías indispensables a los puertos de Cuba y a la recíproca de La Habana a los Estados Unidos. Como la joven república era la única potencia neutral que poseía una adecuada flota comercial constituyó esta actividad naviera un verdadero monopolio.

El permiso adquirió validez americana por Real Orden de 18 de noviembre de 1797 en los términos oficiales que siguen:

Enterado el rey de las repetidas instancias que desde la publicación de la guerra han hecho varios comerciantes, especialmente de Cádiz, solicitando para evitar en lo posible la interrupción del comercio con la América y sus funestas consecuencias, permiso para hacerlo en buques neutrales desde puerto nacional

¹ Enrique Wheaton, *Historia de los Europa y América*. Trad. Carlos Calvo, *Progresos del Derecho de Gentes en* Besancon, 1861, pág. 262.

o extranjero; y considerando S.M. que la detención de los frutos y producciones de nuestras colonias y la escasez o falta en ellas de los géneros de Europa, algunos de absoluta necesidad, causan no solo muy graves sino irreparables perjuicios, ha condescendido en que se use de este recurso extraordinario a que obligan las actuales circunstancias, permitiendo las expediciones de efectos no prohibidos en buques nacionales o extranjeros, desde los puertos de las potencias neutrales o desde los de España, con retorno preciso a éstos, según se ejecutó en la guerra del año 1779, pagando los que se conduzcan desde los puertos extranjeros los mismos derechos que si se llevaran de los nacionales, esto es, los de su introducción en España, extracción, e introducción en América ².

A la sombra de estos permisos extraordinarios se inició una verdadera especulación fraudulenta en que ayudaron por codicia o por razones de amistad diplomática los cónsules españoles acreditados en diversos puertos de los Estados Unidos.

En la correspondencia de la cancillería norteamericana hay notas acusatorias en contra de Joseph Ignacio de Viar, Joseph de Gaudenes y su yerno John Stoughton y se afirma que Gaudenes "vendía licencias para vender harina a uno y dos dólares por barril, con una entrada anual de \$ 50.000 ³.

Esta tolerancia puede colegirse con claridad en la carta escrita por John Stoughton a José Ignacio Viar, que insertamos como probatoria:

Estimado amigo y dueño:

Por una apreciada carta de Ud. que recibí hace algún tiempo, veo la proposición que hace de executar una expedición de esta ciudad a la de Lima. He comunicado el plan en confianza a dos amigos míos comerciantes de los más acreditados y arriesgados de este comercio, pero no han querido emprender nada en consecuencia de la mala suerte que han tenido el *Clotbier*, de Baltimore y últimamente el *Asia* de ese puerto y la *Eliza* de éste, pues todas sus cargas han sido confiscadas y su gente tratada con mucho rigor. En fin, los comerciantes capaces de emprender semejantes negocios no quieren hacerlo, a menos que se les muestre privilegio del Rey para ello o de los Jefes de sus Colonias o Establecimientos Ultramarinos. Es cuanto se me ofrece comunicarle y con los mejores deseos de servirle, quedo rogando a Dios ⁴.

² Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 746. Tomamos la cita textual del interesante ensayo de Sergio Villalobos R., *El comercio extranjero a fines de la Dominación Española* en *Journal of Inter-American Studies*, Vol. IV, N° 4, octubre, 1962, y su libro más desarrollado: *Concepto y Contrabando a fines del siglo XVIII*, Buenos Aires, Eudeba, 1965. Allí se discute el sentido jurídico del concepto de comercio neutral.

³ Samuel Flagg Bemis. *Pinckney's*

Treaty. America's advantage from Europe distress. Ed. 1906, pág. 256 y nota 12.

⁴ Juan Stoughton. Letter-Book. Baker Library. Harvard University. Carta de Stoughton a Viar, Boston, Julio 21 de 1801. En los papeles inéditos de Stoughton hay una "Lista de Correspondientes que me han prometido una parte de la Comisión que sacaren de los barcos que les fueron consignados por mi recomendación", que insertamos por ser documentos que ofrecen facilidades para otros

Diversos comerciantes fueron tentados por estas ofertas ventajosas, entre otros, la acreditada firma de James and John Perkins de Boston, afortunados pioneros del comercio oriental como tenemos dicho. En efecto, el año de 1800 Alejandro Ramírez del comercio de Guatemala les hacía llegar proposiciones en carta muy significativa que traduzco:

Señores:

Ahora que he recibido nuevos poderes e instrucciones desde Guatemala, me tomo la libertad de presentarle nuevamente a sus ojos nuestro proyecto. Espero recuerde lo que le señalé en carta de 1º de noviembre último. Es siempre de los Mares del Sur que hablo y en especial los puertos del Callao, Guayaquil y Sonsonate, para los cuales nominativamente se me ha renovado el permiso. Uds. no han aprobado el pago que hay que hacer en dinero sonante, sin agregar a ella las considerables utilidades que pudieran atraerlos suficientemente. En esas condiciones creo que no sería conveniente para mis asociados, por las enormes dificultades para extraer moneda de las colonias españolas. Pero hay creo un medio que creo regular y ventajoso. Dejemos vigente los primeros artículos del plan anterior y también que los retornos del mar del sur sean las producciones de esos países que pueden enviarse a cualquier puerto de Europa, y dejemos también el compromiso de dividir en dos partes las utilidades, deduciendo los aportes. Las producciones peculiares de esos países son, como Ud. sabe, cacao, cobre, lana de vicuña, índigo, con los cuales se puede llenar el cargamento o parte de él. Los beneficios de los géneros que se envíen y de las materias primas que se traigan no son dudosos, dadas las presentes circunstancias del comercio.

Debo tan solo agregar que mi permiso no se limita a cierto número de expediciones, sino que puede repetirse durante la guerra las veces que queramos, y para evitar los peligros de la guerra pueden ser despachadas de ida y vuelta bajo nombre neutral con la misma simplicidad de las que se hacen a La Habana.

No he comunicado a nadie estas últimas noticias que recibí ayer de Guatemala. Espero hablar con Ud. porque mi pobre inglés no es suficiente para escribir. Le ruego mantener en secreto el contexto de esta carta⁵.

estudios de índole general sobre el tema. Barcelona: G. G. Hilliger and Co.; Alicante, Robert and John Montgomery; Cádiz: Bernhard and Hilliger. Bilbao: Alvarez and Son; San Sebastián: Don Fermín de Ayscobe. Habana: Richard M. Madam; Marsella: Pierre Colligue et Cie.; Habana: Don Pedro Juan de Erice; Don Thomas de la Cruz Muñoz; Marqués de Casa Calvo; Barcelona: Francisco Olivella, Dn. Antonio Pont y Closas; Bilbao: Don Ventura Gómez de la Torre y nietos, Don Antonio de Sarud e hijos; Bayo y Gozilia; San Sebastián: Yarza y Olozaga. Cádiz: Josep Moreno de Mora y Bernardo Lacosta. Madrid: Don Julián Hernández Barruso; Manuel de Moneda, amigo de Barruso. Madrid: Narciso de Heredia; Barcelona:

Srs. Arabet Gautin, Nassing y Co. Vigo: Don Buenaventura Marco del Pont; Habana: Gabriel de Herrera. Málaga: Duncan and Shaw; Puerto Cabello: Don Juan Torres; Buenos Aires: Manuel de la Piedra; Don Pedro Duval; don Tomás Ant. Romero; Pedro Andrés García. Valencia: Vicente Yaudenes. Mr. Tapper, Cónsul de Dinamarca y Alicante: Don Fco. Piqueres e Hijo. Coruña: Sr. Don Pedro Llona.

⁵ Thomas H. Perkins Papers. Massachusetts Historical Society. Boston. Carta fechada en Philadelphia, 20 de abril de 1800. Indicaciones generales sobre la Casa Perkins en: "Bulletin of the Business Historical Society". Baker Library. Vol. VI, N. 2, March, 1932.

Sin duda alguna, éste fue el origen de la primera expedición de comercio neutral que llegara a Chile.

En efecto, el día 15 de julio de 1800 se presentó en el puerto de Valparaíso la fragata norteamericana *Dolly*, Cap. Tomás Webb, procedente de Philadelphia y con destino a Sonsonate. Venía, de acuerdo a sus papeles, acogida a la Real Orden de 15 de noviembre de 1797 y con permiso especial de la Capitanía General de Guatemala. El sobrecargo Juan José de Echeverría declaró un cargamento de ropa consignado por Alejandro Ramírez y Juan Bautista Irisarri, comerciantes de Guatemala⁶.

Las autoridades portuarias se negaron a aceptar las peticiones, pues la citada real orden había sido cancelada por las disposiciones regias contenidas en la Real Orden de 18 de julio de 1800.

En vista de la negativa el sobrecargo acudió con astucia al consabido subterfugio de pretextar averías en la nave "solicitando autorización para vender parte del cargamento para hacer el dinero necesario para víveres y reparaciones".

Para acelerar las negociaciones pasó Echeverría a la capital. En atención a la "afligida situación económica del país" el Cabildo de Santiago tomó cartas en el asunto y elevó un largo y sustancioso memorial al Gobierno en que hacía ver las razones que los movían a apoyar dicha solicitud.

El Procurador General de la ciudad, invocando "ser el representante del Pueblo", alegaba: "Yo no debo tener otro destino sino el procurar su alivio y consuelo; sería una deuda insoluble si llegando el caso abandonase sus intereses. Me haría responsable a Dios y al Rey si callase cuando debía hablar".

En un meduloso diagnóstico de la crisis que atravesaba el país, el Procurador ponía énfasis declamatorio en sus argumentos. "La justa guerra que nuestro amado Soberano se ha visto obligado a mantener ha dado lugar a que estos obedientes y dilatados Dominios se vean en las mayores necesidades; pues, contando el comercio aquellos efectos que deben transportarse no ha sido posible su conducción, llegando al extremo de que los pocos que existen se venden a un excesivo precio y los mercaderes ya no se contentan con ganar 500% sino que libremente, y a su arbitrio ponen el precio a las mercaderías" de manera que a su juicio: "los caudales de los vecinos se han trasladado a las arcas de los comerciantes. Los fundos y casas han llegado al extremo de haberse acensuado malbaratándose aún lo más precioso".

⁶ Archivo Nacional. Fondo Eyzaguirre. Vol. 3 y Biblioteca Nacional. Colección J. T. Medina, Vol. 215. En este documento se da por Capitán a Samuel Brouttli.

Esta situación levantaba, según sus palabras, los clamores pues "el líquido de sus propiedades no era suficiente para subvenir sus necesidades".

No negaba el Procurador el derecho de España a pasar estas leyes prohibitivas, pero por falta de fábricas e industrias, no podía reducirse la economía americana "a la extracción de metales y a la recogida de unos pocos frutos de sus haciendas"; creía que en vista de los 15 años de guerra debía autorizarse la entrada de los efectos del navío norteamericano, "nación que se haya en paz con la española".

Por lo demás, insistía, la nave había salido de su provincia cuando su Majestad tenía dispensada la gracia de que toda Bandera Neutral pudiese introducir libremente efectos en América previo pago de ciertos derechos.

Citaba los claros ejemplos de Lima y de Buenos Aires y terminaba pidiendo se pudiera vender los efectos "con la calidad que sea de alguna administración pública y no por sus comerciantes".

Pese al elocuente alegato del Procurador General, don José Antonio de Aro, la sentencia fue desfavorable. El 19 de julio de 1800 el Licenciado Díaz de Valdés ponía punto final a las discusiones dictaminando que "en conformidad a lo resuelto por la Real Orden expedida en Aranjuez el 20 de abril de 1799 no ha lugar a la solicitud"⁷.

Sin embargo, parece que parte del cargamento fue vendido en Valparaíso⁸, y aún más se dieron órdenes al propio Gobernador de Valparaíso que comprara "diez o doce resmas de papel bueno, del mejor siendo español y a precio regular"⁹.

Mientras la *Dolly* permanecía en Valparaíso esperando las decisiones gubernamentales una nueva fragata norteamericana penetró en la bahía en operación que a simple vista parece conjugada. Se trataba de la *Thayer*, Cap. Samuel Brown, sobrecargo Esteban Dexter, procedente de Salem, con aparente destino al North-West. El cargamento era de consideración e incluía "fierro, plomo, acero, paños ordinarios, ropones, lana, lonas", adquiridos a las firmas de Samuel Arnold y Joseph Martin, de Providence¹⁰.

⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 553. Este interesante expediente refleja las inquietudes de la época en Chile.

⁸ Biblioteca Nacional. Fondo J. T. Medina. Documentos inéditos, Vol. 355.

⁹ Archivo Nacional: Libro de Ordenes 1799-1801. Vol. 788, págs. 248-249. José de Santiago Concha a Gober-

nador de Valparaíso. Stgo., 5 de mayo de 1801.

¹⁰ Archivo Nacional. Real Audiencia. Vol. 1964. Valparaíso, 23 de mayo de 1801. La nave figura en su grafía como *Tayar-Tallar-Thayer*. Había zarpado de Salem el 28 de diciembre de 1800. La tripulación era de 17 marineros; tres pilotos, el primero Uriel Rhea. Para la defensa llevaba 4 pe-

Para tramitar estos asuntos venía a bordo un vasco español, Felipe Echeverría, con negocios en Buenos Aires.

Echeverría, como su homónimo el sobrecargo de la *Dolly*, hizo gestiones para pasar a Santiago y aprovechar el ambiente de rebeldía criolla favorable a sus intereses. El Gobernador trató de disuadirlo —“por no ser lícito franquearles la comunicación interna”—, pero la porfiada insistencia del vasco rindió la voluntad de las autoridades. El 30 de mayo de 1801 se abrió el expediente judicial en Santiago, previa traducción de los papeles por la pericia de Juan Cranisbro.

El Agente de la Real Hacienda, apoyado en la sentencia negativa en el caso de la *Dolly* y aún haciendo los distingos legales entre las dos situaciones, insistió en la negativa, pero la presión de la opinión pública lo obligó a buscar un subterfugio legal, agregando en su escrito: “Pero como no hay cosa que no se atropelle en caso de guerra y están todos los caminos cerrados por nuestros enemigos, podrá usted considerar las circunstancias y podría venderlas el Capitán a los gremios de labradores y mineros por precios equitativos con una moderada ganancia”.

La operación dilatada por los trámites burocráticos de rigor vino a terminar el 22 de febrero de 1802 en que el Superior Gobierno concedía “por gracia y merced”, la venta de “algunos efectos” conducidos en la fragata *Thayer* por “cuenta y riesgo” de Felipe Echeverría, sujeto al pago de los “derechos de entrada en España, salida de aquellos puertos, almojarifazgo y alcabala”¹¹.

Hubo dificultades en la liquidación de los impuestos. El administrador de la Aduana de Valparaíso Modesto Novajas opuso resistencia a las ventas. Por lo cual el Gobernador J. de Santiago Concha envió al administrador general “para que examine las dificultades y se lleven las gestiones más suaves y aparentes a una materia cuya naturaleza exige la mayor consideración”¹².

Al parecer la *Thayer* continuó en la costa de Chile “haciendo señas sospechosas de contrabando”, y hubo de mandarse en su persecución a la fragata *Júpiter*, ocupada en la activa guerra de los corsarios ingleses.

Al recapitular el largo proceso, la Audiencia de Lima terminaba su

dreros, 14 fusiles y pólvora. Consta en la documentación que Felipe Echeverría había salido de Buenos Aires a comerciar con los neutrales y había sido detenido por la fragata francesa *Caledonia*. De Trinidad pasó a los Estados Unidos.

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 73.

¹² Archivo Nacional. Libro de Ordenes, Vol. 780, pág. 250. Por nota de 20 de junio de 1801, el Gobernador ordenó la compra de “10 piezas de lona y otras tantas de brin para la fragata *Júpiter*”.

informe al Ministerio de Marina con dos considerandos en que hacía el balance de la intervención estadounidense en las costas del Pacífico: "Toda esta relación —escribía— tiene dos objetos, exponer a V. E. la frecuencia de Buques Norteamericanos en estos Mares. Aquellos neutrales a pretexto de la pesca de ballenas y lobos concurren sin intermisión de nuestros puertos solicitando auxilios. Ya sea que por sus largos viajes consumen sus víveres o que maliciosamente abaten su aguada, se presentan en ellos pidiendo estas provisiones debidas a la humanidad.

Otros manifiestan la necesidad de restablecer su tripulación escorbutada y algunos las de reponer averías de los buques y como este Gobierno, aunque repetidamente ha representado la continuación de este abuso, no tiene órdenes positivas y terminantes que puedan servir de invariable regla en estas ocurrencias, no puede comprometer sus resoluciones por no aventurar la circunspección con que parece debe contemplar una Nación vecina y neutral en defecto de las expresas intenciones de S. M. hacia este particular ¹³.

¹³ Biblioteca Nacional. Colección J. T. Medina, Vol. 338.

CAPÍTULO XV

LOS COMIENZOS DEL CONTRABANDO NORTEAMERICANO EN CHILE

El contrabando —dictamina una autoridad en la materia— fue una actividad universal en los siglos XVII y XVIII. “Casi todas las Naciones, prosigue León Vignols, participaron en este comercio o sufrieron sus golpes. Desde los Reyes de Inglaterra y de Francia, por ejemplo, hasta el más humilde guardacosta americano, pasando por los miembros del Consejo de Indias y por los Virreyes hispano-americanos... todo el mundo participaba. Los soberanos en nombre del interés nacional, los otros por codicia personal, con gananciosa complacencia”¹.

Vignols encuentra la explicación sociológica de este fenómeno ecuménico, y lo concreta en los términos: Monopolio, es decir, Prohibición y Contrabando, en las que ve una relación de causa y efecto.

Dentro de esta modalidad universal, la América Española ofrecía alicientes que superaban los obstáculos del comercio lejano, pues, aun a comienzos del siglo XIX, el Duque de Cádiz dictaminaba que era “la fuente donde el Continente Europeo buscaba la moneda para sus transacciones”².

Francia fue la primera potencia que aprovechó en gran escala las posibilidades de obtener numerario acuñado. Desde el viaje de De Gennes (1695) hasta la represión efectiva de las expediciones realizadas por De Martinet (1717), el comercio intérlope francés, singularmente bretón, obtuvo por lo menos unos 200 millones de plata acuñada o en barra para financiar el tráfico del Oriente³. A partir de esa fecha el

¹ Ver Léon Vignols, *L'Ancien Concept Monopole et la Contrebande Universelle*, Revue d'Histoire Economique et Sociale, París, N° 1, 1928, pág. 240.

² *Ibero-Amerika und die Hansestadt*. Ibero Amerikanische Institut. Hamburg, 1937, citada por Harri Meier, *Zur Geschichte der Hansischer Spanien und Portugal. Fahrt*. pág. 146, La nota lleva fecha de 27 de febrero de 1809.

³ Véase la fundamental monografía de E. W. Dalghren. *Les Relations commerciales et maritime entre la France et les cotes de l'Océan Pacifique*. Tomo I, París, 1909. Tomamos la cifra del artículo de Léon Vignols y Henri Sée, *La Fin du Commerce Interlope dans l'Amerique Espagnole*, Revue d'Histoire Economique et Sociale, N° 1, París, 1928, pág. 300.

contrabando pasó a ser una actividad indirecta, que heredaron los ingleses y, al alcanzar su independencia, los norteamericanos.

La inmensa maquinaria construida por los comerciantes franceses en el siglo XVIII, nunca fue desmontada, y las rutas oceánicas que ellos utilizaron pasaron a ser las clásicas en este movimiento intercontinental.

El contrabando norteamericano comenzó en forma lenta. La primera ocasión, intuida por los gobernadores de Chile y los Virreyes del Perú, fue el permiso para pagar los víveres en moneda corriente o en letras sobre plazas extranjeras. Era fácil sustituir las cantidades y tener así una mayor disponibilidad para el pago de mercaderías, sobre todo el cobre, como veremos a continuación. A este ejercicio consentido vino a agregarse la operación clandestina directa, emprendida por algunas naves a lo largo del litoral. Tres típicos casos podemos señalar en este primer período de contrabando, y atañe a las aventuras de las naves norteamericanas: la *Betsey*, *Pegasus* y *Belle Savage*, las que relataremos.

La *Betsey*, pequeño bergantín de 104 toneladas, de la matrícula de Boston, pertenecía a una sociedad integrada por A. Winship, poseedor de los tres cuartos de la empresa, a su hermano y al Capitán Joseph O' Cain, que habían adquirido el resto de las acciones. El barco vino a las órdenes de O' Cain para "comerciar pieles de nutria con los indios". Traía como cargamento una gran partida de "telas y chucherías, paños, bretañas, muselinas, pistolas, fusilería y sables"⁴. Bien pertrechada con diez cañones y una aguerrida tripulación de 19 marineros, se hizo a la mar el año de 1799.

Al penetrar en las aguas territoriales de la Capitanía General de Chile el bergantín fue avistado a la altura de los grados 56 por la fragata *María Luisa*, Cap. José Bartolomé de Carreta, procedente de San Sebastián. Al abordar la nave, el capitán presentó "pasaporte americano, registro de aduana, razón del cargamento y pasabante español, firmado por el Cónsul Juan Stoughton. El hecho de contener la nave la suma de \$ 30.000 en dinero despertó la curiosidad de los españoles, que tomando pie de la nueva Ordenanza de Corso de 1796, condujeron el *Betsey* en rehén a Valparaíso.

Informado el día 31 de marzo de 1800, el Presidente de Chile, Joaquín del Pino, de la detención de la nave norteamericana, ordenó tomar toda clase de precauciones. "En las actuales circunstancias de la guerra con la nación británica —comunicaba Del Pino— es muy factible que los ingleses que navegan en estos mares del sur traigan pasaportes y

⁴ Tomamos los datos inéditos del "Expediente sobre la aprehensión que hizo Don José Bartolomé Larreta, Capitán de la fragata *María Luisa* al bergantín

americano el *Betsí* (año 1800). Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 641. Detalles en Capitanía General, Vol. 380.

patentes dobles para pasar por americanos de las provincias unidas, puesto que es el mismo idioma, fisonomía y costumbres de estas dos naciones”.

Prevenía a las autoridades del puerto que examinasen y reconocieran las patentes y se interrogara separadamente a los oficiales.

Con ayuda del intérprete Manuel Ibarra, de Vizcaya, se tomó declaración al Capitán, al sobrecargo Carlos Winnship —fallecido poco después en Valparaíso—, a Benjamin Frank, primer piloto, el segundo John Brown y al despensero Nathan Winnship, hermano del sobrecargo.

Merced al interrogatorio se comprobó la veracidad de las informaciones originales, y el hecho de ser el *Betsey* una de las naves de la firma bostonesa. La otra, la fragata *Essex*, capitán Quilon, se aprestaba en Boston para darse a la mar.

Al preguntársele sobre los efectos que llevaban a bordo, no aparentes para el comercio del N. W., respondió O'Cain que por su experiencia de cuatro viajes, sabía que “toda la mercadería es apropiada para los indios, y que en muchas ocasiones hasta los vestidos que traen les parecen bien a ellos. Que ha cambiado su camisa por dos cueros de nutria que en la tierra de la China como en Cantón le dan \$ 30 por cada cuero, y que así aunque se le concediera permiso para vender no lo ejecutaría ni aún de una pieza de bretaña que le dan por ella los indios dos cueros de nutria”.

El 12 de abril una comisión de honestos comerciantes, compuesta por Joaquín Villaurrutia y Juan González expertizó las bodegas. El veredicto de estos honorables ciudadanos resultó favorable a los marinos norteamericanos.

Dos días más tarde O'Cain demostró “sospechas y aun evidencia que faltaban muchas cosas de las que cargaba el buque en el momento en que fue apresado”. Bajo la palabra del Capitán de la *Maria Luisa*, se comprobó la veracidad de este aserto. El decreto de 12 de abril ordenó poner en libertad la nave, pero de los \$ 2.129 que exigía el Capitán como compensación de los robos, se le cancelaron tan solo \$ 300”⁵.

La *Betsey* se dio a la vela. Al parecer, según Howay, intentó en Acapulco el comercio que había fracasado en Chile, pasando luego a la rutina habitual del comercio del N. W.⁶

La fragata *Pegasus*, de la matrícula de New York llegó sorpresivamente a Valparaíso en septiembre de 1800, en compañía de la *Inter-*

⁵ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 788. Lista de Ordenes, 1799-1801, pág. 203. La nota es de 26 de abril de 1800.

⁶ F. W. Howay, *A List of Trading*

vessels in the maritime fur Trade (1795-1804) (Transactions of the Royal Society of Canada, Vol. XXV, Ottawa, 1931, pág. 133).

preter, con el propósito de contrabando, a juzgar por el monto de la mercadería que sumaba unas seis o siete veces más que lo acostumbrado en el tráfico del N. W.

La época no era propicia. Largos pleitos marítimos se ventilaban en los estrados judiciales, y la coyuntura de la guerra con Gran Bretaña había movilizadado a los corsarios en toda la larga extensión del litoral americano. Este bloqueo había traído por consecuencia la escasez de mercaderías, punto favorable a la posición de los norteamericanos. Las autoridades estaban recelosas, y aun cuando les fue permitido a ellas alegar su causa en la capital, no fueron autorizados a liquidar los \$ 100.000 que solicitaron. Después de diez días de infructuosas negociaciones, al amparo de la ya supeditada autorización a los barcos neutrales, regresaron el Cap. Otis Liscomb y su compañero a Valparaíso. Una vez en el puerto "gracias a las prudencias y resguardos", tomados por el Comandante de la Plaza, se vieron imposibilitados para realizar negociaciones, debiendo hacerse pronto a la mar.

En vez de proseguir al N. W. anclaron en la Isla de Juan Fernández, donde el Gobernador les prestó los auxilios acostumbrados. Dos días más tarde estaban en Más Afuera, disponiendo parte de la tripulación en la faena lobera. Ambas naves se lanzaron pronto a la costa, buscando la ocasión favorable para el comercio de contrabando. Habían al parecer conectado algunas operaciones con Benito García de la Ligua, por lo cual algunas lanchas los estaban esperando en las caletas de Quilimarí y de Papudo. Allí se separaron las naves.

Sin declarar su procedencia, penetró el *Pegasus* al puerto de Coquimbo, donde permaneció catorce días a partir del 12 de octubre de 1800. Pese a las precauciones tomadas por J. Madariaga, advertido previamente de las intenciones del Cap. Liscomb y del envío de tropa de refuerzo, intentaron colocar algunas mercaderías por intermedio de los comerciantes Ignacio Urízar y Patricio Zeballos, los que fueron sorprendidos in fraganti a la una de la mañana, por los guardacostas.

Por no disponer de fuerzas para apresar la nave, el *Pegasus* se pudo evadir rumbo a Huasco, plaza que ofrecía mayores perspectivas. Encontró allí Liscomb la ayuda del Subdelegado José Antonio Ossandón, quien tuvo la debilidad de firmar un recibo de compra de "19 resmas de papel extranjero", que iba a acarrearle sinsabores. Se calculaba el monto extraído en "cuatro mil pesos de oro y plata", por el pago de "bretañas, paños y loza". Continuó el *Pegasus* por la costa de Vallenar, hasta Copiapó (Caldera), repitiendo allí la hazaña debido a la favorable disposición de ánimo de las autoridades. Se presumía entre 1.000 a 1.500 la cantidad vendida en dicho puerto. La presencia anterior de la *Belle Savage* dificultó los tratos que estuvieron algo flojos, por lo cual Liscomb prosiguió hasta Iquique y de allí a Pisco, en el Perú,

donde vendió mercaderías surtidas por un total de \$ 44.000. En este puerto fue informado de la operación de los corsarios lanzados en persecución de las naves contrabandistas allí, lo que determinó su rápido progreso a Más Afuera para ocultar ahí sus mercaderías y el dinero acumulado.

La víspera de la Navidad de 1800, la *Pegasus* enfrentó la concurrida isla, poblada por numerosas tripulaciones norteamericanas. De acuerdo con el relato de William Moulton enterró el Capitán Liscomb en un pozo profundo entre 35.000 y 40.000 pesos en dinero⁷. Pero los activos corsarios, la *Britannia* y el *Castor*, presas británicas armadas por el Consulado de Lima, al mando del valeroso e intrépido Capitán Francisco de Parga, impidieron la completa ocultación de bienes. Liscomb alcanzó a arriar la chalupa de servicio, escondiendo en el lado opuesto de la isla entre 2 a 25 talegas de a 1.000 pesos. Al llegar los españoles, y por más que registraron con prolijidad el accidentado terreno, únicamente rescataron 1.000 ocultos en una laguna, y 4.000 que tenían en custodia las cuadrillas loberas, cruelmente tratados por el Capitán Parga, quién tomó varios rehenes para conducirlos al litoral.

En Enero de 1801 penetraron en convoy a la bahía de Valparaíso, la *Britannia* y el *Pegasus*. El juicio fue drástico y veloz. La acumulación de pruebas era manifiesta. La inspección reveló un cargamento de 33.000 doblones en especie, dos baúles llenos de relojes, géneros y tabacos. Tras de una cuidadosa faena para asegurar las escotillas y evitar los frecuentes robos, la fragata *Pegasus* fue conducida prisionera al Callao, donde se ordenó su definitiva confiscación, junto con la *Clothier*, del puerto de Baltimore.

Por real orden, fechada en Madrid a 10 de agosto de 1802, se aprobaron las medidas tomadas por el Virrey, oficiándose sobre ellos, al mismo tiempo, al Ministro de los Estados Unidos en Madrid⁸.

Los flagrantes delitos de la nave norteamericana produjeron una reacción violenta entre las máximas autoridades de la Colonia. El Presidente de Chile, Joaquín del Pino, abrumado por las denuncias, ordenó una completa revisión del caso, y para ello citó judicialmente a comparecer ante la persona del Asesor Pedro Díaz de Valdés, a los subdelegados de Copiapó y Huasco "por la complacencia maliciosa de ellos y de las personas compradoras". A la lista se agregaron poco después las autoridades locales de los Partidos de Coquimbo, Papudo, Quilimari y Valparaíso, es decir, se incluían todos los puertos en que había recaído la *Pegasus*.

⁷ William Moulton, *A concise Extract from the Sea Journal written on board the Onico*. Utica, 1804, pág. 65. Véase para el relato Archivo Nacional, Vol. 915 y Vol. 380.

⁸ La Real Orden, Madrid 10 de agosto de 1802 en Archivo Nacional, Vol. 750.

La sentencia devolvió al hijo del subdelegado de Huasco, pero reconoció culpable a Antonio Escudero que fue a parar a la cárcel de La Serena. Se sentenció igualmente "con embargo de bienes y separación de su cargo", al Administrador de Reales Derechos de Huasco, José Antonio Ossandón⁹.

Las denuncias continuaron llegando a oídos de las autoridades. El Oidor de la Real Audiencia dio el pase a la investigación de algunas de ellas, en especial las que venían de Concepción sobre "el desembarco clandestino de bastante cargamento de géneros extraídos de las embarcaciones norteamericanas". Se trataba de las fragatas *General Washington* y la *Perseverance*. Las diligencias movilizaron a la población. Se interrogó a "los dos o tres individuos que hay en el comercio de la ciudad de algún conocido caudal que pudieran haber aventurado alguna empresa clandestina". Declararon los guardias del resguardo Gregorio Fajardo y Miguel Silva. Se mandaron comisiones investigadoras al Morro y al Fuerte de Gálvez. Y el yerno del Gobernador, Manuel del Río y Cruz alcanzó en pesquisa hasta la boca del río Andalién.

Aunque no pudo dictarse sentencia por falta de pruebas formales, quedó en el ambiente la seguridad que la *Perseverance* había obtenido una licencia de \$ 80.000 para provisiones, vituallas y refrescos, que valían \$ 25.000. Que los eclesiásticos habían comprado "lencería y paños", y que pese a la vigilancia extraordinaria se habían deslizado al interior, por caminos desconocidos, "tabaco, mahones, pañuelos y piezas de vajilla de loza o pedernal", de la fragata *General Washington*¹⁰.

Esta ola de escándalos se proyectó sobre la fragata *Belle Savage*, Cap. David Ockington, del puerto de New York, de la conocida firma bostonesa de J. Coolidge¹¹. Había zarpado de Boston el 29 de diciembre de 1799, con destino al N. W. por la ruta asiática del Cabo de Buena Esperanza. En un crucero de nueve meses llegó a Australia, a Botany Bay, centro surgente de comercio y de navegación. De allí dio vuelta al Pacífico, "con el fin de situarse a cazar lobos en Más Afuera, mientras llegaba el buen tiempo para proseguir al N. W." La nave estaba premunida de patente de curso de Francia, y su dotación comportaba cañones de alcance y un surtido completo de municiones¹².

A fines de agosto la nave fue avistada en Juan Fernández por la

⁹ Archivo Nacional, Vol. 900. "Diligencias reunidas contra Don José Antonio Ossandón por la introducción de 19 resmas de papel extranjero el 31 de diciembre de 1800".

¹⁰ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 903.

¹¹ E. W. Howay, ya citado, pág. 132.

¹² Tomamos los datos sobre el juicio de la *Belle Savage* de Biblioteca. Sala J. T. Medina, Colección de Documentos Inéditos, Vol. 3555 y Archivo Nacional, Capitanía General, Vol. 788. Libro de Ordenes, 1799-1801, pág. 222. Algunos detalles en William Moulton, *Journal of the Onico*, ya citado, pág. 58.

fragata *Concord*. Un período de calma la detuvo entre las islas hasta el 11 de septiembre en que acostaron Más Afuera, donde echaron a tierra una cuadrilla de loberos, mientras continuaba el barco a Juan Fernández, en busca de recursos.

El recelo español, y la codicia de los corsarios improvisados a la sombra de las nuevas ordenanzas, determinaron el apresamiento de la *Belle Savage*. Al bajar a tierra la lancha de comando, tripulada por el contra maestre Kelly, los soldados se apoderaron de ellos y del bote, reteniéndolos prisioneros hasta el día siguiente. Al amanecer las fuerzas gubernamentales del Presidio abordaron la *Belle Savage*, reduciendo a la impotencia a los marinos y oficiales. Se dio orden de conducir la nave a Valparaíso bajo la acusación de presa legítima, de acuerdo al contenido de su cargamento, la patente de corso francesa, y la dotación de artillería, y además, por conducir a bordo a desertores ingleses.

Por causa del mal estado de la tripulación, con síntomas de escorbuto, se hizo subir a bordo a un grupo de penados, a las órdenes de Juan Bautista Avila, Alejandro Cuevas e Isidoro Meneses, reos peruanos que habían determinado su condena. Gracias a la diligencia de los oficiales, la nave pudo entrar a la bahía de Valparaíso, el 20 de septiembre de 1800¹³.

La actitud del Gobernador Joaquín de Alos fue implacable. A pesar que como escribe Vicuña Mackenna "los años habían apagado tal vez sus instintos bravíos", su actitud recordó la de sus años mozos en las violentas represiones de las Audiencias de Charcas y el Paraguay. Insistía en el carácter legítimo de la presa, conforme a las nuevas Ordenanzas de Corso y hacía hincapié en la existencia a bordo de monedas de Lima, Potosí y Chile que el capitán aseguraba haber comprado en Botany Bay, y comida a los desertores ingleses que habían tomado parte en el apresamiento de *La Paloma*, navío de la carrera¹⁴.

La respuesta del Presidente fue más cautelosa y diplomática. Creía conveniente que el Cap. Ockington pasara a Santiago para comparecer ante el Fiscal en lo Civil y de la Real Hacienda.

Los alegatos del marino norteamericano indignaron no obstante a los oficiales reales. "Pero lo que jamás podría escucharse sin espanto —apunta el Fiscal en su dictamen— es el fanatismo y trastorno a que ha llegado nuestra Legislación en la idea de estos comerciantes suponien-

¹³ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 788. Libro de Ordenes.

¹⁴ Benjamín Vicuña Mackenna, Historia de Valparaíso, Tomo II, Valparaíso 1872, pág. 338-339. "No obstante aquellos adversos antecedentes, Alos no dejó mala memoria en Valparaíso. Los años

habían apagado tal vez sus instintos bravíos, la fortuna amortiguado su amor al oro, y más que éste diéranle prestigio la bondad y prendas sociales de su esposa doña Agustina Villablanca. En 1810, Alos debía tener cerca de 80 años, y además había perdido la vista".

do cuestionable el derecho de nuestro Monarca en este mar, que sin interrupción fue respetada por todas las Naciones como el Santuario de la Dominación Española".

Tras largas negociaciones suplementarias, el informe favorable fue evacuado el 30 de octubre de 1800, y se otorgaba a Ockington el permiso para proseguir su navegación, adquirir los víveres que necesitaba a los precios más equitativos, conforme a los artículos del Tratado de 1795, con los Estados Unidos.

Sin admitir reclamación económica alguna por los perjuicios de la larga captura, las autoridades obligaron el zarpe de la nave, con la amenaza de reabrir el expediente si recalaba en alguna playa del Continente. Aunque no haya datos muy concretos sobre su posible derrotero posterior, la *Belle Savage* continuó hacia el norte, para regresar a Chile un año más tarde. En diciembre de 1801 entraba a Valparaíso. El Gobernador consultó con el Presidente Interino, José de Santiago Concha, quien poniendo un velo sobre las anteriores actuaciones, dio permiso para que se socorriera con víveres a la nave "obligándola que brevemente salga de ese puerto y que excuse en todo lo posible el trato de nuestras gentes... recordándole las prevenciones que Ud. le hizo de... evitar en lo sucesivo surcar estos mares"¹⁵.

En mayo de 1802 estaba la nave en Más Afuera en pos de un cargamento de pieles para el mercado oriental¹⁶. No sería éste su último viaje a Chile.

A pesar de la frecuente repetición de los intentos comerciales de este tipo, las autoridades chilenas se esforzaban por mantener la amistad norteamericana. Se dolían ellos de "la falta de correspondencia que los tenía ignorantes del estado político de Europa", pero insistían "en que había que respetar la alianza con esa Nación y no tratarlos como enemigos". Aun llegaron a aceptar como válidas las disculpas tan ingenuas de algunos capitanes que afirmaban "haber creído que era costa de indios salvajes donde desembarcaron (Arauco)"¹⁷.

Este equilibrio tan difícilmente mantenido vino a quebrarse con cierto estruendo el año de 1803, en medio de los desastres del ataque de los corsarios británicos, y vista la impotencia de las autoridades para defenderse con buen éxito de esas "recaladas forzosas", el cotidiano disfraz de las empresas de contrabando.

¹⁵ Archivo Nacional, Vol. 788. Libro de Ordenes, 1799-1801, pág. 261. La nota de J. de S. Concha está fechada a 24 de diciembre de 1801.

¹⁶ F. W. Howay, obra citada, pág. 135.

¹⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, Vol. 915.

CAPÍTULO XVI

LA TENSION BELICA EN EL PACIFICO

Las sucesivas declaraciones de guerra entre España e Inglaterra al ritmo acelerado de la política antinapoleónica de la Cancillería británica, habían provocado una extremada agitación bélica en los países ribereños del Pacífico.

Los corsarios ingleses aguerridos en los siete mares, los que estaban dominando por medio de su eficaz y moderna marina de guerra, perseguían despiadadamente a las naves españolas, tanto a las de alto bordo que venían de la península como a la flota costera del comercio de cabotaje interamericano. Las naves inglesas penetraron aún en los puertos, asolándolos con las depredaciones y el saqueo de los depósitos de las aduanas.

Los mercaderes criollos a su vez reaccionaron armando en corso las presas que lograron arrebatarse a los ingleses. Algunas de ellas, por ejemplo, la *Bretaña* y el *Castor*, a las órdenes de Francisco Parga, obtuvieron como hemos descrito, sensacionales triunfos parciales sobre sus tradicionales enemigos.

Pese a los tratados de paz, el pacto de alianza entre Francia y España, suscrito el 9 de octubre de 1803, significaba en el fondo un tratado de ayuda mutua entre ambas potencias que trajo para la América, como admite un historiador, "serias y peligrosas complicaciones"¹.

Estas operaciones corsarias han sido descritas en su alcance general por Diego Barros Arana, en su *Historia de Chile*, y en los sobresalientes episodios por Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*². Aprovechan ambos autores más que las fuentes documentales chilenas, los datos que apuntan los libros de viajes de los marinos ex-

¹ Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, vol. VII, Santiago, 1886 pág. 282.

² Al tenor Diego Barros Arana, ya

citado, tomo VII, págs. 283-287 y Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, tomo II, Valparaíso, 1872, cap. XXII, págs. 266-275.

tranjeros. Amasa Délano, en su libro "Narrative of Voyages and Travels", es el que trae mayores informaciones sobre el trato inhumano, a veces bárbaro, de los beligerantes.

Los norteamericanos trataron de mantener una justa neutralidad, y aun aplicaron la doctrina humanitaria en diversas ocasiones, pero su afinidad racial con los británicos y el odio contra las autoridades hispánicas que obstaculizaban sus empresas, los inclinaba a prestar ayuda a los ingleses, como en el caso ya relatado de la *Miantinomo* y del corsario *Chance*.

En estricta verdad, no se han estudiado en profundidad estas campañas en que los chilenos hicieron el aprendizaje de las armas marítimas. El Capitán John Myers en su curioso y discutido libro *Life and Travels* ha referido pormenores de estas hazañas cruentas, en especial el crucero de la *Betsey*, armada por O. Bennet, con 14 cañones y una tripulación aguerrida de 50 hombres, que desde la costa de California hasta que fuera apresada en Santa María, sembró el desconcierto y el temor en el litoral de América.

Desde Australia, un foco en potencia del filibusterismo en el Pacífico, vino la *Chance*, armada por el acaudalado comerciante Mr. Hogan. La nave a las órdenes del intrépido capitán William White, atacó no sólo a las naves en los mares abiertos sino que penetró aun en las bahías apertrechadas de Ilo y Coquimbo, saqueando sus reservas metálicas³.

Detalles de estos activos cruceros en el mar pueden leerse en las memorias del simpático marino James Choyce, que hemos aprovechado en capítulos anteriores⁴.

En el litoral de Chile, las autoridades ajenas a veces a los combates marítimos, trataban de paliar con oportuna violencia los desembarcos fraudulentos, alentados por la idea de que era imposible, debido a los progresos de la ciudadanía, una ocupación firme del territorio por los extranjeros.

Desde 1790 estas medidas se fueron haciendo más rigurosas y repetidas. El Gobernador de Coquimbo ofició en dicho año al Comandante Manuel Iglesias para que de acuerdo con el Cap. José de la Vega, formaran nuevas guardias en el territorio. Estas debían ser "remudadas cada ocho días, cada una de tres noches al mando de un sargento o un cabo y que se sitúen sobre la costa entre la parte norte de este puerto y la raya que lo divide con la Provincia de Copiapó, de suerte que la una descubra con facilidad la entrada del Puerto y toda la playa vecina a su situación y la otra en lugar ventajoso que descubra

³ Capt. John Myers, *The Life, Voyages and Travels of*, London, 1817. *of the Life of James Choyce, Master Mariner, now just published*, London

⁴ James Choyce, *The Log of Jack Tar* MDCCXCL.

mucho horizonte por donde puedan asomarse algunas velas dirigidas a estas costas”⁵.

En octubre de 1800, el simpático y cordial Comandante del Resguardo de Valparaíso, José Prieto, tomaba medidas similares dada la escasez de personal. “Hacen falta —apuntaba en su nota— cinco personas y un marinero en vista de la gran concurrencia de embarcaciones mercantes y de los continuos buques extranjeros que arriban a este puerto así a la pesca de la ballena como cargados de efectos no con otro fin que de la ilícita introducción como nos ha enseñado la experiencia”⁶.

Había por entonces siete guardias; uno con trabajos de oficina, y seis ocupados en la carga y descarga de los navíos, los mismos que hacían “fatiga de noche en el desembarcadero cuyo punto no se podía desamparar, alternando cada tres horas”.

En el mes de diciembre de 1800, el Presidente del Pino requería al Comandante de Armas de Coquimbo sobre la misma materia. “Para impedir el desembarco y contrabando de embarcaciones extranjeras, dividían el comando desde la playa del Arrayán hasta Quillota y se nombraba al Teniente José Miguel López para la extensión del partido de Cuz-Cuz, “quien deberá pasar a situarse en el paraje más proporcionado a observar las concurrencias marítimas”⁷.

Las innovaciones introducidas produjeron conflictos entre las autoridades. En Concepción, el administrador de aduanas, Francisco Agustín Fernández, reclamó en contra del Gobernador-Intendente Luis de Alava, por haber criticado éste las medidas de guardias extraordinarias nocturnas y negarse a cumplir lo ordenado por el administrador. Consultado el Presidente, acompañó en su respuesta la Real Cédula de 29 de Agosto de 1795, en que permitían a los oficiales subalternos tomar medidas personales “para contener la astuta malicia del codicioso comerciante”⁸.

Se puso en vigencia en el correr de esos años de zozobras el sistema

⁵ Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 821.

⁶ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 894. Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*, se refiere a Prieto en los siguientes términos laudatorios: “A la postre de la era colonial, la única casa del Puerto que se abría a las visitas y a algún honrado pasatiempo, era la del comandante del resguardo don José Prieto, a quien, dijimos, el viajero inglés Vancouver ala-

bando sus hábitos hospitalarios llama *don Praeta*, y esto porque aquel buen asturiano llegó a ser por su numerosa prole y los entroncamientos de ésta el patriarca del lugar y el centro de todas las afecciones sociales y de sangre”, *Obra citada*, pág. 349.

⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 788. Libro de Ordenes 1799-1801, pág. 321.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 894.

de aumentar la protección con guardias supernumerarios. Por ejemplo, en Concepción, se destacaron vigías a caballo; en Penco viejo, la playa fue recorrida en las noches, y en Talcahuano se armó "un bote con tropa para rondar la bahía. Y como estrategia sigilosa se destacaron "espías secretos" que dieran aviso de lo que ocurriera en estos asuntos"⁹.

Estas medidas ilusorias, dada la escasez y la precaria preparación del personal, fueron combinadas con otras providencias más prácticas y objetivas. Los buques extranjeros debieron entrar uno a uno en los puertos para "evitar que las naves estuvieran reunidas... pues la prudencia exige no permitir dentro de la bahía tantas juntas"¹⁰. Se decretó con majadera insistencia que Valparaíso sería en adelante el único puerto que pudiera otorgar víveres a los extranjeros¹¹. Y para evitar el soborno y la coíma se revisaron las situaciones personales de los empleados de los resguardos para evitar las posibles complacencias culpables¹².

Al igual se perfeccionaron las técnicas de los interrogatorios, reducidas más tarde a Reales Ordenes como la del 11 de mayo de 1795, que el Tribunal del Consulado reunido en pleno ajustó a las necesidades nacionales¹³.

Los problemas humanos eran aún más difíciles de tratar. El entendimiento con las tripulaciones extranjeras exigía un cuerpo especializado de expertos, casi imposible de formar. Por muchos años, Juan Granisbro (sic) de Apoquindo, desempeñó oficialmente estas labores. Sus traducciones son a veces risibles por la confusión de términos y de expresiones¹⁴. Se debió recurrir muchas veces a personas que creían poseer conocimientos lingüísticos. Por cierto tiempo se destaca en los documentos el nombre del dragón Cormick (Cormico), alcohólico consuetudinario, al que luego se sindicó de estar coludido con los capitanes norteamericanos. Se nombró en su reemplazo a Tomás Alpero, italiano, quien en 1800 "no entendía nada por su decrepitud". Se buscó luego a

⁹ Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 300. Juan Martínez de Rozas a Luis Muñoz de Guzmán, 22 de abril de 1803.

¹⁰ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 788. Libro de Ordenes, 1798-1801, pág. 248.

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 789. Libro de Ordenes 1802-1804.

¹² Archivo Nacional, Capitanía Gene-

ral, vol. 788. Libro de Ordenes, 1789-1801, pág. 345.

¹³ Ver Archivo Nacional. Libros del Tribunal del Consulado, vols. 1 y 16.

¹⁴ Benjamín Vicuña Mackenna en su libro *Juan Fernández*, Santiago, 1883, pág. 329, cita diversos errores, entre otros: Lady Bastinton por Lady Washington y transcribe la traducción de las cartas patentes de la *Columbia* casi ininteligible.

un irlandés Tomás Francis, que habitaba con Juan Granisbro, pero el expediente de su nombramiento no tuvo buen éxito³⁵.

En mayo de 1801, el Gobernador de Valparaíso se dirigió directamente al Capitán General de Chile. La respuesta nos aclara la situación. "He hecho solicitar los intérpretes que Ud. ha pedido asalariados para auxilio de este Gobierno en el examen de las embarcaciones angloamericanas que continuamente arriban a estos puertos, y no se encuentran en esta capital por que los inteligentes que hay son rústicos y de ninguna seguridad, pero se me ha asegurado que por ahora se presenta la feliz oportunidad de hallarse en ese puerto al P. Ntro. Fr. Sebastián Díaz, dominico que posee perfectamente el idioma inglés, que por su carácter bastante literario y conocimientos políticos, no sólo podrá servir de intérprete y traductor que es lo más esencial sino que también ilustrará con sus advertencias para el acierto del trato con esos extranjeros en las dudas que se ofrezcan, con cuya inteligencia Ud. se valdrá en este medio como único, si dicho religioso acepta el trato por el servicio del Rey y de la Patria, proponiendo Ud. la gratificación que por ello pueda señalarse"³⁶. No tenemos pruebas suficientes para afirmar que el conocido escritor eclesiástico haya tomado posesión de su cargo. Sabemos en cambio que en 1804 fungía de intérprete en Valparaíso el piloto extranjero Miguel Garland, cuyo expediente muestra la desastrosa situación económica en que se encontraba el personal de la Marina, lo que explica en parte las negligencias culpables que aducen los documentos³⁷.

El trabajo de los lenguaraces era de mediocre calidad, pues si tomamos como punto de referencia sus traducciones del inglés al español, encontramos que la mayor parte de ellas dificultan la clara comprensión de los textos. La tendencia corriente a traducir o más bien a adaptar los nombres de los buques crea problemas de lectura que dificultan la labor de los historiadores.

La incomprensión mutua, y al mismo tiempo el efecto económico de la reiteración de los contrabandos norteamericanos obligó a las autoridades a postular una política defensiva más enérgica y radical, como fueron las tentativas de desalojar las islas esporádicas de la costa chilena.

Ya en 1791, Ambrosio O'Higgins, mentalidad cosmopolita e ilustrada, se había preocupado —como hemos visto— con ojo avizor de este surgente conflicto. Su pensamiento previsor se transparenta en

³⁵ Archivo Nacional. Capitanía General. Vol. 789, Libro de Ordenes 1802-1804.

³⁶ Archivo Nacional. Capitanía Ge-

neral, vol. 788. Libro de Ordenes 1798-1801, pág. 250.

³⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 670.

las "Instrucciones al Comandante de la fragata *Santa Bárbara*", Nicolás Lobato y Cuenca, en que fija los puntos geográficos estratégicos que hay que vigilar y ocupar para alejar el peligro de la ocupación extranjera. En su nota le aconseja "cruzar las alturas por donde se considere podrán hallarse embarcaciones extranjeras, y recorrer las costas e islas desamparadas de esta América, no ocupadas ya por España, al sur de nuestros últimos establecimientos".

Insiste en investigar los puntos estratégicos de la región de Chiloé, propicios a las sorpresas, y le ordena que al regresar del crucero austral visite: "La isla de Mocha poblada solo de caballos que desde muchos años se echaron para hacer casta, y sucesivamente, a la llamada Santa María, a 15 leguas de Talcahuano, y al mismo tiempo reconocer si en estos parajes se hallan refugiados los pescadores ingleses o aparecen algunos vestigios de haber estado en ellos ¹⁸".

La primera tentativa de desembarco armado que conocemos está relacionada con el recorrido del corsario *Bretaña*, armado por el Consulado de Lima. Su capitán Francisco Parga había recibido órdenes directas del Virrey del Perú para que aprovechando su viaje "hiciera reconocimiento de la isla de Juan Fernández de Fuera por cuanto la consideraba posesionada de los Americanos, y hallados que ellos fueren, intentar y desposeisionarlos por la usurpación que hacían".

Parga en verdad se contentó con perseguir al bergantín *Pegasus*, como tenemos dicho, y a arrebatar a los loberos sus pieles, amén de incendiar algunos ranchos.

Su informe de 16 de enero de 1801 demuestra el progreso que habían hecho los ocupantes foráneos. La población extranjera de Más Afuera se aglomeraba en la falda de los cerros, al sur del puerto, abierto a los fuertes vientos de la región. Calculaba su número en unos 150 hombres de distintas embarcaciones, con residencia de más de un año. Habían construido unas veinte posesiones, con murallas de piedra, losa o paja, con una sombreada de vara y media de alto, cubierta de cueros de lobos.

Un segundo reconocimiento realizado por la *Bretaña* no arrojó mayores novedades, salvo el apresamiento de las tripulaciones de algunos balleneros recién llegados de la Mocha ¹⁹.

¹⁸ Las instrucciones de fecha 7 de noviembre de 1791 han sido publicadas por J. T. Medina en su libro *Ensayo acerca de una Mapoteca Chilena* (1889). Utilizamos la Ed. del Centenario de Medina, Stgo., 1952, págs. 244-248. Por nota reservada del Marqués de Loreto, firmada en Buenos Aires a 10 de junio de 1788, se daba cuenta con alarma de

las colonias estables de pesquería fundadas por los ingleses en la isla de los estados y las de Nueva Irlanda, a la entrada de Chile. Ver: Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández*, obra citada, págs. 345-348.

¹⁹ Datos tomados del Expediente del *Pegasus*. Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 380.

Un año más tarde, firmada ya la paz entre España e Inglaterra, el Presidente de Chile, Luis Muñoz de Guzmán envió al Gobernador-Intendente de Concepción las órdenes perentorias de "ocupar la Isla de Santa María para quitar este refugio a los navegantes extranjeros que han estado haciendo uso de ella durante la guerra".

Para cumplir las instrucciones recibidas Luis de Alava, el orgulloso mandatario, entregó la empresa al capitán Luis Garretón, quien con diligencia hizo los aprestos necesarios, demorados por el temporal de viento que asolaba la región. El 13 de enero de 1803, en una humilde lancha del comando, zarpó Garretón rumbo al Puerto Inglés de Santa María, donde arribaron al día siguiente. Siete barcos estaban anclados en la bahía, Garretón "poniendo bandera parlamentaria" abordó la primera embarcación que era el *Stuart*, Cap. John Brown, en cuya cámara de popa se congregaron los capitanes de los otros navíos. Tras la rutinaria faena de la identificación por el simple interrogatorio, Garretón por intermedio del intérprete Ambrosio Fernández, los intimó en nombre del Rey de España que abandonaran la isla. Al día siguiente, y sin vacilaciones ni resistencia, se dieron a la vela los balleneros *Stuart*, *Alecuans* (sic), Cap. Lisberg Stanbay y *Tarzán* (sic), Cap. R. Bunker y la goleta *Nancy*, Cap. Gross.

Sin poseer los recursos para una decisión más adecuada a las circunstancias, el capitán Garretón regresó a Talcahuano para dar cuenta de su misión, que se redujo— como hemos dicho— a una mera entrevista diplomática con los marinos norteamericanos²⁰.

Mayor importancia tuvo la primera expedición del bergantín *Peruano*, comandado por el experto capitán de fragata José Ignacio Colmenares. Aunque su misión original estaba dirigida al levantamiento de planos en las zonas desconocidas del Archipiélago de Chiloé, por Real Orden de 25 de junio de 1803 se le había encomendado el reconocimiento de las islas de Santa María y Juan Fernández de Afuera, "donde concurren —dice la orden— muchos extranjeros, temiendo establecimiento formal de ellos en los últimos".

Tanto el Virrey del Perú como el Capitán General de Chile consideraban esta ocupación "un insulto a la Soberanía Española, pues no hay Nación culta que no se repunte aquella isla como propiedad española".

El bergantín *Peruano* regresó a Talcahuano el 10 de febrero de 1804 para informar al orgulloso Luis de Alava del resultado de su misión. Había recalado en el puerto sur de la Isla de Santa María, "donde

²⁰ Sobre la inspección de la Isla de Santa María ver: Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 638. Datos sobre los navíos norteamericanos encontrados

en nuestro folleto: *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*. Prensas de la Universidad de Chile, 1936.

halló una pequeña población de las Provincias Unidas de América, bien provista de carnes y de gallinas”.

Los residentes se distribuían en siete ranchos y un gran almacén, y alcanzaban en número a unos 100 habitantes “que eran marineros”, y unos 400 pobladores, con algunas mujeres.

El informe de Colmenares estaba acompañado de instrucciones especiales sobre los métodos que podían utilizarse para desembarcar, pues “el manejo de los extranjeros en una isla tan próxima a las costas de Chile y permanentemente recalada de las embarcaciones españolas que navegan por esta parte del Océano Pacífico es la más terminante prueba de la infracción de los tratados recíprocos. Además facilitaba un comercio clandestino incapaz de cortar si no se arranca de raíz un establecimiento para el que no se hallan autorizados”.

No obstante estas declaraciones perentorias, y a las repetidas órdenes del Presidente Luis Muñoz de Guzmán “para la pronta ocupación de la Isla de Santa María”, Luis de Alava fue incapaz de transportar la gente necesaria ²¹ “para desalojar y derribar el almacén y los ranchos construidos”.

Aun el animoso comandante Colmenares puso objeciones a la ejecución inmediata del proyecto por cuanto no contaba sino con las fuerzas del bergantín *Peruano* para cumplir esta delicada misión.

Los inconvenientes estratégicos se solucionaron con la intervención del Virrey del Perú, que meses más tarde ordenó dar comienzo a la operación bélica. Por órdenes repetidas se comisionó al bergantín *Peruano*, a la corbeta *Castor* y a la goleta *Alavesa* para que “juntos ejecutaran la extracción de extranjeros de las islas”.

José Ignacio Colmenares se dio a la vela desde Pisco y con tiempo propicio fondeó en la Isla de la Mocha, para levantar el plano topográfico y recorrer los establecimientos, los que hizo quemar sin misericordia ²².

El 1° de enero estaba a la cuadra de Santa María, donde sorprendió a la goleta *Nancy*, pequeña embarcación que conforme al uso empleaban con menos peligro para la venta de efectos los norteamericanos. Al entrar en el puerto Norte encontraron al bergantín *Snow Polly*, capitán John F. Trowbridge, al cual retuvieron unas horas antes de ponerlo en libertad, por no haberle encontrado efecto alguno.

²¹ Sobre la primera expedición de Colmenares (1804) hemos consultado: Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 789. Libro de Ordenes 1802-1804 y Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina. Documentos Inéditos, vol. 338. Sobre el resultado cartográfico ver J. T. Medina,

Mapoteca Chilena, ya citada.

²² Datos de la segunda expedición tomados del Informe de Joseph de Rivero al Excmo. Sr. Domingo de Gardallana, Lima 25 de febrero de 1805, Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 383.

Acompañado por el teniente Luis Munarini, Colmenares recogió los papeles de la *Nancy*, "la pólvora, las armas blancas y de chispa", haciendo tripular el buque por oficiales de su mando.

Mientras el bergantín *Peruano* zarpaba rumbo a Juan Fernández, y de allí a los surgideros del Tranque, Tongoy y Huanaquero, su compañero de armas, Alejandro Beginis, llevaba a cabo el reconocimiento general de la isla.

A comienzos de enero de 1805 zarpó el piquete de tropa en la lancha armada de pedreros, seguida por algunos botes y chalupas de refuerzo. A las siete de la mañana del día 5 amanecieron en la enseada. El intérprete Mateo Pola, despensero del bergantín *Peruano*, los guió hacia los ranchos, donde habían acudido los norteamericanos ocultos por temor de las represalias. Tomando la palabra el oficial repitió las órdenes dadas en la primera visita sobre la evacuación completa del lugar, para lo cual les ofrecía la plena garantía de sus vidas. Los loberos comenzaron entonces a desenterrar sus cajas y demás útiles que habían ocultado, entregando al mismo tiempo sus armas, cinco fusiles y dos trabucos.

La población se componía de 14 casuchas, formadas con estacas, alguna piedra y totora, cada una con su horno y una fragua común para las reparaciones. En las inmediaciones se encontraron los víveres, cinco barricas de sal, grasa y harina, y utensilios de pipas, barriles con salmuera para los cueros de lobos y otros implementos.

Al describir los hallazgos, uno de los oficiales, Antonio José del Campo comentaba: "Esta hermosa isla ofrece fáciles y cómodos medios de subsistencia de aguas, vegetales, cerdos, pájaros de todas clases y pescados en sus costas. Pero estos hombres sea por su oficio o educación anteponen para su alimento algunas partes del lobo y la carne de caballo que matan y salan, reservándose las pieles para curtirlas en su país"²³.

La comitiva armada prosiguió a los montes en busca de alguna otra población, encontrando en la parte del sur dos ranchos y tres huertas de verdura que hicieron arrancar. Otra avanzada rodeó la isla, y después de prolija rebusca de habitaciones y de presencia humana, se procedió a incendiar los ranchos y toda la peletería.

Por la noche se destacaron vigías y guardias para evitar las fugas. Al día siguiente se dio por terminada la operación bélica.

El número de los prisioneros alcanzó a 16. Eran ellos Robert Howard, de Georgetown, Massachusetts; Nathaniel R. Macy, de New York; Thomas Pyhew, de Worcester; Abraham Ordain, de Vermont; Federico Gardener, de Nantucket; el negro Tomás Jackson, de Connec-

²³ Datos del informe de Antonio José del Campo, en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina. Documentos Inéditos, vol. 338.

ticut; Reuben Halsey, de Southampton, U. S.; Robert Gagin y Carlos Hilridge, de Maryland y John Owen de Liverpool; S. Brodley, de New York; Silas Hesibry, de New Bedford; William Scherween, de Irlanda, Luis Gilbo, francés ²⁴.

Los marinos fueron conducidos en rehenes a Valparaíso y enviados por último a Lima, a cargo del Comandante Colmenares ²⁵.

Además de estas severas medidas de reconocimiento y castigo, el Rey de España, a propuesta del Príncipe de la Paz, dio órdenes de establecer en el puerto de Coquimbo un buque guardacosta para evitar "los frecuentes atentados que se cometen cerca de aquellas costas por buques anglo-americanos". La Real Orden fue discutida por el Virrey del Perú por la "imposibilidad de cumplir por ahora dicha Soberana disposición la que podría tener efecto en tiempo de paz o cuando nuestras fuerzas navales puedan contrarrestar a las inglesas" ²⁶.

Poco después, en el mes de febrero de 1805, se podía "fortificar Coquimbo para evitar el comercio extranjero y la pesca de ballenas" ²⁷.

²⁴ La relación de los 16 individuos aprehendidos en las poblaciones clandestinas está en J. T. Medina, Documentos Inéditos, Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina; lleva fecha Valparaíso a 5 de febrero de 1805.

²⁵ Datos biográficos de Colmenares en Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*. Vol. V, Lima, 1932.

²⁶ La nota fechada en Aranjuez, 16 de enero de 1805 en Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, documentos inéditos, vol. 383.

²⁷ J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 218. Nota de 20 de febrero de 1805 (Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina).

CAPÍTULO XVII

LAS IMPLICACIONES INTERNACIONALES DEL COMERCIO CHILENO-NORTEAMERICANO

Los acontecimientos de Chile habían repercutido en las esferas navieras norteamericanas. La prensa de Philadelphia, el *Daily Advertiser*, del 11 de enero de 1803, insertaba las noticias recibidas de la costa del Perú y de Chile sobre el apresamiento de algunos balleneros del Nantucket, los que dieron la alarma¹. Se produjo así un estado de alerta que movilizó la conciencia comercial.

El problema vino a complicarse por causa de las instrucciones enviadas por el Gobierno de España a sus representantes consulares, en el sentido de no conceder en adelante las cartas patentes que llevaban a la manera de escudos de defensa los barcos norteamericanos.

Estas "Cartas de Amistad" estaban redactadas al tenor de los términos genéricos que copiamos, de la que se otorgó el 1º de julio de 1803 a la fragata *Carolina*:

"Por cuanto los Sres. don Diego y Tomás H. Perkins, Russel Sturgis y Diego y Tomás Lamb, comerciantes respetables de esta ciudad de Boston en el Estado de Mass., me han representado que en compañía desean enviar un barco para hacer descubrimientos y que toda la propiedad es verdaderamente perteneciente a Americanos, ciudadanos de los Estados Unidos, me ha pedido le conceda Carta de Amistad para su fragata *Carolina*, de Boston, siendo capitán don Guillermo Sturgis, y pudiendo suceder que en el curso de la navegación fuera forzada de entrar en algún puerto de S. M. C. por mal tiempo u otro acontecimiento, suplico a los jefes de cualquiera posesión española donde arribase de admitirlo y tratarlo con la hospitalidad y atención que la buena inteligencia y amistad que subsiste entre estos Estados Unidos y la España requiera".

La firmaba Juan Stoughton, Cónsul para New Haven, Massachusetts, Rhode Island y Vermont².

¹ Charles Lyon Chandler, *U. S. Merchants in the Rio de la Plata*, (1801-1809), *The Hispanic American Historical Review*, pág. 27.

² *Notes on Trade with the North*

West Coast, 1790-1810, made by Horatio Appleton Lamb for the records of James and Thomas Lamb, Merchants Shippers of Boston. Manuscrito en Harvard College Library.

España estaba empeñada en eliminar estos documentos oficiales, que se prestaban —como es obvio pensar— al contrabando y al comercio ilícito. Por nota reservada inédita dirigida por el citado cónsul al Jefe de la Misión Valentín Foronda, con fecha 30 de junio de 1804, podemos enterarnos de los pormenores de la política española sobre el tema.

A pesar de su extensión creemos del caso insertarla en el texto, pues evita circunloquios y explicaciones indirectas:

"Amigo y dueño: En contestación a la carta reservada que me vino inclusa en la que de oficio de 6 de junio corriente, tengo el honor de decirle que siento en el alma que cualquiera acción mía tenga la desgracia de acarrearle el desagrado de la Corte, y la reprensión que me insinúa ha de venirme del Sr. Ministro, me sería tanto más sensible quanto aprecio en el más alto grado la opinión de este Sr. Ya he comunicado a Ud. en otras ocasiones que por mi ignorancia del Convenio que existe entre este Rey y el de Gran Bretaña por el cual, si bien me acuerdo, se excluye de todas las demás Naciones el hacer la pesca de la ballena en el mar Pacífico, vine en dar Pasaporte a los armadores de Balleneros de la isla de Nantucket y Puerto de New Bedford en este Estado y otros armamentos que se hacían para el tráfico de pieles de la costa del N.O. con los indios; con el solo fin de que si se encontraren con buques de Ntro. Rey reconocerán estos indistintamente en su propio idioma la neutralidad de estos barcos y de este modo deshacer cualquiera impresión de sospecha que la identidad de la lengua y costumbres de esta Nación con la inglesa, con quién estabamos entonces en guerra, podría causar y solo pedía que como a barcos de una Nación con la cual vivíamos en la mayor inteligencia y armonía, se las respetara y en caso de necesidad se les diera el amparo y auxilio de que necesitaren; pero desde que el Sr. Ministro en una carta amistosa escrita a principios de 1800 me avisó que me negara a cualquiera aplicación que se me hiciera para el pasaporte para el solo destino, en lo cual también me dió noticias de dicho Convenio, rehuse y he rechazado constantemente todo documento"².

Y en esta política triangular —España, los Estados Unidos y Chile—, los representantes de la surgente vida económica de la Capitanía General, reunidos en sesión solemne en el Consulado de Santiago, el 10 de diciembre de 1804, acordaron dirigirse al Ministro Cayetano Soler, visto el excesivo déficit de la balanza de pagos que alcanzaba a un millón. "Meditando seriamente este cuerpo consular —dice el comunicado— sobre el origen radical del contrabando y modo de evitarlo, ha comprendido que el origen principal del contrabando en estas costas tiene principio del permiso en estos mares para la pesca de la Ballena que tienen los Anglo-americanos que se han hecho dueños de estos mares con tan especioso pretexto y pueden entrar en los puertos por víveres y aunque los resguardos valen sobre ellos nunca les falta medios con que exponen y maduran sus intrigas, frecuentando sus arribadas y otras

² John Stoughton Letter Book, Baker Library. Harvard University, Soldier Field.

veces dando repetidos bordos en el puerto para indicar el contrabando . . .”

Los firmantes Francisco Joseph Recabarren, Juan Francisco de Lavaqui y el Secretario Anselmo de la Cruz, solo veían un medio apropiado para embarazar la pesca, el envío de un buque de guerra a estos mares y la construcción de castillos en Coquimbo, Huasco y Caldera ⁴.

Por desgracia ninguna de estas medidas dio resultados positivos. En los Estados Unidos los Cónsules, aunque amedrentados, siguieron poniendo su firma en cartas de amistad y pasavantes. En España hubo que volver al sistema de permisos a los barcos neutrales, como luego veremos.

En América continuó la rutina tradicional. El contrabando afectaba toda la costa contigua a la Capitanía General. El Diputado del Comercio de Arequipa es bien explícito en su informe. “El comercio clandestino en las costas de esta Provincia —escribe— es tan evidente y cierto que ya, según la publicidad y notoriedad con que se practica parece que fuera lícito. En abril de 1800 tuvo principio este tráfico con la fragata nombrada la *Fabius*, que vino de Philadelphia, cuyos efectos se internaron en esta ciudad”. Se repitió el caso al año siguiente, y en 1802 apareció en Quilca otro angloamericano que desembarcó y vendió impunemente. Por los puertos de arriba, desde Iquique, no ha faltado otros buques con el mismo tráfico, al que dan principio por las costas de Chile, desde la Concepción, Copiapó y Huasco . . .

La *Fabius*, concluye Mateo de Cossio, hace época de la ruina, desorden y mal ejemplo ⁵.

En Chile los procesos de contrabando también menudearon. Fueron al principio modestos, sobre todo en la región sur, al tenor de la vida económica agrícola y ganadera, simples visitas nocturnas a los buques, con intercambio de regalos y modestas compras, o el aprovisionamiento de las chalupas, lanchas o goletillas que enviaban los norteamericanos de Santa María o la Mocha para acopiar víveres de consumo inmediato o surtirse para las largas travesías del Pacífico, rumbo al Noroeste o a

⁴ Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina. Documentos Inéditos, vol. 217. Comunicación del Consulado de Chile al Excmo. Señor Cayetano Soler. Diciembre 10 de 1844.

⁵ Razón circunstanciada que Don Matheo Cossio, Diputado del Comercio de Arequipa produce al Real Tribunal del Consulado de Lima. Arequipa, 18 de mayo de 1804 en Pablo Macera Dall'Orso y Felipe Márquez Abanto, *Informaciones Geográficas del Perú Colonial*,

Lima, 1964, de la “Revista del Archivo Nacional del Perú”, Tomo XXVIII, entregas 1 y 2, pág. 101-103. La reacción peruana frente al contrabando norteamericano, puede seguirse en las *Memorias de los Virreyes que han Gobernado el Perú*, Tomo V, págs. 254-259 sobre el arribo de la fragata *Columbia*. En páginas 263-264, la tentativa de la fragata *San Pablo*, Cap. Manuel José de Orejuela, para reconocer la Isla de San Félix.

la China. A este tipo corresponde, por ejemplo, la denuncia presentada el 5 de abril de 1804, por el Jefe de Resguardo de Concepción, Juan Agustín Fernández, al Gobernador-Intendente Luis de Alava sobre "descubrir el motivo porque fueron varios sujetos a Penco a bordo de unas fragatas extranjeras".

En efecto la dicha noche enfrente de la Planchada, un grupo de comerciantes se había embarcado en el bote del cura, que les había facilitado el herrero inglés.

La patrulla no pudo salir a perseguirlos por "no haber un solo caballo disponible", pero al día siguiente se pudo aprehender a algunos de los tripulantes, Pedro Gatica, Lisandro Novoa, Juan Narváez y el niño Enero Avila. Las declaraciones prestadas son infantiles y las mercaderías introducidas de escasísimo monto: la entrega de "una chigua de manzanas, un poco de vino, un ciento de cebollas y un poco de papas y la venta de algunas camisas".

Pese a los bandos y pregones no se pudo ubicar al inglés Julián, de quien no se sabía el apellido, y en cuanto a los posibles y acaudalados culpables Lucas y Antonio Melo, comerciantes de la localidad, demostraron éstas con testigos que a esta hora se encontraban en la chacra, distantes de la ciudad.

El pleito terminó en un reclamo de la Real Aduana contra el Regimiento de Dragones por no haber facilitado las fuerzas y una acusación a Luis de Alava, a quien se culpaba de tibieza en estas materias, "de las que se ha desentendido y disimulado por el favor que ha disfrutado" ⁶.

Pintorescos detalles sobre este tipo local de pseudocontrabando hemos espigado en los voluminosos cuadernos de los procesos seguidos contra el eficiente y pundonoroso capitán de Dragones de la Frontera, Manuel de Santa María y Escobedo, sustanciados en Concepción y proseguídos por la Junta de la Real Hacienda en Santiago. Se refieren ellos a la denuncia que elevó ante la Justicia por rivalidad de oficio, su compañero de armas y excelente militar Manuel Vial y Cardigondi, quien —como dice el Fiscal— "incautamente conducido de su celo quiso probar un delito de difícil prueba en unos países cuyas costumbres ignoraba como alígina", pues había llegado tan solo en 1797 a Chile.

El Gobernador Luis de Alava que comprendía lo estéril de la denuncia, se hizo un deber en proseguirlo para "acallar el susurro del pueblo que no respiraba otra cosa que en Arauco donde se habían vendido efectos se han trocado monedas de oro de los americanos por ocho pesos y se le han vendido vacas, carneros, y otras provisiones sin noticias

⁶ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 898. Expediente promovido por el Administrador General de Reales Derechos sobre descubrir el motivo por-

que fueron varios sujetos de Penco a bordo de unas fragatas extranjeras... Año de 1804.

de este Gobierno". La Justicia Militar eligió fiscal a Ramón Jiménez y Navia, y secretario a José Antonio Botarro y Vergara, iniciándose las vistas el 18 de febrero de 1804⁷.

El desarrollo del proceso pudo demostrar la inocencia de Santa María, Comandante de la Plaza de Arauco, cuya conducta había sido "arreglada y laudable". Remontándose en el tiempo, pudo acreditar que a los tres meses de haber tomado posesión de su cargo, una lancha había llegado a las playas de Llico, trayendo al capitán y sobrecargo de la fragata *Sally*, de New Haven, Cap. Nathaniel Storer, fondeada en la isla de Santa María. Detenidos los tripulantes por el teniente Gaspar Ruiz, solicitaron víveres. Invocando el derecho natural, base de su defensa, el Comandante Santa María les concedió "un saco de papas, otro de cebollas, manzanas y pan fresco".

Tras la *Sally*, acudieron la *Huron* y la goletilla *Nancy*, Cap. Gross, a las cuales se socorrió con "dos arrobas de vino, 11 sacos de harina, 3.000 cebollas, verduras, zapallos, coles y otros víveres".

Lo mismo más o menos fue concedido a los náufragos de la fragata norteamericana *Harriet*, que había llegado a la isla Mocha.

Santa María declaró además que era efectivo que los capitanes le habían obsequiado cortésmente una "papelera de caoba", unos sombreros para sus hijas, y unas medias pipas de vino", y que así mismo le habían regalado pañuelos de seda a la esposa de Vial.

Perentoriamente afirmó como un hecho sabido de todos, que el arribo de aquellos americanos era frecuente en esas playas solitarias. "Venían con sus lanchas desde la isla de Santa María, distante de los puertos de Arauco, donde llegan, navegando por unas costas muy bravas y en una estación como es el invierno, era indispensable que vengan a esta plaza"⁸.

Sí en el proceso se habla que a la llegada de las lanchas había un público y recíproco comercio y que la playa parecía una feria "podemos ofrecer mayor precisión sobre este trato, remitiéndonos a la otra cara testimonial, la opinión de los propios marinos norteamericanos afecta-

⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 329. Año de 1805. Plaza de Concepción. Proceso formado por la Plaza contra el Capitán del Cuerpo de Dragones de esta Frontera, don Manuel Santa María, acusado de ilícito comercio y mal manejo de la Plaza de Arauco en el tiempo que estuvo al mando de ella. En nuestro estudio anterior *Buques Norteamericanos en Chile (1778-1810)*, Lista N° 151, Prensas de la Universidad de Chile, asignamos a la

Sally el nombre de *Salee* que dan los lenguaraces. Cortos datos biográficos sobre Santa María en Juan Luis Espejo, *Nobiliario de la Capitanía General de Chile*. Ed. Andrés Bello, Santiago, 1967, pág. 728. Acerca de Manuel Vial, ver Raúl Díaz Vial, *El Linaje de Vial*, Madrid, 1960, págs. 172-173.

⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 975. Documentos pedidos por don Manuel Vial.

dos". Joel Root, supercargado de la fragata *Huron*, en el mes de febrero de 1803, vivió las experiencias de un arribo forzoso a las playas de Campangue, y de su interesante relato podemos extractar la descripción de estos lugares de contacto chileno-norteamericano. "El lugar en que desembarcamos, apunta en su *Diario*, era un pequeño agrupamiento aborigen que los nativos llaman Areppo, situado cerca de cien millas al sur de Concepción. Apenas desembarcamos descubrimos fogatas en varias direcciones, que eran —como supimos más tarde— señales de los nativos. En una hora llegamos al lugar en que vimos las fogatas más próximas, cerca de una milla y media. Uno de mis hombres me acompañó en la marcha, y el resto, al mando del piloto, permaneció cerca del bote, con las instrucciones de esperar tres horas, pasadas las cuales, supondrían que un desastre nos había sucedido. Al llegar al sitio encontramos un grupo de casas, cuyos habitantes, hombres y mujeres, estaban reunidos esperándonos. Por señas les hicimos saber que necesitábamos alimento. Nos dieron maíz machacado, mezclado con agua y papas. Después de refrescarnos, volvimos al bote en compañía de un considerable número de vecinos. Al llegar vimos que estaban congregados en el lugar un gran número de nativos atraídos por los avisos de las humaredas. Algunos venían a caballo al parecer de largas distancias. Estaban ansiosos de obtener los objetos que lucíamos. Les dimos lo que traíamos para captar su amistad, en especial hachas y cuchillos. Yo le entregué el fusil y la pólvora al que parecía jefe principal, y le agregué un hacha, un cuchillo de bolsillo y un cuchillo de lobero. Tenía también un anillo de oro en mi mano, y como su esposa demostró gran interés en la joya se lo regalé. La hija del jefe había traído dos pollitos, que me puso en las manos, creyendo yo que se trataba de devolver las atenciones. Pero el jefe me dio a entender que era para la venta, y cuando le expresé que no tenía dinero, volvió a entregárselos a la hija que se fue con ellos. Esto me convenció que nada podía esperarse de su hospitalidad, pues con lo que le habíamos dado, sin duda, podíamos haber comprado todas las aves del villorrio.

Los marinos del bote habían entregado también todas las hachas y cuchillos, excepto una que nos fue robada más tarde. También se sacaron los botones de la ropa para obsequiarlos. Como tenía en mi traje botones brillantes, aprovechamos la experiencia y empezamos a traficar con ellos, obteniendo papas, trigo machacado, manzanas y pollos. Al principio les di dos botones de cuerno por un pollo, una canasta de manzanas o un paquete de maíz, y cuando estuvieron escasas las mercaderías, bajamos la cantidad a uno. Como todavía me quedaban tres botones brillantes en el pantalón, obtuve por ellos una gallina por pieza, y por la bufanda que tenía en el cuello un cordero gordo. Gracias a este trueque logramos provisiones. Los encontramos muy

diestros para el robo. Permanecimos dos días entre ellos, durante los cuales nos trocaron todo lo que teníamos y ni mi chaqueta escapó a sus garras.

Los expedicionarios continuaron a Arauco, el más cercano de los establecimientos españoles, donde fueron detenidos por el Comandante. Mientras se esperaba la respuesta del Intendente de Concepción, fueron tratados muy cortésmente por el Comandante, el caballero Manuel Vial, que los invitó a su casa a tomar mate. "Viendo que no tenía chaqueta —Root escribe— me cedió la suya. En medio de estas atenciones, volvió el mensajero con las cartas del Intendente que les ordenaba regresar a Areppo, y embarcarse para Santa María".

Este relato aunque largo, subraya el contenido doméstico de las declaraciones del proceso, que vino a terminar en Santiago. El Presidente Luis Muñoz de Guzmán comunicaba el 24 de septiembre de 1805 que los Ministros de la Real Hacienda, vista la causa decretaron que estando confeso Santa María de haber recibido obsequios de los extranjeros, se lo sobreseía porque es "sabido que en todas las partes del mundo se obsequia y sirven mutuamente los hombres en iguales circunstancias y raro serán los comandantes de los puertos del universo que puedan decir con verdad no haber admitido algún regalo".

"La acusación —dictaminaban— no nacida seguramente del celo de mejor servicio y sí de una disimulada intriga" era rechazada y se restablecía a Manuel de Santa María en todos sus cargos y derechos¹⁰.

A la recíproca, Santa María sustanció un proceso por calumnias e injurias en contra de Manuel Vial, pero éste hábilmente defendido por Manuel Bravo, teniente del Batallón de Infantería obtuvo sentencia favorable del Consejo de Guerra, que el 29 de octubre ordenó su libertad, previa amonestación por "su tolerancia y falta de celo con los extranjeros que han arribado"¹¹.

Los procesos que comentamos nos dan una idea cabal del modesto volumen de este tipo de contrabando, casi alimenticio, realizado por los barcos norteamericanos. En cambio en la región minera del norte, el tráfico alcanzó —como veremos— la categoría de una verdadera empresa ilícita.

¹⁰ Joel Root, supercargo, *Narrative of a Sealing and Trading Voyage in the ship Huron, from New Haven around the world, september 1802 to October 1806*, en *New Haven Historical Society Papers*, vol. V, New Haven, 1894, págs. 149-171.

¹¹ Archivo Nacional. Fondo Eyzaguirre, vol. 4. Copia de la defensa hecha

por el subteniente de Dragones de Concepción, Don José María Artigas a favor del mismo capitán del cuerpo don Manuel de Santa María y Escobedo. Las notas probatorias de la conducta de Santa María aparecen en Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 876.

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 975.

CAPÍTULO XVIII

EL AÑO LOBERO DE 1803

La curva ascendente del comercio lobero que estamos examinando culmina en el año de 1803 para descender en rápido proceso hasta su total extinción en la época republicana.

La caballerosa rivalidad entre los puertos norteamericanos del Atlántico para participar en estas actividades estrechamente relacionadas con el lucrativo comercio del Oriente, continúa en estos decenios. La supremacía de Boston se afirma, no obstante las empresas de New Haven, Salem, Providence y Nueva York y de las naves de Nantucket arrendadas por diversas compañías, le oponen legítima resistencia.

El viaje típico de New Haven es el de la fragata *Huron*, Cap. Moulthrop, a bordo del cual viene en calidad de sobrecargo Joel Root, que escribiera una extensa y pormemorizada narración de estos acontecimientos en su *Narrative of a Sealing and Trading Voyage*¹.

Nacido en Southington en 1770, alumno del Yale College, Root, hombre culto y educado como la mayoría de los loberos, en los que late cual válvula de escape la pasión por la aventura, estaba entregado a la vida del mar, desde el tiempo en que la crisis agrícola devastó su tierra natal. En el mes de septiembre de 1802 estampa su firma en un contrato con los armadores del activo puerto para participar en un largo viaje al Pacífico y acopiar pieles en la isla de Más Afuera. Doce loberos avezados son adscritos al rol del navío para ayudarlo en sus operaciones marítimas.

Sin más demora que una recalada en Staten Island para cargar madera para el fuego, el bajel arrió las velas en la Isla de la Mocha el 8 de febrero de 1803. Aunque la temporada está lejana, los informes del marinero Peck, de la fragata *Dispath*, Cap. Howard, de Hartford, que se reponía del escorbuto gracias a la abundante alimentación de la

¹ Extractamos el diario de Joel Root, supercargo. *Narrative of a Sealing Voyage in the ship Huron, from New Haven around the World, September 1802*

to October 1806, en New Haven Historical Society Papers, vol. V, New Haven, 1894, págs. 149-171.

isla, eran optimistas. En gracia de estas noticias, el Cap. Moulthrop desembarcó al segundo piloto para que en compañía de seis hombres construyeran las cabañas para las provisiones y la sal, y esperaran tranquilos la ocasión propicia.

Después del almuerzo decidieron poner en práctica los proyectos arriando el bote de ordenanza para ir a tierra. La fuerza de las olas, y el viento huracanado de la severa tempestad, desviaron la ruta del esquife y perdidos por falta de brújula y conocimientos náuticos, decidieron arriesgarse rumbo a la costa. En una travesía de vida y muerte recorrieron el peligroso tramo, hasta llegar a un pueblo de indios. Prisioneros en Arauco, y previo pago de la mantención calculada en unos cien dólares, los expedicionarios pudieron al fin regresar a la Mocha.

Si bien habían escapado de los riesgos del mar y de la dura mano de las autoridades locales, la competencia iba a oscurecer las perspectivas comerciales. Durante su ausencia había llegado a la isla la fragata *Rebecca*, de New York, Cap. Pitts, con la cual pudieron negociar un trato comunitario, acordando repartirse por igual parte el trabajo de sendas cuadrillas.

Al penetrar el *Huron* al abrigo benévolo de Santa María, reparaba allí sus cascos una flotilla de balleneros. En sus conversaciones con el Cap. William Howard, del *Dispatch*, adivinó Root los cálculos del astuto marino. Por la parte norte de la isla las manadas alcanzaban un total de unos 50.000 animales, de los cuales las cuadrillas habían masacrado unos 8.000. El sobrecargo pensaba que la estación podía ser favorable si se averiguaba el porqué de la conducta extraña de los temerosos pinípedos. Escéptico ante estas informaciones maliciosas, Root dio las órdenes pertinentes de construir una nueva chalupa por no tenerla, debido a la pérdida en la costa del esquife ballenero del navío. A los cortos días hizo su aparición otra nave lobera, la Fragata *Draper*, Cap. Howell, de New Haven, quien entusiasmó al Capitán Moulthrop para un viaje conjunto a la Isla de los lobos.

Sin embargo, Root inteligente observador se daba cuenta del diario aumento de los lobos que con cierto recelo acudían a los roqueríos. Esta repetida experiencia le dio la certeza que el obstáculo para la llegada regular de los animales era el temor que les inspiraban los múltiples esqueletos repartidos en la playa, restos de la faena apresurada del *Dispatch*. Confidencialmente informó de ello a Moulthrop y decidieron después de mutuas recriminaciones apostar una cuadrilla de seis hombres en la isla, mientras el *Huron*, en compañía de la *Draper* proseguían al Perú el 29 de abril.

Con abundantes provisiones y sal, los loberos pudieron esperar hasta el primero de junio la llegada normal de los grupos de lobos. Con toda felicidad, antes del regreso del buque habían almacenado unas 8.000

pieles. En cambio el aporte del capitán Moulthrop a su regreso del Perú el 16 de agosto no era considerable: unos 3.000 a 4.000 cueros faenados con dificultad y trabajo.

La primera parte de la misión estaba cumplida y el *Huron* fue alistado para el regreso a la patria. Pasaron primero a recoger la cuadrilla instalada en la Mocha, y luego enfilaron hacia Más Afuera. Allí proyectaban recoger un nuevo cargamento para la China, mientras el capitán cumplía el contrato en los Estados Unidos.

La situación en la isla, donde llegaron el día 8 de octubre, era curiosa. Había —escribe Root— más "hombres que lobos". Los buques anclados, entre otros el *Rachel*, de New Haven, capitán Baker, tenía desplegados en tierra más de 150 hombres, sin contar los "alones" independientes, en espera de la aparición anual de los mamíferos. El porvenir dependía de la ardua competencia, por lo cual el Capitán Moulthrop, después de ubicar estratégicamente en la llanura del norte parte de la tripulación, hizo velas rumbo al Cabo de Hornos, con destino a New Haven, llevando a bordo el referido cargamento de pieles.

Las cuadrillas del *Huron* quedaron entregadas a su destino. Una lluvia persistente impedía la rápida construcción de las cabañas, viviendo un tanto a la intemperie por falta de techo apropiado. Los botes les servían para guarecerse, encontrándolos en las salientes montañosas. Al llegar la Navidad, habían dado muerte al total de las manadas de lobos, curtiendo un número aproximado de 4.000 pieles.

En la enervante inactividad de la espera las cuadrillas veían deslizarse monótonos los días y los meses. El 4 de marzo de 1804 apareció en la isla una fragata española, al mando del capitán Manuel Martínez, quien con gentil modo y curiosa discusión comenzó a interrogarlos por intermedio de un intérprete. Por la noche Root fue invitado a bordo de la nave, y quedó deslumbrado por la riqueza de la espléndida vajilla del servicio y la platería que lucía en los aparadores. Durante la sobremesa Martínez declaró que traía instrucciones directas del Virrey del Perú para desalojar la isla y daba un plazo de cuatro meses a los norteamericanos para salir de ella. Pidió a Root transmitir estas órdenes en inglés al resto de la numerosa población extranjera de la isla.

Esta declaración provocó el desconcierto y aun el pánico. Las cuadrillas se apresuraron a ofrecer a Root las pieles curtidas, y los "alones" las vendieron al sobrecargo quien por la suma de 3.400 dólares pagaderos en los Estados Unidos, alcanzó a reunir entre 9 a 10 mil pieles. Los buques desplegaron las velas con rapidez y la población disminuyó, salvo 25 "alones" que se negaron a embarcarse, con la esperanza puesta en el posible y rápido retorno de la *Huron*. Barcos de diversos puertos norteamericanos compartieron las experiencias de 1803.

El puerto de New Haven, activo y dinámico estuvo representado en

la costa, en este año en que la curva del comercio lobero alcanza su máxima estadística, por la *Sally*, capitán Nathaniel Storer, quien desapareció poco después sin dejar huella alguna en la inmensidad del Pacífico ².

La *Draper*, a cargo de William Howell, al parecer compartió la faena lobera con operaciones de contrabando a lo largo de la costa, y en su periplo de 14 meses, introdujo mercaderías en Arica, Ilo y Pisco ³.

De New London, que se aventuró este año en la empresa del Pacífico para no repetir sus viajes en este período, vino la ballenera *Dispatch*, capitán Nathaniel Howard, de Hartford. Desembarcó mercancía en la isla de la Mocha en enero de 1803 y con interferencias navegó la nave entre Santa María y Más Afuera. En 1804 acopió 8.000 pieles en Santa María. Prosiguió a las costas del Perú. El viaje no debió ser provechoso, pues como dijimos no fue repetido ⁴.

Acompañaba a la fragata en sus correrías una goletilla que la tripulación había construido en las Islas Falkland, con el fin de explorar las escarpadas costas. A cargo del capitán A. Cross y 5 marineros, la *Nancy*, como fue bautizada, realizó la hazaña casi increíble de atravesar el Cabo de Hornos en furiosa tormenta. Soportó el pequeño navío las ventiscas y las lluvias y tras 33 días de peligroso derrotero, sin tener ni aun luces a bordo, dañadas las provisiones e inundadas las cabinas, ancló en Santa María el 25 de enero de 1803, donde permaneció apostada ⁵.

Salem se hizo presente en el Pacífico por intermedio de la fragata *Rachel*, capitán Bunker, que el 8 de octubre de 1803 estaba en Más Afuera para recoger una cuadrilla de 20 hombres. Continuó a lo largo de la costa ⁶.

De Providence encontramos en Chile a la fragata *Eleanore*, capitán Edward Cole. Hizo el viaje desde las Islas Falkland en compañía de la ballenera francesa *Victor*, capitán Gardener, en malas condiciones de navegación y de sustento. La tripulación soliviantada por la escasez de víveres frescos exigía mejor trato. En marzo de 1803 obtuvo por

² Howard Clark, *List of Antarctic Sealing Voyages from 1778 to 1830*, en George Brown Goode, "The fisheries and fishery industries of the United States", Washington, 1887. La noticia se basa en el relato del hijo del Cap. Storer, Peter Storer de 15 de marzo de 1882. Datos inéditos en Archivo Nacional, Fondo Eyzaguirre, vol. 4.

³ Citada por Root, obra indicada; más datos en Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, Colección de Documentos Iné-

ditos, vol. 338.

⁴ Citada por Root. Figura en la lista de Howard Clark, ya mencionada. Datos en William Moulton, *Journal written on board the Onico*, Utica, 1804, pág. 106. Más detalles en Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 401.

⁵ Ver William Moulton, ya citado, pág. 106. Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 401. Sobre su estada: Capitanía General, vol. 658.

⁶ Citada por Root y Howard Clark.

compra y trueque "unos 16 barriles de carnes saladas y harinas, un costal de porotos, un barril de vino, un barril de aguardiente y una o dos piezas de lona para velas". Después de enfrentarse a la isla de Chiloé, el convoy se separó, y la *Eleanore* continuó a la Isla de la Mocha, donde la marinería sobreexcitada por la pésima navegación y los estragos del escorbuto, se rebeló contra el capitán y los oficiales. La insurrección a bordo pudo ser sofocada gracias a la ayuda material que le prestó la fragata ballenera *Hudson*. Restablecida la normalidad, siguió viaje a Santa María. El 21 de marzo, el capitán desembarcó un equipo lobero, y para estimular el trabajo y congraciarse con la tripulación rebelde, aumentó los precios de las pieles, firmando contratos de 512 dólares por mil de pieles⁷.

New York, cuya actividad adquiría importancia en el Pacífico, envió en la temporada a la fragata *Rebecca*, Cap. Pitts. Apareció en la isla de Santa María en febrero, para pasar casi inmediatamente a la Mocha y destacar su marinería a la caza de lobos. La nave enfiló después a la Isla de Lobos. La larga travesía había deteriorado el aparejo y además "la gente estaba picada de escorbuto", por lo cual fue autorizada por el Gobernador de Valparaíso para reparar sus desperfectos y prestar ayuda médica a los enfermos, en junio de 1803. La *Rebecca* permaneció largo tiempo en la costa⁸, tal vez estaba destinada al N. Oeste como su coterránea la fragata *Cayuya* a cargo del aguerrido Peleg Barker, que vio también torcerse su destino en la costa peruana. Había partido de la isla de Más Afuera, después de cumplida su faena, pero el mal estado de la nave la hizo recalar en Paita, en aflictiva situación marinera. El Virrey del Perú, a solicitud de Peleg Barker, autorizó la venta de la nave y poder así costear el regreso a la patria de la afligida marinería⁹.

Boston pudo mantener la supremacía comercial en el Pacífico sur. Además de la *Perseverance* y la *Pilgrim* y la *Jefferson*, de las naves que nos ocuparemos pronto, se armaron en el centenario puerto la fragata *Criterion*, Cap. Peter Clases, de la firma de Samuel Parkmann¹⁰, que estuvo entregada a la cacería de lobos en el océano, y la *Stranger*, Cap. Ephraim Prescott, que además de estas faenas practicó el lucrativo contrabando. En marzo de 1803 estaba en Santa María dedicada a la caza de lobos.

⁷ William Moulton ya citado, pág. 108; Extracto del Log Book of the Victor en Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 421; Capitanía General, vol. 371 y 401.

⁸ La cita Root en su *Narrative*, ya indicado. Archivo Nacional, Capitanía

General, vol. 789. Libro de Ordenes, 1802-1804. William Moulton, *Journal*, págs. 107 y 109 en Isla de Lobos.

⁹ Archivo Nacional. Papeles de la Real Hacienda. Comiso del *Grampus*.

¹⁰ La cita Howard Clark en su *List of Antarctic Sealing Voyages*, señalada anteriormente.

Pasó a Valparaíso, de donde fue expulsada por las autoridades por sospechas de comercio ilícito. Fue atendida, sin embargo, en Talcahuano. Su gira se prolongó hasta el Perú, vendiendo en Pisco mercaderías avaluadas en 6.000 pesos. La última referencia nos indica que había retornado a Más Afuera para aprovechar la temporada¹¹. A cargo de la prestigiosa firma de A. C. Dorr y Cía. estuvo la empresa de la *Amethyst*, de 270 toneladas, Cap. Bowers, Mr. Dorr sobrecargo, que después de la habitual estadía en las islas, llegó al puerto de Cantón procedente de Más Afuera, el 26 de marzo de 1804¹².

Los suculentos beneficios de estos viajes loberos lejanos apartaron de su giro habitual a los armadores de Nantucket, quienes directamente o arrendando sus naves, entraron en la competencia lobera en las islas de Chile.

“A comienzos de 1803 se presentó en la costa la fragata *Lady Adams*, de 250 toneladas, Capitán Obed Fitch, que había zarpado de Nantucket el 24 de agosto de 1802. La nave permaneció unos meses en la isla de Santa María acopiando pieles, pero escasa de víveres y resentida la tripulación, se vio impulsada a tocar el puerto de Talcahuano, en compañía de otras unidades balleneras norteamericanas. La pésima acogida de las autoridades determinó un cambio en su ruta, enderezando hacia el norte, con un precioso cargamento de 23.000 cueros.” Por la ruta de la isla de lobos y el Pacífico continuó a disponer de su botín de pieles a mediados de 1804¹³.

Entre las islas loberas se encontraba por la misma época la *Brothers*, de Nantucket, Cap. Folger que extendió la cacería a Santa María, la Mocha y la isla de Lobos en el Perú, a partir de abril de 1803¹⁴. En cambio no hemos podido precisar el itinerario de la fragata *Rose* de Nantucket, Cap. James Cary¹⁵.

“La *Minerva*, de 200 toneladas, del mismo puerto estuvo más unida al país.” Su capitán, Robert Jones, prepotente y voluntarioso, provocó diversos conflictos en sus dudosas actividades.

Su permanencia fue delatada en la costa: Recorrió las islas de los Pájaros, Santa María y Más Afuera, en las que obtuvo un excelente cargamento. El 10 de julio de 1803 penetró a la bahía de Coquimbo, que se había convertido, como escribe el Gobernador: “en el refugio y punto de reunión de los navegantes y contrabandistas”. Negándose a

¹¹ William Moulton, *Journal*, pág. 108. Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Manuscritos inéditos, vol. 338.

¹² Papeles de Thomas H. Perkins, Massachusetts Historical Society.

¹³ Howard Clark, *List of Antarctic Sealing Voyages*; William Moulton,

Journal, pág. 105 y Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 380.

¹⁴ La cita William Moulton, *Journal*, págs. 109 y 128.

¹⁵ Figura en la *List of Antarctic Sealing Voyages*.

cumplir las perentorias órdenes que se le dieron de abandonar el puerto, Jones apuntó los cañones del buque hacia la ciudad y resistió por la fuerza a las amenazas de las autoridades. Tras largas discusiones se dio a la vela, para desembarcar en Santa María un nuevo equipo lobero. Cargado con 33.000 pieles se dirigió a Cantón, después de algunas operaciones de contrabando en el litoral¹⁶.

La *Favourite*, Cap. Edward Coffin entró a la Más Afuera en enero de 1803, y gracias a la habilidad y simpatía de su comandante pudo obtener excelentes resultados en esta temporada competitiva y difícil¹⁷.

Completan el escuadrón de Nantucket, la *Commerce*, Cap. Eldridge, que severamente averiada penetró a Talcahuano el 16 de mayo de 1803, para proseguir a Valparaíso donde fue atendida y reparada¹⁸ y la fragata *Mars*, Cap. Jonathan Barney, que después de un crucero rutinario se aprestaba a zarpar al Oriente desde la isla de Lobos en febrero de 1804¹⁹.

Pese a la cuidadosa inspección del territorio por la goleta *Extremeña*, a cargo de Mariano Isabinilla, otros loberos cuyo puerto de origen desconocemos, hicieron su entrada a los puertos del norte²⁰. Creemos del caso excluir a la fragata *Teresa*, Cap. James Pearson, por actuar bajo bandera y pabellón francés, aunque su capitán era norteamericano²¹. En cambio la *Jefferson* (Jenson o Jerson), Cap. William Conway entró a Coquimbo el 20 de enero de 1803, en viaje de regreso a Boston con "carga de cueros de lobos que es regular que sacase de las islas de Juan Fernández". Tras una consulta al Gobernador Luis Muñoz de Guzmán, se le ordenó zarpar inmediatamente a Valparaíso, pues había sospechas "de hacer el contrabando a la sombra del desamparo y ningún resguardo del puerto, del poco celo de los naturales que por su ridículo interés fomentan de ese modo la ruina y trastorno del comercio en general con la extracción furtiva que extenúa el tesoro de la Nación"²².

¹⁶ Figura en la *List* de Howard Clark; William Moulton, *Journal*, pág. 112. Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vols. 217 y 338.

¹⁷ William Moulton, *Journal*, pág. 100.

¹⁸ Figura en la lista de Howard Clark, Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 380. El Capitán Eldridge falleció en este viaje.

¹⁹ William Moulton, *Journal*, pág. 130.

²⁰ Archivo Nacional, Capitanía Gene-

ral, vol. 789, Libro de Ordenes 1802-1804.

²¹ Hay amplia información sobre la *Teresa*, que nosotros no tomamos en cuenta en nuestro estudio, lo mismo que la *Victor*, Cap. Gardiner, por venir con bandera francesa. Ambos capitanes eran norteamericanos.

²² Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 789. Libro de Ordenes, 1802, 1804.

CAPÍTULO XIX

LA REAPERTURA DEL COMERCIO EN BARCOS NEUTRALES

La supresión de los permisos al comercio en naves neutrales por decreto de 20 de abril de 1799, orden confirmada para los distritos lejanos, el 10 de julio del año de 1800, no pudo aplicarse en su integridad. La Corona de España pese a sus esfuerzos por mantener vigentes los principios del monopolio en Indias, derivados del Tratado de Utrecht, se vio obligada por las contingencias de la guerra marítima a reabrirlo el 10 de diciembre de 1800.

"El comercio respiró un tanto, escribe en su informe Rafael Morant, entre los años de 1802, 1803 y 1804 por las autorizaciones especiales que "a costa de considerables sumas que los interesados debían entregar anticipadamente en la Tesorería". Los burócratas cortesanos hicieron uso de esta oportunidad para contratar con los extranjeros, siendo el principal objetivo en los dominios americanos "conducir azogues, rescatar presas y extraer los caudales que allí había". Morant en su memorándum señalaba como arquetipo la conducta del tesorero Espinoza que en 1803 otorgó al Marqués de Branciforte el privilegio de introducir en La Habana y en Caracas cien mil barriles de harina, operación que obtuvo previo pago de "la asombrosa cantidad de cuatro y medio millones de reales en metálico, a pagar en tres plazos"¹.

Estos permisos fueron utilizados por los norteamericanos para sus negocios ultramarinos. Las vinculaciones con España hicieron posible a los comerciantes aventureros, organizar ciertas empresas para abastecer la demanda con mercaderías europeas. Entre los puertos de Europa, Hamburgo había llegado a ser plaza importante en este tráfico triangular.

La política de neutralidad de las ciudades hanseáticas durante las guerras de la Revolución Francesa estimulaba este intercambio. Entre

¹ Biblioteca del Palacio Real. Madrid. Rafael Morant, Oficial de la Secretaría de Estado, *Memoria sobre el comercio de América con los extranjeros* (1817). Este importante informe, destinado a

mantener el principio del monopolio español analiza los permisos más importantes y la apertura de los puertos a fines del siglo XVIII.

1793 y 1795, sesenta y siete navíos de procedencia estadounidense entraron en Hamburgo, y la cifra subió a ciento veintisiete entre los años de 1796 a 1799².

Este tráfico se combinó con las unidades navales procedentes de Hispanoamérica, que iban haciendo su aparición en los puertos alemanes.

El año de 1802 recalaron en Hamburgo:

- 3 buques de Buenos Aires
- 2 buques de Montevideo
- 2 buques de Puerto Cabello
- 3 buques de la Guayra³.

En 1803 se presentaron 2 de Buenos Aires y 2 de Montevideo. En este mismo año "por primera vez ancló en Hamburgo una nave procedente de la costa occidental hispanoamericana del puerto del Callao"⁴.

El aprovechamiento que hicieron los norteamericanos de estas licencias puede apreciarse con claridad por una carta de la famosa firma de Jackson and Lee, de Boston, fechada en abril de 1800 y dirigida por Joseph Lee Jr. a Diego Clarence, en Madrid.

En la significativa comunicación Lee, en términos comerciales demuestra su interés en este tipo de especulación, "siempre que no se necesite mucho dinero para obtener el permiso de su Gobierno para embarcar los artículos". Espíritu puritano, el joven Lee manifiesta a su corresponsal, aprensiones éticas sobre el aspecto ilícito de los embarques. Promete interesar a sus asociados, pero deja claramente establecido que "las mercaderías no pueden despacharse a su nombre, ni por documento escrito, ni verbalmente en la aduana de salida. Menos aún en caso de comiso en Hispanoamérica".

Conviene en la carta los porcentajes de las ganancias, se contenta con un 5% sobre las mercaderías que él mismo embarque y la mitad de las utilidades generales al terminar el viaje. "Si Ud. obtiene el

² Dr. E. Baasch, *Beitrag zur Geschichte des Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und America* en *Hamburgische Festschrift Erinnerung an die Entdeckung America's*, Hamburgo, 1892, 2 vols. Vol. I.

Erwin Wiskemann, *Hamburg and die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Hamburgo, 1929, pág. 132. Trata en especial del comercio norteamericano en págs. 148-154.

³ Dr. E. Baasch, "Beitrag zur Ges-

chichte des Handelbeziehungen zwischen Hamburg und America", en *Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung America's*. Hamburgo, 1892, 2 vols. Vol. I, pág. 82.

⁴ *Ibero-Amerika und die Hansestädte*. Ibero-Amerikanische Institut. Hamburgo, 1937. Figura en el ensayo de Harry Meier, "Zur Geschichte der Hansischen Spanien und Portugiesische fahrt bis zu den spanische-amerikanische unanbhandigkeit kriegen", pág. 144.

permiso para un navío que lleve un cargamento a cualquier puerto de Hispanoamérica, le ruego enviar los papeles oficiales para atestiguar el hecho ante el Cónsul de los Estados Unidos en Londres”⁵.

Si bien Buenos Aires, como lo asevera Sergio Villalobos en su ensayo sobre el tráfico en las postrimerías coloniales⁶ pasó a ser el emporio cosmopolita del comercio, los mercados ribereños del Pacífico estaban siempre necesitados de azogue para la industria minera, y poseían disponibilidades de cobre para el mercado mundial. Los mares del sur, como vagamente se los definía en los documentos náuticos, compartieron con la región del Plata este giro de negocios.

Dinámico en estas complicadas operaciones se demostró el diligente comerciante madrileño Julián Hernández Barruso, que iba a avecindarse en Buenos Aires. Mantenía relaciones con los cónsules de España en los Estados Unidos, y por intermedio de Juan Stoughton estaba al corriente de las empresas que allí se organizaban. Tomando pie de la licencia concedida al Marqués de Bedmar para equipar dos expediciones rumbo a Montevideo y al Callao, obtuvo de la disponibilidad otorgada de 1.300 toneladas de acarreo, unas 400 para el mercado de Lima y 100 para el de Chile⁷. Para el transporte equipó dos fragatas: la *Cordelia*, que prosiguió al Perú y la *Massachusetts*, fragata de Boston, Cap. John Hefferman, que vino a Valparaíso⁸.

La noticia fue recibida con resentimiento en Chile. El Tribunal del Consulado que desconfiaba del sistema, pidió su anulación, y por nota de 23 de febrero de 1806 hizo público su desagrado, alegando además de razones técnicas de tonelaje, que “los capitanes norteamericanos, que tienen una propensión extraordinaria al contrabando, llevan los barcos vacíos y se surten de artículos ilícitamente”⁹.

La actitud de los síndicos del Tribunal del Consulado no tuvo la fuerza probatoria necesaria para detener este tráfico fraudulento, aun-

⁵ Kenneth Wiggins Porter, *The Jacksons and the Lees*. Two generations of Massachusetts Merchants, 1765-1844. 2 vols. Harvard University Press, 1937, vol. I, págs. 506-510.

⁶ Sergio Villalobos R. *El comercio extranjero a fines de la dominación española*, en *Journal of Inter-American Studies*, vol. IV, N° 4, Octubre 1962, pág. 533.

Archivo Nacional. Archivo del Tribunal del Consulado, vol. 14 (ex 16). El permiso se inscribió el 8 de marzo de 1806.

⁷ Juan Stonington, Letter Book, Ba-

ker Library, Soldier Field, Boston. Los permisos de Julián Hernández Barruso fechados sucesivamente a 16 de junio y 15 y 17 de julio de 1805 estaban registrados en Archivo Nacional. Reales Cédulas, Capitanía General, vol. 752.

⁸ Juan Stonington, Letter Book, ya citado. Hemos utilizado estos documentos en nuestro folleto, *Buques norteamericanos en Chile a fines de la época colonial*. Publicaciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1936, datos que ahora ampliamos.

⁹ Archivo Nacional. Tribunal del Consulado. Vol. 14.

que oficial, y así pronto, Julio Hernández Barruso fletaba desde los Estados Unidos la fragata *Heerkinner*, Cap. Diego Bunker, que después de tocar en Buenos Aires, donde residía Hernández Barruso, continuó al Pacífico con una carga de géneros. La siguió poco después la fragata *General Washington*, Cap. Samuel Bountili, entregada a la misma negociación¹⁰.

Los permisos continuaban. Por Real Cédula firmada en Aranjuez el 18 de febrero de 1806, se autorizó a Thomas O'Reilly, irlandés, vecindado en Montevideo, para conducir desde Lisboa a Valparaíso, cuatrocientas toneladas de toda clase de mercaderías, autorizándolo al mismo tiempo para extraer del país las ganancias que la expedición produjera en productos chilenos¹¹.

Los efectos fueron acarreados en la fragata norteamericana *Washington*, que llegó a las costas de Chile. El Tribunal del Consulado permitió el desembarco de las mercaderías. En Valparaíso el comerciante señor Posadillo aforó en la Aduana cartucheras para armas valuadas en \$ 140 y sombreros de vicuña \$ 160, por las cuales se pagaron respectivamente, \$ 2,2 reales y \$ 9 reales¹² de derecho.

La más evasiva y enigmática de las especulaciones entregadas a este tráfico internacional es la de Tomás O'Gorman, irlandés, vecindado en Buenos Aires, con troncos familiares en la ciudad. Era sobrino del Dr. Miguel O'Gorman, miembro del Protomedicato, persona de rai-gambre social en el Virreinato del Plata. Durante la ocupación de Buenos Aires por el Almirante Beresdorf, tuvo amistad con los ingleses y ocupó un cargo en la administración. Al término de la brillante defensa de la capital por las milicias criollas, sufrió la suerte de los vencidos, huyendo a Río Grande. La espera no fue larga, pues en tiempos de Liniers fue autorizado para regresar. Sergio Villalobos, con buenas razones, lo supone espía británico y activista en las pretensiones monárquicas de Joaquina Carlota¹³.

Las negociaciones transatlánticas de Tomás O'Gorman comienzan el año de 1806. Por Real Cédula, firmada en San Lorenzo, el 24 de agosto

¹⁰ Juan Stonington. Letter Book, ya citado

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 762. Ha sido publicada por Sergio Villalobos en su libro, *El Comercio y la Crisis Colonial*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1968. Apéndice Documento N° 9, págs. 331-333.

¹² Tomamos este dato de la tesis inédita de Norma Eistrup de C. Aspectos del comercio internacional marítimo de

Chile a fines de la Colonia. Memoria de Prueba. Facultad de Filosofía y Letras, Santiago, 1961, pág. 81. Archivo Nacional. Tribunal del Consulado, vol. 14.

¹³ Sergio Villalobos, artículo citado pág. 530, nota 45. Se basa en el libro, Leopoldo Pérez, Rafael Addiego y Washington Duarte, *Historia de la influencia británica en el Río de la Plata*. Montevideo, 1946, pág. 91.

de dicho año, la Corte de España le concedió permiso oficial para organizar cuatro expediciones, "llevando en una sola 6.000 quintales de azogue a Lima", pero autorizándolo para "desembarcar alguno en Valparaíso"¹⁴.

Posteriormente el permiso fue ampliado "para que condujera un cargamento de sal y cualquier género, fruto o efecto nacional, y el resto del azogue que no había podido conducir en la primera fragata equipada. Como en todos estos viajes, el Gobierno español reservaba parte del tonelaje para sus conveniencias administrativas, es decir, el transporte de papel sellado, bulas de la Santa Cruzada, correspondencia, etc.

Bajo estas condiciones enfiló con destino a Montevideo la fragata portuguesa *Bons Irmaos*, Cap. Juan Cayetano Alberto de Barros y Tomás O'Gorman, sobrecargo. Al llegar a tierra americana, parece que la suerte hubiera desamparado al sagaz sobrecargo. Al zarpar de Montevideo rumbo al Cabo de Hornos, el mal tiempo y el embate de las fuertes olas de una tempestad pusieron en peligro a la nave, que se vio obligada a arrojar por la borda valioso lastre, entre otros, "tres cañones y una pesada ancla". Al llegar a Valparaíso, en marzo de 1808, el capitán y el sobrecargo se presentaron ante el Notario Público para protegerse sin duda, del pago del seguro marítimo contratado, por la pérdida de las mercaderías perdidas o averiadas, recurriendo al tradicional sistema de la protesta contra el mar"¹⁵.

Tomás O'Gorman inició de inmediato la venta de las mercaderías. Entregó 1.500 quintales de azogue a la Real Hacienda y ofreció a los comerciantes de Valparaíso una partida de paños que no encontró interesados. Sin desmayarse pidió permiso para pasar a la capital el 6 de abril, con muestras de las ropas¹⁶, operación que había entregado a su despachador Juan Laviña. El mercado estaba flojo. Los observadores chilenos auguraban una mala operación. El distinguido y emprendedor empresario Don Miguel de Eyzaguirre daba cuenta de la llegada de la fragata "ricamente cargada" a sus corresponsales de Buenos Aires, en estos términos: "Creo que se irá luego porque los precios que pidió no dejan utilidades; habían ido de aquí varios a comprarle y se han vuelto. Lo más y casi todos los efectos son ingleses y lienzo muy poco"¹⁷.

Las críticas del Tribunal del Consulado a este tipo de operaciones que se suponía desfavorable al comerciante criollo, produjeron un clima

¹⁴ Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 762. La Real Cédula fue publicada por Sergio Villalobos, libro citado, apéndice N° 14, págs. 353-354.

¹⁵ Escribanos de Valparaíso. Vol. 25. 1804-1810, *passim* Sergio Villalobos, obra citada, pág. 532.

¹⁶ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 128.

¹⁷ Sergio Villalobos, artículo citado, pág. 531, nota 45, que se apoya en *Archivo Epistolar de la familia Eyzaguirre*, Buenos Aires, 1960, pág. 199.

de descontento, que se sumaba al malestar político provocado por la torpe actuación del Capitán General de Chile.

Francisco Antonio Carrasco interpelado por los grupos de presión, tuvo que hacer frente a una demanda para "que detuviera la nave como también los caudales". El Presidente "hizo convocar en el Palacio de su morada a una Junta Extraordinaria el día 8 de septiembre, la que determinó, en vista de la Real Cédula presentada, y "sin hacer novedad alguna, deje libre y expedito al capitán O'Gorman para que continúe su viaje"¹⁸.

Como previamente, por decreto de 12 de agosto, se había autorizado al sobrecargo para "cargar tres mil quintales de cobre", es de suponer que la nave prosiguió a los puertos del norte para ocuparse de la transacción.

O'Gorman al regresar al puerto extendió un nuevo poder a Juan Laviña, ampliando sus atribuciones para que pudiera tratar con el Gobierno la "internación de armas"¹⁹.

La segunda nave de la expedición autorizada entró al puerto de Valparaíso, procedente de Montevideo, a fines de abril de 1809. Era la fragata *Triunfo*, de matrícula norteamericana, capitán José Dos Santos Franco y sobrecargo Luis Augusto O'Gorman e Irigoyen, sin duda, pariente del organizador. Como en el caso precedente, los oficiales se presentaron ante el escribano público para certificar la consabida protesta contra el mar, por haber sido la nave sorprendida por una tormenta que no pudo capear "por no haber podido hacer uso de una de las velas"²⁰.

Las negociaciones fueron esta vez más tranquilas. El Gobierno hizo correr sin tropiezos la real orden de permiso, salvo en uno de los rubros, es decir, "sin haberse extraído cantidad alguna de azogue por cuenta de su Majestad por no haberla considerado necesaria los Ministros de la Real Hacienda"²¹.

La última real orden registrada que conocemos es la concedida a Guillermo Richart, ciudadano de los Estados Unidos, para que en un buque de su nación embarcara en el puerto de Lisboa, para cualquiera de ese Reino, del Chile o de la Mar del Sur, 300 toneladas de toda clase de efectos y mercaderías sin excepción alguna, y retornar al de su salida u otro de los neutrales de Europa todos los frutos de esas pro-

¹⁸ Biblioteca Nacional. Sala José T. Medina, Documentos Inéditos, Vol. 331.

¹⁹ Archivo Nacional. Escribanos de Valparaíso, vol. 25, 1802-1810, aprovechado por Sergio Villalobos, pág. 532.

²⁰ Archivo Nacional. Escribanos de Valparaíso, vol. 25. 1804-1810. Pas-

sim Sergio Villalobos, artículo citado, pág. 532.

²¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 809. Copiadores de Decretos. La orden está firmada por Carrasco (presidente) y Meneses (secretario) en Santiago, 29 de mayo de 1809.

vincias que le acomode cargar, como igual los caudales que produzca su expedición en oro, plata u otra especie²². Aunque no sabemos si este viaje pudo realizarse, encontramos en la costa de Chile la fragata norteamericana *La Gloria*, que desde Cádiz vino a la costa norte, sin duda en busca de cobre. Recaló en Coquimbo, Huasco y Totoralillo, pero sus operaciones ilícitas fueron detenidas por intervención de la nave corsaria *Bretaña*, que la obligó a huir²³. A este tipo podría agregarse la fragata norteamericana *Juliana de Mallorca*, procedente de Cádiz, cuyas aventuras hemos relatado.

El comiso de la *Warren* (1807) está también relacionado con este tipo de comercio.

Conectada en cierto sentido con el tráfico en barcos neutrales está la participación norteamericana en el comercio libre de esclavos, permiso extendido en 1804 a Valparaíso.

Al menos podemos dar cuenta de la llegada de una nave con estos propósitos, la fragata norteamericana *Amelia*. Por cuenta del Conde de Premio Real, premunido de derechos concedidos por el Virreinato del Perú, pudo acarrear esclavos libremente, al infame precio de 150 cueros al pelo o 40 arrobas de cacao por cada bozal²⁴.

A manera de conclusión deducida de los datos que hemos acumulado, nos es lícito afirmar que estas expediciones en barcos neutrales no favorecieron el comercio de Chile, en parte debido a las excesivas cantidades que había que integrar en arcas fiscales para obtener los permisos oficiales, y por el precio excesivo del arriendo o compra de las naves. "Aún subsistiendo la exclusiva, dictamina Rafael Norant, en su informe nacionalista *Memoria sobre el comercio de España con los extranjeros*, puede decirse que los extranjeros perciben la mayor parte de las utilidades de nuestro comercio en América: primero por la gran cantidad de géneros de sus fábricas: segundo, por el considerable comercio clandestino"²⁵.

Los ingleses de la zona del Caribe, sin embargo, opinaron que el co-

²² Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 754. Ha sido reproducida in extenso por Sergio Villalobos en su obra, *El Comercio y la Crisis Colonial*, ya citada. Apéndice Documento N° 13, págs. 352-353.

²³ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 894.

²⁴ Ver Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, vol. II, Valparaíso 1872, pág. 298.

²⁵ Rafael Morant, Informe citado, Bi-

blioteca del Palacio Real Madrid. Confirma este aserto la declaración de don Miguel de Eyzaguirre sobre el precio de los permisos: "Para conseguir un permiso como me apuntas, era preciso siquiere veinte talegas, no promesas (y en una carta posterior recalco), podría sacar un permiso para internar setenta toneladas de efectos extranjeros a esa, más se necesita un caudal, porque solo la gracia cuesta por quien antes la ha alcanzado, veinte y hasta veinticinco mil duros", ya citado por Sergio Villalobos, pág. 542.

mercio en barcos neutrales, que ellos denunciaron por ser favorable a los Estados Unidos, había sido una gran ayuda para Cuba. En 1805, James Stephen en su famoso panfleto *War in Disguise or Frauds of Neutral Flags*, apunta que: "La bandera neutral les está dando a ellos no sólo protección sino ventajas hasta el momento desconocidas", ventajas que extiende a las colonias continentales de España ²⁶.

²⁶ James Stephen, London, 1806, 4 ed. págs. 70-73 y 75-76. Tomamos la cita de Dorothy Burne Goebel, *British Trade to the Spanish Colonies*, tirada aparte de *American Historical Review*,

vol. XLIII, N° 2, Jan. 1938. Se hace alusión en el artículo a otro estudio de Stephen, *Concessions to America the Banc of Britain*, London, 1807.

CAPÍTULO XX

LA DECADENCIA DEL COMERCIO LOBERO Y LAS AVENTURAS DE AMASA DELANO

Las expediciones punitivas de Colmenares y Martínez a las islas esporádicas, destinadas al desalojo violento de los loberos norteamericanos, y la trágica y paulatina extinción de los pinípedos, habían provocado temor en los centros comerciales del Atlántico, lo que obligaba a la búsqueda de nuevos derroteros. Sin embargo, el acicate del N. W. y de Más Afuera estimulaba todavía con posibles ganancias sin duda menores, las expediciones a los Mares del Sur.

En el verano de 1804, la firma de Charles James y Georg D. Wolf de Salem, adquirieron la fragata *Juno*, de unas 250 toneladas con el propósito de recolectar pieles para el mercado chino. Para defenderse de los peligros virtuales, armaron el buque con 18 cañones, tomando las precauciones aconsejables en tiempo de guerra para defender el valioso cargamento de \$ 35.000 dólares. El 13 de agosto de 1804 zarparon de Salem. El 10 de septiembre recalaban en San Antonio del archipiélago de Cabo Verde, y el 15 de noviembre entraban en la zona patagónica. Hicieron escala en las Islas Falkland. La travesía del Cabo de Hornos se presentó difícil y la sortearon en compañía de la fragata *Mary*. El 5 de diciembre la situación se tornó desesperada, alterando los planes primitivos de dirigirse en derechura a las Islas Sandwich. El buque mostraba averías y hacía falta la leña a bordo para cocinar. Reunida la tripulación en pleno decidió seguir en convoy con la *Mary*, por la derrota de Concepción.

El capitán John D. Wolf, el intrépido John del Northwest de las crónicas, conocía ya la costa y temía a las autoridades españolas, pero los daños estructurales del navío lo obligaron, pese a su voluntad, a detenerse. El año nuevo de 1805 divisaron la Isla de Santa María. Eran tan temibles los vientos contrarios que soplaban con furia, que al día siguiente decidieron proseguir a Valparaíso, creyendo que por ser este el puerto mayor de Chile, tendrían una acogida más expedita.

En la mañana del día ocho entraron en la bahía y fueron inmedia-

tamente abordados por los botes del resguardo. Previa presentación de los papeles usuales, fueron autorizados para permanecer en el puerto hasta que llegaran de Santiago los permisos definitivos del Capitán General. Les fue permitida la aguada, el acopio de leña y la compra de las provisiones indispensables para continuar el viaje.

Dándose cuenta el capitán que el sitio escogido no era apto, por la fuerte marejada, para intentar las reparaciones del casco averiado, se dieron las órdenes para proseguir a Coquimbo. Allí, mar en calma, pudieron efectuar con comodidad los trabajos urgentes¹.

La *Juno* zarpó el 28 de enero rumbo al N. W.².

Más importante, o al menos más numeroso, que el aporte náutico de Salem fue el número de barcos enviados desde New Haven al Pacífico, en cuyo ejercicio debieron sufrir las consecuencias de la política represiva de España y sus autoridades coloniales.

El *Huron*, nave a que nos hemos referido anteriormente, regresó con celeridad en busca de la tripulación abandonada. El 7 de marzo de 1805 un estallido de entusiasmo señaló su aparición en lontananza. Los impacientes "alones", amenazados de desalojo por el Cap. Martínez pagaron solícitos su transporte a Santa María, donde había posibilidades de encontrar un ballenero que los repatriara. Se fijó en mil pieles el valor del pasaje. Pocos días después el *Huron* prosiguió viaje a la isla de San Ambrosio, previa instalación de una numerosa cuadrilla. Allí se encontraba Amasa Délano a bordo del *Perseverance*. Ambos capitanes trabaron una sólida amistad. El sobrecargo Mr. Jool socorrió a la fragata bostonesa con provisiones otorgadas con generosidad y afecto, lo que comprometió al atribulado Délano³.

Mientras tanto las fuerzas militares, comandadas por Martínez habían regresado a Santa María para cumplir la orden de arresto de los norteamericanos. Destruyó Martínez el resto de las cabañas loberas y tomó cinco prisioneros del *Huron* que fueron trasladados a la fragata *Victor*. La suerte quiso que meses más tarde, el 17 de noviembre de

¹ El diario de a bordo: *A Voyage to the North Pacific and a journey through Siberia*, Cambridge, 1861, ha sido publicado por Wilfred Harold Munro, en *Tales of an old sea port*, páginas 97-201.

² Para el viaje total ver F. M. Howay, *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade, 1805-1814*. Ottawa, 1932, Transactions of the Royal Society of Canada, vol. XXVI, Section II., pág.

48. Sobre la *Mary*, bergantín de Boston, de 202 toneladas, Cap. Trescott que acompañó a la *Juno*, en la costa, pág. 50.

³ *Narrative of a sealing and trading voyage in the ship Huron, from New Haven around the world, September 1802 to October 1806*, by Joel Root, the Supercargo. New Haven Historical Society Papers, vol. V, New Haven, 1892, págs. 141-171.

1805, fueran reconocidos por el Cap. Amasa Délano, quien bondadosamente los condujo a bordo, repatriándolos a los Estados Unidos ⁴.

El *Huron* siguió viaje a la China. La ganancia resultó cuantiosa; por las 9.000 pieles recolectadas obtuvo \$ 5.000 que invirtió el sobrecargo en mercaderías orientales. Las que había comprado a los "alones" se vendieron en \$ 10.000. Con un ventajoso contrato de fletes para el puerto de Hamburgo, la nave pudo regresar a la patria ⁵.

Parecida desgracia sufrió la goleta *Snow Polly*, Cap. John F. Trowbridge, de New Haven, que arribó a la isla de Santa María en 1805, en compañía de una goletilla que había construido el capitán en las Islas Malvinas. Las fuerzas militares del bergantín *Peruano*, al mando de José Colmenares detuvieron la nave que fue puesta pronto en libertad, no así la goletilla que fue conducida a Talcahuano y confiscada, a pesar de las justas reclamaciones de su propietario ⁶.

La última de las naves loberas de New Haven que recalara en las costas de Chile en la época colonial fue la fragata *Triumph*, Cap. Caleb Britnall. Había zarpado de los Estados Unidos el 9 de enero de 1807 y estuvo en las Islas Falkland, Más Afuera y otras islas del Pacífico entregada a la caza de lobos. Zarpó para Cantón con un cargamento de 50.000 pieles. En 1809 estaba de vuelta en New Haven ⁷.

En el puerto de New York se equiparon al igual un buen número de naves loberas en esta época declinante. La fragata *Uncle Toby*, propiedad de Jacob Bunker, compartió la faena de la pesca de ballena con la cacería de lobos en la Mocha y Santa María. En la Caleta inglesa de esta última isla fue apresada momentáneamente el 5 de octubre de 1805, por la expedición de Colmenares ⁸.

La *Hope*, capitán Sheffield vino a las costas de Chile procedente de las Falkland antes de proseguir a Cantón bien cargada de pieles ⁹. Repitió el viaje en 1806 esta vez al mando de N. Storer ¹⁰.

El 26 de junio de 1806 zarpaba de New York la fragata *Pegasus*, con una tripulación de 16 hombres. Recaló en Santa María. El 10 de enero de 1807 penetró en busca de víveres a Coquimbo en compañía de la *Liebre*, que se había dado a la mar el 17 de julio de 1806. Fueron

⁴ Amasa Délano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*... Boston, 1817. pág. 509.

⁵ Joel Root, *Diario* ya citado.

⁶ Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, Manuscritos, vol. 338.

⁷ Howard Clark, *List of Antarctic Sealing voyages from 1783 to 1880*. Se apoya en los papeles inéditos de Caleb Britnall.

⁸ La cita Starbuck en su *History of American Whale Fishery*, ed. Argosy, 1964. Detalles en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Manuscritos, vol. 338.

⁹ Howard Clark, ya citado; F. W. Howay, a *List of Trading Vessels*... refiere su itinerario completo.

¹⁰ Dato tomado de Howard Clark, *List of Antarctic Sealing voyages*, ya citado.

atendidas por Juan Vives Echeverría¹¹. Dos viajes hizo a nuestras costas la fragata *Pelican*, Cap. Richardson. El primero en 1805 hasta la isla de Más Afuera para dejar unos 10 hombres mientras seguían a Cantón. De la China prosiguieron a la India, siendo detenida por la fragata *Sophie*, en el puerto de Bengala por sospechas de contrabando. Los temporales llevaron la nave a Nueva Holanda, antes de su regreso a Chile en 1807, como veremos a continuación¹², al tratar del accidentado viaje de la *Venus*.

El puerto de Baltimore estuvo representado en la costa por la goleta *Topaz* (Topacio), Cap. William Nichols, que se dio a la vela el 28 de marzo de 1806. Era un barco de 199 toneladas, con una tripulación numerosa de 40 hombres, y con un cargamento de armas adoptado a las necesidades del comercio del N. West. Azotados por el mal tiempo, y los excesivos hielos del Cabo de Hornos, la nave se vio forzada a recalar en Talcahuano para auxiliar a sus ateridos tripulantes¹³.

Boston mantuvo su aporte regular en este giro peligroso por sus implicaciones políticas. La *Mary*, como hemos visto, acompañó a la Juno a lo largo de la costa chilena. La barca *Memphis*, Cap. Thomas Witchmann preocupó a las autoridades de Copiapó en mayo de 1806, pues entró subrepticamente al puerto de Huasco, procedente de la pesca de lobos en las islas¹⁴.

Al puerto de Guanaquero, con matrícula de Boston arribó la fragata armada *Mariana* que permaneció sin molestia alguna haciendo aguada y cargando comestibles. Zarpó el 16 de enero de 1808¹⁶.

En Boston la emprendedora firma de J. y T. H. Perkins y T. Lamb y Russel Sturgis, equipó al igual la fragata *Vancouver*, de 285 toneladas, al mando del Cap. Brown. Estuvo en Más Afuera en febrero de 1805, auxiliando con víveres a las muchas naves norteamericanas que allí estaban ancladas. Prosiguió al N. W.¹⁶.

El puerto de Marblehead aparece asociado a la goleta *Lydia*, que vino a la costa en 1809, con destino a Cantón. Había recalado en la

¹¹ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Debemos el dato a nuestro querido y desaparecido amigo el paleógrafo del Archivo, señor Gustavo Opazo. La nota está fechada en Coquimbo a 10 de enero de 1807. El *Pegasus* había partido de New York, sin mercaderías, el 26 de junio de 1806. Nos extraña el nombre de *Liebre*, que se repite. Sin duda, una mala traducción.

¹² Tomamos estos datos de Archivo Bazan de acuerdo con Julio F. Guillen. Independencia de América. Índice de los papeles de Expediciones de Indias.

Tomo I, 1807-1817. Madrid. "Noticias del Callo sobre corsarios ingleses y contrabandistas", pág. 303.

¹³ Archivo Nacional. Real Audiencia, vol. 3018. Nota de Luis de Alava, fechada en Concepción, 30 de julio de 1806.

¹⁴ Sobre la *Memphis*, Archivo Nacional. Real Audiencia, vol. 3013 y vol. 2817.

¹⁵ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Aduanas Varias. 1802-1838.

¹⁶ Incluida por F. W. Howay, *List of Trading Vessels*, ya citada.

isla de Cabo Verde, donde permaneció 20 días para adquirir cargas de sal para el tratamiento de las pieles. Llegó sin novedad a Más Afuera el 13 de noviembre. El segundo piloto y seis hombres permanecieron en tierra, mientras la nave proseguía a Santa María, donde topó con un bergantín norteamericano cargado de pieles llamado *Buena Gente*. Amedrentados los tripulantes por la presencia de los corsarios *Hero* y *Flecha*, la *Lydia* se refugió en Valparaíso, en diciembre de 1809, recibiendo pronta atención "por no llevar armas y estar premunida de víveres para tres años".

Poco después la nave se vio envuelta en la denuncia política hecha en su contra en Lima por el supuesto venir a bordo un agente del temido Napoleón. La alarma movilizó a las autoridades en su persecución, pues había especial orden de no permitir contacto alguno con los emisarios del Emperador de Francia, a quien se suponía intenciones imperialistas¹⁷.

No faltaron en este período las empresas conjuntas de balleneros y loberos de la dinámica isla de Nantucket. El 19 de septiembre de 1806 arribó a Santa Rosa de Huasco —como lo denunciara el Comandante Felipe de Villar— la goleta angloamericana la *Juliana*, Cap. William Marshall, con 20 hombres de marinería. El intérprete francés de a bordo manifestó que la causa de esta arribada forzosa se debía al grave estado de la tripulación atacada de escorbuto, solicitando víveres frescos para su tratamiento. El día 21 exhibieron al Subdelegado Germán Aldunate sus papeles y declararon que habían estado en Juan Fernández entregados a la cacería de lobos. En vista que la plaza no tenía la dotación armada para expulsar al buque, hubo de concedérseles los bastimentos. El 1º de octubre el ballenero se dio a la vela¹⁸.

La mala suerte persiguió en cambio a la fragata *Eliza*, del mismo puerto, capitán Joseph Flunket que naufragó en medio de una tempestad el 1º de abril de 1809, tempestad que azotó la Isla de Santa María. El primer piloto Edward Henkeley fue en busca de refuerzos a la playa de Llico y Arauco. Gracias al intérprete Luis Barragán pudo explicar el lamentable hecho. Desde Colcura se trasladó al sitio del suceso Antonio de Sagredo, y encontró a la fragata lopera "perdida en la arena, sin carga ni jarcias, custodiada por tres marineros".

Con la venia del Capitán General, Antonio García Carrasco, el In-

¹⁷ Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina. Manuscritos, vol. 330. La nota del Gobernador de Valparaíso al Conde de San Isidoro, de 17 de marzo de 1810 se extiende sobre la amenaza napoleónica, en contestación a la Real Cédula de 30 de agosto de 1809. Se la llama

Lydia o *Biboim* (sic).

¹⁸ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Aduanas Varias, 1802-1838. Aunque se establece que la nave es de Nantucket, el nombre de *Juliana de Mallorca* podría inclinarnos a considerar la nave de comercio neutral.

tendente Luis de Alava dio permiso para subastar los restos de la nave y poder así con el producto repatriar a los marineros¹⁹.

Si las fuerzas ciegas de la naturaleza habían provocado la pérdida de la Eliza, el engaño y la perfidia humanas aparecen con su fuerza destructora en el triste caso de la fragata *Topaz*, Cap. Folger. Equipada por la firma de Boardman and Pope, la fragata zarpó de Boston el 5 de abril de 1807, y por el derrotero de las islas de Cabo Verde e Isla de Trinidad se adentraron en el gran Pacífico, recalando en Australia y en las islas Pitcairn. Enfiló más tarde, de acuerdo con el Log-Book que ha extractado Edward A. Stackpole, en su valiosa monografía *The Sea-Hunters*, hacia la costa americana, que avistaron a la altura de Más Afuera, el 15 de marzo de 1808.

Había pocos lobos en la isla, y escaso de provisiones el Capitán Mahew creyó oportuno penetrar en las aguas de la bahía de Cumberland. En la parte norte adquirieron algunas reses de los colonos quienes se apresuraron a dar la alarma al Gobernador de Juan Fernández, Felipe Valcazar. La nave ancló el día 22, y de inmediato se desembarcaron los marinos picados de escorbuto. El capitán fue invitado a la casa del funcionario, que meditaba una reprobable acción punitiva. Sin aviso previo la tropa de la guarnición al mando del cabo José Cartes avanzó hacia la nave, mientras la batería del puerto apuntaban sus cañones. "Comenzó entonces —escribe Vicuña Mackenna— la escena más repugnante de brutalidad y saqueo, atrayendo la soldadesca del presidio, reueltos en el botín, cuanto el buque contenía, sin exceptuar los zapatos de los marineros, y aún repartieron algunos de valioso tesoro, habiendo cabido una talega de onzas a un indio de la sierra del Perú que se hallaba cumpliendo su condena"²⁰.

El Gobernador declaró a los marinos prisioneros de guerra, enviando de capitán a paje a la mazmorra.

El saqueo continuó hasta el día 14 de abril en que llegó a bordo de la fragata *Castor*, el nuevo Gobernador Enrique Larenas.

¹⁹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 375. Francisco Vidal Gormaz, *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Santiago, 1901, pág. 124.

²⁰ Aprovechamos el relato del capitán Mahew Folger contenido en su Log of the *Topaz* (1807-1809) del Nantucket Whaling Museum de acuerdo a las citas de Edward A. Stackpole, *The Sea-Hunters The New England Whalers During two centuries (1635-1835)*. New

York, 1955 págs. 245-247. El relato de Benjamín Vicuña Mackenna en: *Juan Fernández. Historia Verdadera de la Isla de Robinson Crusoe*. Santiago 1883, págs. 397-400. Sobre el oro del saqueo, confirmación en la nota del cirujano de la isla, Marcelino Urrutia, fechada 29 de febrero de 1812". Como en estos lances se hace por lo regular un saqueo, le tocó por suerte a un amigo mío unas cuantas onzas". Archivo Nacional. Capitanía General. Vol. 871.

Hasta el día 22, la *Topaze* permaneció anclada en la bahía hasta la llegada del Gobernador interino. Ante los reclamos del indefenso capitán se dio orden de conducir la fragata bajo la custodia de la *Castor* a Valparaíso, donde estuvo en rehenes hasta el 11 de julio. El alegato de Folger por los perjuicios del robo fue escuchado por la Real Audiencia. Folger pasó a la capital donde se sustanciaba el proceso. El Regente Juan Rodríguez Ballesteros ordenó la reapertura del sumario de Juan Fernández, pero su espíritu de justicia encontró resistencia en el Gobernador Francisco García Carrasco, para quien "la conducta del *Topaze* en el puerto y en las islas había dado sobrados motivos para que se la detuviera".

Después de "algunos reconocimientos parciales", el 22 de julio, después de dos meses y medio de arbitraria detención, y sin ninguna compensación por los daños ocasionados a la nave y la sustracción de mercaderías, se le devolvieron al capitán Mahew Folger los papeles. La nave regresó en 1808 a su puerto de origen. La impresión general de los oficiales era que "en Chile no había sentido de la justicia"²¹.

El viaje más importante de esta época, declinante para el lobero, estuvo a cargo del famoso capitán-cronista Amasa Délano, cuya interesante figura ya hemos relatado. Después del regreso a Estados Unidos, de su primer largo viaje al Pacífico, comienzan en 1802 los preparativos de otra empresa. Para poder dar forma a la proyectada navegación, la aguerrida fragata *Perseverance*, domeñadora de los mares del sur, fue remodelada cambiándose su quilla de madera por sólidas planchas de cobre, y para la defensa indispensable se la equipó con 12 flamantes cañones. Dada la magnitud del viaje, Amasa Délano asoció a sus familiares. Sus hermanos Samuel y William aportaron a la sociedad una segunda nave, el pequeño bergantín *Pilgrim* (62 toneladas), que ellos mismos habían construido con sus propias manos expertas. Las dos naves quedaron tripuladas por una marinería veterana de 60 hombres, aytuallada con selectos víveres.

La *Perseverance* y el *Pilgrim* se dieron a la vela del puerto de Boston, el 25 de septiembre de 1803 con destino final a la costa sudamericana, por la larga ruta del Cabo de Buena Esperanza. Los hermanos Délano, además de sus normales ambiciones de alcanzar bienestar económico, tenían alma de viajeros, querían conocer el mundo desplegándose ante su vista en su caleidoscópica variedad.

Larga, entretenida y pintoresca fue la ruta. A veces en convoy y a veces separadamente los buques recorrieron con pausa el casi desconocido mundo oriental hasta alcanzar al Puerto Jackson en Australia, cuya

²¹ Mayores detalles sobre el proceso de la *Topaz* en Archivo Nacional: Real Audiencia. Vol. 2988.

naturaleza y fauna estimuló la innata curiosidad científica del inteligente capitán norteamericano, quien en las páginas de su ya clásico libro de viajes, anota originales observaciones sobre la exótica variedad de especies que se presentaban a su aguda visión.

Desde el día 3 de mayo al 23 de octubre de 1804, se entretuvieron en pequeños negocios preparatorios entre las islas de Van Diemen y puerto Jackson, recalando después en Sydney, hermosa bahía que se estaba transformando en un emporio del Pacífico.

El día 24 se dieron a la vela para cruzar —apunta el Diario de a bordo— el Pacífico hasta las costas de Chile²². Los buques estaban en perfectas condiciones. La plana mayor de los oficiales compuesta por el primer oficial Rufus Low; el segundo Mr. Brown, el tonelero William Clark, el cañonero Charles Spence y los distinguidos grumetes Benjamin Russel, Nathaniel Luther y William Délano, era gallarda y técnica. En cambio entre la marinería que alcanzaba a 16 tripulantes, venían dudosa gente australiana y dos ex-convictos de Botany Bay.

En diciembre de 1804 la *Perseverance* y la *Pilgrim* se reunían en la Isla de Más Afuera, donde se habían dado cita. Aunque los buques habían resistido en buena forma la larga y peligrosa navegación, la tripulación presentaba los claros síntomas del escorbuto. Además las perspectivas de caza no eran alentadoras. Al poco tiempo, pese a las advertencias de Jonathan Barney, comandante de la ballenera *Mars*, los ex-convictos desertaron del buque, trasladándose a Talcahuano, para difundir calumniosas versiones sobre la conducta de Amasa Délano.

En busca de zonas más propicias y dejando en la Isla parte de la tripulación, las naves pasaron a las Islas de San Félix y San Ambrosio, donde encontraron la *Huron*, de New Haven, que les prestó socorro.

En el mes de febrero la *Perseverance* se dirigió a la Isla de Juan Fernández, con el objetivo de obtener provisiones adecuadas para la exhausta marinería. Alrededor de las seis de la tarde, dejando el buque al paio con instrucciones precisas de señalización que no se cumplieron, Amasa Délano se embarcó en la lancha ballenera de la dotación esperando alcanzar la Isla de las Cabras (Goat). Fuertes marejadas empujaron a los robustos remeros, y a las cinco de la tarde enfilaba el bote al muelle del Presidio de Juan Fernández. Los acogió con indiferencia el Gobernador Tomás O'Higgins, sobrino de don Ambrosio, el Capitán General y Virrey del Perú, quien leyó sin entusiasmo los papeles y escuchó las explicaciones, negándose rotundamente a entregarles víveres y aún a pernoctar en la isla. Con gran esfuerzo los marinos un tanto agotados por la larga jornada debieron afrontar de nuevo fuertes vien-

²² Extractamos las noticias del libro *thern Hemisphere*. Boston, 1817, caps. de Amasa Délano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Sou-* XVI, XVII, XVIII y XIX.

tos y más de 24 horas de incómoda postura hasta que fueron avistados por el vigía de la *Perseverance*.

Al poner rumbo a Santa María no imaginaban que iban a vivir allí nuevas y penosas aventuras. El 20 de diciembre de 1804 se había dado a la vela en Valparaíso, a las órdenes de Benito Carreño, la *Prueba*, la ex fragata norteamericana *Tryal*, cuyo comiso ya hemos relatado. Llevaban a bordo, en su infame tráfico negrero 72 esclavos que había traído del Senegal el comerciante mendocino Alejandro Aranda, con destino al mercado limeño. Entre los infelices negros, en su mayoría niños y mujeres, sobresalían por su altivez e independencia el viejo Babo y su hijo Mure, en cuyas almas cautivas latían los deseos de venganza y la no dormida aspiración a la libertad. Ayudados por la indolencia de los marinos españoles y la intriga de los esclavos, los negros preparaban en sigilo la atroz revancha que habían proyectado. La insurrección estalló en la alta noche del día 27 de noviembre, en las horas tempranas en que la tripulación estaba sumida en el sueño. Los amotinados irrumpieron sorpresivamente en las cabinas, asestando crueles puñaladas a los indefensos marinos, a quienes arrojaron sangrantes por la borda. Dueños de la nave, la sed de sangre incitó nuevos crímenes que aterrorizaron a los sobrevivientes. El capitán Cerreño, pistola al frente, fue conminado a proseguir la ruta que los llevaría de regreso a Senegal. Falto de víveres y sobre todo de aguada, los insurrectos se vieron obligados a recalar en la isla de Santa María, donde sorpresivamente se encontraron con la *Perseverance*. Aunque Amasa Délano advertía algo extraño en la conducta del capitán y de marinería, su espíritu humanitario lo llevó a auxiliar con víveres al barco negrero. A las cuatro de la tarde regresó Délano con los toneles de agua, los fardos de pescado, los zapallos y el pan fresco, pero el Capitán Cerreño aprovechando una feliz coyuntura lanzó el grito de alarma: "A los Palos, a los Palos", lanzándose al mar. Apenas fue recogido por el bote, relató al capitán norteamericano los pormenores de la tremenda insurrección que había costado la vida a ocho tripulantes. Amasa Délano, sin titubear, decidió abordar la nave y apuntando los cañones, comenzó el ataque. En dos horas de cruenta lucha, en que la técnica militar venció al improvisado despliegue de los negros que pelearon porfiadamente por su libertad, los marinos del *Perseverance* quedaron dueños de la nave. El cruento combate arrojó severas pérdidas, muriendo la mayor parte de los negros alzados.

Escoltada por la *Perseverance*, la *Prueba* entró en los días siguientes al puerto de Talcahuano, y Amasa Délano hizo entrega formal del buque y de los cautivos.

El corto y rotundo juicio ordenado por el asesor letrado de la In-

tendencia de Concepción, Juan Martínez de Rozas, terminó en la esperada sentencia, que condenó a la pena capital a los ocho sobrevivientes negros, los que fueron inhumanamente ajusticiados²³.

Este triste episodio que hemos resumido tal vez en exceso, ha alcanzado renombre universal en la literatura, en la admirable novela corta de Herman Melville, *Benito Cereno*, en que los caracteres reales han servido de símbolo a las profundas ideas filosóficas del autor de *Moby Dick*²⁴.

La arriesgada conducta de Amasa Délano en favor de los intereses españoles recibió un triste pago. El dueño, viéndose nuevamente en posesión de la nave, retardó en lo posible el pago de la merecida gratificación por estos servicios, pese a las insinuaciones de José Colmenares el comandante del bergantín *Peruano*, unido en recíproca amistad con Délano. La Real Audiencia en cambio ofició al Gobierno de España, solicitando una recompensa. Al regresar a los Estados Unidos, el Cónsul Juan Stoughton le hizo entrega, por encargo del Marqués de Irujo, de la Medalla de Oro al Mérito por su espíritu humanitario y la heroica conducta de los marinos de la *Perseverance*. Volviendo al relato cronológico agregaremos que, apremiados por la escasez de lobos, tanto la *Perseverance* como la *Pilgrim* debieron recorrer angustiados las islas chilenas, lo que les permitió seguir de cerca, a la manera de un cronista, el trágico curso de la guerra de los corsarios españoles e ingleses. El 17 de noviembre estaba en Coquimbo. Prosiguieron a la Isla de Lobos en el Perú, recalando primero en Arica, ciudad que describe con simpatía y color²⁵.

Mientras su hermano Samuel se ocupaba de la colecta de pieles, Amasa Délano recorría la costa peruana, siendo huésped distinguido en

²³ El episodio ha sido narrado por Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Valparaíso, 1872. Págs. 293-298, a base del citado libro de Amasa Délano. La documentación chilena en Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 160 y Biblioteca Nacional, sala J. T. Medina, Manuscritos, vol. 331.

²⁴ En el apéndice al *Log-Book de la Perseverance*, Harvard College Library, Houghton Reading Room, se pueden seguir los puntos geográficos en que recaló la nave, a saber: Santa María — Costa de Chile — Concepción — San Félix y San Ambrosio — Perú — Más

Afuera. Más Afuera — Santa María. Santa María — Concepción. Concepción — Más Afuera — Más Afuera — Coquimbo. Coquimbo — Bird Islands. Bird Islands — San Félix y San Ambrosio. San Ambrosio — Pisco — Huasco. El Log-Book refiere únicamente el viaje de vuelta de la China.

²⁵ Una obra maestra escribe Pierre Frederick, *Herman Melville*, París, 1950, p. 222. El cambio de nombre de las naves por *Jan Dominik* y *Bachelor's Delight* es otra prueba de su hondo simbolismo. Ver Jay Leyck, *The complete stories of H. Melville*. New York, 1949, p. XXII.

algunas ciudades. Estuvo una temporada en Lima gozando de la hospitalidad de su amigo Colmenares, lo que le permitió adentrarse en las costumbres sociales del Virreinato, que describe con gracia en su valioso libro. Por la vía de las Islas Galápagos, prosiguió la *Perseverance* su ruta de regreso por el Asia.

La *Pilgrim* permaneció aún otra temporada entre las islas. Partió de regreso en 1807, con un cargamento de 12.000 a 13.000 pieles para el mercado de Cantón ²⁶.

²⁶ Amasa Délano, *Narrative of Voyages and Travels*, ya citado, pág. 529.

CAPÍTULO XXI

EL APOGEO DEL COMERCIO DE CONTRABANDO

La decadencia del tráfico lobero fue una de las causas que inclinaron a los activos comerciantes norteamericanos a arriesgarse más a fondo y directamente en el lucrativo comercio de contrabando. Propicio era el momento. Estaban desprovistos de múltiples mercaderías los mercados del Pacífico por causa de la prolongada guerra anglo-española que parecía interminable y los escasos barcos neutrales no daban abasto a las perentorias necesidades de los habitantes.

Podemos configurar en sus detalles, con ayuda de documentos inéditos, la corta y desgraciada empresa de "contrabando a la fuerza" de la fragata *Nancy*, Cap. William Morland, de la matrícula de Boston. La nave de unas 228 toneladas, "con figura a la proa", pertenecía a una sociedad comandita, formada el 18 de abril de 1806 por las reputadas firmas de la localidad, Samuel Parkman, Benjamín Hussey, Rupert S. Amory, Tomas Jones y William Dehon. Los poderes para su fletamiento se pusieron en manos del sobrecargo George W. Appleton. La tripulación quedó compuesta de 32 marinos (28 americanos, 2 franceses, 1 italiano, 1 dinamarqués, 1 sueco y 4 negros).

El apresto de la nave fue cuidadoso. Los víveres abundantes: carne de puerco, papas, ron y provisiones surtidas. El cargamento valioso: 21 tercios de lencería; 29 cajas y cajones de sedería, lencería y géneros de algodón; 20 tercios de sarga, paños, casimires y lanas; 5 tercios de cambrayes y muselinas; 5 cajones de sombreros; 8 tercios de mahones; 2 cajones de botas, un cajón de botones y una caja de mercería y géneros de algodón, con varias marcas. Previa la inspección sanitaria, que afirmaba no haber enfermos a bordo, la *Nancy*, a cargo del práctico, zarpaba de Boston.

Era el día 20 de abril de 1806. Las incidencias de la navegación pueden seguirse en detalle por los dos diarios de a bordo de la nave. El día 18 de mayo fondearon en la Isla de Santiago, bajando el capitán y sobrecargo a solicitar la necesaria aguada; dándose nuevamente a la vela el día 20.

El 5 de agosto singlaron el Cabo de Hornos en cerrada navegación y sin mayores novedades fondearon al este de la Isla de Santa María el día 11 de septiembre. La lancha fue enviada a tierra para transportar la leña y los barriles de la aguada. Montaron al mismo tiempo los cañones. En busca de víveres la *Nancy* enfiló hacia la isla de la Quiriquina, pero amedrentados por una flotilla de lanchas que se aproximaban, continuaron la ruta del norte.

En Coquimbo inició el sobrecargo los negocios subrepticios. Bajó a tierra el 3 de octubre y vino a verlo luego un oficial de la Aduana, con quien seguramente concertaron la entrega de la mercadería, que se hizo en el desamparado punto de Lengua de Vaca.

Por la ruta de Juan Fernández, marcaron la punta del oeste de Papudo. Al día siguiente 9 de octubre, Appleton desembarcó parte del cargamento, recibiendo a bordo 4 reses y tres carneros, 4 puercos, 12 sacos de harina y 40 gallinas.

Alejados de la costa, a la altura de la Isla de los Pájaros, la *Nancy* esperaba la ocasión propicia y el sitio oportuno para proseguir el contrabando. Frente a Tarapacá toparon a la fragata *Tabor*, que al mando del capitán Sole se dirigía a Cantón, después de haber terminado su ilícita faena en Chile. Tarapacá se transformó en el paraje estratégico para el desembarco abierto y desembozado de las mercaderías. Desde "el 4 de diciembre de 1807 hasta el día 9 estuvieron ocupados en el traslado a tierra de los géneros".

El giro comercial indicado se repitió en adelante al abandonar las aguas de la Capitanía General a lo largo del litoral peruano. Estuvieron en Ilo, Sama y Yervas Buenas. De allí regresaron al sur, seguramente para recoger el producto del contrabando. El 23 de febrero estaban de nuevo en Tarapacá "donde estuvieron vendiendo hasta el día 9 de marzo".

La vuelta a la costa peruana resultó fatal a los norteamericanos. Estaban tranquilamente haciendo la aguada en Yervas Buenas, hacia las dos de la tarde "cuando el vigía dio la noticia de barco a la vista. Engañados al principio por la creencia de ser éste inglés o americano, no tuvieron el tiempo necesario para la maniobra de escape y se prepararon para la acción". Inmediatamente largaron el cable, pero quedaron en calma sin poder maniobrar. El bergantín español se acercó haciendo un constante fuego con sus cañones que les arruinó el velamen. El Capitán no quiso sacrificar la vida de la tripulación en una lucha imposible. Poco después la *Nancy* era apresada por el corsario *San Gabriel*, de Lima, a las órdenes del Capitán Juan de Oyazarte.

A la hora del comiso la presa fue calculada de un valor de entre 80 a 190.000 pesos, y consistía, entre otras cosas, en: "1.237 marcos de plata piña al parecer de Huantajaya, chafalonía en toda clase de

piezas, plata vieja en cubiertos estribos, espuelas y otras piezas", que a juicio de las autoridades "instruyen bien el modo y feria con que hacen el contrabando en la vasta existencia de estas costas"¹.

Como tenemos hecho referencia al referirnos al comercio ilícito del cobre, la presencia de naves de ese tipo fue constante en la costa. Estos contrabandistas agresivos, "de fuerza" como los llaman los documentos oficiales, dieron tanto que hacer a las autoridades que fue preciso incluirlos en el parte sobre el desarrollo de la guerra de los corsarios. Entre otras se mencionan a la fragata *United States* que "cometió toda clase de excesos en la costa"², en 1807.

En agosto de 1808 desde La Serena, Hipólito Villegas daba cuenta al Capitán General del Reino, de la noticia que habían tenido de la presencia en la costa de la fragata *Mariana*, de Boston, capitán John Kelly. Habían bajado la tripulación a tierra, premunida de carabinas para pedir a la fuerza la entrega de víveres, los que fueron negados. Temiendo un contrabando a la fuerza, la tropa de resguardo siguió a caballo por la playa el derrotero del buque, que fondeó el 28 de agosto en Totoralillo. Esperó allí dos días que llegaran los comerciantes interesados en el negocio, decidiendo pasar a Huasco donde la operación parecía más fácil³.

Por la misma época los guardias volantes de Copiapó señalaron la aparición del *Neptune*, 332 toneladas, fragata de New York, al mando del Cap. Paddock. Ancló la nave en el Puerto del Morro, y a requerimiento de las autoridades desembarcó la oficialidad. El Capitán se declaró neutral "a todo lo ocurrido en las presentes guerras", y que aunque a bordo traía 400.000 en efectos de varias personas, no pretendía ni aspiraba al menor comercio así por las zozobras con que éste se practicaba y por no dejar la utilidad apetecida".

No era la primera vez que entraba en el puerto a pedir víveres ha

¹ Aprovechamos el material inédito del Archivo Bazan, en Ciudad Real, de acuerdo con el catálogo del Capitán Julio F. Guillen, *Independencia de América. Índice de los papeles de Expediciones*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid. Agradecemos las copias fotográficas al señor Tomás Magallon. Figuran los ítem en Tomo I, 1807, N° 1907, pág. 303, en especial: "Extracto de uno de los Diarios de Navegación de la fragata *Nancy*, de los Estados Unidos de América, su capitán William Morland, desde Boston para la costa del N.W. y Kamantchaca". Traducido por José Gambini. Lima, 18 de abril de

1807. Las notas al Virrey con detalles del apresamiento enviadas por el Comandante del Apostadero, José Pascual Vivero están fechadas en Lima a 20 de abril de 1807. Detalles confirmatorios en Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Aduana-Varios, 1802-1838.

² Archivo Bazan, Ciudad Real: "Noticias del Callao sobre principales corsarios y contrabandistas". Lima, 13 de octubre de 1807, en el *Índice* de Guillen ya citado, lleva el número 1.905, Tomo I, pág. 303.

³ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 376.

biendo siempre recibido el cortés beneplácito de las autoridades. El subdelegado temiendo una posible colusión con la *Flecha*, armada en corso, obligó su zarpe, enviando mensajeros de emergencia a los puertos cercanos. Las noticias que de varias partes llegaban no eran halagadoras. En diciembre el *Neptune* recaló en el Huasco, subiendo a bordo invitados el escribano de la ciudad y el comerciante Pedro Fraga, a quienes conocía por las referencias de otros norteamericanos. La orgía organizada a bordo para ablandar la conciencia de los oficiales determinó la intervención del comandante de Resguardo que hizo zarpar a la nave ⁴.

Otro tipo de contrabando difícil de establecer con referencia a los Estados Unidos es el empleo de la doble patente utilizada durante ese período de guerras por los ingleses y norteamericanos para disfrazar el comercio ilícito.

El Marqués de Irujo, en una larga nota, fechada en Philadelphia, 9 de marzo de 1807, hacía presente al Gobierno español esta treta internacional ⁵.

El caso típico para Chile es el de la fragata *Teresa* de New York, comandada por el capitán Pérez (sic), que se hizo notorio en nuestras costas por estas actividades. La *Teresa* o *Tomasa*, navegaba con pabellón francés, tripulada por portugueses. En una de sus giras se presentó en el puerto de Coquimbo, en el mes de febrero de 1806 "con crecido caudal en efectos para comerciar". Alistadas las milicias fueron éstas incapaces para detener la codicia de los comerciantes locales que desplegaron de inmediato su astucia. De la nave bajaron a tierra los botes que distribuyeron la mercadería en las caletas vecinas, en especial la de San Jorge. En vano se dio la alarma y orden de ataque, a las que respondió el Cap. Pérez con nutrido fuego, enarbolando bandera blanca. En la noche los oficiales del resguardo descubrieron "tres farditos que el bote de la fragata había echado en una de las caletas cuyo contenido era 12 piezas de Pontino, 22 de Bretañas y 24 de lienzo" ⁶.

En las inmediaciones del Tranque, el cabo José A. Tobar aprehendió a Pablo Valenzuela que llevaba una "carguita de plata" de \$ 300.— para emplearlo en efectos de contrabando. Más cuantiosa fue la suma dispuesta por Ignacio de Urizar quien "con el mayor escándalo y mal ejemplo público fue a bordo de la embarcación". Los juicios criminales

⁴ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 378.

⁵ Irujo a Ceballos. "Sobre el fraude de la doble patente empleada por los ingleses y los norteamericanos", Philadelphia, marzo 9 de 1807. Archivo Histórico, Madrid; Legajo 5633, N° 820 d.

⁶ Sobre la *Teresa* o *Tomasa* amplia documentación en Archivo Nacional, Capi-

tanía General, vol. 330 y Archivos Varios, vol. 331. La *Teresa* había realizado diversos viajes a la costa. El nombre del capitán se discutía: "que se dice Person o Pérez para españolizarse, y en realidad es Perry, en su fragata *Teresa*, con bandera y pasaporte francés". Biblioteca Nacional, Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 217.

ordenados contra ellos y Juan Esteban Zenda y Esteban Zenda, terminó con la condena de algunos de ellos, salvo Urizar, acaudalado minero, que fue absuelto por falta de pruebas". Dos de ellos, Isidro Peralta y Lorenzo Rodríguez se fugaron oportunamente.

Pese a este escarmiento público, la *Teresa* volvió a presentarse en la costa en el mes de mayo, internando nuevamente mercaderías ilícitas, las que fueron declaradas en comiso y rematadas el 15 de enero de 1807⁷.

La actividad represiva había redoblado. Humildes pescadores, Santiago González y Manuel Arcaya, propietarios de botes que abordaban en alta mar y en noches oscuras las naves extranjeras, fueron condenados. Cabos del Resguardo Volante, entre otros Miguel Segarra, fueron amonestados por "haber desamparado el cargo", en los momentos de prueba. Por falsos anuncios, "por dar voces de alarma hacia el sur para poder desembarcar en el norte", se condujo a la cárcel pública a Fernando Varas Rojas. Comerciantes acreditados, Cayetano Carvallo, de Barraza y Miguel Gallo, de La Serena, fueron sorprendidos en sus tiendas con apreciable cantidad de "muselinas, terciopelos, paraguas y medias inglesas"⁸.

Motivos políticos contribuían a extremar la vigilancia española en el desamparado Pacífico. Las demasías de los cónsules renuentes por motivos personales a impedir este tráfico lucrativo, exacerbaban el celo peninsular, que se siente amenazado por los claros síntomas de independencia y libertad.

Por Real Orden de 29 de julio de 1806, el Gobierno conminaba al Cónsul de New York, Pedro Ceballos, para que tomara las medidas necesarias para detener la empresa del buque *Eagle*, de unas 1.000 toneladas y 12 cañones, que se aprestaba a zarpar vía Río de Janeiro a los Mares del Sur.

⁷ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 330. "Criminal de oficio contra don Isidro Peralta, Dn. Lorenzo Rodríguez y Dn. Ignacio Urizar", Subdelegación de Coquimbo. La Serena, 27 de febrero de 1806, y "Criminal de Oficio contra don Pablo Valenzuela, Juan Zenda y Esteban Zenda". Subdelegación de Coquimbo. La Serena, 24 de abril de 1806.

⁸ Todos estos expedientes figuran en Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 331 y son ellos: "Criminales contra el pescador Santiago González y dn. Manuel Arcaya; Superior Gobierno, Año

1808. "Criminales seguidos por el Comandante del Resguardo Volante de las costas del Norte contra d. Miguel Gallo". Superior Gobierno, año de 1808. "Causa criminal seguida contra Fernando Varas y Rojas por perjuicios inferidos a este resguardo por supuestos anuncios de barcos". Año de 1808. "Sumario contra el Cabo del Resguardo Volante dn. Miguel Segura por haber desamparado su cargo". Superior Gobierno, 1808. "Sumario contra don Cayetano Carvallo por efectos que conducía al Valle de Barraza". Superintendencia General, año de 1807.

"Se hace cada día más indispensable —reza la nota— el no tolerar en nuestras costas de América los insultos de estos extranjeros, pues alentados con la impunidad no cesarían de repetirlos, como hemos visto recientemente en la expedición proyectada por el traidor Miranda y dispuesta en uno de los puertos de los Estados Unidos con el designio de atacar alguna de las Provincias de la Costa Firme... Pero si adoptamos la práctica que se ha seguido en el caso de otros excesos de los americanos en la costa del Mar del Sur, que ha sido la de dar queja al Gobierno americano para el castigo de los infractores, sucede que aquel gobierno no quiere ni puede castigarlos. No quiere porque juzga una debilidad de nuestra parte el no haber podido reprimir las delincuencias dentro de nuestro territorio o en nuestras costas y la opinión de esta debilidad dá margen a proyectos de nuevas expediciones a nuestras costas y a nuevos excesos, y no puede porque no pudiendo el Gobierno americano proceder contra sus ciudadanos de otra forma que acusándolos en un tribunal y convenciéndolos del delito que se les imputa, es casi imposible producir una prueba legal de excesos cometidos en un país extranjero y a tan considerable distancia"⁹.

Aunque no hemos encontrado noticias suficientes para probar la llegada del *Eagle* a las costas de Chile, al menos podemos inferir que las recomendaciones del Gobierno no pudieron cumplirse en su integridad. Nada ilustra mejor el caso que las aventuras del futuro capitán George Little, con que cerramos el capítulo.

Little tenía la pasta de los capitanes intrépidos. Nacido en Roxbury, en el Estado de Massachusetts, en septiembre de 1791, heredó de su padre, de la marina de guerra estadounidense, el amor por el mar. Con la educación recibida en la Grammar School de su ciudad natal, debió muy joven embarcarse en empresas lejanas, que en su ancianidad —ya casi ciego— relató en su entretenido libro de memorias, *Life on the Ocean*.

A los 16 años de edad entró en contacto con Chile al firmar el contrato de marinero a bordo de la fragata *Dromo*, que a las órdenes del Capitán Woodward, había equipado una casa fuerte de la localidad. La nave, de cierta envergadura para la época, por sus 490 toneladas, tenía una defensa de 26 cañones, y una marinería de 70 hombres veteranos y bisoños. Destinada primero a los mares del Oriente, junto con la *Carravan*, la *Gipsy* y el *Gulliver*, representó en la India los negocios de la prestigiosa firma de los Lee y los Jackson¹⁰. A su regreso, el sobrecargo Andrew Cabot la había traspasado a la compañía B. y J. W.

⁹ Sobre el caso del *Eagle*, Archivo Histórico, Madrid. Legajo 5545. Expediente 4. La Real Orden fue recibida en Chile en 1807, ordenándose la persecución infructuosa de la nave. Ver: Archivo Nacional, Capitanía General, vol. 753, de donde tomamos la cita.

¹⁰ Kenneth Wiggins Porter, *The Jackson and the Lees*. Two generations of

Massachusetts Merchants, 1765-1844. 2 vols. Harvard University Press. Vol. I, pág. 109 y vol. II, págs. 808 y 856. Howay en su lista da como dueño del *Dromo* a sus antiguos propietarios, el mismo error en nuestro folleto: *Buques norteamericanos en Chile a fines de la época colonial*, Santiago, 1936.

El 20 de noviembre de 1807 la nueva sociedad destinó la fragata a un largo viaje aparente hacia el North-West y la China, pero con la secreta intención "de forzar el comercio en los puertos españoles del Pacífico, declarado por entonces ilegal, salvo a las naves españolas".

El 5 de diciembre, George Little, a la sazón de 16 años de edad, subió a bordo premunido de "una silla plegable, libros y un sextante", para ponerse a las órdenes del Cap. Woodward, de unos cincuenta años, robusto y de buen aspecto, noble, pero frío e impasible.

Con la regularidad de una buena y ordenada derrota, la *Dromo* cruzó bajo una sobrecogedora tempestad y difícil maniobra el temido escollo del Cabo de Hornos, penetrando el día 7 de marzo de 1808 en el Pacífico.

El día 10 divisaron los vigías la superficie rocosa de Más Afuera. La falta de agua los obligó a detenerse. Se arriaron los botes para explorar la parte sur de la isla en busca de pozos o riachuelos. Si bien los marinos obtuvieron abundante caza y pesca, las esperanzas de encontrar la agua resultaron vanas. El día 12 el capitán reunió a la tripulación y en breve discurso les explicó la finalidad de la empresa, que era la del comercio ilícito en Chile y California. Aceptada con regocijo la operación, la nave enderezó rumbo a Talcahuano con la doble intención de obtener víveres y buscar los clientes apropiados. A bordo se tomaron las precauciones pertinentes y los marinos fueron divididos en cuadrillas. Tres se encargaron de los cañones y el resto principió a adiestrarse con maniobras constantes en los principios bélicos del ataque y la defensa. A las ocho de la noche surgió en el horizonte la desdibujada silueta de la bahía de Concepción. Se arriaron los botes para efectuar el recorrido de la costa e informar a los contrabandistas anhelantes que: "el navío tenía toda clase de mercaderías apropiadas para el mercado hispanoamericano". Un cuerpo de vigías constantes oteaba en lontananza para dar con oportunidad la alarma. El punto escogido fue la parte estéril y rocosa del sur de Talcahuano. Al día siguiente llegaron al buque los mensajeros, acompañados de dos comerciantes. Un mozo de cabina, de origen español, sirvió de intérprete para las negociaciones, que alcanzaron la suma de \$ 20.000 en mercaderías. A las cinco de la tarde regresaron los interesados con el dinero y embarcaron en las lanchas sus compras. Advirtieron al capitán que el sitio escogido no era seguro pues quedaba dentro del radio de visión de la ciudad.

El consejo fue atendido y entre los días 24 al 27, la *Dromo* se movió con pausa a lo largo de la costa. La noche siguiente las transacciones llegaron a \$ 6.000.

El capitán comprendió por el ritmo de los negocios que la plaza estaba ya copada, dando la orden de zarpe. Por diversos motivos, Coquimbo fue el segundo puerto de recalada. El mar estaba en calma y

un largo desfile de cetáceos acompañó el crucero de la nave. El 2 de agosto penetraron en la bahía.

"El correo de las brujas" había advertido a los astutos comerciantes la llegada del bajel. Fueron días afanosos, un correr contra el tiempo, que les permitió a la vez que hacer la aguada y la compra de víveres frescos, establecer un activo puente entre la nave y la costa, por donde durante varios días se cruzaron las cargas de plata piña y los fardos de las mercaderías compradas. Gran parte de ellas fueron adquiridas por el capitán de un buque mercante que se dirigía al Callao.

La alarma oficial dio pronto sus frutos. Las milicias empezaron a concentrarse en la playa en espera de los destacamentos militares enviados de La Serena. El 15 de abril el capitán Woodward enarboló la enseña de partida, dando vela hacia el puerto de Huasco. La navegación les era favorable, un deleitoso buen tiempo los había acompañado durante el viaje. Aunque las veinte y cinco casas del surgidero no provocaron la admiración de los marinos, la cariñosa hospitalidad de sus habitantes hizo olvidar las incomodidades del penoso desembarco en el polvoriento atraque. "Durante cinco días —escribe el cronista del viaje— estuvimos ocupados trayendo plata piña y conduciendo las mercaderías".

El avance de la tropa despachada por el Gobernador puso fin a estas operaciones ilícitas. Nuevamente embarcados, recorrieron la costa hasta dar con Punta Negra, sitio en que intentaron en vano anclar el barco. Sin embargo, los comerciantes más hábiles en sus estrategias consiguieron llegar a bordo y proseguir las interrumpidas negociaciones.

El 28 de abril, la *Dromo* enfiló rumbo a las Islas Galápagos en procura de la sustanciosa alimentación que ofrecía la abundancia de tortugas y terrapines. De allí los expedicionarios regresaron a la costa. Estuvieron en Arica para hacer aguada y algunos negocios. Aquí fueron informados de la detención de la *Belle Savage*, por lo cual creyeron conveniente levantar ancla.

A lo largo de la costa del Perú, Centro América, México y California, la *Dromo* fue disponiendo paso a paso el resto de su valioso cargamento. En el North West se procuraron una partida de pieles que permitió completar el ventajoso ciclo asiático, antes de regresar después de dos años y tres meses de viaje a los Estados Unidos ¹¹.

¹¹ George Little, *Life on the Ocean or Twenty Years at sea being the personal adventures of the author by . . . for many years Captain in the Merchant Service out of the port of Baltimore, but now entirely blind.* Third Edition, Boston, 1845, págs. 27-76 en lo tocante a Chile. Howay en su *List of Trading*

Vessels in the Maritime Fur Trade (1805-1814), Ottawa, 1932, "Transactions of the Royal Society of Canada", cita la 14 edición y manifiesta algunas dudas sobre la acuciosidad del relato, que en lo referente a Chile se puede comprobar por el incidente de la *Belle Savage* y otros pormenores.

CAPÍTULO XXII

EL COBRE DE CHILE Y EL COMERCIO ORIENTAL

Como hemos estado señalando, el tráfico norteamericano en la costa tendía a concentrarse en los puertos menores y en las radas inhóspitas del norte del país, impulsado por el contrabando del cobre, mineral que competía con la plata en las transacciones comerciales. No en vano, Vicuña Mackenna, con su gracia habitual, escribió que "el cobre en la genealogía metalífera de Chile, es hijo legítimo de Coquimbo"¹. El llamado "Norte chico" fue por estas razones el asiento de las actividades norteamericanas.

El cobre estaba tomando importancia en la economía mundial, y su escasez relativa obligó a los especuladores hábiles a ubicar nuevas vetas en países remotos, donde fuera más fácil y más barata su extracción y comercio. Los cálculos estimativos que se han hecho en Chile, demuestran que partiendo del año de 1615, en que la producción chilena se estimaba entre 4 y 16 mil toneladas, la curva se había elevado hasta 30.000 en 1780, de acuerdo con las afirmaciones del Abate Molina. Este aumento progresivo se debió en gran parte a la diferencia de precios entre los mercados nacionales de Valparaíso y Coquimbo con el Callao y Guayaquil y aún de México, lo que estimulaba su extracción².

La estadística histórica compilada por Alberto Hermann ofrece el siguiente cómputo:

<i>Año</i>	<i>Cantidad total</i>	<i>Media anual</i>
1701-1720	2.000.000 Kls.	100.000 Kls.
1721-1740	5.000.000 Kls.	250.000 Kls.
1741-1760	15.000.000 Kls.	750.000 Kls.
1761-1800	40.000.000 Kls.	1.000.000 Kls. ³

¹ Benjamín Vicuña Mackenna, *El Libro del Cobre*. Santiago, 1883, pág. 169.

² Para el cobre, ver Juan Egaña, *Informe anual que presta el Secretario de este Real Tribunal de Minería*. Año de 1803, editado por Diego Barros Arana.

Santiago de Chile, 1894.

³ Alberto Hermann, *La producción de oro, plata y cobre en Chile desde los primeros días de la Conquista hasta fines de agosto de 1891*. Santiago, 1894, pág. 42.

Además de los reducidos mercados internos latinoamericanos, España trató de comerciar directamente el metal rojo a través de Cádiz, y por último, el Oriente vino a señalarse como un posible mercado para los contrabandistas que lograran llevarlos en sus buques.

La importancia del cobre en el tráfico de Cantón se debe, de acuerdo a los estudios de Dermigny, a la decadencia de la producción americana de metales preciosos en el siglo XVII, apuntada por Hamilton⁴. Este descenso obligó a buscar otros metales para las transacciones, principalmente el cobre, primero extrayéndolo de las minas de Japón y por último de Hispanoamérica. A comienzos del siglo XIX apareció en Chile una promoción mercantil que Vicuña Mackenna bautizó de los "calcuteños", es decir, de los comerciantes ingleses en los puertos orientales⁵.

El poderoso estímulo de la diferencia de precios y las ganancias calculadas de un 100 a 150%, incitó la codicia de los comerciantes aventureros. En el siglo XVIII se produjo la "resurrección del cobre". En 1707 el precio en la Plaza de Chile era de \$ 8 y \$ 20 en el Perú. En 1770 la cotización era: de \$ 9 en Valparaíso y \$ 8 en Coquimbo y \$ 25 en Lima. Esta fluctuación ventajosa estimuló el intercambio con el Virreinato del Perú⁶.

La flota del Pacífico que Lequanda, el celoso administrador de la Aduana de Lima, estimaba en diez navíos, once fragatas, diez y nueve paquebotes y una balandra, podían cargar teóricamente 350.000 qq., movida por una tripulación de 1.460 hombres⁷.

Barros Arana calculaba la exportación de cobre entre seis y trece mil quintales por año. Lequanda da para el año de 1794 una cantidad de 107.721 qq. con un precio de \$ 1.884.931⁸.

Pero de estas estimativas escapaban otras cantidades. "En los últimos años del período colonial —escribe Barros Arana— tuvo una salida más considerable, pero de que no quedan vestigios en las oficinas fiscales. Los buques ingleses y norteamericanos que hacían el contrabando en nuestras costas cambiaban gran parte de sus mercaderías por barras de cobre"⁹.

Es difícil cuantificar las cantidades a que se elevaba el contrabando del metal, pero al menos podemos ofrecer un panorama somero de al-

⁴ Louis Dermigny, *La Chine et L'Occident. Le Commerce a Canton aux XVIIIe Siècle, 1719-1833*. Tomo I, París, 1964. Cap. III, Les métaux, págs. 406, 432.

⁵ Benjamín Vicuña Mackenna, ya citado, pág. 144.

⁶ Alberto Hermann, ya citado, pág. 41.

⁷ Joseph Ignacio de Lequanda, *Idea sucinta del Comercio del Perú*, y manera de prosperarlo con una noticia general de sus producciones. Año de 1794. Poseemos el manuscrito de esta obra que no sabemos si se publicó.

⁸ Lequanda, obra citada.

⁹ Diego Barros Arana, citado por Alberto Hermann, obra señalada, pág. 42.

gunas empresas contrabandistas que nos introducen en el meollo de estas operaciones.

Sin duda posible, algunos de los navíos del tráfico del noroeste, llevaron a bordo inciertas cantidades de cobre. Humboldt en su *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España* apunta lo siguiente al respecto: "De otra parte el comercio de Chile suministra el cobre de Coquimbo muy buscado por los salvajes de la costa N. O." ¹⁰.

Conocemos también tentativas norteamericanas para conducir directamente el cobre chileno a Europa. Así el evasivo Jaime Pearson, en julio de 1803 solicitó permiso para ello al Gobernador de Chile. La respuesta fue perentoria: "He recibido su carta de 3 de julio en que solicita permiso para fletar un cargamento de cobre con destino a Cádiz y poder regresar a Europa en su fragata de propiedad americana (*Teresa*), que se halla surta en el puerto de Coquimbo. Su mismo contexto da a entender que conoce que en esta Capitanía General no hay facultad para dar semejante licencia, por lo que me excuso de manifestarle las prohibiciones que la embarazan, recordándole el cumplimiento de la orden que está dada por el Subdelegado y que se retire a la distancia convenida sin arribar a nuestras costas, como está acordado por nuestra corona con las demás potencias" ¹¹. Hemos visto en otro capítulo la triste suerte que corrió esta misteriosa nave contrabandista. Pero, la presión siguió en aumento en razón directa del buen negocio que estas empresas producían.

Una operación similar intentó en 1807 la fragata norteamericana *La Gloria*, capitán Juan Castro. Con siete meses de navegación desde Cádiz fondeó en el puerto de Coquimbo en el mes de junio. El Subdelegado Hipólito Villegas ordenó las medidas de defensa, pero la fragata se evadió a Santa Rosa de Huasco, donde bajaron a tierra dos hombres con el ánimo de comerciar en cobre. Las fuerzas destacadas la obligaron a zarpar rumbo al Tranque, donde salió a perseguirla la fragata *Bretaña*, al mando del comandante Parga ¹².

Poco después llegó al mismo puerto de Santa Rosa de Huasco la fragata *Lafebre* (sic), Cap. Robert Cliven, procedente del puerto de New York, con destino al N. O. La nave había estado en Chañaral en solicitud de un palo de mesana, prosiguiendo al Huasco, donde desembarcaron los sobrecargos a concertar con Francisco Pérez y José Oyanguren el embarque de "un cajón de 16 cargas de cobre en barra del ingenio de Pérez".

¹⁰ Alejandro de Humboldt, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, trad. González Amaro, París 1822, tomo IV, pág. 128.

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía Gene-

ral, vol. 789. Libro de Ordenes, 1802-1804.

¹² Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 894. Nota de Hipólito Villegas al Capitán General del Reino, Serena y julio 7 de 1807.

Las providencias adoptadas por el activo Subdelegado Villegas impidieron, al parecer, la continuación del negocio ¹³.

La personalidad más destacada en el tráfico directo entre Chile y la China fue Cornelius Cole, de Providence, capitán del bergantín *Tabor*, de 185 toneladas, 20 cañones y 60 hombres de tripulación. Aunque no podemos precisar el número de viajes que efectuó a Chile, al menos fehacientemente podemos documentar tres de ellos. Aparece en Chile el año de 1805. Amasa Délano, al encontrarlo en Coquimbo, se refiere a él como un "hombre extraordinariamente meritorio". "Había —apunta— venido a Coquimbo varias veces en busca de víveres y siempre fue bien recibido. Era amigo del Gobernador y de la gente importante de la localidad, que habían tomado el hábito de venir a bordo de su nave cada vez que entraba al puerto" ¹⁴. Fue en la época de la violenta guerra de corsarios, durante el rompimiento de relaciones entre Inglaterra y España.

En septiembre de 1805, el Comandante del Resguardo de Vallenar hacía al Gobierno la denuncia que el Bergantín de Cole había dado rumbo hacia una caleta cercana, con el fin de concertar los tratos con los negociantes en cobre. Pronto desembarcó Cole las mercaderías apropiadas y empezó el embarque del metal que habían traído "varias tropas que dieron como pretexto el estar de paso para Coquimbo" ¹⁵.

Cargada la nave con la apetecida mercancía, el *Tabor* prosiguió la ruta a Cantón, donde inferimos que negoció las barras de cobre, trayendo consigo mercaderías surtidas aptas para el tráfico costero.

En 1806 estaba de nuevo en Coquimbo, después de siete meses de navegación. Las autoridades señalaron de inmediato su presencia. "Este capitán —reza la nota— es uno de los más famosos contrabandistas que continuamente vienen a estos mares y tiene en esta ciudad múltiples conocidos".

En Santa Rosa de Huasco, Cornelius Cole dio termino a los preparativos, dándose a la vela apegado al litoral. En esta gira encontró dos veces a la fragata norteamericana *Maryland*, despidiéndose de su capitán de regreso a Cantón, el 18 de febrero de 1807 ¹⁶.

¹³ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 648. "Expediente formado contra dn. Francisco Pérez y contra Dn. José Oyanguren por su embarque en la fragata *Lafebre*, en que por incidencia resultó reo el subdelegado de Huasco don Miguel Montt por las visitas que tuvo con el extranjero y que permitió a los particulares que llevó en su com-

pañía al Puerto de Santa Rosa". Año 1807.

¹⁴ Amasa Délano, *A Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, Boston, 1817, pág. 301.

¹⁵ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 694.

¹⁶ Diario de la Nancy. Archivo Bazán Ciudad Real (España).

En vano las impotentes autoridades clamaban por "un guarda en esta costa" vulnerable. Se abrió el consabido sumario por el desembarco de las mercaderías del *Tabor*, pero todo pareció vano. "Los excesos que se hacen todos los días en Coquimbo, Huasco y Copiapó, el trato de los naturales del país con las embarcaciones extranjeras y las quejas de los comerciantes", pasó a ser el tema obligado de las notas enviadas al Virreinato del Perú y al Gobierno de España, pero la respuesta burocrática que se iba a poner "pronto remedio", aparece como un tópico manido en la correspondencia oficial.

Si hasta el momento hemos podido configurar tan solo en sus rasgos generales las modalidades del contrabando del cobre, los papeles del activo supercargado de la fragata *Maryland*, Cap. John Perry, nos permiten algunas valiosas interferencias sobre el aspecto cuantitativo de estas expediciones. La historia del viaje es interesante pues evidencia el aumento del interés de las casas fuertes de New York por el comercio del Pacífico. En 1805 había llegado a los Estados Unidos, procedente de Suiza, el activo factor Isaac Iselin Roulet (1783-1841). Gracias a las cartas de recomendación que traía de Vevey fue admitido de inmediato en las oficinas de la firma de Le Roy, Bayard y Mc Evers. En septiembre de ese mismo año, en vista de la habilidad demostrada en el manejo de los libros contables, se le encomendó la preparación del viaje de la fragata *Maryland*. La nave quedó en manos del despiadado marino, capitán John Perry y una plana mayor integrada por Stephen Bayard, primer piloto; Joseph Herlitz, segundo y Marina Monson, tercero. Dada la importancia del crucero se requirieron los servicios de un reputado facultativo, el Dr. D. W. Frost, quien iba a formar su hogar en Chile, como veremos más adelante. Se contrató al igual un intérprete J. P. Puglia, con amplios conocimientos del español y las lenguas francas del comercio oriental¹⁷.

La ruta escogida fue "la costa de América, Perú, las Islas Marquesas, California, México y las Islas Sandwich". En cuanto al litoral chileno la provisión de mapas que reunieron los pilotos indica que los sitios escogidos para el desembarco eran los puertos de Tongoy, Guanaquero, Coquimbo y la isla de Más Afuera.

Aunque no sabemos con certeza la fecha de la partida de Nueva York, la nave estuvo por última vez en la bahía de Tongoy en el mes

¹⁷ Para no repetir indicaremos que todos los datos están tomados de "Notes sur Mr. Isaac Iselin Roulet: Voyage autour du monde: 1805-1808. Chez Le Roy, Bayard, 1810-1818. Al igual: "Copies and extracts of different papers left by Mr. Iselin concerning the voya-

ge, which he made in 1805-1808 as supercargo of the ship *Maryland*, to the West Coast of America and Canton" y "Sketch of a Voyage to the Pacific Ocean". Manuscrito en The New York Historical Society.

de junio de 1806, desde donde el sobrecargo dio cuenta a los armadores, por intermedio de la ballenera *Lima*, de los buenos resultados del viaje. Adquiridas ya las mercancías con beneplácito de las autoridades de Huasco, Iselin buscaba en la costa peruana "un pequeño puerto para comerciar con los barcos españoles, proseguir a Pacasmayo y de allí enfilar las Islas Marquesas".

Las ganancias del viaje habían sido óptimas; las cuentas llevadas por el sobrecargo indican que en las bodegas de la fragata se almacenaban:

Dinero sonante en 36 cajones y 4 barriles

1. En piezas de 16	1.765,4	
2. En piezas de a 8	5.745,6	
3. En cuartos	34.702,2	
4. En medios	771,4	
5. En pesos	39.262.	Total: 82.246,6

En poder del capitán Perry había:

6. En manos del capitán cerca de	4.500	
7. 166 doblones a \$ 16	2.656	
8. 12 barriles de plata virgen	32.661,25	
9. Plata labrada	133,87	
10. Dos barriles de oro virgen	15.851,25	
11. 938 lingotes de cobre	16.880,70	
12. 40 pieles de vicuña (a 4,28)	171	
13. Madera de sándalo 16 fardos	12	
14. Balata	75	Total: 72.941,07

Suma Total: 155.187,67

En noviembre de 1807 penetraba la nave en el puerto de Cantón. Hubo duras quejas sobre el comportamiento del Cap. Perry "descuidado en la atención de los negocios, disipado en sus costumbres y brutal en el tratamiento de sus compañeros"¹⁵.

Gracias a los buenos oficios del intérprete Mr. Puglia, se pudo seleccionar un escogido cargamento de porcelanas, nankeenes, sedas y olorosos tipos de té.

La liquidación del producto del viaje al regreso a New York resultó muy favorable para los intereses de la firma. El total arrojaba la suma de \$ 169.269,47, producto de las transacciones en la costa americana, mercancías revendidas en Cantón al precio corriente, lo que dio una utilidad bruta de 215.798,8. Las mercaderías compradas en Cantón se elevaron a 178.853,63.

¹⁵ Papeles de Iselin, The New York Historical Society.

La ganancia neta del viaje fue de \$ 99.304,86. Se habían deducido:

Los gastos del viaje	29.055,11
Pago de la tripulación	30.187,31
Pérdidas sobre mercadería	10.000

El buen éxito del viaje movió a la firma de Le Roy, Bayard y Cía. a solicitar del acucioso factor un informe que pudiera servir de modelo para la búsqueda de capitales para nuevas empresas en esas tierras lejanas, cerradas al contacto directo norteamericano.

Iselin redactó con el título de "Sketch of a Voyage to the Pacific Ocean", un documento de gran interés para el conocimiento de los mercados hispanoamericanos, de sus posibles defensivas y del interés general de los comerciantes criollos, por el tráfico sometido no sólo a un monopolio político sino a las desventuras de una permanente guerra que los aislaba de los mercados tradicionales de Europa. Merece este memorándum un detenido comentario por cuanto nos informa en detalle sobre las modalidades del tráfico y la subrepticia organización del comercio de contrabando, que pasó a constituir una actividad regular en la costa.

El juicio de Iselin sobre el escaso éxito de las numerosas expediciones organizadas en los Estados Unidos y sobre las pocas entre ellas que habían colmado las aspiraciones de los especuladores, lo lleva a explicar los motivos de estos repetidos fracasos. Según su opinión se debía en gran parte a "la falta de una buena organización de las actividades y la inexperiencia en la selección de cargamentos apropiados. Era necesario instruir a los participantes en el conocimiento geográfico de la costa y en el dominio de la lengua española, requisitos indispensables para la conducción racional de estas actividades. Y era preciso este estudio porque, según sus palabras, "las ganancias posibles en este tráfico podían competir con las de la mayor parte de los canales del comercio mundial".

Con una buena nave y provisiones adecuadas podía emprenderse un viaje sin temor de apresamiento, porque la defensa de la costa era escasa y el espíritu de los habitantes favorable al intercambio.

Iselin recomendaba escoger: "una nave resistente de alrededor de 300 toneladas, avituallada para una navegación de dos años, defendida por 10 a 12 cañones y una buena proporción de armas cortas y a cargo de una tripulación segura y responsable". Las mercaderías, cuidadosamente elegidas de antemano, debían ser compradas en Europa, de preferencia en los puertos alemanes de Hamburgo o Bremen.

De allí la nave debía dirigirse directamente a las costas de Chile y hacer la primera recalada en la bahía de Tongoy. Desde este puerto se debería enviar mensaje expreso a Manuel Aldunate, de Illapel, citándolo para una entrevista. "Este caballero tiene —escribe Iselin— po-

derosas conexiones en la capital de Santiago, con cuya ayuda, estoy seguro, que en el plazo de 30 a 40 días podría venderse un cargamento de mercaderías equivalente a 150 ó 200.000 dólares sobre el cual la ganancia llegaría a un 100 ó 150%.

Durante el tiempo necesario para el acertado desembarco, la nave debía permanecer alejada de la costa, mejor aún en la Isla de Más Afuera, donde era posible obtener leña y aguada.

El lugar apropiado para el desembarco debía ser sugerido por el señor Aldunate, quien seguramente indicaría un pequeño puerto denominado Papudo, en las vecindades de Valparaíso, que formaba parte del extenso mayorazgo del Marqués de la Pica.

La única carga posible para el viaje de retorno era el cobre, para cuya obtención había que entrar en relaciones con Francisco Aldunate, hermano del anterior, que en 1806 era subdelegado del Huasco. Por el módico precio de 10 a 12 dólares la unidad, se podría procurar unas 100 a 150 toneladas, que en el mercado americano o inglés, llevándolas directamente a Cantón, significaba una ganancia del 100%.

En caso que el Sr. Aldunate aceptara había que conectarse también con otras personas. Por ejemplo, el inteligente y esforzado sacerdote Fray G. A. Ovalle, quien lo había acogido en Tongoy en la última parte del viaje, adquiriendo allí minerales por la suma de 700.000 dólares. "Me parece —apunta el sobrecargo— que los comerciantes están unidos entre sí en compañías para aprovechar el comercio de contrabando".

Si esta operación no resultara, estoy seguro que Coquimbo es un mercado seguro para unos 100 a 120.000 dólares de mercaderías, las cuales son llevadas subrepticamente al Huasco, Copiapó y Santiago. Si todavía es Gobernador de ese puerto Don Joaquín Pérez de Uriondo —indica—, habría poca dificultad para abrir una feria en Tongoy, donde acudirían nuestros amigos y conocidos.

En el período de tres a cuatro meses puede venderse en la costa un cargamento de 100 a 150.000 dólares. Luego la nave enfilaría a los puertos intermedios en el Perú, Ilo, Arica y Pisco, Trujillo y Payta, donde sin entrar a puerto se pueden hacer los negocios. La correspondencia epistolar debía entregarse a los balleneros.

Este esquema de Iselin, basado en sus propias experiencias, confirma nuestra opinión que el contrabando fue considerado en el siglo XVIII una actividad regular, ajena a las implicaciones éticas de delito contra el Estado, la lucha inconsciente entre monopolio y libre empresa.

Los detalles del cargamento de la *Maryland* nos mueven a ocuparnos de un problema no resuelto por la investigación del tráfico norteamericano en nuestras costas, y es el aprovechamiento de la apetecida madera de sándalo, en el comercio de acarreo. Aunque el acucioso so-

brecargo incluye: 16 fardos de sándalo en el cargamento de la nave entre los *Proceeds of the sales made in South America*, podría tratarse de productos adquiridos en Hawai, centro de dicho tráfico. Hasta la fecha no hemos podido encontrar referencia alguna a su explotación en Juan Fernández por los loberos, balleneros o contrabandistas norteamericanos.

El sándalo formaba parte de la riqueza forestal autóctona de la Isla de Juan Fernández. Su madera "de mucha estima para cosas de curiosidad", como escribía el P. Diego de Rosales en el siglo XVII, "la llevaban al Perú los navíos que tocaban aquel puerto y la estiman mucho para cosas curiosas. Es muy oloroso y haile blanco, rojo y amarillo"¹⁹.

Los extranjeros conocían sus bondades para la ebanistería, perfumería de inciensos y sahumerios mágicos. Durante la estadía de los holandeses de la escuadra de Jacobo L. Hermite en la isla entre el 4 y el 13 de abril de 1624, los marineros "cortaron a su placer el rico sándalo que abundaba en gran manera" (in great quantity, dice Burney), si bien los marinos acostumbrados a la olorosa madera de Timor, encontrábanla un tanto inferior al sándalo oriental²⁰.

Los estudios científicos del Dr. R. A. Philippi afirman su existencia al comenzar el siglo XIX, pero solo ocasionalmente se hallaron en Juan Fernández ejemplares vivos del arbusto, más bien corteza de madera faenada que demostraría su posible acarreo anterior²¹.

En la historia del comercio oriental, el ciclo del sándalo, como escribe Dermigny, no duró sino una docena de años más que el ciclo de las pieles. Se explotaba como monopolio norteamericano de las islas de Hawai. Desde 1806 se ubicaron nuevos sitios de explotación en el grupo de las Fidji. Sirvió para el intercambio a la manera de una "pseudomoneda", como lo había sido la "ginseng" al iniciarse el tráfico del Noreste²².

¹⁹ P. Diego de Rosales, *Historia General del Reyno de Chile*. Ed. Benjamín Vicuña Mackenna, Tomo I, pág. 226, Valparaíso, 1877. Su corteza era requerida por la farmacopea como remedio contra los cólicos, fiebres e infecciones, además por la perfumería. Su gran utilidad estaba en la ebanistería de lujo por ser su madera resistente y perfumada, apta para ataúdes y cofres de guarda.

²⁰ Ver Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández*. Historia Verdadera de Robinson Crusoe. Santiago, 1863, pág. 105.

²¹ R. A. Philippi, *Anales de la Universidad de Chile*, vol. 49 (1876), citado por Vicuña Mackenna al igual, *Juan Fernández*, pág. 226.

²² Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident*. Le commerce a Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833. Tomo III, París, 1964, págs. 1195-1196.

CAPÍTULO XXIII

CHILE EN LA COYUNTURA DEL COMERCIO ORIENTAL AMERICANO

"El contacto entre el Occidente y la China —ha escrito Dermigny— ha sido el encuentro de dos economías de expansión, aunque de edad diferente, y ante todo el encuentro de dos sistemas monopolistas"¹.

En la vasta superficie del Imperio Chino, el puerto de Cantón era el único abierto a estas transacciones. El comercio estaba allí entregado a la habilidad del Co-Hong, cuerpo colegiado de mercaderes que tenía el privilegio de negociar con los extranjeros. Sus miembros estaban imbuidos en la tradición monopolista del *Hoppo* o Comerciantes Imperiales, que entregaba al Estado los controles financieros.

El *Co-Hong* puede compararse, como lo ha hecho un especialista en acucioso estudio, con la "corporación" de tipo inglés, y tenía como fines primordiales: proteger a los extranjeros de los abusos, mantener los negocios honestos y sanos, evitar las adulteraciones y aplicar el impuesto único del 4% sobre cualquier tipo de mercaderías. Los oficiales del Co-Hong, los comerciantes hanistas, formaban una especie de concertadores del comercio exterior, y por medio de algunos funcionarios, "los lingüistas" y los "compradores", atendían las naves desde su llegada a Whampoa, el antepuerto. Nadie salvo ellos podía iniciar operaciones y bajo su vigilancia estaban las naves y la tripulación².

Desde 1723, el funcionario de este sistema fue estrictamente al contado. "Sin dinero no había comercio posible". Y esta modalidad explica, como veremos, la importancia de la América Latina en la estructura del valioso intercambio. Perentoria es la afirmación del profesor W. E. Cheong, que apunta: "Primariamente todo el sistema cantonés,

¹ Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce a Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*. Tomo I. París, 1964, pág. 83.

² Ver el capítulo IV del libro citado de Dermigny, de donde hemos tomado

los datos esenciales. *El Co-Hong*. Tomo I, págs. 321-355. Resumen en *The Cambridge Modern History*, Victor Purcell, "Economic Relations in Africa and the Far-East", Vol. VII, págs. 578-581.

incluyendo el comercio del Pacífico, dependía de la estabilidad política del Imperio Español en el Nuevo Mundo, que implicaba la continuación del sistema mercantilista hispánico”³.

Dentro del ciclo comercial de las telas y géneros —anterior al del té y del opio— que se ha fijado cronológicamente entre los años de 1785 a 1833 (Dermigny) o 1784 a 1834 (W. E. Cheong), la edad de oro de este tráfico coincide con el período que estamos estudiando en la interacción chileno-norteamericana.

España, en su trascendente misión histórica, había abierto los contactos indirectos chino-americanos con el famoso galeón Manila, la hurga clásica que desde el año inicial de 1565 mantenía las constantes aunque espaciadas relaciones interpacíficas entre México y el Oriente.

¿Barrera o gran camino? como se pregunta Jean Paul Faivre, el inmenso océano, con el obstáculo de la distancia, había transformado el Pacífico en un lago español⁴, defendido por las poderosas baterías de sus fortalezas en el mediterráneo americano, y los casi insalvables escollos geográficos de la ruta de Magallanes y del Cabo de Hornos. América miraba en lontananza hacia el Oriente, pero el Oriente parecía dar vuelta la espalda al Continente americano.

En el siglo XVIII, el influjo de la política mercantilista llevó a la creación de compañías españolas privilegiadas, con el fin de aprovechar estos potenciales mercados. Surge la Compañía de Caracas, establecida en San Sebastián en 1728, y en 1755 Emanuel de Arriagada crea la Compañía Real de Filipinas, cuyo fin esencial “es asegurar una relación directa entre Cádiz y el Extremo Oriente, en oposición a la vieja ruta del galeón de Manila, y cuya finalidad económica es evitar la fuga de las “piastras de la América a la China, por la vía de Manila”⁵.

En la realidad histórica, Francia se había adelantado a estos propósitos nacionalistas e imperiales, y a su actividad marítima se debe, en la época inicial de la dinastía borbónica española, la apertura de una nueva ruta comercial en el Pacífico que se inicia en 1698. Este tráfico a la China por los mares del sur hace que Chile aspire a realizar un largo sueño, que ahora ve posible gracias a la actividad esporádica de Francia y luego la más permanente de los Estados Unidos.

Con ayuda de los fundamentales estudios del historiador sueco W. E. Dalghren, se han podido compilar los cuadros estadísticos de los viajes entre la costa americana del Pacífico y el Oriente, interesante

³ W. E. Cheong, *Trade and Finance in China, 1784-1834*. A Reappraisal en: *Les Grandes Voyages dans le Monde, XVe-XIXe Siècles*. Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Etudes, París, 1965, págs. 283.

⁴ Jean Paul Faivre, *L'Expansion Française dans le Pacifique, 1800-1842*. París, 1956, pág. 219.

⁵ Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident*, ya citado Tomo II, págs. 753-758.

comercio intérlope que conducen entre 1701 y 1723, los hábiles capitanes bretones ⁶.

Los seis viajes pioneros de ida y vuelta a Cantón realizados por los marinos franceses en las naves: *Antonio de Padua* (1707-1711); la *Decouverte* (1707-1716); *Princesse* (1708-1715); *Solide* (1709-1717); *Martial* (1713-1718) y la *Comtesse de Porchartrain* (1714-1717). Además de otras ocho fragatas que regresaron a Francia por la vía del Cabo de Buena Esperanza, la apertura de un comercio inédito y auspicioso.

El total de la empresa de Francia en el Pacífico, unas 23 unidades navales, en un lapso de 30 años representó, según los cálculos aproximados de Dermigny, un total de 350 millones, unos 979.000 a 1.223.000 kilos de plata americana ⁷.

Aunque este movimiento no tiene valor absoluto en el comercio mundial, sin embargo, en la escala reducida del tráfico americano, adquiere singular importancia. Además de las posibilidades navieras de la ruta del Sur Pacífico, vía Guam hasta Cantón, sin duda, contribuyeron a despertar una mayor apetencia de mercaderías orientales, el extremo lujo de la época y el cambio de muchos artículos europeos por sus sucedáneos asiáticos, dada la refinada mano de obra oriental en el arte de los tejidos.

Savary des Bruslons, en su *Dictionnaire universel du commerce*, apunta: "Los chinos con su extraordinaria facultad de imitación, su habilidad y paciencia meticulosa, copiaron primero y luego imitaron a la perfección, muchos productos que les eran vendidos por los españoles de México y vendidos ocasionalmente por los contrabandistas, en especial las telas de Bretaña y de Rouen" ⁸.

Aunque no sabemos con exactitud el contenido real de los cargamentos orientales que llegaron a la costa del Pacífico y de Chile en el siglo XVIII, podemos inferir al menos, alguna noticia del que trajera al país el comerciante norteamericano, Samuel Hill, capitán de la *Ophelia* (1815), que citamos como referencia.

⁶ Véase E. W. Dalghren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les cotes de l'Océan Pacifique* (París, 1909) y *Voyages françaises à destination de la Mer du Sud avant Bougainville*, tirada aparte de *Nouvelles archives des missions scientifiques*, Tomo XVI, París, 1907. Entre nosotros han tratado el tema, Sergio Villalobos R., *El Contrabando Francés en el Pacífico* en *Revista de Historia de América*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia de México, N° 51. Junio de

1862, y Fernando Campos Harriet, *Veleros franceses en el Mar del Sur*, Santiago, 1964. Ver el último libro de Sergio Villalobos, *El Comercio y la Crisis Colonial*, ed. de la Universidad de Chile, 1968, págs. 26-32.

⁷ Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident*, Tomo I, págs. 152-154 y 426.

⁸ Citado por León Vignols, *L'Ancien Concept Monopole et la Contrabande Universelle* en *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, París, pág. 287.

De acuerdo con su conocimiento del mercado oriental, Hill aconsejaba traer: “\$ 15.000 en mahones amarillos de doble ancho y azules; \$ 15.000 en ropa blanca de lienzo de chilena; \$ 1.300 en pañuelos de seda de bolsillo de manufactura china con tres dobleces; \$ 10.000 en telas de algodón de 3½ y 4½ o 5 pulgadas; \$ 10.000 en sedas; \$ 1.500 en porcelanas; \$ 1.500 en té de buena calidad y \$ 2.000 en sillas, muebles, bastones y abanicos”.

Pero el dato más interesante para nuestro propósito, entre los que apunta el capitán-aventurero en su *Diario*, es el que los chinos preparaban mercaderías especiales para el mercado sudamericano, y así el retraso de la *Ophelia* de vuelta a Chile se debió —escribe— “a lo difícil que es grabar motivos españoles en la seda, de manera que los tejedores tenían varias veces que rehacer su trabajo”⁹.

Conviene destacar, sin embargo, como lo hemos hecho en estudios anteriores, que esta aspiración por el comercio oriental no era una novedad absoluta sino más bien un sueño centenario. El Padre Alonso de Ovalle en su *Histórica Relación del Reyno de Chile* (1646), escribió unas sentencias que pueden servir de epígrafe a esta anhelada aventura. “Podrá ser —apuntaba el eminente jesuita— que el tiempo lo acomode todo y que los mismos de Chile, para dar salida a sus frutos se aliente a emprender este viaje que todo será comenzar, porque los útiles de la una y la otra parte, son tales que haciéndose más familiar aquel comercio, crezca la riqueza de aquellos reinos hasta hacerse muy poderosos, porque llevando Chile los frutos que faltan en Filipinas, podrá retornar, en cambio a México, al Perú y al mismo Chile, los de China y Japón, con que sin sacar ninguna plata ni oro de Chile, ni del Perú, sino reservándola toda para España, con los frutos de la una y otra parte que se puede trabajar todo el comercio de manera que en pocos años se conozca la mejora de aquel nuevo mundo”¹⁰.

El siglo XVIII, “con todo su apasionado impulso hacia adelante”, fue la época propicia para dar realidad a estas seculares ambiciones.

La creación de la Compañía de Filipinas en 1785 parecía favorecer

⁹ Véase nuestro artículo, *Un comerciante norteamericano en nuestras costas*. Samuel Hill y sus viajes (1815-1822), en Revista Chilena de Historia y Geografía, N.ºs. 84 y 85, enero-abril y mayo-agosto de 1935. Para la extensión del comercio asiático en la costa del Pacífico ver: W. Borah, *Early colonial trades between Mexico and Perú*, University of California, Berkeley, 1954 y Pedro Rodríguez Crespo, *Aspectos del Comercio Perú-Méjico en la Administra-*

ción del Virrey Marqués de Montesclaros (1607-1615) en Cuadernos del Seminario de Historia, Instituto Riva-Sguero, N.º 8, Lima, enero 1965-diciembre 1967, págs. 11-33.

¹⁰ Véase nuestro estudio, *Las primeras relaciones comerciales entre Chile y el Oriente*. Apartado del Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Santiago, 1949, pág. 7.

la empresa. Pero, un año más tarde sus directores solicitaban que en vista de la guerra, pudiera extenderse también este permiso a los puertos del Perú, Chile, Río de la Plata y Guatemala. La aprobación de la propuesta permitió teóricamente la entrada de productos asiáticos al mercado americano ¹¹.

El buen éxito de las operaciones francesas, y sobre todo de los "merchants adventurers" norteamericanos que estamos estudiando, estimuló la imaginación económica de los teorizantes y de los hombres prácticos. En 1795, Manuel de Salas, síndico del Consulado, tomando pie de la amplia autorización del monarca, el 4 de marzo de dicho año, y apoyado en la concedida licencia, otorgada en el Río de la Plata a Santiago de Liniers, elevaba al conocimiento del Tribunal del Consulado una solicitud, ampliando geográficamente el privilegio concedido por la real cédula para exportar a Australia, productos de la agricultura y ganadería ¹².

Más concreto aún es el proyecto presentado el 27 de enero de 1800 por el activo y emprendedor alcalde de la ciudad de Concepción, José Urrutia y Mendiburu. Su arbitrio era el de prolongar el giro marítimo de Talcahuano, puerto de salida de la región agrícola del país, hasta California y las islas Filipinas. Había conocido las ventajas de la primera parte de su proyecto por las opiniones del capitán Román Marques, del comercio de Cádiz que había obtenido licencia regia para equipar la fragata *Mexicana*, con destino a las misiones de California. Respecto a Filipinas sus observaciones se basaban en sus pláticas con el teniente Juan Ibarguytia, su compatriota vasco, quien, a bordo de la fragata *San Francisco Javier*, había llegado a Talcahuano en diciembre de 1799, procedente de Cavite. Daba noticias que las islas estaban "muy escasas de víveres, de trigos, harinas, sebos, mantequillas, quesos, aceite, pasas, garbanzos, frejoles, vinos, aguardiente y cobre". La simple enumeración de estos productos de que estaban colmados y rebosantes los emporios de Chile, decidieron a José Urrutia a elevar su petición, basada al mismo tiempo, en que la vía en derechura hacia Cavite era "la mejor, la más segura, fácil y ventajosa en todos sus aspectos".

El 27 de enero de 1800, elevaba el progresista donostiarria, avecindado en nuestro país, un interesante memorial en que exponía sus ideas.

El Gobernador Luis de Alava considerando "el pensamiento de in-

¹¹ Sergio Villalobos R. *El Comercio Extranjero a fines de la dominación española*, en *Journal of Inter-American Studies*, University of Florida, Gainesville, Vol. IV N° 4, pág. 520.

¹² *Escritos de don Manuel de Salas y documentos relativos a él y a su familia*, 3 vols. Stgo., 1910, Tomo I, pág. 227. Citado al igual por Sergio Villalobos, *El Comercio Extranjero*, pág. 523.

dudable suma utilidad para el fomento de la agricultura", lo hizo llegar, el 1° de febrero a manos del Presidente Joaquín del Pino.

Remitido al Tribunal del Consulado, el 10 de marzo evacuaba su informe el síndico de la corporación, Toribio de Lambarri. Con calculada retórica económica redactó el informe con esas pequeñas negativas que echan por tierra los pensamientos más audaces. Primero que el viaje debía hacerse por Valparaíso, el más importante por las razones centralistas que detalla. Segundo se oponía al privilegio, "mal conocido para Lima, Buenos Aires y en cortas palabras para todas las partes de la denominación de nuestra monarquía; tercero, no podía pasarse por alto que el proyecto topaba en su reglamentación con las facultades concedidas a la Compañía de Filipinas con asiento en el Perú". Tras esta argumentación negativa, Lambarri insinuaba la organización de una sociedad por acciones en que pudiera interesarse a los agricultores y vecinos. La responsabilidad se entregaría a su factor.

En vano, el administrador general de Aduanas al dar su veredicto favorable, apuntaba "no se puede poner en duda las grandes utilidades y ventajas que sacaría el Reino".

El silencio burocrático sepultó esta noble iniciativa. Tan sólo Manuel de Salas en una de las sesiones del Consulado emitió sobre Urrutia un justiciero y lírico ditirambo:

"Oh tú, activo y calculador Urrutia y Mendiburu que situado en los confines del reyno has establecido tus miras y tus posibilidades por todos lados, que te atreves a franquear los límites de nuestro mezquino comercio, ven a sentarte entre nosotros, ven a desengañarnos de que si estamos acostumbrados a que entren en nuestros puertos los buques del Perú a levantar nuestros frutos, dando ley a los precios, pues de ordinario vienen de uno en uno y en circunstancias de estar rebosando nuestros trojes, ven a desengañarnos digo, de que si acostumbrados a esto esperamos que lleguen de otros puertos a extraerlos, jamás llegará este caso, si nunca adelantaremos un solo paso en la carrera de nuestra prosperidad; ven a escuchar con aplauso de los que se oyen este apóstrofe que en premio de las útiles expediciones que meditas, te dirige obsequioso quien sólo por ellas te conoce"¹⁵.

E idénticas palabras pudieron pronunciarse en favor de Manuel María de Undurraga, cuyo proyecto hemos estudiado en capítulo aparte, por ser tentativa de nacionalizar el comercio de las pieles con el Oriente.

¹⁵ El expediente original en Archivo Nacional, Fondo Antiguo, Vol. 19. El trámite en el Tribunal del Consulado. Junta de 5 de junio de 1800 en Archivo Nacional, Libros del Consulado, N° 26. Los hemos utilizado en vuestro es-

tudio, *Las primeras relaciones comerciales entre Chile y el Oriente*, ya citado, págs. 9-11. El texto viene impreso en el libro de Sergio Villalobos, *El Comercio y la Crisis Colonial*, ya citado. Apéndice: Documentos 10, págs. 333-346.

Pese a los reglamentos favorables de 1803, en que por Real Cédula de 12 de julio se extendían los permisos a la Compañía de Filipinas para comerciar con las islas, las incidencias de las largas guerras de la Revolución Francesa, impidieron su cumplimiento. El comercio oriental quedó por estas negativas, vacilaciones y entorpecimiento burocrático, reservado, sin previa solicitud, a los hombres de empresa del litoral atlántico norteamericano.

El comercio norteamericano en Cantón es subitáneo y prodigioso. En el período de 1795 a 1815 se eleva al nivel que los ingleses y las naciones europeas han alcanzado tras un siglo de trabajo, es decir, un promedio de 20 a 30 expediciones por año.

Creemos oportuno fijar de una manera cuantitativa aproximada el aporte que Chile entregó a la capacidad técnica de los Estados Unidos para el tráfico oriental.

Louis Dermigny en su luminosa monografía reduce a cuadros estadísticos su volumen, fijando la cuota de la participación de los diversos puertos de los Estados Unidos en este tráfico, sea vía Cabo de Hornos, Buena Esperanza, Costa del Noreste o el Pacífico Sur.

Partiremos para comodidad de estudio de estas valorizaciones, comparando las cifras con las que hemos obtenido en nuestra investigación.

El esquema de Dermigny engloba los años de 1783 a 1833, lo acompañamos aproximándolo a los años contingentes a este libro, 1788-1809¹⁴.

Tráfico de navíos loberos

	1784-1791	1792-1798	1798-1806	1807-1813
	B. N. Y. T.	B. N. Y. T.	B. N. Y. T.	B. N. Y. T.
Directo	1 6 5	5 5 32	5 23 64	1 11 31
Costa del N. W.	6 2 8	11 6 11	36 9 50	5 3 8
Pacífico Sur	14	1 8	2 7 25	3 3 9
T o t a l	7 8 27	17 11 51	43 39 139	9 17 48

Si admitimos esta cifra como referencia numérica del tráfico total, 421 navíos norteamericanos utilizaron las rutas al Oriente y entre ellos, 202 la vía directa del Cabo de Buena Esperanza; 159 la del Pacífico Norte y 66 la del Pacífico Sur.

Los resultados objetivos de nuestra investigación original podemos reducirlos a un simple cuadro estadístico que es el que sigue:

¹⁴ Louis Dermigny, ya citado, Tomo III, pág. 1178. Las iniciales corresponden a los puertos de B. (Boston); N. Y. (New York); T. (otros puertos) que el mismo autor detalla por años en pág. 1172.

Destino	Puerto de origen										
	B.	N. Y.	N. H.	Nor.	Nan.	Phil.	S.	Pro.	N.L.	Desc.	
N. W.	B.	N. Y.	N. H.	Nor.	Nan.	Phil.	S.	Pro.	N.L.	Desc.	
N. W.	19	1	4	—	—	—	1	—	2	2	
Oriente	11	11	12	2	11	3	2	4	2	2	
T o t a l	30	12	16	2	11	3	3	4	4	4	

Gran total 89 navíos ¹⁵.

El número de pieles beneficiadas y acarreadas desde Chile al mercado del Oriente fue así enorme. Poseemos tres estimativas de cuantificación. Amasa Délano, en 1804 afirma: "Cuando los norteamericanos llegaron a esta isla (Más Afuera) y empezaron el negocio de matar lobos, no hay duda que había 2 ó 3 millones de estos animales en la isla. He hecho el cálculo que más de tres millones de cueros han sido embarcados para Cantón en el espacio de siete años" (1797-1804) ¹⁶.

Ed. Fanning apuntó a su vez: "algo así como un millón de pieles de lobos han sido beneficiados en Más Afuera y conducidas a Cantón para ser trocadas por mercaderías chinas con destino al mercado norteamericano, las que han pagado muchos miles de dólares en impuestos" ¹⁷.

Benjamín Morrel, en visión retrospectiva, señala que en Más Afuera se habían explotado tres millones y medio de pieles, llevándolas de la isla a Cantón entre los años de 1793 a 1807, época en que el negocio había comenzado a decaer" ¹⁸.

Podemos controlar estos cálculos personales con ayuda de un recuento aproximado de los cargamentos de los navíos que hemos estudiado a lo largo de esta monografía. Sobre dieciocho barcos que poseemos, al menos, las declaraciones perentorias de sus sobrecargos y capitanes arrojan un total de 753.000 pieles conducidas a Cantón.

¹⁵ En nuestro cálculo las abreviaciones corresponden a B. (Boston); N. Y. (New York); N. H. (New Haven); Nor. (Norwick); Nan (Nantucket); Phil (Philadelphia); S. (Salem); Pro. (Providence); Nan. (New London) y Desc. (puertos desconocidos).

¹⁶ Amasa Délano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*... Boston, 1817, pág. 306.

¹⁷ Edmund Fanning, *Voyages round the world*... N. York. MDCCCXXXIV, págs. 117-118.

¹⁸ Capt. Benjamín Morrel, *A Narrative of Four Voyages to the South Seas North and South Pacific, Chinese Sea, Ethiopic and South Pacific, and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic Ocean, from year 1822 to 1831*. New York, 1832, pág. 130. Al igual nuestro estudio, *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*. Prensas de la Universidad de Chile. Santiago, 1936, pág. 10. Ibid. Foster Rhea Dulles, *The Old China Trade*, Boston and New York, 1930, pág. 83.

Calculando el resto de los 42 navíos que partieron al Oriente y de los 29 que lo hicieron a través de la ruta del N. W. fijando tan sólo un promedio de 30.000 pieles a los 42 que zarparon directamente al Oriente y a los 29 que lo hicieron a través de la costa del Noroeste, obtenemos la cantidad de 2.130.000 pieles, lo que puede contabilizarse en un gran total de 2.886.000 cueros conducidos desde la isla de Más Afuera a Cantón. Agregando el contingente aportado por las islas de San Félix y San Ambrosio, la Mocha, Santa María y las islas de los Pájaros, estamos muy cerca de la suma de alrededor de 3.500 pieles que señalan las estimativas ya citadas.

Quedaría una interrogante, a saber, el porcentaje entre las pieles de nutria del N. W. y las pieles de lobos de dos pelos de las islas chilenas. Sobre el caso poseemos los datos del historiador norteamericano Kenneth Scott Latourette, quien calcula esta proporción a partir de la decadencia del tráfico lobero en 1805; en la forma siguiente:

Año	1805	1806	1807	1808	1809
Pieles del N. W.	11.003	17.445	14.251	16.647	7.944
Pieles de lobos	183.297	140.292	261.000	100.000	34.000

Lo que arroja un total de 178.589 pieles del Pacífico Sur contra 67.290 del N. W.¹⁹

Las utilidades de estos viajes fueron pingües, escribe Foster Rhea Dulles. El precio de las pieles fluctuó bastante, bajando del precio de cinco dólares a un mínimo de treinta y cinco centavos, pero entre dos y tres dólares está el término medio²⁰.

Teniendo en cuenta la posible diferencia entre las pieles del N. W. y las de Chile, hemos fijado como promedio en 2 dólares el precio de las pieles del Pacífico Sur, en Cantón, lo que arrojaría la enorme suma de 12.000.000 dólares para el cálculo de las utilidades que obtuvieron los comerciantes norteamericanos en su tráfico extractivo con Chile.

A esta importante cifra calculada hay que agregar, para un cómputo

¹⁹ Kenneth Scott Latourette, *The History of Early Relations between the United States and China, 1784-1844*. Transactions of the Connecticut Academy of Arts and Science. Vol. 22, Yale University Press, pág. 54, nota 2.

²⁰ Foster Rhea Dulles, *The Old China Trade*, ya citado, pág. 83. "Los precios de las pieles fluctuaron bastante, bajando desde el precio original de cinco

dólares hasta el bajo precio de treinta y cinco céntimos de dólar, pero entre dos y tres dólares está el promedio". El cálculo de un dólar, que habíamos fijado en nuestro estudio anterior, *Buques Norteamericanos en Chile*, ya citado, pág. 12, lo hemos elevado, después de un acucioso estudio de las referencias objetivas, a 2 dólares, que creo aún bajo.

to más exacto de la extensión del comercio oriental, a base de productos chilenos, el valor de los acarreos de cobre hacia Cantón, a medida que iba produciéndose la violenta y trágica extinción de los pinípedos de las islas. Esta decadencia adquirió las características de problema nacional para los Estados Unidos. La Cámara de Representantes debió ocuparse del tema que elevara a su conocimiento Mr. Huger, en nota de los comerciantes de New York, en marzo de 1804. En el memorándum se hacía especial hincapié en el hecho que los loberos "han debido abandonar estas islas y aún Más Afuera y sus vecindades, pues ya no se encuentran en ella animales con la misma abundancia de los comienzos de la empresa"²¹.

Edmundo Fanning, el aguerrido capitán, creía que era deber del Gobierno explorar y sostener los viajes de descubrimiento de nuevos centros de explotación²².

El cobre, como hemos visto en el capítulo respectivo, pasó a reemplazar en parte esta merma de productos de intercambio.

Hemos logrado individualizar, al menos nueve navíos, la mayor parte del puerto de New York, entregados a la faena de procurarse cobre chileno para el Oriente. Son ellos, *Pegasus* (N. York, 1801), tal vez el primero en intentarlo; *Palmira* (1802); *Tabor* (Providence 1805 y 1806); *Teresa* (N. York, 1806); *Maryland* (N. York, 1806); *Pegasus* (N. York, 1807); *Liebre* (sic., N. York, 1807); *Phoebe* (Lafebre, N. York, 1807) y *Mariana* (Boston, 1808).

Si aplicamos el cálculo estimativo del sobrecargo de la *Maryland*, el acucioso sobrecargo suizo Iselin, podemos llegar a un total que fluctúa entre 9.000 ó 13.000 toneladas de cobre en estos ocho años.

La ganancia podemos obtenerla reduciendo los cargamentos al número de lingotes (938 por navío) y aplicando el precio cotizado por Iselin para el cargamento de la fragata *Maryland*, que fue de \$ 16.880,70 obtendríamos un total en dólares de \$ 1.519.356, sin tomar en cuenta las cantidades pequeñas de cobre que cargaban en Chile las naves del comercio del N. W.

²¹ 9th Congress. I St. Session N° 91. *American State Papers*. Commerce and Navigation, I, pág. 574. Communicated to the House of Representatives, March 12, 1804 N. Mr. Huger, Passim A.

Howard Clark. *The Antarctic Fur Seal and Sea elephant Industry*, pág. 400.

²² Edmund Fanning, *Voyages round the World*, ya citado, pág. 118.

CAPÍTULO XXIV

LA MANO DURA DE LOS COMISOS

Las continuas reclamaciones de los cónsules de España en los Estados Unidos, notas retransmitidas en forma de reales órdenes de la monarquía española, determinaron una actitud violenta de los funcionarios americanos. Aplicaron ellos el rigor máximo del Reglamento de comiso de 16 de julio de 1802 a las naves y a sus mercaderías, cuyo artículos además de rubricar los principios autárquicos, se prestaban a turbios manejos administrativos y a superlativas ganancias de mercaderes, tasadores, abogados, receptores, lancheros y dueños de galpones de guarda, y su cortejo de tasaciones, bodegajes, inscripciones y derechos, alegatos y papel sellado.

Por estas razones produjo sensación, el 8 de noviembre de 1805, la voz del vigía, confirmada en el papelucho oficial del Gobernador del puerto de Talcahuano, que daba cuenta de la llegada de un barco extranjero.

En la mañana del día 9, el Intendente Luis de Alava pudo leer los partes. Se trataba de la fragata norteamericana *Grampus*, de 462 toneladas, capitán Peleg Barker, con 31 hombres de tripulación y 12 obuses montados del calibre como de a ocho, que procedente de New York, pedía auxilio para reparar averías. El capitán declaraba no haber tocado puerto alguno, y no haber visto más naves que la fragata inglesa *Glory*, en el Cabo de Hornos y la ballenera *Mars*, en la isla de Santa María¹.

Los marineros del puerto agregaron al parte oficial que habían re-

¹ Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Valparaíso, 1872, pág. 269 y Diego Barros Arana en *Historia General de Chile*, vol. 7, Santiago, 1886, pág. 278-279, dan el año de 1803 como fecha del comiso de la *Grampus*. Desarrollamos el tema ubicándolo en el año de 1805 con ayuda de los dos voluminosos expedientes:

Sobre retención de la fragata *Grampus* en el puerto de Talcahuano, en Archivo Nacional, Tribunal del Consulado, vols. 40 (46) y 38 (45), los hemos aprovechado en nuestro estudio, *Don Mateo Arnaldo Hoevel* (1773-1819), Santiago, 1941, que ahora desarrollamos al tenor del asunto.

conocidos en Peleg Barker a un viejo amigo, el capitán de la fragata *Cayuya*, barco vendido después en Paita, previa autorización del Virrey del Perú.

Difícilmente hubiera podido escapar la *Grampus* al celo administrativo de los funcionarios, estimulado de continuo por las conminatorias reales cédulas. A los dos días justos, el Gobernador de Concepción ofició al Comandante de la Plaza de Talcahuano, que "la nave había despertado sospechas", y daba órdenes de "poner a bordo un escuadrón de veinte hombres con un oficial de confianza, prohibiéndose a los tripulantes libre plática con los de tierra"².

El 11 de noviembre se abrió el sumario. El examen de los documentos arrojó el siguiente resultado. El barco había zarpado de New York el 29 de abril de 1805, armado por el comerciante John R. Livingston. Su destino era la costa del N. W., con provisiones, agua y utensilios para la caza de ballena. La plana mayor de oficiales estaba compuesta además del Cap. Barker, por el piloto Thomas Grant, y los oficiales Robert Watson y Philip B. Livingston. Que por hacer reparaciones en el timón habían recalado en Río de Janeiro donde la nave ancló y permaneció entre los días 24 de junio y 30 de julio.

Que el 1º de octubre sufrieron un "terrible golpe de marejada que rindió el bauprés y el mastelero", desperfectos que obligaron al capitán a recalar en la Isla de Santa María.

Había empero una evidente contradicción entre el resultado de este examen y el interrogatorio del capitán, pues las declaraciones del marino atestiguaban la existencia de un cargamento de toda especie de géneros ordinarios, incluso 80 mil libras de tabaco, de un monto total de \$ 100.000.

Fácil tarea fue para el Teniente Asesor Letrado Juan Martínez de Rosas, confundir al capitán mostrándole la patente y los papeles de salida de New York y compararlo con el cargamento efectivo. Se le imputaba no haber cazado ballena alguna; que los marinos estaban a sueldo y no en proporción de utilidades como era el caso usual de los balleneros. Arguía, además, que era imposible que "los indios salvajes de las costas del Noroeste que no conocen la agricultura, viven en chozas y solo se visten de pellejos", pudieran comprar papel, clavos, fierro en pasta, alquitrán y brea.

El alegato de Rosas fue decisivo, y en vano Peleg Barker hizo

² Como dato ilustrativo del tipo de defensa que llevaban las naves norteamericanas, indicaremos que el *Grampus* cargaba: 11 cañones del calibre de a 12; 56 balas; 25 palanqueros; 14 fusiles; 1 escopeta; 1 naranjero; 13 pistolas; 12

espadas. El capitán llevaba 2 pistolas de mano y 2 sables. El poder del capitán Peleg Barker en Archivo Nacional. Escribanía de Valparaíso, vol 25, Valparaíso, 15 de septiembre de 1806.

llegar a Luis de Alava una carta en que "exigía las razones que le indujeron a S. E. a obrar de una manera tan fijamente dirigida a la violación de los Tratados más solemnes que existen entre la Corte de España y los Estados Unidos de América.

La suerte estaba echada. El 14 de noviembre se ordenó desmantelar la nave. Se arriaron el juanete mayor, las de sobremesana, el sobrepañete de proa, los velachos, gavias y trinquetes. Los tripulantes fueron a parar a una oscura y fétida mazmorra de Talcahuano, donde escandalizaban a los tranquilos moradores con sus borracheras y pendencias. El Capitán Barker, entre sus tremebundos gritos de intoxicado, dejó escapar unas frases que significaron su condena definitiva, al exclamar a voz en cuello: "Que tenía órdenes verbales del dueño del buque para pasar a estos puertos de América con el fin de ofrecer a los españoles la venta de los efectos que traía a su bordo, pues aquél creyó que en tiempo de guerra les serían muy necesarios".

No tardaron en llegar las órdenes perentorias sobre el destino de la *Grampus*. El Capitán del Resguardo Manuel Garretón quedó designado jefe de la delicada operación de descargar la nave, y después de hacerlo prolijamente en los lanchones, se depositaron las mercaderías en la bodega de Javier Manzano. Intérprete fue designado el Capitán Tomás Delfin (Delphin).

El desfile del cargamento —superior a los hasta entonces conocidos— produjo admiración. El material "fino y muy fino", contenido en las tercerolas y fardos, comprendía loza inglesa de varios tamaños, formas y colores, menajes completos para mansiones de lujo: soperas, ensaladeras, platos y azafates, con dibujos en azul, verde y rojo.

Las joyas de oropel, de buena factura comprendía relojes, cadenas, prendedores, aros, brazaletes, llaves. Las piezas domésticas se escalonaban desde la humilde bacínica de colores hasta los centros de mesa y los relucientes candelabros. La variedad de las tejas, paños, brines y sargas era extraordinaria, destacando las muselinas amarillas, coloradas y de listas. La cuchillería sobresaliente en sus modelos. El cargamento pesado comprendía 269 rollos y 19 carretes de tabaco, la brea, alquitrán, fierro y platinas.

Mientras tanto, Peleg Barker y los suyos habían perdido la esperanza y habían delegado la defensa en Concepción en el Licenciado José A. Prieto.

Entre el bronco vocerío de la tripulación prisionera se dejó oír de improviso la voz intrépida de un hombre. Era este Mateo Arnaldo Hoevel, cajero de Juan Roberto Livingston. Declaraba haber sido mandado por el dueño de la embarcación para asistir y ayudar al Cap. Barker en todas las funciones relativas al cargamento del buque durante la expedición y para auxiliarlo con sus servicios y dictámenes en

los casos que lo ocupen y que había merecido esta confianza al dueño de la nave, "por haber estado sirviendo en su escritorio".

De inmediato su personalidad se impuso en el medio ambiente. "Joven de juiciosidad", frisaba en los 31 años, elegante, de finos modales, dueño de sí mismo, dominaba el español y lo escribía con corrección gramatical y ortográfica poco frecuente entre las personas de esos tiempos. Su lenguaje estaba henchido de expresiones que sonaban de una manera extraña en el auditorio colonial; a sus labios afloraban continuamente las palabras: Libertad, Igualdad, derechos sagrados del hombre; y su arraigada fe en la ideología revolucionaria de Francia y de la democracia norteamericana, revestía su personalidad de un simbolismo precursor de las futuras acciones republicanas. Desde el primer momento sus altaneras epístolas al Intendente Alava demostraron su superioridad intelectual. Exigía en ellas no tan solo la libertad corporal, sino la entrega inmediata de sus libros, "porque el ser privado de su libertad y además de la lectura, eran para él prisiones". Luis Alava, ajeno a estas exigencias espirituales, colocó al margen de estas cartas el implacable: "No ha lugar".

Un arbitrio del Asesor Juan Martínez de Rozas, unido a Hoevel por comunidad de ideas, provocó un conflicto de autoridades, que puso fin a los incómodos días de prisión de los norteamericanos. Era ya tarde para intervenir en el pleito mismo; la máquina administrativa había empezado a tramitar la condena. El 20 de marzo el Capitán General, Luis Muñoz de Guzmán, puso un plazo de 20 días para la presentación de las patentes de la *Grampus*, lo que era en el fondo un ultimátum.

El 13 de mayo de 1896 el Tribunal de la Real Audiencia de Santiago dictaba sentencia condenatoria:

"Autos y vistos, resultando sobradamente justificado el designio con que salió de New York la fragata *Grampus*, al cargo de su capitán Peleg Barker, según lo que declara el mismo en fojas 34, cuya idea comprueban las ulteriores acusaciones, la calidad de los artículos que constituyen su cargamento y la conducta misma que ha observado su capitán, pues para entrar en Talcahuano cargó toda la artillería, pistolas y fusiles, y al día siguiente, acabando de llegar a bordo un oficial con veinte soldados, dispuso maniobras para hacerse a la mar, sin embargo de que tenía en tierra sus papeles, reflexionando igualmente que la falta de pretexto para navegar y las contradicciones producidas acerca de su existencia, califican de maliciosas esta expedición, paliada con la pesca de ballena y dirigida principalmente al comercio clandestino e ilícito, vulnerando el sagrado derecho de las Naciones y contraviniendo, sin rebozo, a las repetidas órdenes de Nuestro Soberano para la observancia de las Leyes sobre prohibición de comercio y arribo de extranjeros, por tanto, y en conformidad con la exposición del fiscal se declara por confiscada la expresada fragata con su cargamento.

Muñoz de Guzmán — Días de Valdés.

De inmediato se nombró a José Cruz Urmeneta comisionado del

Gobierno para la custodia de las mercaderías. Algunos efectos se entregaron, previa tasación, al Obispado para la construcción de la Catedral de Concepción. Otra parte, el fierro, la brea y el velamen, a la Comandancia para construir dos lanchas cañoneras.

En septiembre de 1806 se reparó la *Grampus* para que continuara viaje a Valparaíso. La subasta de la nave y el cargamento tuvo lugar en dicho puerto el 27 de abril de 1807. El mejor postor fue Pedro Nicolás Chopitea que se adjudicó el barco y las mercaderías en la suma de \$ 52.696,6 1/2, de los cuales correspondían \$ 44.723 al precio de la nave.

Un nuevo capítulo de la historia del comercio ilícito que estamos estudiando parecía haberse cerrado, cuando Mateo Arnaldo Hoevel, con audacia y decisión decide llevar el caso a la más alta magistratura española, a los tribunales peninsulares.

Mathias Arnhold Hävel era oriundo de la ciudad de Gothenburgo en Suecia, y había nacido a fines de febrero de 1773. Recibió el bautismo en la Iglesia Cristiana el 1º de marzo del mismo año. Era hijo de Joaquín Cristian Hoevel, industrial vidriero y de doña Ana María Ekebon. La familia pertenecía a esa clase burguesa que la revolución pacífica del siglo XVIII había elevado a la categoría de dirigente. Hábitos democráticos, fidelidad a los conceptos del honor, de la moral; creencia en la razón y en la ciencia, filantropismo, eran los conceptos que dominaban a dicha clase social. En este medio ambiente favorable creció y se educó el joven Mateo Arnaldo. Su formación espiritual debió ser sólida a juzgar por el inventario de la biblioteca que había acumulado. Estos hábitos regulares de estudio le dieron apostura de intelectual, políglota, artista y hombre abierto a las luces del progreso.

A la muerte de su padre acaecida el 6 de diciembre de 1796, Mateo Arnaldo ingresó al mundo de los negocios, "como tenedor de libros" de una oficina comercial. Sabemos igualmente que el 11 de julio de 1799 hizo cesión de bienes a su tío John Hinfr. Haevel. En 1804 aparece su nombre en los registros de su ciudad natal de Gotenburgo, con el título de comerciante.

El 24 de enero de dicho año obtiene de la Municipalidad un pasaporte de ida y vuelta a Estocolmo, y sin duda, ese mismo año se embarca rumbo a Norteamérica³.

³ El apellido de Hoevel aparece indistintamente citado como: Hevel, Haevel, Hebel, etc. Emplearemos la designación de Hoevel, que corresponde al patronímico sueco. Los datos de su vida en Suecia los debemos a la gene-

rosidad del Archivista Per Zamzelius, del Riksarkivet de Estocolmo. Barros Arana y J. T. Medina dan como apellido materno de Hoevel el de Elcevon. Era en verdad Ekebon.

En New York entró, como tenemos visto, al servicio de la firma de R. Livingston, cuyo principal giro eran los negocios de importación con las regiones del Plata.

Después de una corta permanencia en New York, Mathias Arnhold troncó su patronímico sueco, transformándose al adoptar la ciudadanía norteamericana en Mathews A. Haevel⁴.

En los negocios obtuvo pronto la confianza del jefe, quien le confió el arriesgado viaje a la costa occidental de Sudamérica, con el fin de violentar los mercados españoles, cerrados al comercio internacional.

Mientras ocurrían las peripecias judiciales que decidieron el acelerado fallo de comiso de la *Grampus*, Hoevel se preocupó de informar sobre todo ello a Livingston. Pedía en las cartas el envío urgente de los papeles del puerto (extraviados al parecer) e insinuaba al mismo tiempo que hiciera llegar hasta el Gobierno de España la más enérgica protesta diplomática por la ruda actitud de las autoridades de Concepción.

A bordo de la ballenera *Rubi*, procedente de Nantucket, vino la respuesta de Livingston, quien junto con enviar las patentes reclamadas, aconsejaba al Capitán Peleg Barker que pidiera a las autoridades locales el permiso de trocar las mercaderías del *Grampus* por cobre, "permiso, escribía, que es constantemente practicado en el Río de la Plata"⁵.

La contestación llegaba con considerable atraso. Ya Hoevel había solicitado del Virrey del Perú, Fernando Abascal, el pasaporte necesario para regresar a los Estados Unidos. El 10 de noviembre de 1806 recibió la visación para tomar la ruta de Panamá, "sin detenerse en esos dominios"⁶.

Entretanto Livingston desde New York se había puesto en contacto con el Ministro norteamericano, acreditado en Madrid, Mr. George W. Erwing, quien por nota fechada a 19 de diciembre de 1806, hacía llegar la protesta ante el Ministro de Estado, Pedro Ceballos. "El comandante de Talcahuano —reza uno de los acápite de la nota— no puede pretender que el capitán estuviera entregado al tráfico ilegal porque es evidente que el buque estaba en malas condiciones; el mástil había sido arrancado por las olas y hacía agua por varias partes. El capitán, por otra parte, ancló el buque precisamente a tiro de cañón de los dos fuertes y de inmediato envió recado al comandante, informándole del estado en que se encontraba... Su Excelencia podrá ver, así lo espero, que este caso requiere la inmediata interposición de la auto-

⁴ Carta de Ciudadanía que se le dio a Hoevel por el Congreso de los Estados Unidos, citada en el Proceso que se siguió a los vicecónsules Remigio Blanco y Hoevel. Archivo Nacional.

Real Audiencia, vol. 1669.

⁵ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 362.

⁶ Archivo Nacional. Real Audiencia, vol. 1169.

ridad real, para que envíen inmediatamente instrucciones al comandante para poner en libertad a los norteamericanos, restablecerlos en la propiedad del buque, y darles las compensaciones necesarias por las pérdidas experimentadas y por los sufrimientos a que han estado expuestos”⁷.

El 26 de diciembre contestaba Ceballos, afirmando que S. M. había mandado pedir los informes correspondientes para saber si la expresada detención había sido infundada, o si el caso del buque *Grampus* era uno de aquellos que han solido cometer excesos de toda clase en las Costas y Puertos del Mar del Sur⁸.

Erwing volvió sin embargo a la carga por nota del 6 de enero. Ceballos entretanto había recibido las informaciones del Cónsul Valentín Forondo que desde los Estados Unidos le transmitió los pormenores⁹. El 13 de marzo replicó Ceballos al Ministro, y establecía en la nota de una manera perentoria que las autoridades de Talcahuano habían procedido en forma correcta, pues con el buque *Grampus* no solamente se habían quebrado todas las reglas de la hospitalidad, sino que también se habían violado las estipulaciones del Tratado recíproco. El argumento más poderoso de la defensa española era la declaración del Capitán Peleg Barker. Una larga e inteligente respuesta de Erwing, con fecha 20 de marzo de 1807, rebatía una a una las aseveraciones del Ministro del Estado, y llegaba a la conclusión que el artículo 12 del Tratado resolvía de antemano la cuestión en favor del reclamo interpuesto por John A. Livingston.

El 21 de abril de 1807 zarpaba de New York rumbo a España el activo Hoevel, llevando todos los papeles necesarios para intentar la defensa ante el Consejo Supremo de Indias.

Inmediatamente Hoevel abandonó la política de interferencia por la vía diplomática, y por consejo del Ministro requirió los servicios jurídicos de Mr. Young, y juntos buscaron un juriconsulto de fama para entregarle el pleito. Por un momento se pensó en hacer intervenir a Monsieur Casanove de París, quien previo ofrecimiento del 40% de la demanda, se comprometía a hacer intervenir a ciertas personas influyentes del Gobierno de Francia.

Las justas observaciones del Ministro Erwing, quien a pesar de las recomendaciones del Presidente James Madison, por nota de septiembre, encontraba dudoso el reclamo, obligaron al desentimiento de la protesta diplomática oficial. Desde Sevilla, Hoevel ponía la nota optimista al

⁷ National Archives, Washington D. C. Despatches, Spain, vol. 10 N° 21, Erwing al Secretario de Estado, Madrid 9 de enero de 1807.

Despatches. Spain, N° 26. 21 de abril de 1807.

⁹ Archivo Histórico Español (Madrid) Forondo a Pedro Ceballos. Legajo 5640, 1807.

⁸ National Archives, Washington D. C.

dar cuenta de sus oportunas intervenciones ante el supremo Tribunal de Justicia¹⁰.

Una vez más el talento y el dinamismo de Hoevel se impusieron en los estrados judiciales, y el Consejo de Indias acogió, por primera vez, el reclamo entablado por un extranjero desde una de las alejadas colonias españolas.

Desde Cádiz pasó Mateo Arnaldo a la Isla de León donde el Rey firmó una Real Cédula, suscrita el 14 de marzo de 1809, en que ordenaba la devolución de la *Grampus* o el valor de la venta.

El 15 de mayo las autoridades gaditanas le otorgaron licencia para embarcarse a bordo de la fragata de guerra *Proserpina*, rumbo a Montevideo. En Buenos Aires obtuvo la visación de su pasaporte por el Virrey, e inmediatamente prosiguió a Chile a tramitar la Real Cédula¹¹. A fines de noviembre presentaba al Tribunal de Cuentas de Santiago una solicitud en que pedía la ejecución de la real orden ya aludida. El 1º de diciembre, Juan de Oyarzabal daba cuenta que "había que esperar la llegada del correo de Concepción, para venir en conocimiento del líquido que resulta para entregarlo al referido apoderado". A las dos semanas, la Tesorería General mandaba pagar a don Mateo Arnaldo la cantidad de 75.600 pesos y uno y medio reales¹².

Hoevel pensó en extraer el dinero por la vía de Buenos Aires, y con este fin otorgó amplio poder al comerciante de dicha plaza, Juan de Larramendi¹³.

Circunstancias que no conocemos demoraron la remesa de fondos. Las autoridades del Plata informaron al Tribunal de Cuentas la extrañeza que les producía el hecho que hasta la fecha no se supiera de las gestiones de Hoevel. El Tribunal, por nota de 29 de mayo de 1810, contestaba que "no ha sacado en ella el dho. Mateo la correspondiente guía para la remesa y conducción de la referida suma, y parece que convendría se mandara se le tome declaración jurada a fin de que con toda claridad puntualize las cantidades que ha remitido a Lima y Buenos Aires, en qué fechas, con qué conductores o sujetos, y los responsables o apoderados de aquellos capitales a quien han sido consignadas"¹⁴.

¹⁰ La correspondencia entre John Livingston y Erving en National Archives. Washington, D. C. Despatches. Spain, vol. 10, N° 21, 26, 28 y 33. Al igual la carta de George W. Erwing al Presidente James Madison, Madrid, julio 19 de 1807.

¹¹ Archivo Nacional. Real Audiencia, vol. 1169. La Real Cédula le concedía "sólo los días necesarios para evacuar

los negocios", al igual Cédulas y Reales Ordenes, Capitanía General, vol. 754.

¹² Archivo Nacional. Libro de Informes y Consultas del Tribunal de Cuentas (1803-1811). Informe de 1º de diciembre de 1809.

¹³ Archivo Nacional. Libro de Informes del Tribunal de Cuentas (1810-1811), nota de Oyarzabal de 29 de mayo de 1810.

Hoevel se negó a hacer la declaración exigida, presentando en disculpa "una carta original del Virrey de Buenos Aires, de cuyo contexto se deducía no estar obligado a extraer en frutos precisamente por aquel punto, todo el importe del cargamento, sino la parte que le pareciera, y llevar el resto consigo en dinero, y exportarlo por Valparaíso u otro puerto del Reyno o dexarlo aquí según fuera su voluntad"¹⁵.

Poseía Mateo Arnaldo lo que Baltazar Gracián ha definido como "pensar anticipado" y se daba cuenta que el régimen absolutista, repudiado no tan solo por los patriotas americanos, sino por todos los hombres libres de España, estaba agonizando. Su criterio objetivo, y su conocimiento de la triste realidad española, lo hacía adivinar en lontananza el advenimiento de una sociedad voluntariamente libre en Chile, a la cual como veremos en su oportunidad, dedicó sus mejores esfuerzos¹⁶.

El interesante caso jurídico de la *Grampus* muestra una dualidad de conducta entre criollos y peninsulares. Por un lado la mano dura de las autoridades coloniales y el poder de la Real Audiencia, leal a las reales órdenes, y por el otro debilidad imperial temerosa de las complicaciones internacionales, en especial de perder la útil amistad norteamericana. En cambio el comiso de la *Warren* que vamos a relatar es un proceso más oscuro y complicado, un desconocimiento de los reales permisos a las naves neutrales, un apresamiento a la fuerza, "sorpresa indigna", al decir de Vicuña Mackenna, y una aceleración inusitada del proceso en que se adivina la cupidez de ciertas autoridades.

La fragata *Warren*, hermosa nave de 390 toneladas, construida originalmente para la marina de guerra de los Estados Unidos era una de las tres naves equipadas por la firma Buchanan and Smith de Baltimore, a la cual había concedido permiso el Ministro de España en los Estados Unidos, don Luis de Onís, para comerciar legítimamente con los puertos del Perú¹⁷.

La nave, a consecuencia de la muerte del capitán Street y de la ausencia de un piloto titulado, penetró por equivocación en el puerto de San Vicente, y después de haber dado varios bordos, enderezó rumbo a Talcahuano. La nave, de excelente arquitectura naval, cargada

¹⁵ Archivo Nacional. Libro de Informes del Tribunal de Cuentas, nota de junio 2 de 1810.

¹⁶ Ya hemos citado nuestra biografía de *Don Mateo Arnaldo Hoevel*, Santiago, 1941, a la cual referimos al lector que se interese por el destino futuro de esta interesante personalidad.

¹⁷ El caso de la *Warren* ha sido rela-

tado por Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Valparaíso 1872, págs. 278-279. Damos mayores detalles y corregimos sus errores cronológicos gracias a la consulta del "Expediente formado sobre el arribo de la fragata norteamericana al Puerto de Talcahuano". Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 398.

en demasía, mostraba en sus dos bandas sendos siete cañones amenazadores.

El comandante Carlos Spano dio inmediatamente la alarma rutinaria, pero el astuto Gobernador Luis de Alava le impidió realizar cualquier movimiento que alertara a los desprevenidos marinos norteamericanos.

En la madrugada del 21 de enero de 1807 las lanchas cañoneras se acercaron al buque y sin aviso previo el capitán Miguel de Vilches abrió granizado fuego distante, el que fue contestado por los cañones de la *Warren*. Al bajar el sobrecargo Procopio Jacinto Pollock, joven de 20 años, políglota y buen diplomático, dio excusas por el malentendido de ambas partes e hizo entrega de los papeles oficiales que acreditaban un valioso cargamento de lencería, quincallería, sedas y muselinas para el mercado de Lima, de cuenta de las firmas de Buchanan y Smith, Samuel Taylor y Holley and Mc Blair.

La nave venía de una dura navegación directa de 126 días y su destino final era la China. La tripulación estaba compuesta de 85 marinos aguerridos, bajo las órdenes del capitán subrogante Samuel Evans de New York, Stephen Casius de N. Jersey, 2º piloto y John Mitchell, tercero.

Pollock desorientado por el artero recibimiento pidió permiso para continuar de inmediato al Callao, petición denegada sobre tabla. Más aún los oficiales de la Real Hacienda sin trámite particular alguno decretaron el súbito comiso, apoyados en la siguiente argumentación:

- 1º que en vez de obedecer y respetar órdenes habían abierto fuego.
- 2º que la falta de víveres era inexacta, pues éstos estaban en popa y no debajo de la cabina.
- 3º que los papeles para entrar a Lima, objeto principal de la operación no pudieron encontrarse, pretexto un tanto fútil.
- 4º que no necesitaba práctico por cuanto el piloto puede navegar por todos los mares.
- 5º que el objeto real era el contrabando a cargo de Pollock, nombre que no aparecía entre el rol y que se embarcó momentos antes del zarpe.
- 6º que la fragata no es una de aquellas que vienen para la pesca y si lo fuera debiera de haber tocado en las islas.

El entendimiento directo fue imposible, el intérprete escogido no pudo prestar "ni mediación ni auxilio, pues en buen romance no sabe el idioma inglés ni el castellano".

El Capitán y el sobrecargo Pollock buscaron afanosamente un defensor, encontrándolo en el Lic. Luis Barragán, que de inmediato empezó su alegato. Las fechas volaban rápidas acicateadas por la codicia ambiente. En ocho días desde la llegada el 21, al 28 se había senten-

ciado el comiso. Sólo el 25 de febrero pudieron iniciarse los trámites usuales. El alegato de Barragán era claro y contundente. Demostraba:

- 1º que la entrada al puerto no tiene nada de sospechoso, fue casual o equivocada.
- 2º que se podía ser piloto práctico en navegación por altura, pero nadie es tan práctico como para conocer cada pedazo de tierra.
- 3º Tampoco es sospechoso el procedimiento pues había escurbuta a bordo, como lo prueba el *Diario* de a bordo.
- 4º Si atendemos a lo pactado entre nuestros Soberanos y el Congreso Americano de quien éstos son miembros, hemos de hallar que por varios de sus artículos de paz y alianza se les franquea una absoluta libertad para que por necesidad y buena fe puedan recurrir a nuestros puertos por socorro.
- 5º que no son contrabandistas por cuanto no son balleneros disfrazados sino que todos sus papeles se refieren al comercio de Lima y del N. W.
- 6º que es muy natural que se oculten los papeles por temor a los ingleses.
- 7º que se exhibe carta de don Julián Urmeneta en que se le avisa de Lima que llegó un buque de Baltimore con lencería, y se espera otro.

Finaliza el escrito con la petición de que "no ha razón para el comiso".

La acelerada conducta de Luis de Alava golpeó la honrada conciencia del Presidente de Chile, Luis Muñoz de Guzmán, quien por nota de 28 de marzo de 1807 hacía saber que "le había sido en sumo grado extraña su conducta que abiertamente propasa la citada deliberación superior . . . de haber concluido y sentenciado la causa en que se declara comiso . . . en cuyo concepto se le ordena de nuevo, que sin más contestación en la materia remita con la mayor brevedad, en el estado que tenga, las diligencias relativas al caso".

Más que las disculpas burocráticas de Alava en su contestación retardada hasta el 15 de abril, fueron los oficios del Virrey del Perú los que sellaron la malhadada suerte de la *Warren*. En efecto, desde Lima se enviaron a Alava copia de la correspondencia del Cónsul de España en Baltimore, Juan Bautista Bernabeu en que acusa a Procopio Pollock y a los dueños de la *Warren* de forjar una expedición de contrabando, cuya salida fija el día 10 de septiembre de 1806, aconseja en esta comunicación apurar los trámites de comiso para poder disponer de la "corbeta americana, muy velera, que fue de guerra y construida expresamente para el servicio de la Marina, para la vigilancia de la indefensa costa".

El empeño del Virrey puso término a la justiciera intervención de Muñoz de Guzmán, decretándose el comiso por real sentencia, que vino a sustanciarse en tiempos de Francisco García Carrasco, tras la súbita muerte del respetado Muñoz de Guzmán.

El resultado del remate fue cuantioso:

La cantidad total alcanzó a	\$ 263,742,6 $\frac{3}{4}$
Los gastos a	61.363,5 $\frac{3}{4}$ ¹⁸

El Reglamento de Comisos, de 16 de julio de 1802 entregaba el 30% al Rey, pero en Chile esta tercera parte se otorgó a los delatores con el fin de estimular la vigilancia y la captura. Los derechos de alcabala subían al 4% y el derecho municipal para el puerto de captura a un 2%. Se destinaba al igual una cantidad moderada para la alimentación y repatriación de los marineros y una sexta parte a la autoridad que había presidido el juicio del comiso ¹⁹.

De acuerdo a este procedimiento usual tocaron a Luis de Alava \$ 8.131; a Miguel Vilches \$ 27.778. Se entregaron \$ 3.313 a Procopio Pollock para costear el regreso a los Estados Unidos.

Parte de la mercadería fue subastada por Pablo Hurtado; el resto fue enviado a Valparaíso y a Santiago a cargo del Oidor José Santiago Aldunate. Del producto de la venta se pagaron \$ 5.048 a Luis de la Cruz, quien tuvo a su cargo el pesado trabajo de la movilización y embalaje de las mercaderías ²⁰.

La causa fue revisada años más tarde a solicitud del Ministro de España en Estados Unidos, quien por nota de 8 de febrero de 1810, firmada en Philadelphia, ordenaba cobrar a la afectada firma de Buchanan and Smith la suma de \$ 300.000 "importe de derechos sobre algunas expediciones hechas en virtud de Reales Permisos a nuestras Américas" ²¹.

Esta nota probaba la bona fide del Capitán de la *Warren*, pero todavía en 1817 Buchanan y Smith tramitaban una devolución que, al parecer, nunca alcanzaron ²².

Si el caso de la *Grampus* dejó en Chile una personalidad norteamericana que iba a prestar valiosos servicios a la causa de la Independencia, de la *Warren* surgió la figura de Procopio Pollock, a quien como luego veremos podemos clasificar también entre los precursores de ese movimiento.

¹⁸ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 1016: "Oficio del Sr. Onís, Cónsul de España en los Estados Unidos, en que avisa que la fragata *Warren* es deudora de la Hacienda de Chile.

¹⁹ Utilizamos el extracto del Reglamento de Corso, hecho por Vicuña Mackenna, obra cit., pág. 285, nota 1.

²⁰ Los datos corren en Archivo Nacional. Capitanía General, vol. CLIV, en

especial sobre los testimonios de Luis de la Cruz en su pleito contra la Real Hacienda.

²¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 1016, ya citado.

²² Archivo Histórico Español. Madrid, 1817. El reclamo de Smith y Buchanan por la restitución del valor del buque decomisado *Warren*, Legajo 5640, 1817.

Los dos comisos que hemos estudiado pertenecían a operaciones directas entre Chile y los Estados Unidos. Los que a continuación relatamos están relacionados con los comienzos de las vinculaciones con la naciente Australia, interesante proceso que hemos relatado en uno de nuestros ensayos históricos²³.

Australia durante el siglo XVIII había tomado parte en el tráfico comercial del Pacífico, y Sydney se puntuaba en la geografía del gran océano como sitio estratégico para la flota ballenera, las fragatas loberas, las naves corsarias y las empresas aventureras de ese dinámico fin de centuria, en perpetuo estado de guerra.

De ese continente todavía misterioso venía el diminuto bergantín *Venus*, de 45 toneladas, al mando del capitán Benjamín Kelly de New York, que el 6 de enero de 1807 hizo ondear el gallardete norteamericano en la bahía de Carampangue²⁴.

Las autoridades marinas, dirigidas por Juan Bringas, hicieron las primeras operaciones de contacto, y a la tarde de ese día, el capitán Kelly relataba las curiosas incidencias de su viaje y el estado político de Australia.

Su larga aventura había comenzado a bordo de la fragata *Pelicán*, Cap. Richardson, de New York que había dejado una patrulla lobera en Más Afuera, continuando a Cantón. La nave había proseguido su cruceo al Golfo de Bengala, donde los sorprendió un corsario británico. Desmantelada la fragata por la tempestad, recalaron en Nueva Zelandia, donde abandonaron el buque, adquiriendo de un caballero inglés el bergantín *Venus*, con el cual retornaron a las islas chilenas por la vía de Puerto Jackson. La tripulación estaba compuesta de nueve hombres (David Ambrose, Richard Hewes, Tomas Fox, David Hewes, Joseph Fremer, Tomas Beal y dos venezolanos, Juan Blanco y José Pereira, prisioneros de la presa de guerra *Eufemia*²⁵. Venían a bordo igualmente dos mujeres y cuatro hombres nativos de Nueva Zelandia.

Aunque al principio el Cap. Kelly pidió al Gobernador Luis de Alava el permiso para reparar averías y regresar a New York, poco después, gracias a los servicios del intérprete Procopio Pollock, el sobrecargo de la *Warren*, amenazada de comiso, los norteamericanos solicitaron el permiso para vender la nave y regresar a los Estados Unidos por la vía de Acapulco.

El 3 de febrero de 1807 se procedió a hacer el inventario del ber-

²³Eugenio Pereira Salas, *Las primeras relaciones marítimas sobre Chile y Australia*, Boletín de la Academia Chilena de la Historia. Año XXII, N° 53, Segundo Semestre, 1955, págs. 5-36.

²⁴Testimonio del expediente seguido

sobre abandono del bergantín nombrado Benis (*Venus*), procedente del Jason. Archivo Nacional, Real Audiencia, vol. 2816.

²⁵ Archivo Nacional. Archivo Eyzaquirre, vol. 3.

gantín. El 4 de abril se efectuó el remate que arrojó la suma de \$ 2.225, de los cuales se sustrajo cierta suma para la mantención de los tripulantes y \$ 500 para repatriar al capitán Kelly ²⁶.

El último de los comisos en que se aplica la mano dura de las autoridades tiene al igual relación con Australia.

Desde 1799 estaba entregada a la cacería de lobos en nuestra costa como ya tenemos relatado, la fragata de Boston, de 182 toneladas, *Belle Savage*, que en dos ocasiones había penetrado a puerto procedente de Botany Bay. La carrera de esta nave que, sin duda, estuvo más tarde dedicada al contrabando, vino a terminar el año de 1808. En manos de su capitán David Ockington zarpó por última vez de Boston el 6 de octubre de 1807 con destino al Pacífico, Manila y Cantón. Al parecer fue en el viaje de regreso del oeste cuando fue advertida su presencia a la altura de Coquimbo, siendo apresada por la fragata de guerra *La Flecha*, que realizaba un crucero de inspección.

Con suma urgencia se realizó el proceso que terminó en el mes de junio con el incautamiento de la nave y de la mercadería, que en el remate alcanzó la fuerte suma de \$ 113.000.

En vano los armadores Joseph Coolidge y J. K. Jones presentaron demanda ante las autoridades españolas, a través de la cancillería norteamericana. El reclamo fue desestimado ²⁷.

Estos comisos no sólo habían reportado grandes ganancias al erario nacional sino también su flota había aumentado, y en la armada comercial del Pacífico siguieron prestando sus servicios hasta la época de la Independencia, la *Ballena* (ex *Grampus*); la *Warren* que conservó su nombre, lo mismo que la *Miantinomo*; *Nuestra Señora de las Nieves* (ex *Pegasus*); *Nuestra Señora del Carmen* (alias *Mentor*), y el bergantín *San Antonio*, el antiguo *Venus*.

²⁶ Mayores referencias complementarias sobre la *Venus* en Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 52: "Sobre apresamiento del bergantín *Venus*"; Declaraciones del Cap. Kelly sobre Australia en Capitanía General, vol. 372; sobre mantención de los marineros en Capitanía General, vol. 808.

La descripción del pequeño bergantín que da el carpintero Miguel Bazán es la siguiente: 10 varas de largo de eslora a eslora; cinco varas de manga y

tres varas de puntal. Un palo mayor, trinquete. Dos masteleros, quetrao vergas y sunchos de fierro, pico y bauprés, timón corriente, jarcias de cáñamo";

²⁷ Los detalles de este comiso pueden verse en National Archives, Washington, D. C. *Spoliation Spanish Claims*, vol. 8. Los utilizó al igual, F. W. Howay, *A List of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade, 1805-1814*. Transactions of the Royal Society of Canadá. Vol. XXVI, Ottawa, 1932.

CAPÍTULO XXV

EL CICLO BALLENERO A FINES DE LA COLONIA

El ciclo ballenero del Pacífico a la inversa del esporádico y agonizante ciclo lobero, mantuvo su curva ascendente que abarca un período cronológico largo y regular. Podría encerrarse en los 58 años que se inician con la cacería inicial de cetáceos en 1791 y el de 1850, la trayectoria de este ejercicio de pesca pesada. Los decenios descritos forman su período heroico y los de 1830, los dorados, "the romance of whaling", asociados después a la fiebre del oro de California y al dominio norteamericano en Hawai.

El ciclo ballenero representa para los Estados Unidos una etapa de gloriosa exploración, unida a la empresa marítima de la Nueva Inglaterra y de los estados litorales del atlántico. Los resultados prácticos de orden internacional son los contactos crecientes con los futuros estados latinoamericanos: Brasil, Argentina, Chile, Perú y Ecuador; el descubrimiento de miles de islas en el escenario geográfico paradisíaco de los mares del sur y la Polinesia, y el desarrollo de una labor misionera ruda y obstinada en esos parajes lejanos.

Para Chile el ciclo ballenero, además de los contactos internacionales a la distancia, tuvo significado político, pues —como veremos con mayor detalle más adelante—, las fragatas de Nantucket, New Bedford y New York, distribuyeron propaganda revolucionaria en favor de la libertad política, que anhelaban los criollos ilustrados en la filosofía del siglo.

Aunque la vida de esos hombres fue oceánica y violenta en su acción, poco a poco, a medida que los peligros virtuales fueron desapareciendo, las tripulaciones desembarcan en los puertos. Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo van a ser sitios ideales en el mapa mariner para reparar las fuerzas agotadas por el Cabo de Hornos, como cantan los viejos sea-shanties, esas nostálgicas canciones del mar.

Muy circunspectos en su acción de acercamiento, rehuendo todo compromiso diplomático con las autoridades españolas y criollas, los balleneros tendieron un verdadero puente, una rotación anual ordenada

y precisa entre Chile y los Estados Unidos. Todos los años atravesaba el Cabo de Hornos la flotilla naviera y sus fragatas, pequeñas en su volumen y elegantes en sus formas funcionales, emprendían la difícil caza de los enormes cetáceos, para regresar cargados del apetecido aceite a los puertos de origen y volver presurosos a reanudar la empresa. Parece que las mismas naves y los mismos capitanes enhebran este ininterrumpido comercio.

La flota de 1804 fue numerosa. De Nantucket aparecieron en la costa los conocidos bajeles la *Belvidere*, capitán Richard G. Swain; *Commerce*, capitán Elridge, fallecido en alta mar; *Fame*, capitán Obed Wyer y *Mary-Ann*, capitán Tristán Folger. Por primera vez se divisan las siluetas de la *Unión*, capitán Folger; *Sterling*, capitán Starbuck y *Harriet*, capitán David Worth.

New Bedford envió en el invierno de 1804 a la veterana *Maria*, al mando de Coffin; la *Phebe-Ann*, Barnard; *Walker*, Coleman y *Winslow*, Sylvanus Russel¹.

Esta dotación regresa en su mayoría el año de 1806, y por esta causa parece menor la flota de 1805. Starbuck cita únicamente una fragata capitaneada por Hathaway, a la que nosotros podemos agregar otras que consignan los papeles oficiales de la Capitanía General de Chile. La *Wareham* y la *Héctor* de New Bedford tocaron la isla de la Mocha y penetraron en busca de víveres en Coquimbo en 1805². La *Thomas*, de New York, capitán Seth Folger, propiedad de Thomas Jenkins, estuvo al igual en las islas y en Coquimbo³. La *Mars*, de Nantucket, ancló en Santa María el 27 de septiembre de 1805⁴. La *Lima* de 160 toneladas de Nantucket se presentó en Tongoy en octubre de 1806⁵.

Las recaladas fueron frecuentes en dicho año. La fragata *Harmony*, de Nantucket, capitán S. Greenock, después de recorrer el litoral durante nueve meses, penetró en busca de víveres en el puerto de Ilo, el 15 de noviembre de 1806⁶.

¹ Aprovechamos como en los capítulos anteriores las informaciones de Alexander Starbuck, *History of the American Whale Industry* (1878). Tenemos a la vista la segunda edición, Argosy, New York, 1964, vol. 1.

² Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 338.

³ A ella se refiere Amasa Délano en su *Narrative of Voyages and Travels*, Boston, 1817. Ver Biblioteca Nacional.

Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 338.

⁴ Archivo Nacional. Tribunal del Consulado. Vol. 33.

⁵ Tomamos la indicación del Diario de la fragata *Nancy*, Cap. William Morland. En Archivo Bazán, Ciudad Real, España, n. 1907. Copia fotostática en poder nuestro: "Presencia de un contrabandista americana Nancy".

⁶ Diario de la fragata *Nancy*, ya citado.

La fragata *Leo*, Cap. Gardener estaba surta en el surgidero de Santa María el 24 de noviembre de 1806⁷.

En Coquimbo entró el 20 de octubre la fragata *Neutrality*, "que había recibido el fuerte golpe de una ballena". Pidió reparar las averías y una vez terminadas se hizo a la vela el 18 de noviembre de 1806⁸.

Cierta intranquilidad produjo a los oficiales del resguardo de Huasco, la fragata *Perseveranda* (Perseverancia se lee en los originales chilenos), capitán Absalom Coffin. El día 13 de febrero a las tres de la tarde, penetró nuevamente a Coquimbo, donde se la había socorrido con víveres unos días antes. Las autoridades ordenaron tomar con ella las preocupaciones habituales. Después de relatar el capitán los hechos que le había tocado presenciar en la lucha entre los corsarios *Batavia* y *Ceres*, explicó que los motivos de su recalada era la desertión de algunos marineros. En efecto aprovechándose del desconcierto y la proximidad de la costa, algunos negros de la tripulación: Pedro Santis de Brasil; Juan Luis de Curazao; Juan Palma de Puerto Príncipe y Juan Richard de los Estados Unidos se habían apoderado del esquite y habían desembarcado cerca del río. El Capitán exhibió los papeles de los contratos, y pese al alegato de ser ellos católicos y que "huían por mal trato", fueron reconducidos a bordo⁹.

En la flota de 1806 llegaron nuevamente al litoral, la *John Jay*, Cap. William Clark; la *Rebeca*, la *Sukey*, Gardener, la *Unión* y la *Ranger*, de la isla de Nantucket, mientras New Bedford destacaba la *Phebe Ann*, Cap. Russel; la *Winslow*, Coleman; y la *Jefferson*, Cap. Brock y la *Maria*, Coffin¹⁰.

Un corto número de estas naves recalaron en los puertos chilenos. Su base de operación estuvo en las islas, donde era fácil obtener los recursos primordiales. A Coquimbo entraron en convoy no obstante, el 8 de enero de 1807, la *Henry* (Grendy), Cap. Wyrick y la *Ruby*, Barnard, equipadas en la isla de Nantucket por la firma de Albert y Gardener. La primera había zarpado el 16 de febrero por la ruta de las islas de Cabo Verde, haciendo aguada en Buena Vista.

Al llegar a Santa María encontró a la *Ruby*, que "había dado a la vela unos meses después", el 26 de junio. Faltos de provisiones suficientes para alejarse en crucero a plena mar, decidieron recalar en Co-

⁷ Id. Diario Fragata Nancy.

⁸ Archivo Nacional. Contaduría Mayor. Aduanas Varias, 1802-1838.

⁹ Sobre el caso de la *Perseveranda* o *Perseverance*, amplia información en Archivo Nacional: Real Audiencia, vol. 2498; Archivos Varios, vol. 331 y 422.

¹⁰ Citados por Starbuck, *History of the American Whaling*. Podría agregar, de acuerdo a Joseph Díaz, *New Bedford Whaling Ships, 1783-1906*, Baker Library, Soldier Field, Boston, la fragata *Acushet*, Cap. Vorberg y la incansable *Maria*, Coffin.

quimbo para adquirir víveres por la suma de 150 monedas españolas que traían con ellos.

Reconocidos por las autoridades y dada la coincidencia de haber penetrado conjuntamente con dos naves españolas la *San Andrés* y *Los Amigos*, se produjo la desconfianza del Comandante Joaquín Pérez de Oriondo, que ordenó el despliegue de tropa para una visita de fondeo. El registro les fue favorable y confirmó lo que ellos declaraban de "no tener mercaderías por no permitírsele los armadores".

El desembarco pudo efectuarse, aun cuando en su informe Pérez de Oriondo deja abierta la sospecha que "podría tratarse de espías"¹¹. Fueron estos años, por circunstancias climáticas, de gran abundancia en cetáceos, de las diversas especies de la fauna chilena. Penetraban con frecuencia en las bahías, ensenadas y puertos, desaprensivos de los ataques de los arponeros. Fue entretención marinera perseguirlas y tratar y demostrar que no era maniobra tan difícil como aseguraban los balleneros, a quienes se les atribuía un carácter jactancioso. "Tuve frecuentes ocasiones —escribe un testigo presencial, Amasa Délano— de conocer a los capitanes entregados a la cacería de ballenas en la costa. Estos hombres poseen una gran dosis de valor e intrepidez en sus acciones, pero tienen el hábito de exagerar sus hazañas y jactarse de ellas en sus conversaciones. Estando en Valparaíso en compañía del capitán George Howe, conversábamos una tarde sobre este tema. Era un día placentero y de calma. A los 20 rods observamos una ballena que dormía. Pensamos que era una buena ocasión para ensayar nuestra pericia. Arriamos el bote ballenero de Howe, entregamos la dirección al oficial que tenía experiencia y preparamos las armas. Una lanza de fierro, de esas que empleábamos para los elefantes de mar, de unos dos pies de largo, atada a un cable para evitar su pérdida. Nos acercamos y yo lancé la lanza y hundí más de la mitad del filo en la grupa del cetáceo. La ballena sintiéndose herida alzó la cola, bajándola luego con tal fuerza que produjo una violenta agitación de oleaje. Sólo por milagro logramos escapar. La ballena se dirigió a la costa, lanzando terribles bramidos. Así adquirimos nuestra experiencia que nos evidenció que era una empresa difícil que no debía ser emprendida sino por gente entrenada y competente en este difícil arte"¹².

La secuencia anual ballenera entre los años de 1807 a 1810, año que tuerce el rumbo político de Chile y provoca las luchas armadas de la Independencia, se desenvuelve con regularidad. La genealogía ma-

¹¹ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 362. "Expediente formado acerca de la arribada al Puerto de Coquimbo de las Fragatas americanas *Gren-*

dy (Henry) y *Rubi*". Año 1807.

¹² Amasa Délano, *Voyages and Travels*, ya citado.

rinera sigue trenzando sus ramas generacionales y de padres e hijos se van heredando el comando los intrépidos lobos de mar. Nuevas naves reemplazan a las fuertes fragatas, cuyos flancos resisten el impetuoso oleaje del Cabo de Hornos, hasta ir a morir, en acto de servicio, encalladas en arenas lejanas o a sobrevivir en domésticas funciones de pontones en los puertos.

Nantucket arma en 1807 para el tráfico del Pacífico y de los Mares del Sur, el *Criterion*, de 229 toneladas, en manos del experimentado Starbuck. La *Samuel*, de 287 tons. se pone al mando de Gardener. Continúa en la faena la *Leo*, de 217 toneladas. Se ordena el zarpe de la *Chili*, de 292 tons., hermosa unidad que lleva en su nombre el homenaje mudo de los agradecidos comerciantes por la pingüe cosecha del mar ¹³.

Bedford sigue utilizando la activa *Barclay*, Cap. Gideon Randall y la *Diana*, Paddock.

Igualan sus fuerzas en 1808 los puertos rectores de este comercio. Nantucket con la *Brothers*, Worth; *John Jay*; el bergantín *Leo*, repetición de nombre que parece característico entre los balleneros; *Mars* y la *Rangers*, Cap. Joy. El desvencijado casco de la *Harlequin* termina su carrera en Paita, abandonado en la playa por su tripulación. De New Bedford desfilan entre las islas el *Danube*, Mostern; y las conocidísimas *Maria*, Coffin; *Phebe Ann*, de Russel, la *Sally* de Clark, la *Winslow*, de Coleman; y la *Walker* de West, heroicas naves de largos y repetidos cruceros ¹⁴.

A la promoción de 1809 le tocó en suerte y en desgracia ser testigos de la guerra de la Independencia Nacional, y como veremos en su oportunidad muchas de ellas fueron apresadas por las expediciones punitivas españolas, organizadas en el Virreinato del Perú, en los días aciagos de la Reconquista Española (1814-1817). Forman esta flota:

De Nantucket: *Atlas*, 249 toneladas, Ruben Joy; la *Brother* (256), Benjamín Worth; *Criterion* (229), William Clasby; *Chili* (295), James Bunker; *Essex* (238), Daniel Russell; *Gardner*, Isaiah Ray; *Golden Farmer* (295), George Swain; *Henry Isaac Gardner Jr.*; *Lima* (280), Salomon Swain; *Lion*, Peter Paddock; *Leo* (217), Robert Gardner Jr.; *Monticello*, Barzillian Coffin; *Perseveranda*, Absalon Coffin; *Ruby* (221), Christopher Wyer; *Sterling*, Richard Folger; *Sukey*, George W. Gardner; *Samuel* (287), Jonathan Swain; *Thomas* (259), David Whippy ¹⁵.

Solo dos naves hemos encontrado procedentes del puerto de New

¹³ Starbuck, ya citado.

¹⁴ Ibid, Starbuck.

¹⁵ Starbuck, obra citada. Habría que agregar la fragata *Danube*, Cap. Mosher

de New Bedford, que zarpó, de acuerdo a la citada lista de Díaz, en septiembre de 1809 para regresar en junio de 1810.

Berford, la *Barclay*, Gideon Randall y la *Diana Coffin*. Tal vez de este puerto sea la fragata *Amis* (sic) que de acuerdo a las declaraciones del capitán de la fragata inglesa *Hero* "andaba a la caza de ballenas", el 30 de enero de 1809¹⁶.

En vísperas del decisivo año de 1810 que abre un nuevo período en la historia nacional, el ciclo ballenero norteamericano iniciaba la ascendente marcha hacia su plena consolidación como empresa y negocio y dejaba en el litoral chileno una curiosa tradición de arrojo, heroísmo y confraternidad, que los cronistas peninsulares, como veremos, juzgaron atentatoria contra los legítimos intereses de la Monarquía Española.

¹⁶ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 365. Lo cita Norma Eistrup de C. en su tesis inédita, *Aspectos del comercio internacional marítimo de Chile a fines de la era colonial*. Facultad de Filosofía y Educación, Santiago, 1961, p. 81.

CAPÍTULO XXVI

LA VIDA MARINERA NORTEAMERICANA EN EL PACIFICO

La vida cotidiana de los balleneros, señores nómades del mar; de los loberos, de curiosa idiosincrasia, y de los marinos del tráfico regular del N. W. y de la China, se conforma —dentro de este proceso de vinculación que estamos estudiando— a la temporalidad de una larga travesía y a las condiciones ambientales y geográficas del inmenso Pacífico, cuna de una fuerte y ruda raza marinera que asombraría al mundo con sus proezas innumerables.

En la jerarquía de esta república, o más bien dicho hermandad, el Capitán representaba el poder absoluto, el símbolo al que todos aspiraban en el normal escalamiento por los años de servicio, la experiencia, la práctica y el estudio.

Acunados por los incesantes vaivenes del mar los grumetes alcanzaban el aspirado comando, culminación de una carrera ingrata, difícil y peligrosa.

Su prestigio dependía no tan sólo del valor, de la audacia y de la fuerza física que les permitía sobrellevar y sobrevivir a las asechanzas del inconstante océano, sino de otras calificaciones. Al penoso ejercicio de su ingrata profesión debían agregar las horas del estudio, la práctica y la experiencia, en esos años en que se practicaba la difícil navegación por altura.

Amasa Délano nos informa de lo que un buen capitán debía llevar a bordo, como instrumentos indispensables: "un cronómetro, más bien dicho, un par de ellos, un buen sextante de lustroso bronce, no de perecible madera". Aconseja a los oficiales que debían cruzar el Cabo de Hornos, traer consigo: un almanaque náutico, unas efemérides y agrega: "con estos aparatos, libros y una práctica constante, en un viaje de 12 meses, y alguna instrucción previa, cualquier oficial aprenderá a tomar la longitud en el contorno de 10 a 15 millas, siempre que tenga a la vista al este o al oeste algún punto de mira"¹

¹ Amasa Délano, *Narrative of Voyages and Travel*, Boston, 1817, págs. 36-37. Por vía de comparación apuntaremos que de acuerdo a las observaciones de

Indudablemente los pilotos utilizaban los métodos cartográficos sin mayor éxito, pues hemos citado a lo largo de este libro las múltiples equivocaciones y fallas técnicas al abordar la costa hispanoamericana. Tenían a su disposición los buenos mapas de la cartografía francesa de comienzos del siglo XVIII, en que estaban dibujados con rigor los puntos extremos del territorio nacional. Conocían los mapas ingleses, maestros en este arte, en la época del dominio de los océanos por su raza y nación, y aun disponían de los recientes planos, ordenados por la Corona de España a las autoridades coloniales, después de la apertura de la ruta comercial del Cabo de Hornos. Un ejemplo probatorio nos lo da la lista de los mapas que traía a bordo la fragata *Maryland*, al mando del Capitán John Perry (1807):

1. Dos vistas de Staten Island.
2. Un panorama de Staten Island.
3. Vista de las Islas.
4. Una vista de la desembocadura del río Bío-Bío.
5. Un plano del Puerto de San Vicente y entrada de Concepción.
6. Un plano de la entrada de Tongoy, Guanaquero y Coquimbo.
7. Un plano de Más Afuera.
8. Un mapa de la costa de Chile.
9. Una vista de Coquimbo².

El derrotero normal de los navíos al abandonar la costa atlántica norteamericana en busca de vientos favorables tocaba en primer término una de las "estaciones de la vitamina C, como las define un geógrafo, o sea el grupo de las islas Canarias, recalando de preferencia en Fuerteventura, de clima sano y agradable, sembrado de apetitosas hortalizas que complementaban la dieta marinera. Más frecuentes eran las visitas al grupo de las 18 islas de Cabo Verde, principalmente la mayor entre ellas, la de Santiago, con su acogedor Puerto Praia o bien la volcánica Boa Vista, donde podían surtirse de sal los loberos. En estos llanos bajos, secos y calurosos, coronados por altos picos montañosos, recogían naranjas o frutas subtropicales de las amenas "ribeiras" verdeantes. Los marinos saciaban su infinita sed, provocando algazaras y tumultos a la hora en que ensayaban bailar la "morna", la danza tradicional de la región, con las bellezas locales.

A veces la ruta corría entre los peligrosos islotes de Saint Paul y

Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, II, pág. 120, "los primeros cronómetros que llegaron a Lima a fines del siglo XVIII se vendían en cinco o seis mil pesos y hubo relojes de bolsillo fabricados por los principios de aquellos, que después de viejo fue tasado

en ochocientas libras". Como es el caso del español Felipe Castillo de Albo en 1804.

² *Notes sur Mr. Isaac Iselin Roulet* (1783-1841), The New York Historical Society.

la pintoresca Fernando de Noronha, con su majestuosa cima, en forma de pirámide.

Muy contadas expediciones tocaron el puerto de Río de Janeiro, y sólo los barcos del comercio neutral, el Río de la Plata.

En el extremo sur del Pacífico las rutas se bifurcaban. Los loberos alcanzaban las Islas Falkland, la de los Elefantes, el Gran Jason, o el Gran Maloon, habitado por españoles, donde comenzaban su estación de cacería patagónica.

Los loberos y los del N. W. enfilaban con rapidez el Cabo de Hornos, la aventura por antonomasia.

Los puntos más difíciles del derrotero del Mar del Sur eran las peligrosas aproximaciones a la costa y el anclaje. Los puertos chilenos, abiertos a los vientos, al "airado norte", salvo el "bonacible Coquimbo", debían acostarse por el viejo sistema tradicional denominado por Ulloa, "barba de gata", es decir, colocando un cabo grueso, reforzado, entre el ancla del suroeste y la argolla de la playa, y otro al sureste, en cinco o seis brazas de agua, de modo que la embarcación quedaba suspendida, como el tejido de una hamaca, entre dos pilares"³.

Después de esta maniobra la nave caía en manos del "piloto de puerto", y en la onerosa cadena de los pagos burocráticos del "anclaje"; la certificación de entrada; el derecho de aguada y el de auxilio, en caso de peligro, y los pagos al guardaplaya, de acuerdo a los aranceles aprobados el 9 de julio de 1801, por el Ministro Caballero⁴.

El Capitán, de acuerdo con las tradiciones náuticas mediterráneas, debía poseer, comenta Vicuña Mackenna, las siete P: Perito, Próvido, Provento, Pacífico, Pronto, Poderoso y Pródigo⁵.

A bordo era una especie de ser invisible nimbado por el poder carismático de su prestigio. Delegaba sus derechos en el primer oficial. Su voluntad era todopoderosa. Aún los más democráticos de los marinos, entre otros Amasa Délano, pudieron escribir: "en ese momento consulté a los míos (lo que no es usual en mi actuación)"⁶.

Más a menudo, como veremos, estas consultas se impusieron en las naves loberas o en las del N. W.

Dentro de la ruda oligarquía del mar, se señalan, a juzgar por los testimonios de época que utilizamos, los capitanes buenos y malos. Paradigma del primer tipo es el Cap. W., del relato de G. Little, a bordo de la *Dromo*. Tiene —apunta— el mando supremo, dirige la navegación y da las órdenes al primer oficial. Rara vez se lo ve. Es un hom-

³ Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, Valparaíso, 1872, II, pág. 122.

⁴ Vicuña Mackenna, ya citado, pág. 132.

⁵ Amasa Délano, obra citada, pág. 311. Aprovechamos únicamente los datos cronológicos de los cronistas de esta época.

bre de cerca de 50 años, fuerte y robusto; moral en sus costumbres, de gran urbanidad y gran prestigio en su profesión. Parece el padre de una numerosa familia”⁶.

De entre los malos elegimos (pese al elogio de Amasa Délano) al infortunado George Howe, muerto oscuramente en Valparaíso. “Tiene —son los datos de su acérrimo enemigo William Moulton— casi seis pies de estatura; huesudo y delgado; rubio, de rostro pálido y cutis terso; nariz afilada, labios finos, por los que corre una sonrisa forzada. El rostro está desfigurado por la pérdida del ojo izquierdo, que mantiene tapado. En su temperamento es caprichoso, ambicioso e implacable con aquellos a quienes tiene ojeriza . . . si le faltan conocimientos de náutica y astronomía para ser un navegante científico, esto se compensa con la experiencia que ha adquirido”⁷.

La tripulación variaba en calidad y número de acuerdo con el tipo y destino de la embarcación. La planta estaba compuesta por el primer oficial, que hacía las veces de piloto. Llevaba el diario de bitácora, inspeccionaba el estado del buque y era el responsable de los bienes y efectos⁸. El segundo, además de ocuparse técnicamente del manejo del velamen, tenía a su cargo, en las naves de comercio, la carga y descarga de las mercaderías. El contra maestre, usando la terminología del siglo XVIII (boatswain) era el personaje de contacto entre los oficiales y la marinería. El comisario (quarter master) tenía el empleo de vigilar los turnos, pero intervenía también en funciones burocráticas. El condestable o artillero (gunner) desempeñaba el oficio técnico de las operaciones de defensa y controlaba los depósitos de armas y la pólvora de la Santa Bárbara.

En un segundo plano se escalonaban los que podríamos llamar empleados, de gran importancia para la rutina cotidiana de a bordo. El carpintero de ribera (carpenter mate) y sus ayudantes estaban siempre ocupados en las continuas reparaciones, lo mismo que el plomero (cooper), atento a las vías de agua y a las bombas.

El dispensero o maestresala (steward) corría con las provisiones y la entrega al cocinero (cook), personaje muy querido o muy odiado por los hambrientos marineros.

El importante cargo de médico de a bordo, tarea recargada por los contusos de los frecuentes temporales, los marinos propensos al mareo y las terribles epidemias de las fiebres y el escorbuto, no figura regularmente en la nómina de la tripulación.

⁶ George Little, *Life on the Ocean* or Twenty years at sea, being the personal adventures of the author, 3 ed. Boston, 1845, págs. 32 y 41.

tract from the Sea Journal of W. M. written on board the Onico... Utica, 1804, págs. 11 y 12.

⁸ George Little, ya citado, págs. 41

⁷ William Moulton, *A Concise Ex-* y 71.

En los numerosos documentos que hemos examinado sólo podemos identificar de una manera precisa entre estos años al Dr. David Hidden, de Boston, de la fragata *Onico*; al Dr. David Forbes de Harvard, de la *Neptune*, y a D. W. Frost de New York de la *Maryland*.

La marinería se dividía en los bisoños (greenhands) y los veteranos (seamen or sailors). Su estatuto social difería. En los navíos loberos figuraban los hijos de hogares pudientes de Nueva Inglaterra, Connecticut o Rhode Island. "La tripulación del *Onico* —apunta William Moulton— estaba compuesta de retoños de familias decentes, bien educadas e instruidas. Jóvenes ambiciosos que tienen el debido respeto a sus superiores, al Gobierno y a las autoridades. Afrontan toda clase de penalidades. "No es raro —escribe en otra de las páginas de su *Journal on board the Onico*— que jóvenes de familias respetables de Nueva Inglaterra en particular, cuya urbanidad debiera ser imitada por los oficiales, se alistan en estos viajes"⁹.

La tripulación de los balleneros de distinta extracción social, formaba un grupo cosmopolita. Además de los primogénitos de las viejas familias navieras de Nantucket y New Bedford, aquellas que "otorgaban ballenas de dote a sus hijas", se enrolaban dinamarqueses, holandeses, suecos, franceses, portugueses de las Azores y de las islas de Cabo Verde, negros de Curazao y del Caribe, españoles de las Canarias, y en el Pacífico se agregaban los convictos evadidos de Botary Bay, y los aborígenes de Nueva Zelandia. Este conjunto abigarrado daba un tono pintoresco a la convivencia ballenera.

Dura era la vida a bordo, no tanto, sin embargo, como la de los marineros de la costa española del Pacífico, cuyas penalidades ha descrito Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso*. Los barcos de la carrera interamericana, de segunda mano o fabricados en los astilleros nacionales, puestos al mando de pilotos vizcaínos o nativos de las Canarias, con marinería improvisada de criollos, mestizos, aborígenes y negros, no podía competir con las fragatas norteamericanas. Para ellos la presencia de la *Columbia*, el buque pionero, había sido un ejemplo, como hemos relatado, del orden, aseo y buen acomodo marineros.

En los puertos de origen subían la pasarela los audaces bisoños o los enganchados por manos mercenarias, esos Jack o Tommy, símbolos de la leyenda náutica, que llegaban acarreado la "maleta de viaje", con sus cortas ropas, el indispensable cuchillo, la pipa, el tabaco de mascar y algunos libros, de preferencia la *Biblia*¹⁰. Se ubicaban en el estrecho espacio de la cámara baja, donde se alineaban las literas o se extendía la cama de duros resortes. El aire a los cortos días de ruta quedaba

⁹ Moulton, obra citada, pág. 103.

¹⁰ Little, *Life on the ocean*, pág. 27.

viciado por la promiscuidad, los detritus de las ratas y el aire húmedo. Una lámpara de aceite, titilante, alumbraba a penas, en su vaivén perpetuo, la congestionada habitación, morada o cárcel para largos meses de viaje.

Un trabajo absorbente llenaba sus días. Limpieza interminable de los decks; bombeo incesante de pisos y camarotes; manipulación técnica del velamen, son las entradas cotidianas en los libros de bitácoras o en los diarios de a bordo.

La rutina se dividía en tres guardias (starboard y lardboard): cuatro horas consecutivas que se iniciaban a las cuatro de la mañana. La última, la llamada "guardia de los perros", era la más tediosa¹¹.

La comida subrayaba la monotonía ambiente. Las provisiones que subían a bordo quedaban entregadas al arte, al parecer incipiente, de los cocineros, que a menudo eran los malos de a bordo. Moulton describe la terrible lucha entre el Cap. Howe y el cocinero negro de la *Onico*. Muchas insubordinaciones se explican por esta causa gastronómica. A bordo había tres comidas regulares en las 24 horas¹². El guisado habitual era el buey o cerdo salado, con papas, arroz, vinagre y melaza para alejar el escorbuto. Media ración de galleta marinera para cada comida y té, café o chocolate, según la estación.

En los días de fiesta aparecían los tortones (pie) de carne o de marisco, y el apetecido lobscourse, buey salado, con papas saltadas y una salsa de pan frito y tocino.

Esta dieta variaba al acercarse la nave a la costa americana y al empezar la faena lobera en la Patagonia.

"Los hombres, apunta Moulton, se alimentaban de carne de lobo que asaban el día anterior, huevos de aves silvestres, mariscos, pescado que comían con abundante choucroutte, harina, meal, arroz y verduras"¹².

Ya en los puertos del Pacífico el comer era un regalo, gracias a la variedad de productos frescos y directos, y a los bajos precios de los artículos alimenticios. En el *Diario* de un ballenero inglés (1793) se resumen estos valores. *Talcahuano*: Vacuno: \$ 7, un toro; Harina, \$ 17; Pan (Galleta) \$ 36; Azúcar, \$ 32; Agua destilada, \$ 6 por cinco galones; Vino, \$ 6; Queso \$ 6 kilo; Una oveja \$ 1; una docena de patos o aves: \$ 4.

Coquimbo: Vacuno: un toro \$ 12 (Lima, \$ 14); Harina \$ 12 (Lima

¹¹ Little, pág. 34. Moulton escribe a 8, noche y día".

(pág. 17): "Hacemos tres guardias cronométricas, el primer oficial de cuatro a ¹² Moulton, *Voyage of the Onico*, pág. 29.

\$ 30); Azúcar \$ 6 (Lima \$ 4); agua \$ 6 (Lima \$ 4); Patos \$ 10; Queso \$ 1 (Lima \$ 4) ¹³.

El licor y el tabaco actuaban como drogas tranquilizantes o excitantes para el tedio de la travesía. La pipa configura literariamente al clásico lobo de mar del relato oceánico. El alcohol compensaba por el olvido o el impulso psicológico la inmovilidad de la existencia gregaria. Siempre los marineros se estaban quejando a las autoridades de los trucos de los despenseros que echaban agua al aristocrático jerez de los festines o al democrático ron de todos los días.

El descanso dominical era obligatorio. Los servicios religiosos a cargo del capitán y algunas veces de los eclesiásticos, y más frecuentemente con el trato directo de la *Biblia*, fueron, al parecer, escasos, con la consabida protesta de las iglesias y pastores de los puertos de origen, en que se proclamaba la obligatoriedad de las ceremonias confesionales. En el día del sabbath los marineros se entregaban a tareas domésticas: repaso de los trajes, remiendo de las ropas; aireaban las maletas, secaban los colchones enmohecidos. Otros se entretenían dibujando. Los balleneros tallaban curiosas piezas artísticas en el marfil de cachalote; otros escribían largas cartas familiares o ponían al día los cuadernos del diario íntimo ¹⁴.

Fiesta típica era el cruce del Ecuador y el homenaje a Neptuno, en que los novatos eran arrojados a los estanques de agua para ser afeitados en medio del polígono por los oficiales ¹⁵.

Las entreteniciones a bordo eran variadas. Las unas de tipo alcohólico como la de los brindis con ron en recuerdo de las novias y las esposas lejanas, con la consabida confianza etílica. Más usuales los bailes; el tejido masculino, los relatos folklóricos y los cuentos exóticos de aventuras lejanas. "Se ejercitaban, entre ellos —escribe Moulton—, bailando, bebiendo y festejándose" ¹⁶.

No hemos podido ubicar los clásicos instrumentos musicales marinos (guitarra, banjo o acordeón), sólo los tonos de la voz humana. Las canciones de a bordo, los clásicos sea shanties de los siete mares, acompañaban la maniobra del continuo ejercicio de tender, alzar, recoger y

¹³ *Whaling Voyages round the World in the Britannia and Speedy*, Cap. Thomas Melville, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796 in which is introduced a few remarks on the Spanish South America and an essay on the Whale Fishery. Escrito por el cirujano de a bordo. Original en Dixson Library M. S. Q. 36. Public Library of new South Whales. Debemos la consulta de este interesante diario a la gentileza

del Prof. R. A. Humphreys (University of London).

¹⁴ Little, obra citada, pág. 36 y Moulton, pág. 39.

¹⁵ Moulton, pág. 18: "No vi nada en la ceremonia —escribe— que fuera entretenido o instructivo, pero era curiosa".

¹⁶ Moulton, repetidamente citado, pág. 39.

cambiar las velas. Para los marinos, supersticiosos por excelencia, los shanties eran exclusivamente ritmos de trabajo, aplicados a situaciones concretas de la vida del mar, "un rígido tabú les impedía cantarlos en tierra, donde el repertorio, de acuerdo con las investigaciones de Stan Hugill, consistía en baladas tradicionales y cantos de amor"¹⁷.

El origen de estos curiosos y típicos cantos, que murieron con los últimos veleros del guano, del nitrato, el carbón inglés y los trigos australianos, es remoto. De acuerdo con el citado autor su estructura típica se forma en etapas evolutivas, paralelas a su desarrollo histórico. Primero los gritos y ritmos y las órdenes de mando conocidos desde la Antigüedad clásica; luego el canto firme de los navíos del Mediterráneo y por último la melodía, acompañada por el coro de los tripulantes. Tal vez haya existido un autor original correspondiente al bardo de la poesía primitiva, el desaparecido "shantyman" de los tiempos ignotos.

Las canciones conocidas por tradición, que pasaron de labio en labio, hasta el presente, parecen haberse fijado en su estructura musical en las postrimerías del siglo XVIII. Tomaron cuerpo físico en las luchas europeas de la Revolución Francesa, y se acomodaron más tarde a las empresas náuticas del Pacífico: la cacería de la ballena, el tráfico oriental, la fiebre del oro en California, la entrada en escena del vapor y la ocupación norteamericana de Hawái.

En su simple anotación rítmica se emparentan con el lenguaje musical, con las baladas inglesas e irlandesas, con los cantos negros de la cultura norteamericana y con los modos orientales¹⁸.

Joanna Calver Colcord, al examinar uno de estos shanties del Pacífico, *Tom's gone to Hilo*, escribe: La melodía es interesante porque muestra algunos rasgos de la influencia oriental. El primer coro tiene reminiscencias de la música china"¹⁹.

Los shanties se concentran en las maniobras del "hauling" (izar) y el heaving (desplegar), en el engranaje de los palos mayores (lower, top y gallanmast), es decir, mayor, trinquete y mesana, y sus complicados vástagos de: latina, bastarda, tarquina, de cruz y de abanico que debían apocarse en la maniobra general.

La temática de estas canciones es limitada. Las hay del tipo erótico,

¹⁷ Stan Hugill, *Shanties from the Seven Seas*. Collected by..., London, 1961. De este libro tomamos las referencias generales y salvo otras indicaciones de sus páginas derivamos los hechos y conceptos.

¹⁸ W. B. Whall, *Sea Song and Shanties*, 4 ed. Glasgow, 1920, se refiere a la influencia negra y escribe "shanties negros había por ciento. La melodía

seguida la escala de las cinco cuerdas del banjo, su único instrumento. La original idea, según él, dependía de las appoggiaturas de una quinta aumentada y un yelp (yipido), recurso que no se puede transcribir. (pág. 102).

¹⁹ Joanna Carver Colcord, *Songs of American Sailormen*, New York, pág. 96.

donde las mujeres, el vino, el whisky y el ron constituyen la médula. Las heroínas representan la cristalización evanescente de amores ideales: Lucy Loo, Eliz Lee, Sally Brown, Susana, las niñas de Valparaíso, Rosita, Ana, Carmen.

Los lugares geográficos ponen la nota exótica y poética: Río, Callao, Ilo, Valparaíso y Coquimbo. Los personajes, de simbólica y legendaria biografía, son Mocha Dick, Santiana, Reuben Ranzon y el capitán Stormalong.

El ciclo, que podríamos definir como del Pacífico tiene en primer lugar su gran héroe: El Cabo de Hornos, siempre presente en estas canciones del mar.

Lo evocan con tristeza y nostalgia: *Storm, along John* (He slipped his cable off Cape Horn — close by the place where he was born); *A Long Time Ago* (We wouz bound for New York —with a cargo of gold— Bound south 'round the Horn through the ice and the cold); *Sacramento* (Oh around Cape Horn in the month o' May — Oh, around Cape Horn is a very long way — Them Dago gals we do adore — They all drink wine an' ask for more); *Rolling Home* (Round Cape Horn one winter's morning — All among the ice and the snow); *The Shaver* (An' when we lollop'd around Cape Horn — I wish to hell I'd never bin born — I felt like a sheep with its wool all shorn) y *The Sailors Way* (We've crossed Cape Horn, were home again)²⁰.

Las mujeres del país están muy presentes en sus shanties. El ejemplo más típico es aquel conocido por el nombre de:

The Gal's O' Chile

To Chile's coast we are bound a way
 Tim me heave, O hand her Hilo
 An we will dance and all drink pisco

 An when we gest to Vallipo
 We all drinks lots of vino
 Dance the gals up the street with a roll'n 'go

 Them señoritas, they are smart and gay
 They dance an' drink till the break o' day
 Then clean ye out and blow yer pay

 Rosita, Anna and Carmen too
 They'll greet ye with a hullabaloo
 An soon ye'll know what they can do
²¹

²⁰ Todas estas canciones figuran en la citada obra de Stan Hugill, con comentarios y juicios de valor. Recoge las versiones de los demás investigadores

del tema, que también hemos consultado.

²¹ Stan Hugill, ya citado, pág. 53, con sus variantes.

La psicología del marino deriva de su condición. Uno de ellos apunta "la consecuencia de encerrar entre 20 a 30 hombres de todas las edades, nacionalidades, color, carácter y profesión por meses y años, en un espacio reducido, entregados a un servicio regular y monótono, que varía solamente en el ocasional estado de excitación que despierta al aparecer la ballena"²².

El marino es por estas razones supersticioso. Ve un signo en todas las cosas y atribuye orígenes mágicos a las variaciones imprevistas de la naturaleza. A bordo del *Dromo*, los marinos veían con claridad el alma de un piloto asesinado en el cuerpo de una rata que todas las noches subía penosamente hasta los mástiles, reflejando al difunto en sus ojos²³.

Las apariciones son frecuentes en los relatos, y atormentaban a la marinería, como en el caso que refiere Amasa Déllano, quien tuvo que arrepentirse por tratar de desarraigir racionalmente estas falsas creencias²⁴.

La calidad ética puede definirse por la hombría, generosidad, valor e ímpetu, atributos que Jack, el marino de la leyenda, demostró en los siete mares.

El problema sexual durante la navegación ha dado margen a una amplia literatura sobre el eros marino. Jean Randier en su excelente y bien ilustrada monografía, *Hommes et Navires au Cap Horn*, trata con delicadeza el tema. "El marinero —escribe— es casto cuando se lo impone la necesidad, y el no tener compañía femenina a bordo le parece una de las condiciones de su existencia, y la acepta como acepta la fatiga, la incomodidad y el mal tiempo, sin imaginar que es el más desgraciado de los hombres"²⁵.

Aunque algunos autores creen que los balleneros traían a bordo algunas mujeres, no debemos olvidar que la superstición de los males que su presencia atraía llegó a ser un tabú que todavía subsiste en algunas regiones. Salvo el caso de unas seis mujeres nativas de Nueva Zelandia, que vinieron en el bergantín *Venus* hasta Talcahuano y el señalado caso de la "presencia de una mujer en una fragata norteamericana"²⁶, no hemos encontrado prueba alguna. Tampoco hemos encontrado casos de homosexualidad. Al hacer escala estos deseos reprimidos estallaban en verdadera explosión erótica, y por ello, la sociabilidad de estos hombres

²² James A. Rhodes, *A Cruise on a Whale Boat by a party of fugitives or reminiscences and adventures during a year in the Pacific Ocean and in the interior of South America*. New York, 1848, pág. 11.

²³ Little, *Life on the Ocean*, pág. 38.

²⁴ Amasa Déllano, *Voyages*, pág. 30.

²⁵ Jean Randier, *Hommes et Navires au Cape Horn*. 1616-1939, París, 1966, págs. 100-101. Este libro es un admirable guía gráfico sobre la empresa marinera en estas regiones, gracias a las múltiples ilustraciones de época que iluminan el texto.

²⁶ Archivo Nacional. Capitanía Ge-

en tierra extranjera fue áspera, violenta, origen de graves problemas de comunicación directa, que ha oscurecido la historia de las relaciones internacionales. Los marinos se refugiaban en los barrios marcados de rojo en la literatura del placer, tristes casas de jolgorio y de sórdidos tugurios, donde convivían con la hez de la población, maleantes, mujerzuelas, en orgías cuya descripción pone una nota pintoresca en los relatos de la literatura del mar.

Los más graves problemas de los viajes se derivaban de las condiciones ambientales de higiene. La plaga de ratones era uno de ellos. Continuamente las naves debían entrar a puerto para ahuyentar, con el milenarismo procedimiento de los "humazos", a los voraces roedores, vehículos de epidemias. Entre las enfermedades, predominaba la desintaría y la sífilis, pero el escorbuto fue la más mortífera y devastadora.

Esta extraña enfermedad carencial aparece señalada en la historia de la medicina hacia el siglo XIII, y el Sitio de Damietta, descrito por el famoso cronista Joinville, marca su primera detección. A estos males de tierra se unieron sus estragos marítimos y la "peste del mar" aparece claramente individualizada en los relatos de la Expedición a la India de Vasco de Gama (1498) ²⁷.

Temprana fue su aparición en Chile. El célebre viaje de Hernando de Magallanes (1520), que tocó por primera vez nuestro país en el extremo sur que lleva su nombre, sufrió perturbaciones graves por el escorbuto. "Nuestra mayor desgracia —apunta en su *Diario* el cronista italiano Antonio Pigafetta— consistía en vernos atacados por una enfermedad que hacía hincharse las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas, de modo que los enfermos no podían tomar ningún alimento. De esto murieron 19 y entre ellos un gigante patagón y un brasilero que conducíamos nosotros".

Descuidada su investigación por los historiadores, hasta el punto

neral, vol. 384. Al describir el estado de los norteamericanos de Más Afuera (1801), "en que no había rancherías sino toldos", se apunta que estaba anclada en la isla "una fragata norteamericana con una mujer".

²⁷ Nos guiamos para estas breves noticias sobre el escorbuto por la traducción inglesa del tratado del Dr. August Hirsch *Handbook of Geographical and Historical Pathology*, London, 1885. Encuentra que se han descuidado los estudios históricos sobre la enfermedad, sobre todo en América (Chapter XV,

págs. 512-530). Trata el tema Arturo Castiglioni, *A History of Medicine*, trad. E. B. Krumbbar. New York, 1947, pág. 469. No tenemos a mano la traducción española. Consultamos el tratado clásico de James Lind "Treatise on Scurvy" (ed. C. F. Stewart y Douglas Guthrie, Edimburgo, 1952) que reproduce la edición original. Sobre la época, Ralph Stockman, *James Lind and Scurvy*, Edimburgo, 1926 y sobre su persistencia Alfred F. Ness, *Scurvy, Past and Present*. Philadelphia, 1920.

que el Dr. Hirsch en el *Tratado de Patagonia Geográfica e Histórica* afirma que "nadie en América ha escrito sobre ella", el ameno historiador de nuestra medicina Dr. Rodolfo Reccius, en obra reciente, ha estudiado el rol importante que ha tenido la enfermedad en nuestro desarrollo histórico. Su aparición está indicada en el siglo XVII por el cronista P. Diego de Rosales, que al advertir su presencia, apunta: "En las Indias lo llaman mal de Holanda y los holandeses le dan el nombre de scarboto"²⁸.

La enfermedad desbarató la expedición de Sir Francis Drake (1578) y siglos después el combinado ataque de Lord Anson (1740), destinado a rendir el puerto de Valdivia, una de las llaves del Pacífico. El resto de esta flota encontró remedio a la dolencia en los días de reposo de la Isla de Juan Fernández, y en la virtud de sus yerbas antiescorbúticas. El Dr. Reccius se apoya en estos sucesos para su interpretación de la influencia del azar en la historia de Chile, al afirmar que el escorbuto es una de las causas de nuestra independencia; diezmó más enemigos que los cañones de los fuertes.

El terrible flagelo fue combatido por la ciencia. El médico holandés Johannes Bachstrom y sobre todo el inglés James Lind, en su fundamental ensayo *Treatise on Scurvy* (1753), demostraron los orígenes carenciales del escorbuto, y para combatirlo introdujeron en la dieta marinera el jugo de limón, el vinagre, la cidra, la cebada, la cerveza, el aceite de vitriolo, el apio, las zanahorias, la compota de manzanas, el choucroute. La expedición del Capitán Cook (1772) con sus raciones de sauerkraut, e infusiones de cebada fue la primera que combatió racionalmente el escorbuto²⁹.

Aunque estas medidas sanitarias habían disminuido la cuota de muerte de la cruel dolencia, todavía su peligro amenazaba la navegación entre las costas de los Estados Unidos y las de Chile, que estamos estudiando. Las recaladas en lo que se han llamado "las estaciones de vitamina C, es decir, las Islas Canarias y las de Cabo Verde"³⁰, permitían tonificar los organismos con frutas y vegetales frescos, y aunque en el segundo tramo, por alguna razón se han denominado al Cabo de Hornos y de Buena Esperanza, los cabos del escorbuto³¹, los navegantes

²⁸ Se han ocupado del problema Ernesto Greve en su artículo y en especial el Dr. Adolfo Reccius E., *Esculapio en el Reino de Chile*, Santiago, 1967, del que tomamos las informaciones del texto.

²⁹ Para las navegaciones orientales ver: Louis Dermigny, *La Chine et L'Occident, Le Commerce à Canton au XVIIIe. siècle*, Paris, Ecole Pratique

des Hautes Etudes, VIe. Section, Paris, 1964, Tomo I, pág. 269. Curiosas observaciones prácticas y teóricas que completan el sumario bosquejo, las encontramos en *Whaling Voyages around the World*, ya citado.

³⁰ Dr. Adolfo Reccius, *Esculapio en el Reino de Chile*, obra citada, pág. 133.

³¹ Le Dantec, *Précis de Pathologie Exotique*, Paris, 1911.

encontraban remedio en las islas esporádicas de Chile, donde a la abundancia de frutas cítricas, se agregaba el aprovechamiento de algunas yerbas medicinales: la yerba buena y el bulbo del rabanal, introducido este último, según Vicuña Mackenna, por los ingleses ³².

En los años que estamos historiando, entre 1778 y 1810, hemos señalado numerosos casos de escorbuto, tan agudos como la medida extrema de tener que abandonar las naves. En la terapéutica del siglo XVIII se aplicaba en Chile un remedio curioso, folklórico, el de enterrar a los enfermos medio cuerpo en la arena. El origen de este tratamiento es, de acuerdo con la información del Dr. Enrique Laval, de raigambre oriental, sin duda traído por los navegantes norteamericanos en sus giras a Cantón ³³.

En este estado anímico llegaban los marineros norteamericanos a nuestras costas, y por los antecedentes de su origen nacional, ajeno a la idiosincrasia latina de la raza que poblaba la costa del Pacífico, y por las consecuencias de estos penosos viajes, las relaciones chileno-americanas a fines de la época de la Colonia fueron difíciles en el terreno humano e internacional.

³² Benjamín Vicuña Mackenna, *Juan Fernández*, Historia Verdadera de la Isla de Robinson Crusoe, Santiago, 1883, pág. 229-230.

³³ Información verbal del distinguido

animador de los *Anales de la Historia de la Medicina*, y Director del Centro de Investigaciones de la Historia de la Medicina de la Universidad de Chile, Dr. Enrique Laval (Q. E. P. D.).

CAPÍTULO XXVII

LA CURIOSA VIDA DE LOS LOBEROS EN LAS ISLAS

El tipo de empresa que hemos descrito en forma minuciosa en los capítulos respectivos de esta monografía ha sido definido en tono negativo por Dermigny "por no tener nada de común con la maquinaria costosa de las compañías europeas". Son —apunta— pequeñas sociedades elementales como las que se forman en todos los puertos del mundo cuando se construye un buque y se equipa la expedición de un navío, contratos entre el capitán y algunos comerciantes que se distribuyen por octavas, 16 avas o 30 avas partes los gastos y las utilidades"¹.

Las expediciones norteamericanas en su forma inicial aparecen como empresas lugareñas, animadas por los decididos y enérgicos grupos mercantiles, bajo la severa mirada de las "constelaciones familiares" de la sociedad burguesa de raigambre centenaria en la Nueva Inglaterra.

La plana de a bordo, oficiales y marinos, posición jerárquica que ya hemos definido, remataba en el capitán, siempre hábil marino, que debía en períodos de dos y tres años, a través del cambiante Pacífico, comandar estas pequeñas naves de 80 a 200 toneladas. La biografía de los grandes capitanes —cronistas que hemos relatado—, los Fanning, Howe o Délanos, nos entrega el dato humano y directo de su formación y desempeño.

Un personaje alterna con el capitán en estas funciones directivas: le sobrecargo. "No era —escribe uno de ellos— Ebenezer Townsend, una sinecura en esos días. Tenía que ocuparse de los detalles comerciales del buque, del recuento de las provisiones, del inventario de las pieles recogidas, de los daños de a bordo. Debía pagar las cuentas del buque, y recibir el cargamento"².

¹ Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Cantón au XVIIIe Siècle.* Paris, 1964, vol. III, pág. 1144.

² *The Diary of Mr. Ebenezer Townsend*

Jr., the supercargo of the sealing ship Neptune on her voyage to the South Pacific and Canton, en "Papers of the New Haven Colony Historical Society", vol. V, 1888.

Resumiendo lo dicho anteriormente, cumplía, además, funciones de relacionador público; limaba las asperezas en el trato con las autoridades, y era el cerebro que planeaba con astucia y buen criterio los negocios, con la plena confianza de los capitalistas.

La disciplina en estos barcos reposaba en bases más democráticas y representativas. Los loberos formaban una especie de hermandad, regida por un trato directo en sus mutuas relaciones. Los papeles de enrolamiento nos informan sobre los porcentajes de la participación en el viaje, pero la costumbre, basada en la experiencia de estas largas navegaciones, dio a los marinos un control más efectivo sobre el sistema del rígido orden disciplinario impuesto implacablemente en los balleneros del Pacífico.

Los mecanismos de este co-gobierno fueron, en primer lugar, la "remonstrance", recurso de queja suscrito para controlar la conducta de los oficiales y capitanes, especie de juicios populares regidos por la ley invisible del derecho consuetudinario marítimo.

Conocemos, por ejemplo, la "remonstrance" elevada por la tripulación de la *Onico*, en Staten Island, el 24 de septiembre de 1800, para determinar si se proseguía el viaje a las costas de Chile o se regresaba a los Estados Unidos. Los marinos reunidos al llamado de "habitantes y ciudadanos de los Estados Unidos de Norte América", exigían y no solicitaban sus derechos "para decidir, pues las subsistencias de a bordo, escasas y en mal estado, ponían en peligro la suerte de los hombres". La "moción" se votó, bajo la protección todopoderosa de Dios. Un Comité formado por William Moulton, el pertinaz rebelde, James Noyes, Henry Tiddale, Richard P. Bates y Martin Scott, preparó la sesión, en que se decidió por "unanimidad" proseguir el rumbo, dándole al capitán un breve plazo para solucionar los problemas del avituallamiento³.

Hubo también frecuentes "consejos deliberantes internaves", en donde los capitanes loberos debieron dirimir los conflictos sociales de la marinería, entre otros, la cancelación de los contratos. Así el 14 de marzo de 1801, 7 capitanes u oficiales delegados, Ephraim Prescott, Uriah Swain, Amos Délano, Valentine Swain, Obed Wyer y Nathaniel Appleton, decidieron desatar los compromisos de William Moulton con la Compañía de Norwick⁴.

Al hendir las aguas territoriales de Chile, la existencia de los loberos se concertaba en una especie de nomadismo estacional entre las tres islas habitables.

³ *A Concise Extract from the Sea Journal of William Moulton, Written on board the Onico... Utica, 1804, págs.* 47-52.

⁴ Moulton, *Diary*, ya citado 70-73.

La Mocha, por su vecindad con la costa, y la facilidad de aprovisionamiento en la próxima bahía de Arauco, se transformó en el punto obligado de la recalada durante la inicial etapa cronológica de la operación lobera.

Santa María tomó luego la delantera. "Es el gran rendez-vous, escribe Délano, para los buques ingleses y norteamericanos, que pueden obtener agua y madera sin inconvenientes. En estos largos viajes es necesario intercambiar mutuas cortesías. Un buque puede necesitar algo que otro puede facilitar. Es un lugar muy agradable para los tripulantes que se entretienen cazando, pescando, persiguiendo nidos y jugando a la pelota. Es al igual residencia de los que se escapan de las prisiones españolas y también para aquellos que vienen de Más Afuera a procurar pasaje en los buques que retornan al hogar o a la dirección que ellos desean.

He visto casas muy apropiadas edificadas por esta gente, en las cuales viven juntos algunos meses, con comodidad. No es raro encontrar 10 a 15 buques americanos e ingleses anclados al mismo tiempo. Vienen de las áreas balleneras, de las islas loberas y de otras actividades, y aquí pueden entretenerse bien. Se procuran agua y madera sin costo. El aire es puro y el panorama delicioso. La vista desde las alturas es extraordinariamente serena"⁵.

Quedaban todavía huellas en la isla de la antigua colonización española; vestigios en los ganados cimarrones y montaraces; en los huertos abandonados, con sus manzanas, legumbres (zapallos) y yerbas medicinales y aromáticas. Délano, al contemplar los extensos maizales, creía que la especie "indian corn" era aborigen de la isla.

La población de Santa María fue en rápido aumento, y se llegó a estabilizar, antes de los ataques españoles en 1803, en unos 100 habitantes marinos permanentes y unos 400 pobladores heterogéneos, fugados del territorio y algunos pescadores, lo que sumaba un total de 500, incluyendo a las mujeres. Las casas habían mejorado en sus materiales ahora de piedra, con galpones apropiados para el trabajo.

Más Afuera ofrecía una geografía propicia para esta existencia oculta y reclusa. "Hay —escribía Moulton en 1800— más de 200 hombres en estas islas, de ellos 160 no pertenecen a ningún barco, tipos humanos de dudoso carácter y sospechosos. Hay algunos desertores de buques americanos e ingleses, entre los cuales se distinguen los convictos de Botary Bay. Otros pertenecen a naves apresadas y condenadas por los españoles. Algunos "humillantemente" desembarcados por sus jefes,

⁵ Amasa Delano, *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, Boston, 1817, pág. 316.

sin recompensa alguna; otros descontentos que prefirieron perder la utilidad del viaje con tal de escapar a los "tiranos"⁶.

Esta abigarrada y trashumante población marinera podemos dividirla en tres grupos humanos. Primero, los balleneros, los marinos comerciantes del N. W. y los contrabandistas, que utilizaban los recursos de las islas para aprovisionarse ocasionalmente de víveres, aguada y leña. Segundo, los "gangs" o cuadrillas de los buques loberos dejados voluntariamente, y con contrato explícito por los sobrecargos y capitanes, y que permanecían allí hasta que llegaban los buques de relevo. Por último, los bautizados con el nombre de "alones", es decir "aquellos que no tenían buque del que depender", y que vivían de su esporádico trabajo, vendiendo las pieles a las naves que partían al Oriente.

Parte de esta población vivía a bordo de los buques anclados, la más numerosa en las habitaciones subterráneas construidas por su empeño. Las cabañas se distribuían en los puntos estratégicos de las mencionadas islas. Los grupos de "alones" en sitios apartados lejos de la vista de las vigilantes naves españolas que cruzaban esas aguas.

En Santa María, el lugar predilecto, Bull Gulch se transformó en un grupo urbano de curiosa sociabilidad. Allí llegaban como a un refugio los que huían de la rígida disciplina de a bordo, o de la justicia, o por propia inclinación psicológica, los "alones", huraños, rudos, introvertidos y problemáticos, dominados por el complejo libertario. Acumulaban con dificultad las provisiones esenciales: buey o puerco salado y galleta marinera, preparándose para la larga estadía. Las pieles eran la pseudomoneda para las transacciones con los capitanes o sobrecargos, a quienes vendían al contado o sobre la plaza de New York, los cueros faenados que esperaban acumular en la estación propicia.

En Más Afuera, la zona del noroeste, ríspida y de abrupto acceso, servía de núcleo. Pease Gulch pasó a ser el núcleo de distribución de las cabañas. El lugar era peligroso por sus precipicios, y más de algún lobero murió despeñado en los agudos acantilados. Había madera abundante y agua fresca y cristalina, que caía en hermosas cascadas desde las alturas.

La sociabilidad entre los grupos fue escasa, agudas las fricciones individuales. El alcohol los llevaba a continuas pendencias; los robos de pieles fueron frecuentes. Sus aficiones al juego no se satisfacían con el ajedrez frecuente en los "guams" entre capitanes y oficiales, sino en los naipes y azar, en que se entretenían a veces por más de 36 horas continuas, interrumpidas sólo para beber y comer⁷.

Con los nativos que les procuraban a veces pesca barata, mantuvieron escaso contacto. Veían a los pescadores alineados a lo largo

⁶ Moulton, ya citado, pág. 101.

⁷ Moulton, *Sea Journal*, pág. 66.

de las playas, donde colgaban sus redes y les llamaba la atención la manera de navegar de los indios changos. "Sus embarcaciones están hechas, escribe Moulton, en la forma de una pequeña canoa, levantada en los extremos. El material es de piel de lobo, cueros cocidos con firmeza, y que se impermeabilizan con ciertos procedimientos. Ante de botar la canoa al mar, soplan las pieles, y las inflan a través de un agujero. Al terminar de echar aire al interior, lo tapan, lo que da a las vejigas, de fácil transporte, la estructura de una canoa, lista para la navegación".

Las islas tendieron apetitosa mesa a los loberos. A las menestras básicas esenciales que desembarcaban para darse tiempo para la construcción de las cabañas, generalmente carne de buey y de cerdo salada, más la típica galleta marinera, agregaba a la olla las especies domésticas de la fauna. Las alegres reuniones deportivas de caza que organizaban los capitanes y oficiales constituían en el fondo maneras de aprovisionamiento.

En Santa María perseguían a los cerdos cimarrones, similares a los jabalíes por su fiereza. En Más Afuera a las manadas de cabras. Pero, a juzgar por los testimonios nacionales, pese a esta abundancia: "estos hombres por su oficio o educación anteponían para su alimento algunas partes del lobo y la carne de caballo que matan y salan, reservándose las pieles para conducir las a su patria"*. Amasa Déllano escribió el elogio de la carne de equino.

Las verduras indispensables para combatir el escorbuto, las obtenían de sus bien cultivadas huertas que plantaban con semillas traídas de los Estados Unidos, como hemos visto a este propósito. Frutas las conseguían en plaza o a través del fácil contrabando con el litoral.

El consumo de alcohol quedaba restringido por las oportunidades. Al parecer no consumían vino en abundancia, más bien aguardiente y pisco. El ron seguía siendo en estas latitudes el trago marinero por excelencia. El alza del precio de las bebidas provocaba continuas reyertas en la tripulación y en los de tierra. A bordo recibían una especie de tiesto de café (10 gills o sea 3/4 de litro) por día. En las islas debían pagar tres dólares por botella, especulación denunciada con frecuencia, pues en las West Indies, lugar de procedencia del licor, podían comprarse tres galones por la misma suma.

Pero no todo era apacible en este paraíso; la intensidad de los vientos y el soplo huracanado de los vendavales de invierno, echaban a veces por tierra las cabañas y descalabraba los edificios, y los desventurados loberos debían dormir a la intemperie o refugiarse en las hondonadas

* Informe de José Antonio del Campo, en Biblioteca Nacional. Sala J. T. Medina, Documentos Inéditos, vol. 338.

rocosas. Más tarde los repetidos ataques de las fuerzas españolas hicieron más difícil y aventurada la existencia de grupos numerosos. Más Afuera fue, podríamos decir, el último refugio.

Las reglas que mantenían la cohesión social estaban fijadas para los marineros de a bordo y también para las cuadrillas o gangs, en los contratos marítimos, del tipo que hemos señalado con frecuencia en este estudio.

Los "alones" individualistas en los comienzos de una aventura que parecía estrictamente individual, una repetición de la eterna historia de Robinson Crusoe, debieron unirse por necesidad imperiosa para la faena de la recolección, curtido y venta de las pieles.

Típica asociación de este género en la que formaron en 1801, William Moulton, John Halsey, William Freeman, Jonathan Messenger, Moses Parker, Israel Brown, Jared Child, Abel B. Hetherington, Samuel Bron Jr., Elijah Euen, Adams Shivers, Andrew Mack, Rowell Johnson, Stephen Brannun y James Lloyd. Los cinco puntos del contrato los obligaba solidariamente a:

1. Que cuando comience la estación de la caza de lobos todos juntos participarán en la faena de la persecución y cacería y en el desuello de los animales. Los participantes se dejarán para sí la cantidad de cueros que alcancen a desollar.
2. Que sólo se podrá matar a los lobos adultos (los torunos) que alcancen la costa adentro, y no a los que estén en la playa.
3. Que todos los que sean sorprendidos violando estas reglas (robando pieles) o usando cualquiera forma clandestina, se los multará con la cantidad de 12 pieles por cada una de las obtenidas en dicha forma. Un tercio de ellas será para el denunciante y el resto para el poseedor legítimo de las pieles robadas.
4. Que si alguno de los lóberos quede imposibilitado por accidente o enfermedad (para seguir la faena) se le entregará una cantidad equitativa de pieles del fondo de la comunidad, en proporción a lo obtenido por cada uno de los participantes.
5. Se declara que no podrá trabajarse el día Domingo.

La existencia colectiva estaba pues concentrada en la caza de los pinípedos.

El lobo de los mares de Chile, dictamina un hombre de ciencia, Federico Albert, tiene características específicas. Mamífero de cuerpo grueso y prolongado, cubierto de pelos cortos, tiesos y apretados a la epidermis, viven en el ambiente marítimo, arrastrándose penosamente en tierra debido a sus extremidades natatorias. De cabeza chica y redonda, labios gruesos y cola corta y aplastada, más o menos triangular, y dentadura característica. El cuerpo ofrece divergencias de acuerdo al sexo. El tipo juvenil, "toruno" o macho, el clapmatch de los lóberos norteamericanos, se distingue por su color negro y sus bigotes; la loba hembra (lyndale) tiene formas más esbeltas y color ceniciento. Los

pinípedos adultos, los wigs, eran tabú para los cazadores, que evitaban su caza, lo mismo que de los recién nacidos, "pupos" o pupas, cuya persecución se reservaba para la siguiente estación.

El agua, como se ha dicho, es su verdadero elemento, y en la época del celo y la procreación se aíslan en las loberías o paraderos fijos, en la Antártica, el Cabo de Hornos y las islas esporádicas que hemos descrito.

Su existencia es gregaria y nómada. Desde el mes de mayo hasta noviembre se reparten en los roqueríos y hondonadas, abruptas e inaccesibles, en grupos de dos a cuatro, que se integran en piños de unos 200 a 300, en busca de alimentación en regiones más templadas⁹.

"Los lobos —escribe un testigo del siglo XVIII— van a tierra en los meses de noviembre y diciembre, con el propósito de criar a sus pupos. Machos y hembras permanecen cerca de la costa hasta que en agosto o septiembre se dirigen juntos a la playa, arrastrándose a alguna distancia"¹⁰.

El vocerío estrepitoso de los machos en celo acompaña este traslado. Los "pupos" nacen, nunca más de dos, aproximadamente en noviembre y diciembre, y las hembras, con ternura maternal que emociona por su devoción, les enseñan a nadar en 5 ó 6 semanas a los cachorros y los defienden de los peligros.

La lucha entre el hombre y el lobo es terrible, sangrienta, cruel y artera. El pinípedo es vivo, astuto y tiene un olfato muy desarrollado que le permite advertir al enemigo, lanzándose a la mar desde las peñas o tratando de huir con dificultad. Pero es mayor la astucia racional del lobero implacable.

El sistema empleado por los norteamericanos en las islas, en la época que estamos historiando, lo describe en forma concisa Amasa Délano, evitando el dramatismo angustioso de la trágica realidad. "Se colocan los loberos entre los animales y el mar para evitar su escapada, y forman una línea que simula una calle y avenida, por la cual obligan a pasar a los lobos. Dos hombres cierran la línea.

Cada lobero está premunido de un club, palo de entre 5 a 6 pies de largo. Al pasar los animales descargan sobre el ejemplar elegido, es decir, los medianos de cuerpo, o sea los jóvenes, el garrotazo. Es algo fácil pues el más leve golpe en la nariz los doblega. Al caer se los mata, se limpian y se empiezan a cortar sus carnes, con los cuchillos de caza, desde el pecho hasta la cola. Después todos trabajan juntos en el

⁹ Federico Albert, *Los Pinípedos de Chile*, Actes de la Societé Scientifique du Chili, Tomo IX, 1901, págs. 214-272. Este valioso ensayo, producto de 34 viajes, está basado en observaciones di-

rectas que aprovechamos con utilidad en nuestro estudio.

¹⁰ Amasa Délano, *Narrative of Voyages*, citado más arriba, pág. 305.

descuere. He visto loberos que desuellan 60 en una hora de trabajo. Prosiguen separando el pellejo con alguna grasa o carne, pues mientras más pesada es la piel más fácil es la faena del curtido. Después extienden las pieles y las estaquillan en el suelo seco. Es necesario conservarlas entaquilladas para darles la forma. Después se salan en la misma forma que se usa con el bacalao. Los cueros rezuman, por lo que es necesario abrir los fardos y exponerlos al aire dos o tres veces. Por último se almacenan en la playa o se llevan a bordo y duran años sin sufrir daño”¹¹.

Las técnicas genéricas que describe Déllano basado en sus experiencias de 1798 estaban sujetas a innovaciones personales por el manejo de los instrumentos básicos de la faena: la sal, el cuchillo y la macana o club.

La sal prieta empleada en abundancia la traían los buques loberos de las islas portuguesas, donde hacían la primera recalada en el viaje a la América Hispana. Era fácil su transporte pues venían prácticamente sin lastre y los precios razonables o más bien dicho baratos. A veces la intercambiaban con otros navíos o la adquirían en los mercados del litoral. La tierra seca o el terraplén preparado en los galpones por ellos construidos, se cubría de una espesa capa de sal negra que servía de base a la operación. Los rimeros de cueros, “pelo contra pelo o grasa contra grasa” se espolvoreaban al igual, dejándolos luego secar en un plazo prudente, repitiéndose pronto la tarea. Bien secos se enrollaban en fardos, doblándolos al medio para que no perdieran su forma original.

El cuchillo lobero de buen temple, de hoja ancha y afilada y cacha firme para poder empuñarse con comodidad y soltura, servía para demostrar la habilidad del lobero. Con la hoja se daba el tajo inicial en la cabeza del pinípedo para apartar el hocico; luego se proseguía con la parte inferior del cuerpo que se abría de la cola al hocico, quedando apto para el descuere. Se apartaba el esqueleto, y la gordura de la carne a veces se cocía en grandes pailas para obtener el aceite. Esta maniobra no fue frecuente en las islas, pues las naves traían ya este producto extraídos con mayor facilidad de las focas o elefantes de mar de la región patagónica. Únicamente las expediciones combinadas de algunas fragatas balleneras traían a bordo los utensilios para el cocimiento de las grasas y los barriles para guardar el producto.

Los cueros curtidos se extendían y se dejaban secar nuevamente. La duración de este proceso variaba. Por ejemplo, el Capitán Howe, de la *Onico* ordenó que las pieles saladas se llevaran a la playa y se expusieran al sol y al aire cinco días. Moulton veía en esta medida

¹¹ Amasa Delano, ya citado, pág. 306.

inexperiencia del Capitán, pues según sus observaciones prácticas bastaban 36 a 40 horas para secar los cueros en el clima benigno de las islas¹².

Las pieles se manchaban con facilidad y si a veces se recurría al truco de pintar sus saltaduras, los expertos del mercado de Cantón las aceptaban tan sólo a bajos precios.

La maestría del lobero determinaba el número de pieles beneficiadas. Amasa Délano calcula 60 por hora el producto de un lobero. Moulton beneficiaba 146 en un día. El término medio de una cuadrilla, 4 hombres por lo menos, llegaba a 500 pieles diarias.

El precio se regulaba de acuerdo con la oferta y la demanda en el mercado monopolista de Cantón. Los contratos de los loberos oscilaron en una participación colectiva del 50% y de 10 pieles en el ciento, como es el caso de la Compañía de Norwick ya estudiada; de cinco dólares y medio por cada mil, que pagó el Capitán de la fragata *Stranger* para evitar las deserciones.

De acuerdo con los datos de Moulton los "alones" nunca dejaron de recibir menos de 25 en el ciento, al venderlas directamente a los capitanes que partían al Oriente, y hemos visto los óptimos negocios que ellos realizaron en Cantón.

Del hábil empleo de la macana, club o palo de un metro cincuenta o dos, arqueado y abierto en la punta, dependía por igual el buen éxito de la empresa. No hemos encontrado pruebas del uso del lazo, empleado por los nativos chilenos.

Era necesario, en el artero ataque, rapidez absoluta al sonar la señal convenida, y evitar la huida de los torunos que lanzando fuertes mugidos trataban de lanzarse al mar. Había peligro en los mordiscos de las hembras que defendían a sus cachorros, en medio de lastimeros aullidos, por lo cual el lobero debía mantener la calma de sus nervios y asestar con fuerza y precisión el golpe de gracia que tumbaba al ejemplar elegido¹³.

El buen éxito de la cruel cacería dependía en parte del astuto en-

¹² Moulton, *Journal of the Onico*, ya citado, pág. 61.

¹³ Breve resumen de la forma de estas empresas en Thomas Rutter Trowbridge, *History of the Ancient Maritime Interest of New Haven*, págs. 147-149, y Kenneth Scott Latourette, *The History of early relations between the United States and China*, Transactions of the Connecticut Academy of Arts and

Sciences, vol. 22, Yale University Press, 1917, págs. 38-42. No es el propósito del autor entrar en los detalles técnicos de estas actividades que pueden estudiarse con claridad en A. Howard Clark, *The Antarctic Fur Seal and the Sea Elephant industry*, págs. 426-467, con datos sobre organización, buques, métodos de captura, etc.

gaño. Los pinípedos no acuden nunca a las playas en que los desperdicios indiquen la presencia del hombre. Hemos visto ya el caso de los esqueletos que tuvo que barrer el sobrecargo del *Neptuno*. Su extraordinario buen olfato y oído obligaba a los loberos a abstenerse de fumar o mascar tabaco, y a hacer fuego en las proximidades o a llevar perros. Gente en extremo supersticiosa, entre diversos tabúes estaba la prohibición de llevar mujeres en la cuadrilla.

CAPÍTULO XXVIII

LA CAZA DE LA BALLENA EN LOS MARES DE CHILE

La vida marinera, similar en las características sociológicas a las que hemos descrito en términos generales en el capítulo anterior, tiende a singularizarse al aludir a la empresa ballenera, en que los hombres de a bordo toman cierta trascendencia colectiva *sui generis*.

La fortuna de estas expediciones fue contingente, "rayana al juego de azar", y dependía del empuje, el coraje, la experiencia y el dominio del recio oficio de los marinos a ella entregados.

Al llegar a las costas de Chile, sobrepasado el islote extremo del Cabo de Hornos (antes del aprovechamiento de la fauna antártica), la tripulación de las fragatas empezaba a advertir de inmediato la presencia de variadas especies de cetáceos. Coincidió la abundancia con la cantidad del plancton alimenticio, que a veces se extendía sobre la superficie de los mares a la manera de una costra oscura, bautizada con el nombre de "baba de ballena", en el lenguaje popular.

En ocasiones eran tan abundantes que atornasolaban las ondas del océano, asociada al fenómeno conocido por la voz de "arde el mar"¹.

En estaciones determinadas con regularidad por los expertos, se veía desfilar —en los meses de transición térmica— y suavemente arrastrados por las corrientes marinas, las manadas de estos mamíferos monstruosos en sus medidas extremas. Era frecuente observar desde el puente, la venerable "right whale", la que por eufonía lingüística llegó a transformarse en la "raituel o reituel", del vocabulario técnico de los pescadores chilenos. Se veía al igual el giro caprichoso de la graciosa corcovada "Humpback" (ambaqui o humbaque) y la rapidez de movi-

¹ Ernesto Greve, *La Vida Marina en su relación con la pesca y caza*, tirada aparte de la Revista Chilena de Historia y Geografía, Santiago, 1948. En especial

Capítulo VI: Breve bosquejo histórico sobre el desarrollo de la caza de cetáceos, págs. 79 y sgtes. Las citas se refieren a pág. 53.

viento de la blue whale (alfagrán), ágiles todas en sus giros, soltando a trechos el respiro de su vapor ascendente, que semejaba un surtidor marino².

Pero, entre todas estas especies abundantes en los valiosos mares de Chile, la sperm whale —el vulgar cachalote— de color oscuro en su parte dorsal y color verde en el vientre, era la más apetecida, por su riqueza de "spermacetti".

Testigos oculares de la época que estamos historiando atestiguan la presencia de estas familias de mamíferos. William Moulton nos informa de la "frecuencia con que la humpback y la right whale penetraban en la isla de Santa María³. En Valparaíso, completa Amasa Délano, "hay gran número de humpbacked y right whale. Se caza la spermacetti (cachalote) mar adentro. Aunque se dice que nunca llegan a la costa, no lo creo porque me han informado que sucede. Además he cazado muchos pulpos (squid) que forman su base alimenticia"⁴.

La ballena en su ciclo emigratorio pasaba frente a la isla de Santa María rumbo al sur por los meses de septiembre y octubre, y volvía hacia el norte en los siguientes hasta marzo y aun abril⁵.

"He visto, escribía Bennet (1840), al apuntar sus observaciones, las ballenas que vienen del continente, pasando en la aurora del día en una línea extensa, como si estuvieran apuradas por alcanzar las Islas Galápagos⁶ para la procreación.

Aunque los escritores balleneros no se preocuparon de un estudio científico de los cetáceos, sus descripciones señalan cierto orden en los desplazamientos, que la ciencia contemporánea ha distinguido con claridad. Shubert (1951, 1955) ha determinado que frente a las costas del Perú y de Chile hay una ordenada segregación, desde la costa al

² Para una visión conjunta del problema científico de la vida de las ballenas hacemos referencia a la interesante obra conjunta de Kenneth S. Morris (ed.) *Whale, Dolphins and Porpoises*, University of California Press, Berkeley y Los Angeles, 1966. La terminología chilena puede consultarse en la citada obra de Ernesto Greve, y en el ensayo práctico de Luis Castillo, *La pesca de la ballena en la Isla de Santa María*, Santiago, Imp. Cervantes, 1906: "Los cazadores de la Isla de Santa María —escribe el biólogo Castillo— han tomado y castellanizado la terminología norteamericana e inglesa", pág. 6. Para la terminología española ver: Antonio Yáñez R. *Diccionario Histó-*

rico de las Artes de la Pesca Nacional. Madrid, MDCCLXXXI. Sobre el arpón, canoa (chalupa), atalayero, etc. ver. vol. III, págs. 330-453.

³ William Moulton, *A Concise Extract from the Sea-Journal of W. M. written on board the Onico...* Utica, 1804, pág. 64.

⁴ Amasa Délano, *Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*. La opinión de Délano está confirmada en la obra de Morris, ya citada, pág. 680.

⁵ Citado en el symposium de Kenneth S. Morris, *Whale, Dolphins and Porpoises*, pág. 683.

⁶ Luis Castillo, obra citada.

sur. Las aguas comprendidas entre los grados 15° y 17° C, lo ocupan los machos solitarios; las manadas adultas, entre los grados 16° al 18° y las hembras en el 17° y aun las aguas más templadas⁷.

Durante la época que estamos estudiando, los marinos norteamericanos explotaban tan sólo los cachalotes y la right whale, porque eran las únicas especies cuyo cuerpo se mantenía a flote después de muerto, y era posible aprovechar la presa remolcada a la proa de las fragatas, antes de la introducción de los buques-cocinas, en la operación.

Si la ballena fue una especie zoológica animal, objetivo para sus perseguidores, algo de cierto debe de haber en su singularización personal e individual, como aquel verdadero personaje la "ballena blanca", el Moby Dick, base de la célebre novela de Herman Melville, obra maestra del género. Melville se refiere a otros cetáceos singulares, teñidos de leyenda en los relatos del mar, la "Timor Tom", en el Oriente; la "Jack", de Nueva Zelandia, la "O'Morguan", del Japón y la "Don Miguel" de Chile, la ballena marcada con jeroglífico al igual que tortuga en su dorso⁸.

Pero la "white whale" es la heroína por excelencia. Su historia, enraizada sin duda en el folklore marineró de Chile, comienza alrededor de 1810, en que fue vista y atacada frente a la Isla de la Mocha. Muchas chalupas balleneras fueron destrozadas por sus fuertes mandíbulas; aun llegó a atacar a tres chalupas inglesas. Su cuerpo enorme, albo y plateado, llegó a ser una leyenda. Acribillada de la herida de arpones, arrastrando más de 100 yardas de cable, su presencia despertaba el terror de los cazadores. Esta historia, relatada por J. N. Reynolds, el explorador norteamericano del Golfo de Arauco en 1820, y el inspirador de las novelas de Edgar Allan Poe, fue la base de la genial recreación de Herman Melville, que le dio trascendencia filosófica y moral, además de tono épico, en su inmortal novela *Moby Dick*⁹.

No sólo la ballena alcanzó nombradía universal en las páginas de este libro admirable y extraño, sino también el Capitán Ahab, el incansable perseguidor del cetáceo, en un suspenso psicológico que anticipa los hallazgos de la novelística contemporánea.

El ballenero norteamericano adquiere en sus rasgos generales la forma de una unidad de acción conjunta dirigida por la voluntad de un capitán. Su perfil tiene relieve. En su sencillez aparente encubre los vastos conocimientos de un oficio peligroso; en su don de mando, el

⁷ Kenneth S. Morris, ya citado, pág. 680.

⁸ Herman Melville, *Moby Dick or The Whale*. Ed. The Modern Library, New York, 1930, pág. 296.

⁹ J. N. Reynolds, *Mocha Dick or the White whale of the Pacific*. Reimpresión del "Knickerbacker Magazine" (1839), New York, MCMXXII.

dominio de los hombres entregados a una empresa arriesgada. Rudos a veces en sus maneras directas, bebedores consuetudinarios, supersticiosos, tenían sin embargo un abolengo aristocrático en la sangre. Estaban profundamente satisfechos de una profesión que elogiaban "como la más noble entre todas y la más varonil de las empresas sublunares". Este engreimiento, y al mismo tiempo, la confianza en sí mismos es causa de esa connotación de prepotentes, que a menudo encontramos en las críticas. Ojo alerta, cabeza sólida, salud física y un sistema nervioso a toda prueba, integraban su personalidad.

Profundamente patriotas, fueron —escribe J. N. Reynolds— el producto natural del entusiasmo de un pueblo libre y del espíritu de temeraria independencia creada por las instituciones libres¹⁰.

Sus lazos domésticos eran indisolubles. Estaban enclaustrados en las tradiciones locales de los viejos puertos de Nantucket o de New Bedford y llevaban por doquiera, a la manera de modelos de excelencias, las costumbres lugareñas. El mar formaba la tradición de esos hombres. La onomástica de sus nombres bíblicos denota los remotos orígenes puritanos y la lectura cotidiana de los libros sagrados. Hay más Alfeos, Salomones, Ezequías, Seth y Benjamines, que Guillemos, Jorges o Ricardos en sus patronímicos. Se repiten en un encadenamiento continuo los nombres y apellidos. Entre los 108 capitanes que vinieron a las costas chilenas, hay 7 Coffin; 6 Folger; 5 Clark y Swain y 4 Gardener.

A diferencia de los loberos que compartían la vida marítima y terrestre, los balleneros sólo por accidente entraban a los puertos, su existencia estaba a bordo, en la rutina de la navegación y del oficio.

En esta ruda aristocracia del mar incluimos la lista de aquellos que lo menos pasaron seis años de sus vidas en nuestros mares, islas y puertos, llegando a familiarizarse con los problemas del país. Hermosos perfiles de marinos arriesgados y atrevidos, educados en la universidad de las olas.

Conocemos los perfiles biográficos de algunos, por ejemplo, Edmond Gardiner (1785-1855), que desde los 16 años emprendió la odisea marítima a bordo de la *María*, Cap. Edmond Coffin, para escalar paso a paso la máxima jerarquía, a comienzos del siglo XIX¹¹. Existencia paralela es la de Seth Pickmann, que más joven aún se hizo a la vela en la *Clio*, de Huriah Bunker para seguir desde los 14 años de edad la brava carrera, en que encontrara la fortuna y la distinción social¹².

¹⁰ Reynolds, obra citada, pág. 90.

¹¹ Ver John M. Bullard, *Captain Edmond Gardiner of Nantucket and New Bedford. His journal and his family.* New Bedford, Mass, 1958.

¹² Florence Bennet Anderson, *Through the Hawse-Hole. The true story of a Nantucket whaling captain,* New York, 1932.

Todos estaban orgullosos de la profesión que iba entregando opíparas entradas a la fortuna pública y privada de los Estados Unidos¹³.

"Hacia 1800, escribe Harry Bernstein, más de la mitad de las exportaciones de los Estados Unidos con España tuvo como centro Sud América, pues los comerciantes buscaban mercados tranquilos en esa época en que Europa pasaba por la era de los embargos, bloqueos, revoluciones y guerra marítima".

NOMINA DE CAPITANES BALLENEROS CON MAS DE DOS VIAJES A CHILE (1792 - 1810)

1. Allen, Joseph, 1798, 1801, 1807.
2. Barnard, Obed, 1792, 1804, 1806.
3. Barnard, Hesekiah, 1792, 1797, 1802, 1804.
4. Brock, Thomas, 1791, 1793, 1794, 1806.
5. Bunker, Uriah, 1799, 1801, 1803, 1806.
6. Clark, William, 1804, 1806, 1810.
7. Coleman, B., 1795, 1800, 1804, 1806, 1808.
8. Coffin, Alpheus, 1800, 1803, 1805, 1807, 1809.
9. Coffin, Edward, 1798, 1800, 1802, 1804, 1806, 1808.
10. Easton, William, 1795, 1797, 1799, 1801, 1803.
11. Folger, Seth, 1790, 1803, 1805.
12. Folger, Tristan, 1804, 1806, 1810.
13. Gardner, Amaziah, 1797, 1806, 1808.
14. Gardner, Robert, 1804, 1807, 1809.
15. Joy, Reuben, 1807, 1809, 1810.
16. Joy, William, 1799, 1801, 1808.
17. Myrick, Andrew, 1798, 1800, 1806.
18. Paddock, Benjamin, 1798, 1800, 1802, 1809.
19. Paddock, Peter, 1802, 1804, 1807, 1810.
20. Russell, David, 1806, 1808, 1810.
21. Starbuck, Mathews, 1793, 1804, 1807.
22. Starbuck, Salomon, 1798, 1799, 1801, 1808, 1810.
23. Starbuck, Simeon, 1797, 1804, 1807, 1809.
24. Swain, A., 1793, 1800, 1803.
25. Whippey, David, 1802, 1809, 1810.
26. Worth, Benjamin, 1807, 1809, 1810.

El balance estadístico de este comercio era el siguiente:

¹³ Noticias genealógicas e indicaciones generales sobre los capitanes en *Whaling Masters*. American Guide Series, Published by the Old Dartmouth Historical Society of New Bedford, 1938 y Harriet Merrifield Forbes, *New England Diaries, 1602-1800. A descriptive catalogue of Diaries, Orderly Books and Sea Journals*. Privately printed, 1923.

EXPORTACIONES CON EL IMPERIO ESPAÑOL EN 1800

1. Hacia España	\$ 4.743,678
2. Tenerife y Canarias	303,630
3. Campeche, Honduras	291,717
4. Filipinas	14,112
5. Caribe Español	8.270,400
6. Florida, Luisiana	2.035,789
7. Otros países hispanoamericanos	1,280
8. Northwest coast	946,153
9. Mares del Sur	81,596

T o t a l \$ 16.688,355¹⁴

Hemos descrito en capítulo aparte las modalidades de la vida marinera en el Pacífico. En la estructura de los barcos balleneros había, sin embargo, rasgos originales. La unidad de acción era perfecta e indispensable. Al hacerse a la mar, el capitán reunía a la marinería y seleccionaba, junto con los primeros oficiales, a los tripulantes de las chalupas (3 a 5 por fragata). Al mismo tiempo, como el buque quedaba abandonado prácticamente durante la cacería, salvo los oficiales domésticos, se nombraba a un funcionario especial, el "Shipkeeper" (el cuidador), que además de sus trabajos de superintendencia de la nave, debía ocuparse de la suerte de los marinos embarcados en los botes, señalando por banderas desplegadas en el mástil los movimientos de los cetáceos a la vista.

Los capitanes mantuvieron con rigurosidad un estricto ceremonial. La bocina de órdenes les servía de alta voz para comunicarse las noticias y las salutations. Entre sí empleaban códigos secretos de señales de pabellones y gallardetes para anunciar a sus asociados y amigos las posibilidades de pesca.

La sociabilidad se cumplía en el rito conocido con el nombre de los "gam", que Melville define como "reunión social de dos (o más) balleneros, generalmente en los barcos, en que después de cambiar saludos pagaban la visita en sus botes. El capitán a proa erguido y orgulloso, nunca sentado, simbolizaba el poder de su mando"¹⁵.

Además de la numerosa literatura ballenera, sobre todo de mediados del siglo XIX, la edad de oro de la empresa queda en el recuerdo artístico en la música y la letra de sus canciones nostálgicas. En los "sea shanties" viven todavía sus amores, sus leyendas y sus aventuras.

¹⁴ Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest* (1700-1802), Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1945, pág. 30; al igual la estadística tomada de "Gazette of the Uni-

ted States and Daily Advertiser" (February 27, 1801, Philadelphia).

¹⁵ Herman Melville, *Moby Dick*, edición ya citada, pág. 350.

Now Santiana shovels his gold
 Around Cape Horn with ice and cold
 We'll dig his grave with a spade
 And mark the spot where he was laid.
 Oh, Santiana now we morun
 We left him buried off Cape Horn
 We left him deep way off Cape Horn
 Closed by the place where he was born¹⁶.

La vida cotidiana de a bordo emerge de las escuetas descripciones de los log-books, cuadernos de bitácora, en que las indicaciones geográficas de distancias, vientos, velocidad y rumbo, priman por sobre la nota humana. Pero bajo esa taquigrafía marinera se ocultan hazañas y tragedias que sirvieron de base a la leyenda marinera.

.... marzo 19, 1792: Este Día navegamos a lo largo de la costa de Sud-América. Vimos una gran ballena. Bajamos los botes y la matamos. Sacamos de ella 75 barriles de aceite.

.... marzo, 20: Vimos una manada de ballenas. Bajamos el bote y matamos dos. La tercera volcó el bote y mató a Elisah Wilcock, nuestro fontanero, me hirió a mí y a otros tres. Dejamos la ballena.

.... Vimos ballenas, bajamos los botes y matamos cuatro¹⁷.

No nos corresponde dramatizar la faena de cacería que estamos estudiando. Su proceso es superficialmente sencillo, el valor reside en la realización de la maniobra arriesgada.

En lo alto del palo mayor, encaramado en el canasto protector (bird nest), el vigía (Shipkeeper), el atalayero lo llaman los tratados españoles, oteaba a lo lejos y daba la señal de su presencia izando la bandera de pesca.

La vida parecía paralizarse a bordo. Todas las miradas se fijaban en el horizonte, mientras acompasadamente se bajaban las chalupas de babor y estribor.

Los cuatro bogadores (boat steeres), sentados uno detrás de otro empezaba a remar hacia la presa. En la proa el harponer, el "troncador" en el vocabulario chileno, tomaba una actitud de trance. Con sigilo

¹⁶ Stan Hugill, *Sbanties from the Seven Seas*, London, 1961, pág. 80-83. En el libro de Gale Huntington, *Songs the Whalemén sang*, Dane, Mass. 1964, se citan otras: "The Whaleman's Lament": To the Pacific Ocean for a while to stay, y "Song on the Nantucket Ladies": When round Cape Horn sweathearts go... En la monografía de Eloise Hubbard Linscott, *Folk Songs of Old*

New England, Archoe Books, 1962, se inserta al igual la clásica canción *Tommy's gone to Hilo y Long Time ago*, con el clásico estribillo de "Around Cape Horn frozen sails-Around Cape Horn to fish for whales".

¹⁷ Elizah Duffy, *A Journal of a Voyage from New Bedford towards the Western Coast or Pacific Ocean*, Manuscrito en Mystic, Connecticut.

se acercaban al enorme mamífero estudiando sus partes vitales. Erguido, y de pie firme, el arponero lanzaba la vara metálica del arpón, en cuyo extremo brillaba la pieza de resorte que se abría en la herida para evitar el escurrimiento del cable de tensión. Todo dependía de la precisión del golpe, dado con fuerza hercúlea, que debía penetrar en el costado vital del cetáceo, hiriéndolo de muerte si se acertaba el golpe. La ballena, decían los marinos chilenos: "estaba fijada"¹⁸.

Se dejaba escurrir el cordel o línea (line) previamente mojado, y a menudo el "bailer" (o ayudante) remataba el animal con la lanza. Muchas veces el animal herido se lanzaba en un furibundo ataque, produciéndose una marejada de espuma y de sangre que teñía de rojo el mar. Fueron innumerables los volcamientos de bote, y aun de fragatas por la fuerza de la terrible coletada de los mamíferos.

Muerta la ballena, los remeros la remolcaban en sus botes a la popa del barco, donde se izaba a una plataforma (cutting stage) para evitar sobre todo en aguas subtropicales, a los voraces tiburones que la despedazaban.

Con la ayuda de palas afiladas y cuchillos maestros, las largas lonjas de piel y su grueso tejido adiposo, se cortaban en trozos para la faena del cocimiento en la "parada de tachos". Toda la tripulación participaba en esta faena¹⁹.

Por último se envasaba en las sólidas barricas el spermacetti, contenido en la cavidad craneana, y el aceite común. Al mismo tiempo se separaban las barbas, de gran precio en los mercados de la época, y el ámbar gris "secreción morbosa, de olor almizcleño, muy buscada por los perfumistas" como fijador.

La mayor parte de las fragatas regresaba a los puertos de origen con cargamento completo (más o menos 1.800 barriles de aceite de ballena). Otras veces las cantidades fluctuaban entre 900 a 1.300 unidades.

Además del aceite corriente, el codiciado spermacetti, se aprovechaba en cantidades que van desde un máximo de 1.800 barriles a un mínimo de 100. Por último los buques transportaban grandes cantidades de barbas y huesos de ballena, que también tenían buen mercado²⁰.

Estas cifras, que luego reduciremos a su estimación monetaria, hicieron de la cacería de cetáceos una industria lucrativa, que compensaba los riesgos a veces terribles de la travesía y de la operación de caza.

¹⁸ Tomamos la referencia de Luis Castillo, interesante ensayo, *La Pesca de la Ballena en la isla de Santa María*. La novelística chilena posee una obra de valor sobre el tema: *El Camino de la Ballena*, de Francisco Coloane, Stgo., 1962.

Greve, *La Vida Marina*, ensayo citado, págs. 88-89.

¹⁹ Tomamos las indicaciones de Ernest

²⁰ Tomamos los datos estadísticos de Alexander Starbuck, *History of The American Whale Fishery*, ed. 2, New York, 1964.

CAPÍTULO XXIX

LA VISION DE CHILE DE LOS VIAJEROS NORTEAMERICANOS DEL SIGLO XVIII

Débiles eran los lazos intelectuales que unían a las Américas a mediados del dinámico siglo XVIII o en los primeros decenios del XIX. El comercio que hemos tratado de describir en el primer capítulo, daba vida a empresas funcionales, utilitarias y esporádicas que agregaban dólares a la balanza comercial pero no ataban lazos humanos de confraternidad e impulsaban ambiciones similares hacia un destino histórico mancomunado.

Era difícil por el alejamiento de la distancia configurar en los Estados Unidos una imagen específica de la realidad de los países del extremo sur de Hispanoamérica. No hubo entre sus escritores, salvo contados políticos esa "comprensión emocional" de que hablan los sociólogos, provocada por el eco de un sentimiento análogo. Los intelectuales se dieron cuenta en verdad de la existencia de una "personalidad colectiva compleja": el Imperio Español, donde las partes miembros conservaban la originalidad que les había dado la naturaleza, el medio ambiente y sobre todo un proceso histórico diferenciado. Sin los recursos de una metodología apropiada para el conocimiento verdadero de esa superrealidad, los viajeros fueron simples cronistas ad narrandum de aquello que se presentaba, con caracteres exóticos ante sus ojos perspicaces.

La dificultad podemos derivarla de los escasos recursos bibliográficos disponibles en los Estados Unidos para poder estudiar sobre bases concretas la esencia individual de los diversos países. Para ellos eran tan sólo una parte derivada históricamente de la impronta hispánica sobre la raza aborígen y población criolla mestiza, sometida a rigurosa dominación política y a lo que los angloamericanos consideraban una opresión, es decir, las instituciones coloniales y el yugo "papista" de la religión católica.

Harry Bernstein en su utilísima monografía, *Origins of Inter-american Interest (1700-1812)*, ha usado con habilidad e inteligencia erudita el material bibliográfico que estaba a disposición de los lectores e in-

vestigadores que trataban de formarse una idea genérica del desarrollo hispanoamericano. Escasos eran los libros que existían en las bibliotecas, museos o universidades. Los catálogos del Harvard College de comienzos del siglo comprendían únicamente una lista miscelánea de obras religiosas y literarias más bien hispánicas que americanas ¹.

Filadelfia, cuna del espíritu de la Ilustración en los Estados Unidos, poseía (Philadelphia Library Company), en 1786, ejemplares de Garcilaso de la Vega, Antonio Solís, Amadeo Frezier, Miguel de Venegas y las obras del geógrafo Thomas Jeffery sobre el Caribe, y la narración atribuida a William Burke, *Account of the Settlements in America*. (1762) ².

Los esfuerzos de los diversos institutos de enseñanza para completar esa información son característicos a lo largo del siglo, pero pese a las adquisiciones o canjes de la American Philosophy Society (1744), los volúmenes más populares siguieron siendo aquellos básicos de lo que se llama la "leyenda negra", es decir, la *Historia*, del Padre Bartolomé de las Casas y la *Historia de América*, del ilustrado historiador escocés William Robertson, el primer aporte americanista de la historiografía liberal europea renovada por las luces del siglo.

Nueva Inglaterra (Harvard College y la Massachusetts Historical Society) agregó al igual materiales novedosos, con énfasis en la épica crónica de la Conquista del territorio ³. New York no quedó atrás en esta competencia erudita, y la New York Society Library (1754) y la New York Historical Society (1804) rivalizaron en la compra de libros hispánicos e hispanoamericanos ⁴.

La opinión pública a la vez estuvo informada en materias prácticas: comercio y agricultura, por las noticias publicadas en los periódicos (Salem Gazette, The New York Packet). Algunos artículos en revistas especializadas (New American Magazine, The Columbia Magazine) donde se publicaron capítulos por entrega de la resonante *Historia*, de William Robertson, de los viajes de Thomas Gage a la feria de Portobello y extractos de Ulloa, sobre las minas de Potosí ⁵.

En su conjunto esta literatura al alcance de todos podía ofrecer tan sólo un panorama restringido de los orígenes del sistema español en América o datos útiles para la vida comercial, pero ni cuantitativamente por medio de apropiadas estadísticas ni por síntesis narrativas, el hombre lograba estar al tanto de lo que era en verdad la vida histórica y actual del continente.

¹ Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest, 1700-1812*, Philadelphia, 1945, de aquí tomamos los datos que extractamos en nuestra versión: cap. IV, The Formation of Cultural Interest, págs. 52-65.

² Harry Bernstein, *Origins*, ya citada págs. 52-53.

³ Harry Bernstein, ya citado pág. 53.

⁴ Harry Bernstein, pág. 58.

⁵ Harry Bernstein, pág. 60.

El caso particular de Chile, en lo relativo a los medios de información adecuados, podemos abordarlo con el estudio de las citas bibliográficas que acompañan el texto de los cronistas viajeros que visitaron el país. Forman el trasfondo las coordenadas informativas en cuya trama resaltan las observaciones directas y originales.

La mayor parte de los autores conocían, al menos por referencias, la rica literatura de viajes, tan popular en ese siglo de aspiraciones cosmopolitas como fue el siglo XVIII.

Edmund Fanning en su obra *Voyages round the world*, cita el delicioso libro de John Byron (1723-1786); al célebre Capitán James Cook (1728-1779), autor del renombrado *Account of a voyage round the World* y las noticias miscelánicas de un informativo popular, la *Gazeta Naval de Malhan*⁶.

El diario de Bernard Magee, *Observations on the Island of Juan Fernández*, aprovecha indirectamente las obras de John Meares, Nathaniel Portlock y George Dixon, libros de cuya lectura disfrutó don Ambrosio O'Higgins, acotándolos con inteligencia en sus notas⁷.

Más variadas y eruditas son las fuentes que aprovecha Amasa Délano en su meditado libro, *A narrative of Voyages and Travels*. Para informarse leyó las colecciones generales de viajes de John Pinkerton, John Hawkesworth (1715-1773), las narraciones individuales de James Cook, George Vancouver (1758-1798), el Conde de La Perousse (1741-1788), James Colnett, la infaltable *Historia de América*, de William Robertson, tomando las informaciones de relleno de la *Cyclopaedia* de Rees. Sobre Chile, en especial, destaca la obra del Dr. Malina, léase el Abate Ignacio Molina⁸.

⁶ Edmund Fanning, *Voyages*, New York, MDCCXXXIII, pág. 92. John Byron, *A narrative of some of his early adventures*, London, 1768.

⁷ Journal of Bernard Magee, Collections of the Massachusetts Historical Society. Vol. 4, 1835. Los libros en referencia son: John Meares, *Voyages made in the years 1788 and 1789 from China to the North Coast of America*, London, 1791 (dos tomos), y Nathaniel Portlock y George Nixon, *Voyage round the World... performed in 1785-1788*, London, 1789.

⁸ Amasa Délano, *Narrative*, Boston 1817, págs. 265, 266, 276, 286, 300, 308, 360, 366, 367, 369. Los libros referidos son: John Pinkerton, *A general*

collection of the best and most interesting voyages and travels in all parts of the world, 17 vols. London, 1808. John Hawkesworth, *Voyages toward the South Pole and Round the World in 1772, 1775*, London. James Cook, *Account of a voyage round the World in 1769-1771*. London. George Vancouver, *A voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and round the World in 1790-1795*, 3 vols. London, 1798. Jean François de Galaup, Comte de La Perousse, *Voyage de La Perousse autour du monde*, Paris, 1797. James Colnett, *A voyage to the South Atlantic and round Cape Horn into the Pacific*, London, 1793. William Robertson.

William Moulton, en su *Journal written on board the Onico*, además del citado relato del Cap. Cook, hace frecuentes citas de la Malhan's Naval Gazetteer⁹.

El libro de mayor significado sobre nuestro país que circulara en los Estados Unidos, a partir de 1808 fue la traducción de la *Historia Natural y Civil de Chile*, publicada por el Abate Ignacio Molina, uno de los ilustres jesuitas desterrados en Bologna. Fue traducida por el poeta y futuro creador de la casa comercial que llevó su apellido, Richard Alsop, vecino de la ciudad de Middletown en Connecticut. Hombre culto y bien informado, cotejó las versiones originales con la traducción francesa, agregándole notas explicativas, y numerosos extractos poéticos de *La Araucana*, de don Alonso de Ercilla, que comprueban las dotes de versificador de Alsop.

Era este trabajo uno de los frutos novedosos de la Universidad de Pensylvania, de la Sociedad Filosófica, que abrió el primer curso de español en 1771, a cargo del profesor Paul Fook, y del Colegio Médico. Estaba dedicada a Benjamin Smith Barton, hombre de ciencia, compañero de Benjamín Franklin. El objeto primordial de la traducción era dar a conocer —como se lee en el prefacio—, la importancia de la colonización española en América, y al mismo tiempo, una mirada hacia el futuro en las posibilidades de una independencia de estos países. Dentro del conjunto destacaba Chile como uno “de los más importantes”, por la fertilidad de su suelo, su clima templado y sus variadas producciones. Además, por el valor indómito de los araucanos, que en su lucha por la Independencia habían preferido la muerte a la dominación¹⁰. La obra fue saludada por el Dr. Mitchell, otro de los pioneros en las relaciones culturales interamericanas, y obtuvo amplia circulación. Fueron estos reducidos materiales los que ayudaron a los viajeros en su deseo de conocimiento de los países hispanoamericanos.

La mayor parte de estos cronistas fueron marinos de profesión, y el mar les había dado una práctica enseñanza del mundo. El contacto con el Oriente, a través de las empresas a Cantón, y la comparación etnográfica con la vida natural de las islas paradisíacas de los mares del sur, muchas de las cuales fueron descubiertas por ellos mismos,

⁹ William Moulton, *A Concise Extract from the Sea Journal*, written on board the Onico, Utica, 1804, págs. 23, 112, 117 y 136.

¹⁰ *The Geographical, Natural and Civil History of Chili* by... Illustrated a half-sheet map of the country. With notes from the spanish and french versions and an appendix containing copious

extracts from The Araucana of don Alonso de Ercilla. Translated from the original italian by an american gentleman. In two volumen. Middletown (Conn.) Printed for I. Riley, 1808. Sobre el tema: E.P.S. *The American Book in Chile*. Andean Monthly, Stgo. April, 1940, y Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest*, págs. 54 y 64.

les entregaba un inconsciente cartabón mental comparativo que templaba sus imágenes con la relatividad histórica de los desarrollos nacionales.

El contorno de la visión de Chile que se dibuja en las páginas de estas narraciones tiene en primer plano la materialidad geográfica del país. El conocimiento geográfico que demuestran refleja el estado de esa ciencia, antes del influjo moderno de Humboldt. Es una geografía costera, es decir, les preocupa tan sólo el litoral que recorren. Ninguno entre ellos conoció el angosto hinterland chileno, ni llegó a conocer Santiago, la capital.

Desde el Cabo de Hornos y el Cabo Pilar los viajeros van describiendo el litoral en sus accidentes orográficos, sin mayores detalles intrínsecos. Son más explícitos en el relato sobre las islas esporádicas, poco conocidas aún para los chilenos, y que hemos aprovechado en este libro.

Sintieron sí la belleza del paisaje y la majestuosidad de la alta Cordillera de los Andes los impresionó profundamente. "La apariencia (de las montañas) —escribe Amasa Délano— es magnífica y escapa a toda descripción, sobre todo contemplándolas desde el puente de la nave a unas ocho o diez millas de la costa. Son particularmente hermosas a la hora del crepúsculo, cuando se oculta el sol y la atmósfera está clara. Brillan hacia el occidente, con hermosos reflejos, y como sus alturas son disparejas, forman un conjunto de lo más interesante y espléndido que pueda concebirse"¹¹.

Unánime es también el elogio de la fertilidad de sus suelos. "Las tierras —apunta Bernard Magee— son fértiles y capaces de producir lo

¹¹ Amasa Délano, *Voyages*, pág. 277. Entre las noticias geográficas curiosas que relata Délano está su descripción de la Isla de Pascua, que pasaría más tarde a la dominación de Chile. "Penetramos —escribe— por la parte norte de la isla y recorrimos en contorno las diferentes partes del litoral. Vimos muchas estatuas de forma humana, de grandes dimensiones. Calculé una altura de 20 pies a ellas y son anchas en relación con la altura. El Capitán Cook dice que son de piedra, pero no menciona tantas como nosotros vimos, y no habla de su numerosa población. En mi opinión la isla se ha poblado después de la visita del Cap. Cook y se han construido luego estas estatuas y otros edi-

ficios. Cerca de la playa vimos una especie de casa de unos 200 pies y otras de diferentes formas. Algunas parecían de piedra, otras de adobe. La forma más común es la de silo... Los nativos acudieron en gran número, trayéndonos azúcar, tubérculos y otras cosas. Calculé entre doscientas a trescientas personas en la playa y me parece haber visto unos 500 en la playa norte. Todos llevaban algún vestido; algunos una especie de calzón alrededor de la cintura que colgaba hacia el suelo. Juzgamos que eran mujeres. Uno que parecía el jefe daba órdenes. Nos hacían gestos amorosos para invitarnos a tierra" págs. 355-356.

mismo que las demás partes del mundo. El trigo es excelente, lo mismo que los demás cereales que producen en gran abundancia”¹².

William Moulton describe a la manera de una tierra de Canaán los alrededores de Concepción: “He visto frutillas que miden tres a cuatro pulgadas de circunferencia; los melones son finos y sabrosos”. En Valparaíso se deleitó con sus “manzanas, peras, duraznos, damascos, ciruelas, lo mismo que los melones, uvas, aceitunas, naranjas, limones, higos y limas. Nunca he visto trigo mejor que el que esta tierra produce, pero el maíz no lo es tanto”¹³.

La cantidad de pescados y mariscos en la costa e islas es otro de los tópicos. “Puedo decir —resume Magee— en honor de las islas que hay tal abundancia de pescado que por seguro no hay país en el mundo que lo aventaje. La langosta (crawfish) al igual se encuentra en la misma abundancia”¹⁴.

El otro aspecto digno de atención en estos países —señala Amasa Délano— son las minas de oro y plata que han extendido su fama en las cuatro partes del mundo.

En estos reinos, como son llamados Chile y el Perú, hay gran abundancia de ellas, aunque pocas en explotación. He visto enorme cantidad de cobre en Coquimbo traído de esas minas. Tienen los minerales una ley muy alta y están mezclados con oro”¹⁵.

El clima les produjo gran admiración, y la rotación de las estaciones destruía esa generalizada idea de una América hispana exclusivamente tropical y calurosa. Pero no todo era perfecto en el cuadro geográfico, el flagelo de los terremotos ponía su nota de suspenso y espanto en el cuadro general.

“Son muy frecuentes —comenta Délano—, a veces ocurren varios en el mismo día. Siempre parece haber calma cuando suceden. El temblor comienza moderadamente y sigue creciendo. Hombres y mujeres se precipitan a la calle aterrorizados. El primer temblor lo sentí en Valparaíso, a la hora de comida, y la dueña de casa estaba tan fuera de razón que me tomó fuertemente el brazo, lo que al principio no podía entender, hasta que escuché el ruido y sentí el temblor”¹⁶.

Las observaciones etnográficas y sociológicas sobre la raza y el pueblo de Chile ocupan gran parte de las citadas narraciones. Describe Délano a los aborígenes araucanos, apoyándose en la *Cyclopaedia* de Rees que cita a la letra, salvo cuando los datos no coinciden con sus

¹² *Journal of Bernard Magee, Observations on the Island of Juan Fernández* en: *Collections of the Massachusetts Historical Society*, Boston, 1835, págs. 246-260, vol. 4.

¹³ Moulton, *Journal of the Onico*,

págs. 82 y 91.

¹⁴ *Journal of Bernard Magee*, ya citado.

¹⁵ Amasa Délano, *Voyages*, pág. 277.

¹⁶ Délano, ya citado, pág. 489.

propias impresiones. Sobre la cultura de estos pueblos diserta a base de las doctrinas del Abate Ignacio Molina expuestas en su *Historia*. Se extiende sí en puntos de vista originales sobre la identidad de muchas costumbres de los aborígenes primitivos, entre otras sobre la estructura del idioma, la elocuencia y el hábito de hablar largo”¹⁷.

El estamento popular propiamente dicho es observado con acuciosidad. Nathaniel Appleton individualiza al chileno en el conjunto de los pueblos del Pacífico: “El pueblo de esta ciudad (Valparaíso), apunta en su *Diario* parece más europeo que el de Pisco, pero todos ellos están dominados por el orgullo español”¹⁸.

La composición étnica de la población en las postrimerías coloniales es descrita con precisión. “Los habitantes de la costa de Chile —escribe Délano— son sólo en pequeña parte europeos, es decir, españoles, los que gozan de una mayor estimación que los nacidos en Chile. Basan su orgullo en el hecho que hay pocos nacidos en la península, pues los españoles han cruzado en gran proporción su sangre con los aborígenes”. “No más del ocho por ciento de los habitantes son españoles —recalca Moulton— sin mezcla de sangre con los aborígenes”. Pero la homogeneidad y variedad era visible para ellos: “el color de los habitantes se escalona en todos los tonos que la raza humana es susceptible. Ojos negros y cabello duro y espeso es el natural de los españoles, pero ha encontrado otros con cabellos rubios, ojos claros y facciones regulares, al igual que en cualquier otro país del mundo”¹⁹.

Las disposiciones de ánimo y la eficiencia del pueblo hace decir a Richard J. Cleveland que “son generalmente amables, hospitalarios, indolentes y de escasa cultura”, condición que atribuye a la forma del gobierno colonial “que reposa en la ignorancia del pueblo”²⁰.

Términos similares emplea Moulton: “Es raro encontrar personas que quieran de buena voluntad trabajar, por lo que es frecuente topár con mendigos y ladrones”.

Las ocupaciones campesinas y oficios urbanos los describen con prolijidad. Admiran a los huasos: “Montados sea en caballos mansos o cimarrones, cabalgan en inmejorable forma y demuestran maestría en la conducción del animal. Casi nunca se ven jinetes desmontados por los animales. Como los mamelucos, pueden correr con asombrosa rapidez y luego detenerse súbitamente. Los he visto cabalgar con extraordinaria velocidad, hasta aproximarse unos seis pies de una casa, y allí pararse de repente como si el animal hubiera caído muerto en el sitio. A veces

¹⁷ Délano, *Voyages*, págs. 360-367.

¹⁹ Moulton, ya citado, pág. 82.

¹⁸ Nathaniel Appleton, *Journal of a Voyage from Salem to Mas Afuera on the South Pacific*, Essex Institute, Salem, Maas.

²⁰ Richard J. Cleveland, *A narrative of Voyages and Commercial Enterprises* ed. London, MDCCCXLII, pág. 47.

los he contemplado descender del caballo lanzado a todo galope, arrastrándose a su lado unas cuatro yardas. Frecuentemente se sientan a horcajadas en la grupa en una posición que semejan perros”.

El atuendo de los huasos difería también de lo que había visto Amasa Délano en sus largas peregrinaciones. “Las sillas están cubiertas —comunica— de peleros semejantes a los látigos de nuestras riendas. Tienen la forma de una especie de cuadrado, cubierto de pieles, amarrados a la usanza nuestra, mientras que las riendas son largas y llegan hasta la cabeza del caballo, donde se unen. Las riendas son alargadas, cinco o seis pies, con una tira de cuero duro que utilizan como fusta. La silla, similar a la nuestra, la cubren con un cuero duro, que les sirve a la vez para montar en la grupa. La adornan con cueros de lana de oveja de unas seis pulgadas de ancho, pintados de variados colores y elegantemente unidos a la silla. Este tipo de silla luce bien y es cómoda para el jinete y la cabalgadura. Para un inglés la parte más inexplicable del atuendo son los estribos. Son planos en el fondo, de un pie de largo, y ancho de seis pulgadas, la parte alta dibuja un arco en la mitad, cerrado por sus lados y por arriba, dejando tan sólo una abertura posterior para colocar el pie. Encuentro peligroso este sistema en caso de una caída, por quedar sujetos por el pie”²¹.

Además de las actividades de los “huasos”, Délano describe los otros tipos de ocupación campesina y obrera, sea en las construcciones, en los viñedos, en las chacras y en las transacciones comerciales.

Otra porción —agrega— se emplea en el acarreo de los productos, monedas, oro y toda clase de mercaderías. Le extraña el elevado número de personas empleadas en las oficinas del Gobierno, en actividades civiles o militares²².

Sobre el trabajo femenino escribe: “La ocupación de las mujeres es doméstica: la cocina, la costura, pues hacen sus propios vestidos, el tejido, el trabajo de lencería y la vigilancia de las labores de casa. Viven generalmente alejadas de los trabajos pesados”.

El eterno femenino atrajo a los viajeros. “Las mujeres de Concepción —dictamina Délano— pueden competir en belleza con las mujeres de cualquier país. Son modestas, suaves y agradables. Su vestido es singular, llevan crinolinas pasadas de moda, de gran tamaño, alrededor de la estrecha cintura. En Valparaíso se visten más a la moda europea o americana”²³.

²¹ Amasa Délano, *Voyages*, pág. 292.

²² Délano, pág. 295.

²³ Délano, págs. 283 y 291. En varias ocasiones se refiere al traje femenino. “La urbanidad de las damas es delicada

da y agradable de manera que hay que tener mucho estoicismo, como yo tengo, para no dejarse cautivar. Los vestidos son hermosos, con adornos de plata y oro. Los peines, de oro y con ellos se

El corte del vestido, al parecer, no gustó a los norteamericanos pues Magee se expresa en términos similares: "Las mujeres —nos transmite— son extremadamente hermosas pero la manera de vestir no fue de nuestro agrado. Usan largas polleras que se alargan 10 a 12 pulgadas de la cintura hacia abajo, y del peticoat pende el largo polizón de 20 yardas de seda u otros géneros, que alcanza hasta las rodillas. Tienen la cintura estrecha, y un rebozo parecido a una manta les cubre los hombros"²⁴.

El amargo Moulton completa esta descripción al escribir: "Las mujeres son insinuantes, hermosas y provocadoras, pero ignorantes y beatas. Tienen mala dentadura, me imagino que es por el abuso de los dulces, las cecinas y el mate, que beben lo más caliente posible. Se levantan temprano, toman mate, pero comen poco antes del mediodía. Siempre toman postre y beben. Con frecuencia duermen la siesta hasta las cuatro, y comen alegremente a las diez u once. Son aficionadas a la música y muchas entre ellas tocan con gracia el piano forte"²⁵.

De la sociabilidad colectiva destacan los viajeros las entretenciones, principalmente la música y la danza. "El instrumento más en boga —nos relata Délano— es la guitarra que todas las damas tañen acompañando las voces que son muy melodiosas. Tocan también el arpa, la espineta, el hapsicordio y los pianofortes que son comunes, y que pulsan extremadamente bien. Los caballeros tocan la flauta y el clarinete. Bailan con mayor gracia y majestad que todos los pueblos que he conocido. Sus danzas son el minuet, las danzas de pareja, el cotillón y una muy original llamada "fandango", de procedencia hispánica. Esta danza la ejecutan una dama y un caballero, a veces dos damas. Las damas y los caballeros se reúnen en casa de los amigos, pero los jóvenes forman un grupo aparte, jugando a las cartas, en grandes mesas. El juego más usual es el "banco", parecido a nuestro "loo".

Las damas nunca se incorporan al juego, se sientan en una plataforma (estrado), y tocan la guitarra para entretener a los que están jugando.

Otros tipos de entretención que apunta Délano son los paseos a caballo, las excursiones a los buques surtos en la bahía, y las visitas²⁶.

Délano da pormenores sobre la moda femenina y masculina: "El

sujetan el cabello. Usan largos pendientes, brazaletes para las muñecas; cadenas en la cintura, y zapatos con hebillas de oro y plata. Muchos de estos adornos están incrustados de piedras preciosas. Su peinado realza con los peines muy

finamente dispuestos que les da una presencia encantadora".

²⁴ Magee, *Journal*, ya citado.

²⁵ Moulton, ya citado, pág. 92.

²⁶ Amasa Délano, *Voyages*, pág. 283.

traje de los caballeros —escribe— es muy parecido al que se usa en nuestro país. No usan, sin embargo, los macfarlanes.

Se cubren con sombreros de copa, similares a los nuestros. Usan también un vestido casero llamado poncho, que es muy popular. Se fabrica con la misma tela que el de las mujeres, de colores variados, de trama fina y sutil, con una abertura para dejar pasar la cabeza. Son tan densas en su textura, que no dejan pasar el agua, y por eso son convenientes para el jinete, que puede manejar con soltura el caballo, mientras defiende el cuerpo de la lluvia ²⁷.

Délano pasa un juicio benévolo sobre la clase dirigente, cuyas costumbres describe: "Los caballeros —escribe— son los espíritus más nobles que me ha tocado conocer. La idea que corre de que sean un pueblo orgulloso y celoso no es verdadera. Nunca he visto gente más ajena a esos sentimientos".

De las cualidades morales del pueblo, los viajeros norteamericanos destacan la hospitalidad. "Son muy inclinados a la amistad con los ingleses y norteamericanos", escribe el citado cronista. "Hay un tipo de hospitalidad —agrega Moulton— que es general entre los chilenos, la de invitar siempre a los extranjeros a comer en sus casas. He comido en su compañía en una fonda elegante, pero me urgieron en esta bienvenida a compartir en su propia casa y hacerme familiar de ella" ²⁸.

A lo largo de este libro hemos ofrecido completa información sobre la cariñosa recepción y las múltiples atenciones que recibieron los marinos y comerciantes norteamericanos en el país. El pueblo y las autoridades demostraron al igual un profundo interés por informarse de la vida en los Estados Unidos y de sus formas de gobierno, sentimientos que van a aflorar a la hora de la Independencia en los escritos de Manuel de Salas y Camilo Henríquez.

Más fuerte aún que la rivalidad política fue el aspecto religioso, el que complicó las relaciones entre los Estados Unidos y los países americanos en la época colonial. "El odio a España y a sus formas de vida —escribe un especialista— estaba hondamente enraizado y persistía en la mentalidad de los colonos ingleses de Norteamérica" ²⁹.

La resistencia al "papismo", herencia dogmática de la Reforma y de

²⁷ Delano, *Voyages*.

²⁸ Amasa Délano, ya citado pág. 295. Sobre la manera de recibir, escribe: "Uno de los lados del salón es más elevado, cubierto con alfombras y cojines. Las sillas se colocan en el muro. Se sientan en el estrado, con las piernas cruzadas a la manera de la moda turca. Al reclinarsse el caballero toma uno de

los cojines como soporte. La charla es viva e inocente. Las mujeres cantan bien y una de las galanterías de los hombres es pasarles la guitarra para que los deleiten con la música".

²⁹ Stanley William, *The Spanish Background of American Literature*, Yale University Press, 1955, pág. 3.

la Contrarreforma, es decir, el combate en nombre del protestantismo a la concepción católica, apostólica y romana, es uno de los elementos psicológicos que impidió a los norteamericanos ver claro en el problema espiritual latinoamericano. Adoptaron frente a ellos una actitud mesiánica, tratando de desarraigar las bases religiosas de la existencia hispánica, para convertirlos a la "religión pura", de las iglesias reformadas.

Desde el siglo XVII los teólogos puritanos inician esta campaña de "conversión". El juez Samuel Sewall aspiraba a la formación de una "Nueva Jerusalén", con los indios de México. En 1696 Cotton Mather aprende los rudimentos del español, para escribir su famoso "tract", la primera versión de su libro *La Religión Pura en Doce Palabras Fieles*, que sale a la luz en Boston con las adiciones de *La Fe del Cristiano*. En *Veinte Cuatro Artículos de la Institución de Cristo*. Un ensayo para llevar la religión a la América Española³⁰.

La actitud violenta y agresiva de los puritanos pasó a informar una política religiosa absorbente, que se mezcla con las primeras tentativas comerciales y políticas para conquistar los mercados económicos latinoamericanos.

Este complejo psicológico de superioridad, arraigado en una doctrina teológica aceptada, va a ensombrecer las relaciones primeras.

Los viajeros imbuidos en estos principios aplican la lupa mental que deforma el sentido básico de las costumbres que observaban en el Continente.

Basta recorrer el texto de los libros citados para darse cuenta de esta ausencia de un criterio verdaderamente racionalista crítico comparativo. William Moulton, por ejemplo, se burla con saña de las ceremonias religiosas a las que concurre en Concepción o Valparaíso. Describe en términos oprobiosos la conducta de los "padres", transmitiendo anécdotas desvergonzadas sobre el P. Sebastián de Génova, de acuerdo a lo que le había contado el Cap. inglés Roberts³¹.

Por lo demás este sentimiento era recíproco y el miedo a los "heréticos" de las autoridades peninsulares fue compartido por las diversas clases sociales de Hispanoamérica a lo largo de los siglos de la Colonia.

³⁰ Utilizamos los datos de Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest*, Philadelphia, 1945, págs. 66-71.

³¹ William Moulton, *Journal*, ya citado, págs. 84 y 93.

CAPÍTULO XXX

EL INFLUJO NORTEAMERICANO EN CHILE EN LA EPOCA COLONIAL

La presencia norteamericana en Chile no puede medirse por el caudal de sangre, simiente y tronco, que hayan dejado sus ciudadanos en la demografía nacional. La escasa importancia cuantitativa de su aporte queda atestiguado en el primer censo de extranjeros, ordenado por el Gobernador Francisco García Carrasco, después del decreto de expulsión firmado el 28 de noviembre de 1809. Allí se señala un contingente de 79 extranjeros, de los cuales 10 eran americanos¹.

Sin embargo esta cifra no corresponde en estricta verdad histórica a la realidad e intentaremos, aunque sea adjetivo y anecdótico, un rastro, con un cedazo más fino que el estadístico, de los elementos humanos que hayan dejado huella de su presencia en Chile colonial.

Sin duda, conjeturalmente fueron muchos los marinos desertores que permanecieron ocultos o tolerados en los puertos del litoral, ingresando a las capas bajas y anónimas de la sociedad. Tenemos el triste ejemplo de la trágica vida de Jorge Howe, capitán de la *Onico*, que vino a morir en Valparaíso en la mayor tristeza e indigencia, como tenemos relatado.

De la curiosa sociabilidad chileno-norteamericana en las islas nos hemos extendido en otros capítulos, pero ignoramos el número de los loberos y balleneros que terminaron su vida en el país o los de aquellos que por los lazos del amor violento o el deseo, hayan formado hogar o atado lazos efímeros o fecundos con mujeres chilenas.

¹ Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo VII, Santiago 1886, pág. 453. En esta nómina se contaron los extranjeros que habían comprado carta de naturalización. Sobre los decretos de expulsión, Diego Barros Arana, *Historia*, ya citada, vol. VIII, Santiago

1887, pág. 105. Sobre la "Condición Jurídica del Extranjero durante la época colonial" ver el resumen de Alejandro Fuenzalida Grandón en su libro *La Evolución Social de Chile* (1541-1816) Santiago, 1906, cap. V., págs. 65-86.

A estos imponderables hay que agregar los datos que aporta el P. Melchor Martínez en su monografía *Revolución de Chile*, fuente preciosa para el estudio de las influencias anglosajonas. "Se quedan —escribe— muchos en tierra con el título de desertores, enfermos, médicos, artistas, etc." ².

"Estos individuos —escribe el historiador Barros Arana— atraídos por la benignidad del clima, por una inclinación aventurera o por la esperanza de hacer rápidamente fortuna en un país que creían tan rico como inexplorado, abandonaban su antigua carrera y se establecían en los campos y en las ciudades, donde algunos de ellos se hicieron estimar por su laboriosidad, por su honradez y hasta por sus conocimientos, que sin ser considerables, los colocaba en la categoría de los hombres más ilustrados del país" ³.

De los artistas, o sea artesanos, se ha ocupado William Moulton, a quienes, según sus palabras, las propias autoridades inducían a desertar.

"Desde Nueva Inglaterra —apunta— vinieron hace poco cuatro mecánicos con las herramientas de sus respectivos oficios, de un costo de 100 dólares cada uno, más los gastos del pasaje. Estos hombres venían con grandes expectativas de hacer fortuna, y eran agudos hombres de empresa. Trabajaron sólo diez meses, pues tres de ellos abandonaron el país, pagando su pasaje a una isla del Pacífico donde esperaban encontrar medios para el regreso a su tierra natal" ⁴.

Una suerte similar tuvieron los mecánicos contratados por el Gobernador Don Ambrosio O'Higgins para las obras de mano de la reconstrucción de la ciudad de Osorno.

De los médicos, hablaremos a continuación del Dr. David Frost y Manuel Jesús Hooy (Hoy), cirujano del *Warren*.

En las capas superiores de la sociedad chilena encontramos ya en el siglo XVIII algunos troncos genealógicos que han tenido cierta trascendencia social por haber dado origen a connotadas familias americano-chilenas. Las más importantes en orden cronológico son los: Délano, los Frost, y en un lato sentido, los Hoevel.

Aunque Amasa Délano, oriundo de Duxbury, ciudad de la histórica

² Fr. Melchor Martínez, *Memoria Histórica sobre la Revolución de Chile desde el cautiverio de Fernando VII, hasta 1814*, escrita por orden del Rey. Valparaíso, marzo de 1848, pág. 14.

³ Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo VII, ya citado, pág. 452.

⁴ William Moulton, *Journal written on board the Onico*, Utica, 1804, pág. 97. "La mayor parte de los gobernadores —escribe (pág. 84)— con insistencia requieren de los marinos que deserten, en especial a los mecánicos se establezcan en el país. A veces los detienen hasta que zarpe el buque".

colonia de Plymouth, y su hermano Samuel visitaron con calma y detención nuestras costas, interviniendo como hemos visto, en angustiosos problemas nacionales, no fueron ellos mismos los troncos progenitores de esta familia que iba a alcanzar distinción en las esferas comerciales e intelectuales de Chile en el correr del siglo XIX. Emparentados colateralmente, Amasa y Samuel, con la familia del Presidente Franklin Délano Roosevelt y su esposa Eleonore, en 1934 el ilustre mandatario norteamericano obsequió a la Universidad de Chile, en prueba de afecto, un ejemplar de la valiosa crónica de Amasa, *A narrative of voyages and travels in the northern hemisphere*, estampando una cariñosa dedicatoria: "May the modest part which my kinsman Amasa Délano played in the building up Chile encourage further fruitful cooperation between our people who shares the common ideas of justice, peace and humanity".

Los lazos directos de sangre fueron establecidos por Pablo Délano Jefferson (1775-1842), uno de los 21 hijos de Nathan Délano de Fairhaven⁸, "un marino competente y heroico al mismo tiempo que serio y honorable", en palabras de Barros Arana. Como capitán de la corbeta *Independencia* participó en las luchas por la emancipación y en la expedición libertadora del Perú, distinguiéndose después en múltiples empresas precursoras de la economía nacional.

De sus hijos vinieron a Chile, Pablo (1806-1881), el heroico niño de 12 años que tomara parte en la captura de la *Esmeralda*, junto con Lord Cochrane. Se estableció más tarde en La Serena, y por su matrimonio con Teresa Gregoria Edwards Ossandón, en quien tuvo 13 hijos, penetró en los círculos financieros.

Guillermo (1807-1877), su hermano, demostró idénticas condiciones intelectuales y financieras, animando el negocio de molinos en Concepción y dando pruebas de gran imaginación comercial⁹.

Estrechamente vinculado al grupo de los Délano, por lazos de matrimonio, está el Dr. David Frost, de New York, otro de los troncos genealógicos chileno-norteamericanos de raigambre colonial. Médico de a bordo de la fragata *Maryland*, Cap. Jonathan Perry recorrió en 1806-1807 las regiones del norte, interesándose en los negocios del cobre. Regresó después a Chile, estableciéndose en La Serena en 1811. Casó con doña Paula Ossandón Iribarren y tuvo larga descendencia. En 1818 fue nombrado Cónsul de los Estados Unidos en Talcahuano. Años después hacía venir a Chile a su sobrino Samuel Frost Haviland, que casó

⁸ Samuel Elliot Morrison, *The Maritime History of New England*, Boston-New York, 1925, pág. 114.

⁹ Aprovechamos los datos de la me-

moria de nuestra alumna Srta. Adela Davies Correa, *Una familia norteamericana en Chile: Los Délanos*, Santiago, marzo de 1966.

con una de sus cuñadas. Murió en 1826 rodeado del prestigio de una sólida reputación social y económica ⁷.

Desde los Estados Unidos vino como médico a bordo de la *Warren*, el Dr. Manuel Jesús Hooy o Hoy, en la descuidada transcripción documental de los nombres extranjeros. Después del ruidoso comiso de la nave pidió permiso para regresar a su tierra natal, pero luego se estableció en Concepción, ejerciendo su profesión. El historiador de la medicina en Chile, Dr. Laval da cuenta de un informe del facultativo suscrito en 1809, solicitado por el Obispo para la posible ubicación del nuevo hospital de Concepción ⁸.

Por haber estado ausente del país en los últimos años coloniales, Mateo Arnaldo Hoevel, sueco de origen y norteamericano de naturalización, nos abstenemos de comentar, por ahora, su extraordinaria participación en la vida del país ⁹ a partir de 1810.

La vinculación racial es una mínima parte del influjo norteamericano en Chile. Los marinos fueron hábiles para detectar bajo la apariencia tranquila de la dominación hispánica un sentimiento de independencia, basado en los vagos anhelos del espíritu de la Ilustración. Y junto con detectarlo trataron de acelerar este proceso latente, sea por las perspectivas económicas que le podía ofrecer una América libre y soberana en lo político, abierta al comercio internacional, sea por proselitismo hacia la causa democrática, sistema bajo el cual ellos habían encontrado la prosperidad.

William Moulton en su trato amical con personalidades de Talcahuano y Concepción, ha recogido con habilidad estas confesiones musitadas cual susurro en un ambiente represivo, y las páginas de su *Diario* definen con acierto esta inquietud reinante; el 4 de enero de 1802 apunta en su *Diario*: "Don (en blanco en el texto), un oficial y hombre culto posee los conocimientos generales más profundos sobre la historia sagrada y civil de todas las personas que he topado en Chile. A menudo hace guardia en el buque. A pesar de ser sociable y bien educado, no podía ocultar una opresión oculta que lo embargaba y que era comentada entre nosotros. Al fin logramos entretenerlo para que descubriera la secreta causa de su estado. Una oportunidad se presentó en mi

⁷ Sobre los Frost en Chile: Archivo Nacional. Archivo Judicial de La Serena. Legajo N° 36. Quien sabe (Samuel Hilman) *Old Timers British and American*, Santiago s.f. (1901), pág. 74. Sobre su matrimonio y descendencia: Guillermo Cuadra Gormaz, *Familias Coloniales de Santiago*, Santiago, 1918, tomo II, pág. 25.

⁸ Archivo Nacional, Capitanía Vol. 598. Datos comunicados por el Dr. Enrique Laval, que mucho agradecemos (Carta de 20 de enero de 1969).

⁹ Ver nuestro folleto, *Don Mateo Arnaldo Hoevel (1773-1819)*, Santiago 1941, tirada aparte de la Revista Chilena de Historia y Geografía.

cabina, estando sólo aquellos a quienes él quería abrir su corazón. Era algo verdaderamente conmovedor observar sus emociones a medida que nos relataba la causa de su depresión y ansiedad. El fuego de la Independencia está cundiendo entre todos los países de América, nos decía, y los pueblos están formando grupos selectos de dos, tres o cuatro que se agrupan en clubes en todas las ciudades importantes, confederándose bajo ciertos compromisos y comunicándose las noticias unos a otros. El era uno de ellos y era un apasionado de las ideas de emancipación. Creía firmemente que se romperían las cadenas de la tiranía, y que si el trono de Carlos IV fuera ocupado por un sucesor, en menos de medio siglo estaría vacante. Nos declaró que pondría en ello todo su fervor, aunque tuviera que sacrificarse por la causa"¹⁰.

Partiendo de esta realidad psicológica de descontento, algunos viajeros dedicaron sus esfuerzos a la obra de propaganda de las nuevas ideas libertarias. Uno de los más connotados fue William Shaler, el llamado "apóstol de la libertad racional". Nacido en 1775, en la localidad de Bridgeport, en el estado de Connecticut; huérfano a los 13 años, se entregó, como su padre Timothy, a la vida del mar.

"Sus aventuras —escribe su biógrafo, Roy F. Nichols— lo pusieron en contacto con los puertos europeos en los días iniciales de la Revolución Francesa, y su experiencia juvenil en la guerra norteamericana lo había preparado para adherir con entusiasmo a esta causa".

Tomó contacto con Hispanoamérica en su viaje a Montevideo y Buenos Aires a bordo de la fragata *The Friends*, en el verano de 1799, y entusiasmado con las posibilidades que ofrecía el continente, pensaba en un próximo regreso. No sólo quería ver nuevas tierras aprovechables para mejorar su situación financiera, sino "plantar la semilla de la libertad"¹¹.

A bordo de la fragata *Lelia Bird* y asociado con el animoso Richard J. Cleveland y el romántico Conde de Roussillon, trataron de forzar, en forma clandestina, el monopolio español en el Pacífico.

Hemos descrito en detalle sus dos meses de estadía en Valparaíso, y sus luchas contra los abusos del Gobernador Francisco García Carrasco. Pero estos meses no fueron perdidos y por medio de su contacto con los mejores criollos "conoció el descontento y conversó aún de libertad".

"Durante nuestra estadía en Valparaíso, apunta Richard J. Cleveland, en su libro de viaje, llegamos a conectarnos con diversas familias

¹⁰ William Moulton, *Journal on board the Onico*, ya citado, págs. 82-83. Las aprovechamos en nuestro folleto, *La Misión Bland en Chile*, Santiago 1936, tirada aparte de la Revista Chilena de

Historia y Geografía, pág. 6.

¹¹ Roy F. Nichols, *William Shaler, New England Apostle of Rational Liberty*, tirada aparte de *New England Quarterly*, IX (1938).

del país, y tomamos la costumbre de visitarlas. Los nativos simpatizaban con nosotros y condenaban la política inamistosa de sus gobernantes.

Parecían, en general, estar despertando y dándose cuenta del estado de vasallaje en que eran tenidos por las autoridades. Los puestos de honor y de provecho estaban exclusivamente en manos de los españoles, lo que producía molestias a los criollos.

Estallidos de indignación por estas y otras causas se advertían, siempre acompañados por la esperanza de que el período de emancipación no estaba lejos.

Estos sentimientos que compartíamos nos permitían trazar un paralelo entre nuestros respectivos países. Les explicábamos nuestra propia situación durante el período colonial en los Estados Unidos, y les señalábamos la fuerza que habían demostrado los norteamericanos en los comienzos de la Revolución, y las ventajas que ellos obtendrían de los productos de la tierra y los precios rebajados con que recibirían las mercaderías europeas, cuando el comercio se viera libre de las cadenas con que la tiranía y la locura los tenían atados. Les demostrábamos además el efecto de postración y enervamiento que sufría la mente en ese estado de dependencia y vasallaje.

Para hacerles comprender mejor el sentido de la causa, les dimos copia de nuestra Constitución Federal, y una traducción al español de la Declaración de nuestra Independencia¹².

A su regreso a los Estados Unidos, William Shaler continuó ocupándose de los asuntos americanos, y unido a su amigo, Richard Alsop, se ocupó de la traducción de la *Historia Civil y Política de Chile*, del Abate Molina¹³.

Y no fue el caso de Shaler y sus amigos, algo aislado y circunstancial, la lucha antihispánica encontró otros paladines, como ser la enigmática personalidad de Procopio Jacinto Pollock, natural de Boston, nacido alrededor de 1786.

En su calidad de sobrecargo de la requisada fragata *Warren*, y terminado el proceso, Pollock solicitó del Gobernador de Concepción el permiso para pasar a Santiago, alegando "falta de salud por efecto de la intemperie de este clima". La solicitud elevada el 2 de octubre de 1807 siguió el pesado trámite burocrático. Las autoridades pensaron que era mejor "transportarlo a su patria, vía Callao", pero para evitar gastos fue por último conducido a Valparaíso¹⁴. Tras múltiples trámi-

¹² Richard J. Cleveland, *A narrative of voyages and commercial enterprises*, London MDCCCXLII, pág. 47.

¹³ Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest, 1700-1812*, Universi-

ty of Pennsylvania Press, 1945, pág. 64 y nota 47.

¹⁴ Archivo Nacional. Capitanía General, vol. 536.

tes fue autorizado a residir en Chile, donde se dedicó con buen éxito a las transacciones comerciales ¹⁵.

Su actividad política precursora fue tenaz y positiva. "Se ocupaba —escribe Barros Arana— de divulgar informes desfavorables a España y en propagar doctrinas revolucionarias, recomendando las excelencias del sistema republicano. De su actividad, realizada en compañía de connotados compatriotas, son particularmente famosas sus hojas manuscritas, las llamadas *Gacetas de Procopio*, un resumen de noticias extractadas de las gacetas inglesas y puestas en idioma castellano, para que los chilenos no se dejaran engañar por los periódicos y demás publicaciones que venían de España" ¹⁶.

Jaime Eyzaguirre publicó uno de sus números, al parecer enviado desde Buenos Aires, donde estaba refugiado después de su expulsión por orden del Gobernador Francisco García Carrasco. Allí podemos ver su ingeniosa técnica de aplicar hechos históricos de la revolución norteamericana a la realidad nacional. Al tenor copiamos uno de estos manifiestos:

¡Los tiempos son tremendos! ¡El fuego y el sable se acercan! Americanos, ciudadanos, defended nuestras preciosas, invaluable libertades. Mejor es percer luchando como hombres de ser depravados y esclavizados. En vuestro país resuena la alarma en una voz de tempestad. No os podréis hacer sordos el presente llamamiento de vuestro patriotismo. No dormiréis seguros ínterin tengáis los enemigos a nuestras puertas ¹⁷.

Procopio Pollock continuó siendo bizarra figura en el ambiente nacional, a través de su amistad con el jurista Juan Martínez de Rozas, y sus intereses por la política nunca desmayaron, aun después de la Independencia a la que había contribuido con sus aportes ideológicos ¹⁸.

Y estos casos individuales no son aislados, el P. Melchor Martínez, testigo irrecusable de estos hechos, indica que: "En todos los puertos, ciudades y principalmente las capitales, conozco establecidos muchos de estos bostoneses que además de cultivar la semilla seductora verbalmente, mantienen correspondencia con su República, encargan y reciben los escritos libertarios de su Patria, los esparcen, persuaden como buenos apóstoles de tal secta".

¹⁵ Archivo Nacional. Notarial de Santiago, Díaz, 1809, fojas 225.

¹⁶ Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo VIII, Santiago, 1884, pág. 106 y nota 39, y Tomo IX, pág. 626, nota 1.

¹⁷ Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, *Las Gacetas de Procopio*, Revista Chilena,

Año XIV, N° 121-122, mayo-junio 1930, págs. 499-501.

¹⁸ José Zapiola, *Recuerdos de Treinta Años*, (1810-1840). 8° ed. a cargo de E.P.S. Santiago, 1945, pág. 140. Al igual nuestro artículo "A Yankee predecessor of Chile Independence, Andean Monthly, October 1939, págs. 29-31.

En vano el Gobierno metropolitano y las autoridades coloniales, como lo hemos señalado en las páginas de este libro, trataron de expulsar a los norteamericanos de estas islas de Santa María, la Mocha o Más Afuera; en vano pusieron obstáculos para detener los peligros de la propaganda revolucionaria, el proceso estaba en marcha.

Ya desde 1791, la Monarquía Española tomó las precauciones al respecto, y por Real Cédula, firmada en Aranjuez, el 18 de mayo de 1791 declaraba:

“Noticioso el Rey de que entre los géneros comerciales de mercería fina se han introducido en algunas partes de Indias, particularmente en el Reyno del Perú, relojes de faltriquera, cajas para tabacos de polvo, y algunas monedas en que se advierte grabada una mujer vestida de blanco, con una bandera en la mano y alrededor una inscripción que dice *Libertad Americana*, se han expedido las Reales Ordenes por causar mucho perjuicio a la tranquilidad pública . . . no se introduzcan los expresados objetos, ni ninguna especie de moneda que tenga alusión a la Libertad de las Colonias Anglo-Americanas, haciendo recoger con prudencia y sin dar a entender el motivo, las que se hallaren esparcidas si las hubiere”.

El Presidente Don Ambrosio O'Higgins comunica la orden a “las aduanas y gobernadores de los puertos habilitados”, el día 27 de octubre del citado año ¹⁹.

El temor de los contagios espirituales fue constante en las autoridades, y además de las tentativas de desarraigo individual de los ciudadanos ingleses y norteamericanos que hemos expuesto en “noviembre de 1809, creyendo el gobierno de la colonia, no sin razón, que algunos de estos extranjeros fomentaban las ideas revolucionarias que habían comenzado a germinar, determinó expulsarlos”, recomendaciones que fueron renovadas por la Junta Central de España en el mismo año ²⁰.

Hay consenso unánime entre los historiadores para justipreciar el aporte de los norteamericanos en el proceso de Independencia.

Diego Barros Arana, Benjamín Vicuña Mackenna y en especial Miguel Luis Amunátegui, han presentado el cuadro de estas influencias. Pareja opinión encontramos entre los investigadores norteamericanos. “Influencias comerciales y culturales— apunta en sus conclusiones Harry Bernstein— acompañaron antes de 1810 los primeros pasos de la Independencia Latinoamericana ²¹.

Fueron los loberos y los balleneros —dictamina John J. Johnson—

¹⁹ Archivo Nacional. Reales Cédulas. pág. 453.
Capitanía General, vol. 740.

²⁰ Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo VII, ya citado, pág. 101.

²¹ Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest 1700-1812*, ya citado, pág. 101.

los que al surcar las aguas del Pacífico Sur, abrieron las vías para la penetración comercial de los Estados Unidos en el actual Chile”²².

Un novelista genial en su prodigiosa epopeya marinera, *Moby Dick*, Herman Melville ha destacado este aserto, al escribir entre los comentarios de su novela: “Antes que los balleneros doblaran el Cabo de Hornos no había comercio sino colonial y escasamente un intercambio entre Europa y las opulentas provincias del Pacífico. Fueron los balleneros los que quebraron la política celosa de la Corona de España, al tocar esas colonias; y si el espacio lo permitiera se podría comprobar cómo la acción de los balleneros fue en último término la que liberó al Perú y Chile del yugo de la vieja España y estableció la eterna democracia en esas regiones”²³.

Estos explotadores audaces fueron bautizados con el nombre de Boston men, los bostoneses, pues como escribe Munro, lo mismo que en la época de las cruzadas los sarracenos llamaron “francos” a todos los cruzados, por la importancia que tenía la nación francesa, así, detrás de los “bostoneses” estaba la nación norteamericana²⁴.

La evaluación de estos aportes es temprana en la historiografía nacional, en el alba misma del proceso emancipador.

Fray Melchor Martínez, encargado por el Rey de estudiar en Chile estas implicaciones, es el cronista que mayor caudal de datos reúne sobre estas materias. Martínez, racionalista en su tesis, buscaba las causas intelectuales (parciales las llama él) que habían influido en los hechos. Señaló dos acontecimientos fundamentales: la Independencia de los Estados Unidos y la Revolución Francesa. “Las Américas —raciocina— recibieron desde los principios el sistema de la Revolución Francesa como el más análogo y conforme a sus deseos; pues este nuevo mundo cree que ya llegó al estado de pubertad, y que puede muy bien regirse sin tutores ni curadores que los sostengan . . . Cuyo concepto halagüeño, abrigado y fomentado en el seno de la América hace algún tiempo ha recibido cuerpo y robustez últimamente en el ejemplo constante y manifiesto de los Estados Unidos, que siendo una pequeña parte de su vasto cuerpo ha conseguido su independencia”.

El aporte lo expresa el historiador Martínez, en forma clara, lo que justifica la inserción completa de los párrafos pertinentes de su interesante memoria:

“Esta república que abrió la primera puerta a la libertad americana, y rom-

²² John J. Johnson, *Early Relations of the United States with Chile*, tirada aparte de “The Pacific Historical Review”, Vol. XIII, N° 3, sept. 1944, pág. 260.

The Modern Library, New York, 1930, pág. 157.

²⁴ Wilfred Harold Munro, *Tales of an old sea port*.

²³ Herman Melville, *Moby Dick*, Ed.

pió los lazos que la unían a Europa, se ofrece como modelo a todas estas dilatadas colonias, sirviendo como levadura, que aunque en pequeña porción fermenta y concierta en su gusto y naturaleza un cuerpo muy crecido de masas... La república Bostonesa, aislada y rodeada de tantos pueblos deseosos de imitar sus ideas de libertad, considera y teme al mismo tiempo la debilidad de su existencia, y por esta razón excita sus mayores esfuerzos para engrandecer su pequeñez y generalizar su sistema como medio único de su firmeza y subsistencia. A este fin pone en movimiento todos los recursos imaginables para atraer a los americanos a su depravado intento. El comercio clandestino y el permiso de la pesca de ballenas, los introduce en todas las costas, puertos, islas y demás posesiones españolas, dándole ocasión a persuadir a los americanos el floreciente estado y ventajosa situación del país, afeándoles como una ignominiosa esclavitud el gobierno colonial y la sujeción a la Matriz de Europa"...

Estos gravísimos y efectivos males se podían remediar en gran parte prohibiendo a dichos bostoneses la pesca en estos mares del sur, especialmente en esta banda del Cabo de Hornos, pues con dicho permiso arriban frecuentemente a nuestras costas, introducen géneros de contrabando, entran con frecuencia en los puertos simulando escasez de agua, alguna pequeña avería y otros infinitos pretextos, y permanecen en ellos, entablan conexiones y amistades, traen y llevan correspondencia... haciendo (cómo me respondió uno de ellos) el oficio de abogados y defensores de la libertad del hombre, dándole a conocer la independencia y libertad que le compete"²⁵.

Vanas fueron, como hemos repetidamente afirmado, estas actitudes teóricas y contraproducentes del Gobierno Español, el proceso ideológico y positivo estaba en marcha. Y a la hora solemne de la Independencia el ideario norteamericano afluye con elocuencia en el pensar político de José Miguel Carrera, Manuel de Salas, Juan Martínez de Rozas, Camilo Henríquez y José Miguel Infante y tantas otras personalidades que se inspiraron en los conceptos democráticos de la república norteamericana.

²⁵ Fr. Melchor Martínez, *Memoria Histórica sobre la Revolución de Chile*, ya citada, págs. 13-14. Al igual, Miguel Luis Amunátegui, *Los Precursores de la Independencia de Chile*, Tomo III, Santiago, 1872, cap. V: Las Revoluciones de Estados Unidos y de Francia, págs.

257-288. En especial págs. 263-267. William Miller Collier y Guillermo Feliú Cruz, *La primera misión de los Estados Unidos en Chile*, Santiago, 1926, págs. 26-39 y Harry Bernstein, *Origins of Inter-American Interest*, ya citado, pág. 81.

A P E N D I C E N.º 1

BUQUES NORTEAMERICANOS EN CHILE (1788 - 1809)

1788

1. *Columbia Rediviva*, fragata, 210 toneladas. Cap. John Kendrick, de Boston. Rumbo al N. W. Pertenecía a John Barrel, Samuel Brown, Charles Bulfinch, John Derby, Crowell Hatch y John M. Pintard. Fue el primer buque norteamericano que entrara en el Pacífico. Ancló en Juan Fernández el 22 de mayo arrastrada por un temporal. Se la creyó contrabandista y su estada dio origen a la separación del Gobernador de la isla, Blas González, y a una serie de incidencias. Permaneció unos días en la isla prosiguiendo su histórico crucero al N. W.
2. *Lady Washington*, balandra, 90 toneladas, Cap. Robert Gray. Viajó en compañía de la *Columbia* hasta 100 leguas al sur de Juan Fernández, donde un temporal las separó. No tocó en nuestras islas.

1791 - 1792

3. *Beaver*, fragata ballenera. Cap. Paul Worth. Zarpó de Nantucket el 3 de agosto y volvió el 25 de marzo de 1793, con 1.100 barriles de aceite de esperma y 200 barriles de aceite. El primer ballenero norteamericano en el Pacífico. Fue detenido en el Callao y expulsada sin víveres. Debió tocar en las islas.
4. *Rebecca*, fragata ballenera en Nantucket, Cap. Seth Folger. En el Puerto de Santa María (Portugal) el 6 de noviembre de 1791. Volvió el 8 de abril de 1793 con 800 barriles de esperma y 240 de aceite. Entró el 19 de septiembre de 1792 a Juan Fernández.
5. *Washington*, ballenera de Nantucket, Cap. George Bunker. Estaba en Santa María (Portugal) el 3 de abril de 1792. Atravesó el Cabo de Hornos. Regresó en abril de 1793 con 800 barriles

de esperma y 400 de aceite. Fue el primer buque norteamericano que enarbolara la bandera patria en el Perú.

6. *Héctor*, ballenera de Nantucket, Cap. Thomas Brook. Estuvo en Santa María (Portugal) en junio de 1792. Regresó el 8 de abril de 1793, con 700 barriles de esperma y 500 de aceite.
7. *Hurricane*, ballenera de Nantucket, Cap. Benjamin Whippy. Recaló en la isla de Santa María (Portugal) en noviembre de 1792 rumbo al Pacífico.
8. *Swan*, ballenera de Nantucket, Cap. Robert Meade. Estuvo en la isla de Santa María (Portugal) el 6 de noviembre de 1791, con destino al Pacífico.
9. *Favourite*, ballenera de Nantucket, Cap. G. Barker. Avistada en la costa de Chile el 3 de abril de 1792.
10. *Friendship*, ballenera de Nantucket, Cap. Obed Barnard. En la costa de Chile, tenía un cargamento de 500 barriles.
11. *Mannery*, (tal vez Minerva), Cap. Seth Coffin. Tenía a bordo, a la altura de Tarapacá, en 1792, 300 barriles.
12. *Warren*, ballenera de Nantucket, Cap. Robert Meader. Tenía en la costa 400 barriles. Entró el 19 de septiembre de 1792 a Juan Fernández en compañía de la *Rebecca*. Volvió en 1793.
13. *Rebecca*, ballenera de New Bedford, 175 toneladas, Cap. Joseph Russel and Sons y Mr. Howland. Zarpó el 28 de septiembre de 1791. El 4 de noviembre estaba en el Puerto de Buenaventura (Portugal). Se hizo nuevamente a la mar el 29 de noviembre. En febrero cruzó el Cabo de Hornos. Recorrió la costa de Chile hasta Mejillones. Prosiguió a Arica. Regresó el 23 de febrero de 1793. La primera de su puerto en el Pacífico.
14. *Hope*, bergantín de 80 toneladas de la matrícula de Boston, propiedad de Thomas H. Perkins y James Magee. Cap. Joseph Ingraham, oficial de la *Columbia*. Zarpó el 17 de septiembre de 1790. Navegó en convoy con la ballenera francesa *Necker*. A bordo venía el piloto chilote José Alejo Oyanguren. Se creyó fuera contrabandista. Se envió en su persecución al bergantín *Santa Rosa*. Parece que la *Hope*, con el nombre traducido de *Esperanza*, estuvo en Valparaíso en mayo de 1793.
15. *Hancock*, bergantín de 175 toneladas de la matrícula de Boston, propiedad de Samuel Crowell y Creighton. Cap. Samuel Crowell. Zarpó en noviembre de 1790 con destino al N. W. Se detuvo en Staten Island para cazar lobos. Después de una violenta tempestad en el Cabo de Hornos ancló en la isla de Más Afuera. Continuó al N. W. y Hawai.

16. *Jefferson*, fragata de 150 toneladas, de Boston, propiedad de J. and T. Lamb, capitán Josiah Roberta. Zarpó de Boston el 28 de noviembre de 1791. Pasó el Cabo de Hornos en compañía de la *Margaret*, separándose luego por causa de un temporal. El 30 de mayo de 1792 avistó Juan Fernández. Bajó a tierra el hijo de John Kendrick, capitán de la *Columbia*. No se le permitió detenerse en la isla, dándosele órdenes que pasara a Valparaíso. El 4 de junio ancló en dicho puerto. El Gobernador de Chile, Ambrosio O'Higgins, los autorizó para hacer aguada y víveres. Zarparon en julio rumbo a la Isla de San Ambrosio, donde en siete semanas salaron 1.100 pieles de lobos. Continuaron al norte. El total de la cacería se elevó a 13.000 cueros. El 21 de septiembre se alejaron de las islas chilenas rumbo a Las Marquesas, Hawai y el North West.
17. *Margaret*, fragata de 150 toneladas de Boston. Pertenece a T. H. Perkins, James Magee, Lamb, Sturgis y Johnson. Venía en convoy con la *Jefferson*. Desviada por un temporal parece no haber tocado la costa. Continuó su gira al N. W. y la China.
18. *Fairy*, fragata de 350 toneladas con 35 hombres de tripulación. Zarpó de Boston, Cap. Benjamin Lee. Tocó el 19 de octubre de 1792 el puerto de La Soledad en las Malvinas, procedente de la isla Mauricio, en compañía de la fragata *Patti*. Las declaraciones del capitán fueron las siguientes: "con destino al N. W. y la California a buscar pieles finas para la China y de camino hacer grasa de ballena para venderla en la India a los ingleses y holandeses, de cuyos parajes tenía práctica por otro viaje de mucho lucro que había hecho ahora tres años". Zarpó el 30 de octubre con rumbo desconocido. Desertaron de a bordo cinco españoles y dos norteamericanos.
19. *Eliza*, Cap. W. R. Stewart, de New York. Llegó a Cantón en marzo de 1793 con un cargamento de 38.000 pieles de Más Afuera que vendió por el bajo precio de 16.000 dólares. La *Eliza* fue el primer navío norteamericano que estuvo en las islas chilenas con el propósito de procurarse pieles para los mercados asiáticos.
20. *Mary Ann* (Mariana). Fragata ballenera norteamericana de Nantucket. Entró a Valparaíso el 2 de enero de 1793 y no fue atendida por tener contrabando.
21. *Maria*, fragata ballenera de Nantucket. Cap. Hilliman. Estuvo en la costa y regresó con un cargamento de 730 barriles de aceite y 90 de spermacetti, en marzo de 1794.
22. *Washington*, fragata ballenera de Nantucket. Cap. John Smith.

Zarpó en julio de dicho año. Estuvo en la costa. Volvió en 1795, con 700 barriles de aceite.

23. *Warren*, fragata ballenera de Nantucket, Cap. Matthew Starbuck. Zarpó en septiembre.
24. *Polly*, bergantín de New Bedford. Zarpó en octubre de 1793 rumbo al Pacífico. Regresó en 1794.
25. *Birmingham*, ballenera norteamericana de 280 toneladas del puerto de New York, de la firma Colnow y Bower. Zarpó el 6 de noviembre de 1792. Estuvo en el puerto de Buenaventura (Portugal) y en la isla de Tristán d'Acunha. Entró a Coquimbo el 24 de diciembre de 1793. El Gobernador no autorizó su entrada, pero atendió a la marinería afectada por el escorbuto.

1794

28. *Ruby*, ballenera de Nantucket, Cap. Isaac Clark. Pertenecía a Richard Mitchell. Zarpó de Shenbourne en julio de 1793. Hizo escala en Buenaventura (Portugal). Penetró en la costa en 1794. Ancló en Pisco (Perú). En diciembre de 1794 entró a Coquimbo con un cargamento de 800 barriles, le faltaban 300 para completar la carga. El capitán calculaba la utilidad del viaje en 8.000 libras. Permaneció en el puerto hasta el 5 de enero. Se la obligó a salir por sospechas de contrabando, pues tenía a bordo plata inglesa que se suponía producto de estas negociaciones fraudulentas.
27. *Favorita* (Favourite), ballenera de Nantucket de 240 toneladas. Cap. Obed Bernard. Había zarpado de Nantucket el 10 de julio de 1793. Traía un cargamento de 800 barricas. Entró a Coquimbo con la *Ruby*, y lo mismo procedente de Pisco, Paita y Tumbes.
28. *Héctor*, ballenera de Nantucket, Cap. Thomas Brook. Zarpó en agosto de 1793. Entró en Juan Fernández en noviembre de 1794. La tripulación estaba con escorbuto. Volvió en 1794 con cargamento completo.
29. *Joanna*, ballenera de Nantucket, Cap. Fosdick. Regresó en 1795 con cargamento completo.
30. *Tybray*, fragata lopera norteamericana, fue avistada por la ballenera *Héctor* en noviembre de 1794 y llevaba rumbo a Valparaíso.
31. *Rasti* (sic), ballenera norteamericana que estuvo en la costa. Acusada de contrabando en el Callao, fue expulsada del puerto.

32. *Alderney*, fragata ballenera, Cap. Thomas Shee. La cita el Gobernador de Talcahuano en un parte al Presidente de Chile, en que da cuenta de la llegada de 14 balleneros, 4 de los cuales eran norteamericanos.
33. N. N. (fragata sin nombre), Cap. Paul Worth, de Nantucket. Regresó en 1796 con 1.300 barriles de aceite de esperma.
34. N. N. (fragata sin nombre), Cap. W. Easton, de Nantucket. El último informe detalla un cargamento de 700 barriles.
35. *Ann*, fragata ballenera de New Bedford, Cap. Coleman. Regresó en 1798 con 1.750 barriles de aceite de esperma.
36. *American Hero*, fragata ballenera de New York. Cap. Salomon Bunker. Encontrada por la *Lydia* de Londres, cuya tripulación rescató el esquife extraviado en la niebla. Regresó en 1797.

1796 - 1797

37. *Rose*, ballenera de Nantucket, Cap. Paul Worth. Zarpó el 15 de agosto de 1796. Fue abordada por la corsaria *Charmilly* a la altura de Valparaíso, y llevada a puerto el 19 de agosto de 1796. Tenía a bordo 1.150 barriles. Enviada como presa al Callao, fue puesta en libertad invocando el Tratado de 1795.
38. *Fame*, ballenera norteamericana de Nantucket, Cap. Wyer. Encontrada por la *Rose* a la altura del grado 35 en abril de 1797, junto con tres fragatas norteamericanas. Recaló en Valparaíso en busca de auxilio el 10 de enero de 1798. El Presidente, Marqués de Avilés a solicitud del Gobernador de Valparaíso, le concedió ayuda para reparar las averías de la nave.
39. *Raquel*, fragata ballenera de Nantucket. Estuvo en la costa. Fue más tarde apresada y conducida al Callao.
40. *Diana*, fragata norteamericana de Nantucket, Cap. Swain. Estuvo en la costa y fue retenida en el Callao.

1798

41. *Neptune*, fragata de 350 toneladas, dotado de 20 cañones, de la matrícula de New Haven, propiedad de Ebenezer Townsend, con 25 hombres de tripulación, Cap. Daniel Greene. Zarpó de New York el 29 de noviembre de 1796, tocó en las Islas del Cabo Verde. El 29 de mayo estaba frente a las islas Falkland, donde inició la faena lobera. Atravesó el Cabo de Hornos en mayo de 1798, y acostó la isla de Más Afuera el día 12. En 7 semanas

recogieron más de 15.000 pieles de buena calidad. El 8 de junio dejaron la isla, tras de desembarcar una cuadrilla a cargo del Dr. Forbes, contratada por 22 meses. Estuvo la fragata en San Ambrosio. El 23 de junio zarparon para la China, con un cargamento de 50.000 cueros, que les produjo una ganancia de 280.000 dólares en Cantón.

42. *Betsey*, bergantín de 100 toneladas de la matrícula de New York. Pertenece a Elías Nexen; armado por John Whetten. Capitán, Edmundo Fanning, el capitán-cronista. Partió el 13 de junio de 1797, con 27 hombres de tripulación y destino al N. W. y Cantón. Se detuvo en las islas del Cabo Verde para cargar sal en Buena Vista. Siguió a la costa de Patagonia. Entró a la bahía de Sinfonda, el 8 de diciembre. Después de una breve temporada de cacería y por consejo de O. Paddock, capitán de la *Olive Branch*, prosiguieron al Pacífico. Encontraron mal tiempo en el Cabo de Hornos. Acostaron la isla de Más Afuera el 20 de enero de 1798. A los cuatro meses de faena reunieron un cargamento completo. El 5 de abril zarparon, vía Islas Marquesas, a la China. El viaje produjo una ganancia de \$ 53.000 a los asociados.
43. *Olive Branch*, fragata ballenera de Nantucket, Cap. O. Paddock. Estaba en la costa patagónica en diciembre de 1797 y partió al Pacífico en convoy con la *Betsey*. Mientras se dedicaba a la pesca dejó en la Más Afuera una cuadrilla de loberos.
44. *Maryland*, fragata ballenera de New Bedford entregada a la cacería de lobos. Zarpó el 25 de agosto de 1797, Cap. Liscomb. Estuvo en Más Afuera en octubre. En cortos días completó su cargamento, prosiguiendo a Santa María. El esquife enviado en busca de víveres a Arauco fue apresado por las autoridades. El buque, sometido a registro en Talcahuano, fue puesto en libertad por el Capitán General, Marqués de Avilés, en atención al Tratado de 1795, en enero de 1799. Regresó con 20.000 pieles y 800 barricas de aceite.
45. *Barclay*, fragata de New Bedford de 210 toneladas, pertenecía al infatigable armador William Rotch. Zarpó en noviembre de 1797 al mando del Cap. Griffin Barney. Estuvo en Patagonia dedicado a la caza del elefante marino. Entró al Pacífico. En Más Afuera pudo recoger con sus cuadrillas 20.000 pieles. Siguió a Cantón. A su regreso pudo disponer de 700 barricas de esperma y 500 de aceite de elefante de mar, artículo novedoso que introdujo en el mercado de New York.
46. *Oswego*, fragata ballenera de New York, Cap. George Clarck; armado por Seth Paddock. Estuvo en la costa. Fue sorprendida frente a Valparaíso por la fragata *Aguila*, el 30 de abril de 1798.

El Gobernador después de un corto interrogatorio la puso en libertad. Volvió con un cargamento de 1.100 barriles de esperma y 100 de aceite de ballena.

47. *Gowland*, bergantín de la matrícula de Boston, Cap. Bazilia Worth. Se dio a la vela en marzo de 1797 con destino a las islas Falkland y San Ambrosio. Después de una breve estadía en Patagonia doblaron en medio de un temporal el Cabo de Hornos. Llegaron a Juan Fernández, el 3 de marzo de 1798. La fragata fue enviada en rehenes a Valparaíso con un destacamento militar al mando del teniente Manuel Bulnes. Entró al puerto el 20 de marzo. El interrogatorio fue favorable, y el día 24 se le devolvieron los papeles. Prosiguió al norte. Fue detenida por las autoridades mexicanas en Acapulco.
48. *Camila*, fragata norteamericana de Boston. Estuvo en Valparaíso en marzo de 1798 junto con el bergantín *Maryland*. Había zarpado de Boston en enero de 1797.
49. *American Hero*, ballenero de New York, Cap. William Pitts. Hizo su segundo viaje en 1798.
50. *Caesar*, ballenera de Nantucket, Cap. Salomon Swain. Regresó en octubre de 1779 con un cargamento de 1.000 barricas.
51. *Lydia*, ballenera de New Bedford, Cap. Obed Fitch. Zarpó el 8 de julio de 1797. Por enfermedad de la tripulación penetró a Valparaíso el 6 de mayo de 1798 para combatir el escorbuto. Había terminado parte de su cacería. Los enfermos fueron atendidos en tierra. Regresó en febrero de 1799 con 950 barricas de esperma y 400 de aceite.
52. *Ann* (Mariana), fragata de New Bedford, Cap. Coleman, de 360 toneladas. Zarpó el 19 de septiembre de 1797. Entró a Valparaíso en compañía de la *Lydia*, con la tripulación enferma, en mayo de 1798.
53. *Renown*, ballenera de Nantucket. Penetró en Valparaíso el 9 de julio de 1798 y permaneció vigilada hasta que se hizo a la vela después de obtener aguada y víveres. Regresó con 1.250 barriles de esperma y 150 de aceite.
54. *Alliance*, ballenera de Nantucket. Cap. Hezehiah Barnard. Se presentó en Más Afuera en octubre de 1798. Volvió el 17 de octubre de 1799 con un cargamento casi completo.
55. *Presidente*, ballenera de New Bedford. Cap. Pinkham. Volvió en abril de 1799 con 1.200 barricas de esperma y 50 de aceite.
56. *Wareham*, ballenera de New Bedford, Cap. Clark. Regresó con cargamento completo.
57. *Maria*, fragata de New Bedford, 202 toneladas, Cap. Benjamin Paddock. Regresó con cargamento completo en marzo de 1798.

58. *Juno*, ballenera de New Bedford, Cap. W. Clark. Volvió en abril de 1799 con 1.200 de esperma y 50 de aceite.
59. *Bedford*, ballenera de New Bedford, Cap. Jonathan J. Barney. Zarpó en julio de 1797 y regresó en septiembre de 1799, con 1.000 barriles de esperma y 200 de ballena.
60. *Trial*, ballenera de Nantucket, Cap. Simeon Starbuck. Entró a Coquimbo en 1798. Se preparaba para el regreso en el puerto de Coquimbo en julio de 1799. Regresó con 800 barriles en el mes de noviembre.
61. *Héctor*, ballenera de Nantucket, Cap. Benjamin Worth. Estuvo en la costa y cometió excesos en Pisco. Se avituallaba para el regreso junto con la *Trial* en Coquimbo, en julio de 1799. Regresó con cargamento completo.
62. *Ruby*, ballenera de Nantucket, 221 toneladas, Cap. Andrew Myrick. Junto con la fragata *Héctor* estuvo en Pisco. En 1779 entró a Coquimbo preparándose para el regreso. Regresó con 1.000 barricas de esperma y 50 de aceite.

1799

63. *Hancock*, fragata de Boston, pertenecía a Dorr e hijos, Cap. Crocker. Zarpó de Boston rumbo al N. W. el 25 de agosto de 1798. El 20 de enero de 1799 llegaron a la isla de la Mocha. Desembarcaron algunos marinos enfermos de escorbuto. Pese a las excelentes perspectivas continuaron viaje al N. W., donde corrieron múltiples aventuras.
64. *Commerce*, fragata de Nantucket, Cap. Amaziah Gardner. Uno de sus botes fue apresado por las autoridades en la isla de Santa María y tratado bárbaramente en enero de 1799. Volvió con un cargamento de 1.000 barriles de esperma y 200 de aceite de ballena.
65. *Leo*, 217 toneladas, ballenera de Nantucket, capitán Joseph J. Allen. Entró al puerto de Valparaíso en demanda de víveres. Se socorrió a la embarcación sin permitir su entrada al surgidero. Regresó con un cargamento de 800 barriles de esperma y 300 de aceite.
66. *Favourite*, ballenera de Nantucket, Cap. Thaddeus Folger. Volvió el 20 de agosto de 1800, con un cargamento de 1.200 barricas de esperma.
67. *María*, ballenera de New Bedford. Zarpó el 25 de diciembre de 1796, en su cuarto viaje a las costas del Pacífico en 5 años. Regresó en noviembre de 1800, con cargamento completo.

68. *Hudson*, ballenera norteamericana. Fue detenida frente a la costa de Llico por el Cap. Pedro Cortázar en julio de 1799.
69. *Phoebe*, ballenera de Nantucket, Cap. Edward Coffin. Fue detenida en la isla de Santa María y llevada a Valparaíso en julio de 1799. Se le permitió seguir libremente su faena de pesca. Regresó con cargamento completo.
70. *Rebecca*, fragata de Nantucket de 175 toneladas, Cap. Andrew Gardner. Estuvo en enero de 1800 en las islas Falkland cazando lobos. Estuvo en Patagonia, el 22 de enero zarpó rumbo a Más Afuera. A su regreso fue capturada por un corsario inglés y conducida a New Scotia.
71. *Ruby*, ballenera de Nantucket, Cap. Andrew Myrick, de 221 toneladas. Regresó en 1800 con 1.000 barriles de esperma y 50 de aceite.
72. *N. N.* Cap. Hibbel de New Haven, salió en 1799 y regresó en 1802 después de dar la vuelta al mundo.
73. *Rose*, bergantín, Cap. Meady. Regresó a Philadelphia el 20 de mayo de 1799, dando aviso de la actuación de las autoridades en la isla de Juan Fernández para desalojar a los norteamericanos.

1800

74. *Betsey*, fragata de 275 toneladas de New Haven, Cap. William Howell. Vino a Más Afuera a revelar el equipo que había dejado el Cap. Green a cargo de su hermano y el Dr. Forbes. Acumularon un cargamento de 110.000 pieles para el mercado de Cantón. Volvieron a New Haven en mayo de 1801 y realizaron un espléndido negocio.
75. *Neptune*, fragata de New Haven, de 350 toneladas, Cap. Green. Zarpó en su segundo viaje en el otoño de 1799. Llevó a Cantón un cargamento de 77.000 pieles recogidas en Más Afuera que alcanzaron el precio de \$ 1 en Cantón. Volvieron a New Haven con una partida de mercaderías orientales que les produjo excelente ganancia.
76. *Oneida*, fragata de 223 toneladas de New Haven, Cap. Caleb Britnall. Zarpó de New York en octubre de 1799. En agosto de 1800 estaba en Más Afuera donde desembarcó una cuadrilla lobera, mientras recorría las islas. Volvió en noviembre a Más Afuera. Prosiguió a la China. Regresó a New Haven en junio de 1801 con un espléndido cargamento.
77. *Minerva*, fragata de Salem, Cap. Matthew Folger, pertenecía a Clifford Crownshild y Nathaniel West. Zarpó en octubre de 1799. Estaba en enero de 1800 en Santa María; en mayo, en

Más Afuera. Zarpó rumbo a la China con 23.000 pieles de lobos. Invernó en Pisco. Regresó a Salem en mayo de 1802.

78. *Carlota*, fragata de Boston, Cap. Diego Ingersoll. Estuvo en Juan Fernández. Fue conducida a Valparaíso, donde el capitán prestó declaración en el proceso de la *Belle Savage* en diciembre de 1801.
79. *Concord*, fragata de Salem, Cap. Obed Wyer, de la firma Duddley R. Richardson. En marzo de 1800 estaba en Santa María. El 27 empezó la cacería con mala fortuna, recogiendo tan sólo 1.700 cueros. En mayo pasaron a Más Afuera donde dejaron parte de la tripulación. Fueron a Pisco en busca de víveres. Fue detenida tres días por un corsario español. Volvió en octubre a Santa María.
Parte de la cuadrilla había sido detenida por las autoridades; en febrero de 1801 siguieron a Valparaíso a reclamar sus hombres. Permanecieron algunos días continuando la gira entre las islas. El 28 de agosto terminaron la faena prosiguiendo a Cantón. Volvió la *Concord* a Salem en julio de 1802 con cuantioso cargamento.
80. *Rebecca*, ballenera de Nantucket de 175 toneladas, Cap. Andrew Gardner. Estuvo en Falkland cazando lobos; el 22 de enero de 1800 zarpó rumbo a Más Afuera. Estaba en Más Afuera en octubre de 1801. Regresó con 400 barriles de aceite y pieles.
81. *Barclay*, ballenera de New Bedford, de quilla de cobre. Zarpó en octubre de 1799. Estuvo en las islas Falkland con la *Rebecca* y siguió a Más Afuera donde llegó en agosto de 1800. Regresó en octubre de 1800.
82. *Ranger*, ballenera de Nantucket, Cap. William Joy. Volvió en octubre de 1801, con cargamento completo.
83. *Mars*, fragata de Nantucket, Cap. Uriah Swain. Salió de Boston en octubre de 1799. En enero de 1800 estuvo cazando lobos en Staten Island en compañía de la *Onico*. Siguió a Juan Fernández en septiembre. En Más Afuera dejó un equipo de 15 hombres. Entró a Valparaíso en busca de víveres. Fue recibida con recelo de parte de las autoridades. En enero de 1801 el corsario español *Castor* apresó a la cuadrilla dejada en la isla. Volvió a Valparaíso a reclamar del atropello, pero fue despedida por el Gobernador. En Coquimbo encontró a algunos miembros de la tripulación. Pasó al Callao, donde fue detenida y desmantelada. Vendió, durante la detención, su cargamento. A los tres meses fue puesta en libertad. Volvió a Más Afuera donde reunió 20.000 pieles con las que prosiguió al Oriente. Hizo un buen negocio en Cantón.
84. *Clio*, fragata ballenera de Nantucket, Cap. Uriah Bunker. Entró

- a Valparaíso con la marinería enferma, en enero de 1801. Regresó en noviembre con cargamento completo.
85. *Harlequin*, ballenera de Nantucket, Cap. Levi Starbuck. Llegó a Santa María en noviembre. Salió en crucero con la *Ruby*. Volvió con cargamento completo, en noviembre de 1801.
86. *N. N.* ballenera de Nantucket, Cap. William Easton. Regresó con cargamento completo, en junio de 1801.
87. *Franklin*, ballenera de New Bedford, Cap. Tuckerman. Estuvo pescando en el Pacífico hasta 1801. Regresó en septiembre con 1.300 barriles de esperma.
88. Edwards, ballenera de New Bedford, Cap. John Perry. Entró al Pacífico en compañía de la *Barclay* y de la *Franklin* y estuvo pescando en las islas. En abril de 1801 fue a Santa María a rescatar la tripulación apresada. Regresó a New York con cargamento completo.
89. *Cato*, ballenera de Nantucket, Cap. John Brown. Llegó a Santa María en noviembre de 1800 y entró y salió repetidas veces de la isla.
90. *Ruby*, ballenera de Nantucket, Cap. Swain. Llegó a Santa María el 23 de noviembre después de 130 días de navegación. Traía noticias de los múltiples loberos apostados en las islas. Zarpó en crucero el 29 de noviembre. En Santa María el 14 de abril de 1801. Pasó a Valparaíso por víveres en mayo de 1801.
91. *Belle Savage*, fragata del registro de Boston, propiedad de S. C. Coolidge, Cap. David Ockington. Zarpó de Boston el 29 de diciembre de 1779 con destino al N. W. vía Cabo de Buena Esperanza. Después de 9 meses de navegación llegó a Botany Bay (Australia) desde donde enderezó al Pacífico. Estaba en agosto en Más Afuera. En septiembre de 1800 fue detenida en Juan Fernández y conducida a Valparaíso. Acusada de contrabando, su capitán pasó a Santiago a defenderse. A pesar del informe desfavorable del fiscal, fechado el 30 de octubre de 1800, fue puesta en libertad en consideración al Tratado de 1795 entre los Estados Unidos y España. A pesar de las amenazas por reincidencia entró de nuevo en noviembre a Más Afuera y se dedicó a la cacería de lobos. Prosiguió al Oriente.
92. *Charlotte*, fragata de Boston, Cap. Diego Ingersoll. Llegó a Más Afuera en octubre de 1800, en la época en que las autoridades perseguían el contrabando de la *Belle Savage*. Fue conducida a Valparaíso y el capitán declaró en el proceso. Fue puesta en libertad. Prosiguió su gira al N. W. donde arribó en octubre de 1801.
93. *Alexander*, fragata de Boston, Cap. Asa Dodge, supercargo Wa-

rrén. Perteneecía a la firma Bass y Cía. En marzo de 1800 estuvo en Santa María donde dejó una cuadrilla. Prosiguió a San Ambrosio en abril. Siguió al N. W. esperando regresar en la próxima temporada. Sufrió infinitas penalidades en el N. W. Su capitán saltó por la borda y se ahogó. Volvió a Boston desde Cantón, después de un viaje ruinoso.

94. *Diana*, fragata de Boston, Cap. Obed Barnard. Propiedad de Stephen Higginson, y J. and T. H. Perkins. Salió con rumbo a Río de Janeiro, Mares del Sur y Noroeste, el 5 de junio de 1800. Estuvo en la costa de Chile. Fue detenida en el Callao, el 5 de diciembre. Siguió a la China, vía Hawai. En 1802 estaba en la isla de Francia. Volvió a Boston comandada por el primer piloto Folger después de la muerte del capitán.

95. *Nancy*, balandra de 79 toneladas de Boston, Cap. Stephen Hoyt. Zarpó el 5 de diciembre. Estuvo en Diego Ramírez. Siguió a la isla de Santa María. Recaló en la isla de Lobos, en julio de 1800. Regresó a Santa María. Pasó a Más Afuera. Entró a Valparaíso en busca de víveres, el 7 de enero de 1801, donde se tomó declaración al capitán. A su vuelta a Más Afuera sufrió el embate de fuertes temporales que impidieron a la nave proseguir viaje a Cantón.

El capitán Amasa Délano, de la *Perseverance* adquirió la balandra, vendiéndola más tarde al capitán de la *Miantinomo*, \$ 516. El 27 de enero mientras se aprestaba para seguir viaje al N. W. fue detenida por las autoridades de Concepción. Visto el mal estado de la nave, fue subastada el 24 de octubre. La tripulación se embarcó en la fragata *Mars*.

96. *Hope*, fragata de 200 toneladas de New Haven, Cap. James Ray. Estuvo en 1800 en las islas. En un día mató la tripulación, 2.142 lobos.

97. *Enterprise*, fragata norteamericana, Cap. Symonds. Estuvo en Más Afuera entregada a la cacería de lobos, en septiembre de 1800.

98. *Betsey*, bergantín de 104 toneladas de Boston, capitán Charles Winship. Propiedad de Abel Winship y Joseph O'Cain. Zarpó el 3 de agosto de 1799. A la altura del grado 56 fue apresado por la fragata española *María Luisa*, Cap. José Bartolomé de Larreta. Fue conducido en rehenes a Valparaíso. En marzo de 1800 se abrió el proceso de comiso, por tener a bordo \$ 30.000 en dinero efectivo. El capitán se defendió alegando "que no valía la pena vender una camisa cuando por dos cueros daban en Cantón \$ 600". La mercadería estaba, sin duda destinada al comercio del N. W. Como pasajeros venían Nathaniel Winship y

Joseph O'Cain. Fue puesto en libertad. El capitán inició un juicio por costos y perjuicios a causa de la detención. Larreta fue condenado a pagar \$ 2.129 pesos. Se transó en \$ 300. En vista de las dificultades se hizo a la vela rumbo a California, siendo el primer barco americano que haya penetrado en el puerto de San Diego. Siguió a Cantón y volvió a Boston en octubre de 1801.

99. *Essex*, fragata norteamericana de Boston. Debía zarpar después de la *Betsey* de acuerdo con el contrato de la firma Winship - O'Cain.
100. *Perseverance*, fragata de Boston, capitán Amasa Délano. Zarpó de Boston el 10 de noviembre de 1799. Pasó por Fernando de Noronha y las Malvinas. En octubre de 1800 llegó a Más Afuera, donde dejó 22 hombres, amotinados por la escasez de víveres. Continuó a las islas Galápagos, regresando a Santa María y Más Afuera. Estuvo dedicada a la caza de lobos. El 15 de enero de 1801 entró a Valparaíso en demanda de víveres. Declaró dirigirse al N. W. Las autoridades desconfiaron de la declaración en vista de las mercaderías de a bordo. En septiembre estaba en Talcahuano, donde su actitud despertó sospechas, poniéndose guardia a bordo. Después de la escalonada venta del cargamento, siguió a Cantón con 50.000 pieles de lobos, que trocó por un cargamento asiático. Volvió a Boston en noviembre de 1802.
101. *Little Sarah*, balandra de Norwick. Regresó a dicho puerto en 1800 con 7.000 pieles de lobos y 6.000 de doble pelo, procedentes de los mares del sur.
102. *Onico*, goleta de 140 toneladas de New London. Pertenece a una sociedad de Norwick organizada por Benjamin Coit y Eliza Tracy, Cap. George Howe. Zarpó en octubre de 1799. Estuvo en Staten Island, continuando a Más Afuera en compañía de la fragata *Mars*.

El 30 de octubre de 1800 desembarca en Más Afuera 24 hombres para organizar la cacería. Pasaron a Santa María a continuar la faena. En enero de 1801 entraron a Valparaíso a comprar víveres, donde se los recibió con hostilidad. Volvieron a Más Afuera donde se informaron que parte de la tripulación había sido encarcelada por los españoles. El *Onico* volvió a Valparaíso a entablar reclamo.

El 30 de septiembre penetró a Talcahuano donde fue retenida por sospecha. Sólo en enero de 1802 pudo hacerse a la mar. Siguió a Valparaíso donde fue detenida nuevamente. El capitán George Howe obtuvo permiso para vender la nave, radicándose en la ciudad, donde murió en la miseria. Los dueños del *Onico*

presentaron en 1821 un reclamo contra el Gobierno de España por la suma de \$ 65.000, que era el total de lo que pensaban ganar con el viaje al Oriente.

1801

103. *Aspasia*, corbeta de 22 cañones, capitán Edmund Fanning. Zarpó de New York en mayo de 1800. Estuvo en Falkland y South Georgia donde cargaron más de 57.000 pieles. En marzo de 1801 doblaron el Cabo de Hornos. En abril comenzaron su faena en Santa María. En mayo entraron a Valparaíso. El Gobernador Joaquín Alos tuvo sospechas por el armamento que se trataba de una nave corsaria inglesa. El registro del buque fue favorable. El capitán de la *Dolly* atestiguó conocer a Fanning como capitán respetable. Fue puesto en libertad. La nave se hizo a la vela el 23 de mayo. Prosiguió a la China.
104. *Dolly*, bergantín de Boston, capitán Thomas Webb entregado al comercio en buques neutrales. Pertenecía a Juan Bautista Irisarri, de Guatemala. Tenía autorización para comerciar con Realejo y Sonsonate. Llegó a Valparaíso el 31 de julio de 1801, en malas condiciones. El sobrecargo Juan José de Echeverría pidió autorización para vender ciertas mercaderías y desembarcar azogue. Hizo el contrabando en el propio puerto. Se le pusieron, más tarde, dificultades, por lo cual siguió al Callao, donde fue nuevamente detenido.
105. *Thayer* o *Faller* (sic) fragata de Providence, capitán Samuel Broutli, del comercio neutral. Traía un cargamento para Felipe Echeverría. El Tribunal del Consulado no permitió su desembarco. Al fin pudo realizar la operación. Continuó al Perú. Al parecer trabajaba en contacto con la *Dolly*.
106. *Asia*, fragata de Boston, entregada al comercio en buques neutrales. Siguió la suerte de la *Dolly*, en el Callao. Fue puesta en libertad previo comiso del cargamento.
107. *Oneida*, lobo de New York, capitán Caleb Britnall. Entró al Pacífico en 1800 en un segundo viaje.
108. *Catharine*, fragata de New York, capitán E. Prescott. El 25 de febrero de 1800 estaba en Más Afuera dedicada a la cacería de lobos. Intentó desembarcar en Coquimbo y fue abordada por el corsario inglés *Chance* y puesta en libertad al conocerse su nacionalidad. Siguió al Oriente.
109. *Pacific Trader*, capitán Eads. Estuvo en enero de 1801 en Más Afuera. Un corsario español le arrebató parte de su tripulación entregada a la caza de lobos.

110. *Catherine* o *Katherine*, fragata de Boston, de 162 toneladas, pertenecía a J. Coolidge, Cap. Bazilia Worth. Llegó en febrero de 1801 a Más Afuera con destino al N. W. Siguió pronto su ruta.
111. *Belle Savage*, fragata del registro de Boston, Cap. David Ockington. Se presentó en el puerto de Valparaíso sin indicar su procedencia, tal vez el N. W. Fue socorrida con víveres en diciembre. Se dedicó a la caza de lobos en la costa. El 1º de septiembre de 1802 zarpó para Cantón llevando además de su cargamento de pieles, \$ 81.000 dólares, producto del contrabando.
112. *Edwards*, fragata ballenera de New Bedford, capitán Jonathan Perry. Zarpó el 14 de agosto de 1800. Tocó en mal estado las islas, en busca de refrescos. Regresó a puerto el 4 de diciembre de 1802 con un pobre cargamento.
113. *General Washington*, fragata de Providence. Estuvo en las islas dedicada a la caza de lobos. El 4 de mayo de 1801 penetró en Talcahuano, donde se le puso guardia especial, por sospecharse de ella. En agosto de 1801 estaba en Más Afuera.
114. *Commodore*, fragata de New York. En abril de 1801 estaba en la isla de Santa María.
115. *Despatch*, fragata de Boston de 106 toneladas, capitán Samuel Dorr. Salió con destino al N. W. y la China con un cargamento de \$ 19.681 dólares. El 9 de enero de 1801 llegaba a Más Afuera después de un viaje de cuatro meses. Continuó su periplo.
116. *Alderney*, ballenera de Nantucket. Fue atacada en Coquimbo por el corsario inglés *Chance*. Estuvo pescando en la costa en 1801. Estuvo detenida en Concepción.
117. *Hanna-Eliza*, ballenera de New Bedford, capitán Gardner. Estuvo pescando en la costa. Fue apresada por sospecha de contrabando por la *Britannia*, el 25 de diciembre de 1801 y conducida en rehenes al Callao, en mayo de 1802. Estaba nuevamente en la Más Afuera en el mes de diciembre. Regresó en 1802.
118. *Wareham*, ballenera de New Bedford, capitán Gwinn. Estuvo en la costa en compañía de la *Hanna-Eliza* y como ella fue detenida y conducida al Callao. Al regresar llevaba 1.100 barricas de esperma.
119. *Dolphin*, ballenera de New Bedford, capitán Bennet. Volvió a puerto desde el Pacífico en agosto de 1801.
120. *María*, ballenera de New Bedford, Cap. Benjamin Paddock. Regresó a su base desde el Pacífico con un cargamento completo, el 15 de junio de 1802.
121. *Miantinomo* (Miantinomah), capitán Swain. Pertenecía a la sociedad de Norwick, la misma que había despachado la *Onico*.

Zarpó de New London, el 5 de septiembre de 1800. Tocó en las islas de Cabo Verde. Estuvo en Staten Island dedicada a la caza de lobos. El 26 de marzo de 1801 ancló en Santa María, y permaneció hasta el mes de mayo. Entró la nave a Talcahuano en busca de víveres con la prohibición de regreso. Entregaron parte de las vituallas al corsario inglés *Chance*. En Más Afuera completaron el cargamento de pieles. Se aprestaba para seguir al N. W. cuando fue detenida en Talcahuano. Siguió un largo proceso, el 23 de enero fue enviada al Callao con marinería chilena. El Gobierno norteamericano reclamó diplomáticamente su restitución o compensación.

122. *Interpreter*, de New York, estuvo con el *Pegasus* en Valparaíso y lo acompañó en sus empresas de contrabando.
123. *Pegasus*, fragata de New York, Cap. Otis Liscom. Llegó a la costa con destino al N. W. en 1801, con un cargamento de \$ 150.000 en mercaderías. Estuvo en Valparaíso; pasó su capitán a Santiago para obtener licencia de venta. Estuvieron con el *Interpreter* en Juan Fernández y Más Afuera, y dejaron una cuadrilla. Navegaron a lo largo del litoral vendiendo su cargamento. En Paudo, y en Huasco, aquí con el beneplácito del Subdelegado, vendieron paños y loza por valor de \$ 4.000 pesos en oro. Hicieron lo mismo en Copiapó y en la costa peruana. Fueron perseguidos por el *Britannia* y el *Castor*, refugiándose en Más Afuera, donde escondieron parte del dinero.

El buque fue apresado. Se encontraron a bordo \$ 31.000 en oro, y tabaco por el valor de \$ 50.000 y un baúl lleno de relojes.

Fue condenada en comiso por las autoridades del Perú.

124. *Clothier*, fragata de Baltimore, fue confiscada junto con la *Pegasus*, por actividades dolosas de contrabando en la costa.
125. *Brothers*, fragata de Nantucket, capitán Kidder. Llegó a la costa en 1801. En marzo estaba en la isla de Lobos donde obtuvieron una enorme cantidad de pinípedos. El 17 de abril de 1801 estaba en Santa María, donde completó el cargamento. Siguió a la China.
126. *Favourite*, ballenera de Nantucket, entregada como la anterior a la faena lobera. Realizó el mismo viaje. Estuvo en las islas en 1801.
127. *Tryal*, fragata de Nantucket, capitán Thomas Coffin, de 180 toneladas. Pertenece a Gardner y Mitchell. Zarpó el 8 de noviembre. En mayo de 1801 estaba en Más Afuera y desembarcó una cuadrilla, prosiguiendo a Pisco en busca de víveres. Fueron esquilados por las autoridades en agosto. Puesta en libertad por orden del Virrey. En septiembre se hizo a la vela rumbo a Más

Afuera, donde permaneció. En procura de bastimentos entró a Talcahuano. El 8 de enero de 1802 se la expulsó sin derecho a ayuda. Siguió a Valparaíso y fue apresada por contrabandista. El capitán pasó a Santiago a defenderse. La Real Audiencia ordenó decomisar el barco. El 12 de mayo fue rematado en \$ 20.060 pesos. En 1821 el Gobierno norteamericano hizo los reclamos diplomáticos de restitución.

128. *Jenny*, fragata de 170 toneladas, capitán John Crocker, de la matrícula de Boston. Pertenecía a la firma Dorr and Sons. Zarpó en julio de 1801. Estuvo en Más Afuera en noviembre. Prosiguió al N. W y la China.
129. *Eliza*, fragata de Boston. Estuvo en la costa. Fue detenida en el Callao por tentativa de contrabando. El cargamento fue confiscado.
130. *Ann*, fragata de New Bedford, 361 toneladas, capitán Coleman. Zarpó en noviembre con destino al Pacífico. Regresó con 1.300 toneladas de esperma.
131. *Hope*, ballenera de Nantucket, capitán David Giles. Zarpó en agosto de 1800. Regresó en junio de 1801 con cargamento completo.
132. *Ranger*, ballenera de Nantucket, capitán William Joy. Regresó en octubre de 1801, con cargamento completo.
133. *Renown*, ballenera de Nantucket, capitán Alpheus Coffin, penetró en Valparaíso procedente de Santa María en mayo de 1801. Participó en el juicio de la *Aspasia*.
134. *Santa* (sic), fragata de Providence, ancló en Valparaíso en abril de 1801.

1802

135. *Artic*, fragata de Philadelphia, capitán Briggs. Estuvo cazando lobos en las islas. Zarpó de Más Afuera rumbo a Cantón, el 16 de agosto de 1802, con un cargamento de 25.000 pieles.
136. *Columbia*, fragata de Nantucket, Cap. Hezequiah Fitch. Estuvo cazando pinípedos en la Mocha, Santa María y Más Afuera. Zarpó rumbo a Cantón con 100.000 pieles.
137. *Grace Greenwood*, goleta de New Haven. Hizo un viaje muy provechoso a Más Afuera y las islas del Pacífico. Fue denunciada por el cónsul español a Boston por un contrabando de \$ 100.000. Se hicieron diligencias en Chile sin resultado práctico. Bajo el nombre traducido de *Madera Verde* había entrado a Valparaíso en lastre y pedía hospitalidad, el 11 de mayo de 1802.
138. *Hetty*, goleta de Philadelphia, capitán John Briggs. Zarpó el

otoño de 1801. Estaba en Más Afuera en febrero de 1802. Siguió al N. W. y la China.

139. *Polly*, bergantín de New Haven, despachado por Ebenezer Townsend. Volvió a principios de 1803 con 43.000 pieles vendidas a las curtiembres de la localidad.
140. *Palmira*, fragata norteamericana. Entró a Coquimbo el 10 de mayo de 1802 por cobre. Fue socorrida con víveres. Regresó al mismo puerto el 8 de agosto y fue obligada a zarpar por sospechas de contrabando.
141. *Sally*, bergantín de New Haven, capitán Nathaniel Storer. Zarpó de New Haven el 22 de mayo de 1800. Estuvieron cazando en las islas Falkland y South Georgia con brillante éxito. A comienzos de 1803 penetraron al Pacífico. Zarpó rumbo a Cantón desde Más Afuera el 8 de agosto de 1802 con 70.000 pieles. Siguieron a Hawai. Volvieron a New Haven en junio de 1803. El buque pertenecía a Mr. Cowles, de Framington, Conn.
142. *Hazard*, fragata de Providence. 115 toneladas, capitán Rowan. Pertenecía a la sociedad de John Curtis, William F. Magee y Benjamin Page. El 4 de febrero de 1802 recaló en Más Afuera. Desembarcaron una cuadrilla de 5 hombres y 2 muchachos, con víveres para 24 meses.

La nave entró a Valparaíso para reparar las velas y obtener agua y víveres. El 18 de marzo estaba listo para zarpar. El Gobernador Francisco García Carrasco se negó a entregarles los papeles. Aunque el Gobernador Luis Muñoz de Guzmán autorizó el zarpe, García Carrasco empeinado exigió la entrega de los fusiles que tenían en la bodega. El buque fue abordado y saqueado. La protesta de Rowan se unió a la de William Shaler, capitán de la *Lelia Bird*. Un largo cambio de notas enconó el asunto. Por último Muñoz de Guzmán dio orden de devolver el cargamento. El 31 de mayo se hizo a la vela hacia el N. W. Posteriormente los dueños reclamaron ante la Corte de España por la detención ilícita y los malos tratos.

143. *Lelia Bird*, fragata de 175 toneladas de Portsmouth, Virginia, capitán William Shaler; sobrecargo Richard Cleveland. Salió de Hamburgo el 8 de noviembre de 1801. Tocó en las islas Canarias y Río de Janeiro. Fondeó en Valparaíso el 24 de enero de 1802. Pedía víveres y el cambio de una letra por 2.000 francos. El Gobierno de España había avisado de un viaje sospechoso desde Hamburgo, por lo cual el Gobernador ordenó su salida. William Shaler invocó el Tratado de 1795. El 24 de abril se abrió encuesta. El asunto vino a complicarse por la captura de la *Hazard* y el encono de García Carrasco. Después de una larga

detención y airadas protestas, se les ordenó hacerse a la vela, el 7 de marzo de 1802.

144. *Eliza*, ballenera de Nantucket, capitán Bunker, zarpó en julio de 1802, con rumbo al Pacífico y a los mares del sur, en busca de pieles.
145. *Leo*, fragata ballenera de Nantucket, 217 toneladas, capitán Allen. Zarpó en agosto de 1802. Regresó en febrero de 1803, con 1.000 barricas de esperma y 500 de aceite.

1803

146. *Dispatch*, fragata de New London o Hartford, capitán Nathaniel Howard. En febrero de 1803 desembarcó un equipo lobero en la isla Mocha. A fines de mes llegó a Santa María y en cuatro meses de faena obtuvo 8.000 cueros de lobos. Continuó su periplo en la costa de Chile y del Perú dedicada a la caza de ballenas.
147. *Nancy*, goletilla construida en Patagonia por los tripulantes de la fragata *Dispatch*, de 60 toneladas, cap. Gross. Realizó la hazaña de navegar desde Puerto Egmont hasta Santa María. Sirvió de "tender", recorriendo la costa.
148. *Draper*, fragata de New Haven, capitán William Howell. En marzo de 1803 dejó en Santa María una cuadrilla lobera. Estuvo cerca de 14 meses recorriendo los puertos del Pacífico: Arica, Ilo, Pisco. Parece que introdujo artículos de contrabando.
149. *Stranger*, fragata de Boston, Cap. Ephrain Prescott. En marzo de 1803 estaba en la costa dedicada a la caza de lobos y el contrabando. De Santa María pasó a Valparaíso, desde donde fue expulsada. Recibió ayuda en Talcahuano. Hizo el contrabando en Pisco donde vendió mercaderías por \$ 6.000 dólares. Regresó a Más Afuera.
150. *Rebecca*, fragata de New York, capitán Pitts, dedicada a la caza de ballenas y de lobos. En febrero de 1803 estaba en Santa María. El 4 de marzo desembarcó una cuadrilla en La Mocha y prosiguió a la Isla de Lobos. Permaneció largo tiempo en la costa. En junio la nave entraba a Valparaíso en mal estado.
151. *Huron*, fragata de 230 toneladas, de la matrícula de New Haven, capitán Moulthrop, sobrecargo Joel Root. Estuvo en las islas Falkland. El 8 de febrero entró a La Mocha. Al día siguiente destacaron una chalupa para buscar víveres en la costa de Arauco. Allí fueron atendidos después de algunas aventuras. Los indios destruyeron la chalupa. Apresados por el Capitán de la plaza, la *Huron* vino a rescatarlos a Talcahuano. Root y parte de la marinería permaneció en Santa María entregados a la cacería

- de lobos. La nave prosiguió a la Isla de Lobos. La cuadrilla cazó 19.000 lobos. El 25 de septiembre regresó la *Huron* y trasladó el equipo a Más Afuera. Allí fueron conminados por las autoridades a abandonar la isla en 4 meses. Root aprovechó para adquirir a los "alones" 10.000 en 3.400 dólares ocultándolas en la isla. La *Huron* regresó a los Estados Unidos dejando parte de la tripulación. El viaje tuvo buen éxito.
152. *Sally*, de New Haven. El capitán Nathaniel Storer desapareció en este crucero a los mares del sur. Estuvo detenida en la Isla Mocha en febrero.
 153. *Rachel*, fragata de Salem, capitán Bunker. El 8 de octubre estaba en Más Afuera, donde había dejado 20 hombres. Prosiguió a lo largo de la costa.
 154. *Criteriom*, fragata de Boston, capitán Peter Chase. Pertenecía a Samuel Parkmann. Estuvo en el Pacífico entregada a la cacería de lobos.
 155. *Amethyst*, de la matrícula de Boston, de 270 toneladas, capitán Bowers. Pertenecía a Dorr y Cía. De Más Afuera prosiguió a Cantón, haciendo un buen negocio.
 156. *Eleanore*, fragata de Providence, capitán Edward Cole. Hizo el viaje desde las islas Falkland en compañía de la ballenera francesa *Victor*. El 5 de febrero estaban a la altura de Chiloé. En la isla de la Mocha estalló una rebelión de la marinería, que pudo ser sofocada con la ayuda de la *Hudson*. El 21 de marzo estaba en Santa María donde dejó una cuadrilla, con contrato de 512 dólares por mil de pieles.
 157. *Rose*, fragata de Nantucket, Cap. James Ray. Estuvo en la costa en 1803, recogiendo pieles para el mercado de Cantón.
 158. *Jefferson*, fragata norteamericana, capitán William Conway. Entró al puerto de Coquimbo, el 20 de enero de 1803, en viaje de regreso con un cargamento de pieles. Tuvo que pasar a Valparaíso para procurarse víveres.
 159. *Lady Adams*, ballenera de 250 toneladas de Nantucket, dedicada a la caza de lobos, capitán Obed Fitch. Zarpó el 24 de agosto de 1802. Estuvo en Más Afuera dedicada a la cacería. Entró en convoy con otros navíos norteamericanos a Talcahuano. Recibió órdenes de retirarse. Prosiguió más tarde a Cantón con un cargamento de 23.000 pieles.
 160. *Minerva*, ballenera de Nantucket, capitán Robert Jones. Zarpó en 1802 para un crucero mixto. Estuvo largo tiempo en la costa, Santa María e isla de Lobos. En septiembre de 1803 entró a Valparaíso, pero fue rechazada por las autoridades. Dejó en

- Santa María una cuadrilla y continuó, en 1804, a Cantón con 23.000 pieles.
161. *Brothers*, ballenera de Nantucket, capitán Folger. Estaba en la Isla de Lobos, procedente de Santa María y Más Afuera en abril de 1803.
 162. *Favourite*, ballenera de Nantucket, capitán Jonathan Paddock. Estaba en Más Afuera en enero de 1803 bajo el comando de Edward Coffin. Siguió a la China con un cargamento completo de pieles.
 163. *Commerce*, ballenera de Nantucket, capitán Obed Elbridge. Entró a Talcahuano el 16 de mayo de 1803 pidiendo auxilio. Se dio orden de no dejar desembarcar a la tripulación. Continuó a Valparaíso. Volvió en mayo de 1804.
 164. *Hudson*, ballenera de Nantucket, capitán Uriah Bunker. Se hizo a la vela en julio de 1802. Estuvo en las islas y auxilió a la *Eleanore*, en la Mocha. Entró a Talcahuano, pidiendo refrescos, el 16 de marzo de 1803. Fue acogida por las autoridades.
 165. *Hannah and Eliza*, ballenera de New Bedford. Estaba en Talcahuano el 25 de marzo de 1803, aprestándose para regresar a los Estados Unidos.
 166. *Belvedere*, ballenera de Nantucket, capitán H. Barnard. Entró a Talcahuano el 20 de abril de 1803 en compañía de varias fragatas norteamericanas: Pidió autorización para cargar víveres. Se hizo a la vela el 7 de mayo de 1803.
 167. *Edward*, ballenera de Nantucket, capitán John Brown, entró a Valparaíso en abril de 1803 para reparar averías. Se vino a tierra tras un temporal el 30 de julio de 1803.
 168. *Harlequin*, ballenera de Nantucket, capitán Starbuck. Entró a Valparaíso con la tripulación imposibilitada por el escorbuto, en 1803.
 169. *Leo*, ballenera de Nantucket, capitán Peter Paddock. Entró a Talcahuano a componer el timón el 25 de marzo de 1803.
 170. *Sukey* (Susanita), ballenera de Nantucket, Cap. David Whippey. Llegó a Talcahuano con 10 meses de navegación el 30 de abril de 1803. Traía 450 barriles de aceite. Regresó en marzo. Pidió permiso para reparar la nave y cargar víveres. Se hizo a la vela el 7 de mayo.
 171. *Grand-Sachem*, ballenera norteamericana de Nantucket. Estaba en la isla de Santa María en los últimos meses del año.
 172. *Cato* (Quietud), ballenera de Nantucket. Entró a Talcahuano el 20 de abril en busca de víveres. Salió equipada el 7 de mayo rumbo a la costa norte y el Perú.

173. *Alderney*, ballenera norteamericana, naufragó en la costa de Cartagena en 1803.
174. *Margaret*, fragata norteamericana. Naufragó cerca del Cabo de Hornos. Los náufragos fueron llevados a la isla de Santa María por un barco inglés.
175. *Atlas*, ballenera de Nantucket, capitán A. Gardner. Regresó en 1805 con un cargamento extraordinario.
176. *Winslow*, ballenera de New Bedford, capitán Benjamin Paddock. Estuvo en Santa María, donde perdió parte de la tripulación. Regresó en septiembre de 1804, con 950 barricas.
177. *Stewart*, ballenera norteamericana, capitán John Brown, abordada en la isla de Santa María por las tropas de ocupación del comandante Luis Garretón, el 13 de enero de 1803.
178. *Tarzan* (sic) ballenera norteamericana, capitán R. Bunker, lo mismo que la anterior fue apresada por Luis Garretón en Santa María en enero de 1803.
179. *Salée* (sic) ballenera norteamericana, lo mismo que las dos anteriores fue detenida por Luis Garretón, en enero de 1803.
180. *Barclay*, ballenera de New Bedford, capitán Randall, realizó un crucero en el Pacífico entre mayo de 1803 y noviembre del mismo año. Regresó con 1.200 barricas de esperma.

1804

181. *Perseverance*, fragata de Boston, capitán Amasa Délano. Zarpó el 25 septiembre de 1803 rumbo al Oriente, vía Cabo de Buena Esperanza. La nave estuvo en Australia (Puerto Jackson), islas Van Diemen y Sidney. El 24 de octubre se dieron a la vela, en compañía del *Pilgrim*, para cruzar el Pacífico. En diciembre de 1804 entraba a Más Afuera. Estuvieron en las islas de San Félix y San Ambrosio. Visitaron Juan Fernández en un bote de donde fueron despedidos. El 20 de diciembre la *Perseverance* debió encararse con la insurrección de esclavos negros de *La Prueba* (ex *Tryal*). Con ella entraron a Talcahuano. Recaló más tarde en Coquimbo en demanda de víveres, el 17 de noviembre. Prosiguió al Perú. Retornó al Oriente con un cargamento de pieles.
182. *Pilgrim*, goleta de 62 toneladas del puerto de Boston, capitán Samuel Délano, hermano del anterior. Zarparon juntos rumbo al Oriente. Se dieron cita en Más Afuera. Estuvo en las islas cazando lobos. Permaneció una temporada entre las islas. Zarpó en 1807 rumbo a Cantón, con un cargamento de cerca de 13.000 pieles.

183. *Massachusetts*, fragata de Boston, buque neutral, cap. John Heterman. Estuvo en la costa de Chile con un cargamento de géneros consignados por Julián Hernández Banuso del comercio de Buenos Aires.
184. *Cayuya*, fragata de New York, capitán Peleg Barker. Recaló en Juan Fernández rumbo al N. W. Siguió al Perú donde el mal estado de la nave obligó al capitán a solicitar permiso de venta, en Paita. Se autorizó la operación para cancelar la mantención de los tripulantes y el pago del pasaje de regreso de los marineros.
185. *Cordelia*, fragata de Boston, entregada al tráfico del comercio neutral. Salió el 8 de mayo rumbo a los mares del sur, con un cargamento de géneros consignados a Julián Hernández Banuso, de Buenos Aires.
186. *Henry*, ballenera de Nantucket, capitán Peter Myrick. Volvió con 1.100 barricas de aceite en octubre de 1805.
187. *Renown*, ballenera de Nantucket, capitán Alpheus Coffin. Volvió en 1805 con cargamento completo.
188. *Juno*, ballenera de New York, capitán Bunker. Estuvo en el Pacífico.
189. *Ruby*, ballenera de Nantucket, 221 toneladas, capitán Tristán Barnard. Estuvo en el Pacífico y regresó con 1.250 barricas de esperma, el 23 de noviembre de 1805.
190. *Thomas*, ballenera de New York, capitán Folger. Volvió en 1804 con un cargamento para la firma Thomas Yenkins. Estuvo en Coquimbo y las islas, en 1805.
191. *Uncle Toby*, fragata de New York. Pertenecía a John F. Trowbridge. Estuvo en las islas de la Mocha y Santa María, donde dejó parte de la tripulación dedicada a la caza de lobos, mientras el buque seguía en busca de ballenas. La tripulación fue arrestada por el bergantín *Peruano*, en octubre de 1805.
192. *Margaret*, ballenera de Nantucket, capitán Reuben Starbuck. Regresó en diciembre de 1805 con un cargamento de 1.100 barricas de esperma.
193. *Mentor*, bergantín de Boston, capitán Wilson Jacobus. Estuvo en las islas Falkland y siguió en dirección a la Antártida. Entró al Pacífico. Estuvo en las islas de Juan Fernández y Más Afuera entregado a la cacería de pieles. Penetró a Talcahuano en mal estado. Un violento temporal varó la nave el 4 de mayo de 1804. Se permitió por estas circunstancias la venta de la nave, el 13 de agosto con el objetivo de costear el traslado de la tripulación.
194. *Ann*, fragata ballenera de New Bedford, 361 toneladas, capitán Gwin. Zarpó en noviembre de 1903 rumbo al Pacífico.

195. *Juno*, fragata de Salem, de 250 toneladas. Pertenecía a la firma de Charles, James y George D'Wolf. Capitán John Wolf. Zarpó rumbo al N. W. con un cargamento de 35.000 dólares, el 13 de agosto de 1804. Tocó en las islas de Cabo Verde e hizo escala en las Falkland. En compañía de la *Mary*, realizaron una peligrosa travesía del Cabo de Hornos. El año nuevo de 1805 divisaron la isla de Santa María, pero en vista del temporal, continuaron a Valparaíso. Fueron atendidos en su desgracia. Siguieron a Coquimbo a reparar la quilla de la nave en la tranquilidad de la bahía. La *Juno* se dio a la vela para el N. W., el 28 de enero, y allí la nave fue vendida.
196. *Huron*, fragata de New Haven, capitán Moulthrop. Volvió a la isla de Más Afuera el 7 de marzo de 1805 para recoger a la cuadrilla lobera dejada en el viaje anterior. En medio de dificultades pudo recoger en las islas 19.000 pieles de lobos. Siguió a la China y regresó vía Hamburgo.
197. *Snow Polly*, goleta de New Haven, capitán John F. Trowbridge. Estaba fondeada en Santa María en 1805. Venía con una goletilla de "tender" desde las islas Falkland. Fue apresada por el bergantín *Peruano* y dejada en libertad.
198. N. N. goletilla construida en las Falkland por el capitán Trowbridge. Fue apresada por las autoridades y conducida a Talcahuano y confiscada, pese a los reclamos del propietario.
199. *Mary*, bergantín de 202 toneladas del registro de Boston. Pertenecía a Samuel and Sylvanus Gray, capitán Trescott. Recorrió la costa en compañía de la *Juno*, separándose de ella a la altura de Talcahuano.
200. *Hope*, fragata de New York, capitán Sheffield. Estuvo en las Falkland y en las islas de Chile. Llegó a Cantón en diciembre de 1805.
201. *Grampus*, fragata de New York, 426 toneladas, capitán Peleg Barker. Pertenecía a John R. Livingstone. Zarpó el 29 de abril con rumbo aparente al N. W. Estuvo 25 días en Río de Janeiro reparando el timón y cargando tabaco. Llegó a Santa María el 27 de septiembre de 1805. El 9 de noviembre entró a Talcahuano y fue detenida por sospechas de contrabando. Un largo pleito que duró hasta el 13 de mayo decidió su suerte. Fue subastada el 27 de agosto de 1807, con su cargamento, por Pedro Chopitea en la suma de \$ 52.690.6 pesos. El sobrecargo y futuro patriota Mateo Arnaldo Hoewel llevó el pleito a la última instancia del Consejo de Indias y obtuvo la devolución del comiso. Por Real

- Orden de 14 de marzo de 1809 se ordenó entregar a Hoewel, en su calidad de apoderado de Livingstone, la cantidad de \$ 65.601.1 pesos.
202. *Herkinner*, fragata de Boston, dedicada al comercio en barcos neutrales, capitán Diego Bunker. Zarpó el 6 de mayo a los mares del sur con un cargamento de géneros, por cuenta de Julián Hernández Banuso, del comercio de Buenos Aires.
 203. *Mars*, ballenera de Nantucket, capitán Jonathan Barmey. Estuvo dedicada a la cacería de pieles en Santa María a partir de septiembre de 1805. Volvió en 1806, después de un viaje al Oriente.
 204. *Tabor*, bergantín de Providence, capitán Cornelius Sole, 185 toneladas. Entró a Coquimbo procedente del Oriente en 1805. Fue acusado de contrabando por la mala fama de su capitán y su estadía en Vallenar en el mes de septiembre en que vendió mercaderías y embarcó cobre. Los comerciantes se quejaron. Hubo pleito en contra de los subdelegados por su actitud amistosa. La nave siguió con un cargamento de cobre, a Cantón.
 205. *Wareham*, ballenera de New Bedford, entregada al tráfico de pieles. Estuvo en la isla de la Mocha. Recaló en Coquimbo, en busca de víveres.
 206. *Héctor*, ballenera de Nantucket. Estuvo en la isla de la Mocha y entró en convoy con la *Wareham*, a Coquimbo en busca de pertrechos.
 207. *Commerce*, ballenera de Nantucket, capitán Elbridge, que falleció en el viaje. Estuvo en las Falkland recolectando aceite de elefante de mar y en Santa María reparando averías. Regresó el 15 de febrero de 1806 con un cargamento completo.
 208. *Belvedere*, ballenera de Nantucket, capitán Richard G. Swain. Volvió en 1806.
 209. *Fame*, ballenera de Nantucket, capitán Obed Wyer. Volvió en febrero de 1805 con cargamento completo.
 210. *Harriet*, ballenera de Nantucket, capitán David Worth. Entró a los mares del sur y regresó en 1806.
 211. *John Jay*, ballenera de Nantucket, 217 toneladas, capitán William Clark. Regresó en febrero de 1806 con cargamento completo.
 212. *Henry*, ballenera de Nantucket, capitán Peter Myrick. Regresó en 1806.
 213. *Union*, ballenera de Nantucket, capitán Folger. Zarpó en noviembre rumbo a los mares del sur.
 214. *Starling*, ballenera de Nantucket, capitán Simeon Starbuck, regresó en 1806.
 215. *Mary Ann*, ballenera de Nantucket, capitán Tristán Folger. Entró al Pacífico en 1805 y regresó en 1806.

216. *María*, ballenera de New Bedford, 210 toneladas, capitán Coffin. Zarpó en junio rumbo al Océano Pacífico.
217. *Phebe Ann*, de New Bedford. Partió en julio rumbo a los mares del sur.
218. *Walker*, ballenera de New Bedford, capitán Coleman. Zarpó en diciembre rumbo al Pacífico.
219. *Winslow*, ballenera de New Bedford, capitán Cross. Zarpó en diciembre rumbo a los mares del sur.
220. *Vancouver*, fragata de 285 toneladas. Pertenecía a la firma J. and T. H. Perkins y T. Lamb y Russel Sturgis, de Boston. Zarpó de Boston, bajo el comando del capitán Brown, rumbo al N. W. y la China. Estuvo en Más Afuera en febrero de 1805 y entregó provisiones a los loberos que estaban en la isla. Prosiguió al N. O.
221. *Pelican*, fragata de New York, capitán Richardson, piloto Benjamin Kelly. Dejó una cuadrilla lobera en Más Afuera prosiguiendo a Cantón en 1805. Entró a Bengala y Nueva Zelandia, donde el buque fue abandonado.

1806

222. *Nancy*, fragata de Boston, 228 toneladas, capitán William Morland. Pertenecía a Samuel Parkman. Benjamin Hussey, Rupert Amory, Thomas Jones y William Dehon. Sobrecargo, George W. Appleton. Zarpó con mercaderías para el contrabando, el 20 de abril de 1806. En mayo recalaron en la isla de Santiago (Portugal) para aguada. El 5 de agosto penetraron al Pacífico. El 11 de septiembre recalaron en Santa María. No pudieron entrar a Talcahuano y prosiguieron al norte. El 3 de octubre comenzó el contrabando en Coquimbo, Isla de los Pájaros y Tarapacá. Continuó al Perú. Al regreso fueron sorprendidos por el corsario *San Gabriel*, de Lima, capitán Juan de Oyarzarte. El comisó arrojó la suma de entre 90.000 y 190.000 pesos.
223. *Teresa* (o Tomasa), fragata de New York, con bandera francesa, capitán Pearson. Estuvo dedicada al contrabando del cobre en Coquimbo en febrero de 1806. Permaneció casi un año en la costa, entregada al comercio ilícito.
224. *Eagle*, fragata de New York. Denunciada por actividades de contrabando por el cónsul español Pedro Ceballos. Estuvo en la costa.
225. *Amelia*, fragata norteamericana, dedicada al tráfico de negros esclavos por cuenta del Conde de Premio Real, en el Pacífico.
226. *General Washington*, fragata de Boston, entregada al comercio

en naves neutrales, capitán Samuel Brountli. Zarpó al Pacífico llevando una partida de géneros del comerciante Julián Hernández Banuso.

227. *Henry*, ballenera de Nantucket, capitán Peter Myrick (Pedro Mariquet). Zarpó el 16 de julio de 1806. Tocó en las islas de Cabo Verde. En Santa María encontró a la *Ruby* y juntas prosiguieron a Coquimbo en busca de víveres. Las autoridades ordenaron su arresto, por tener a bordo plata española. Fueron puestas en libertad por no habersele comprobado la denuncia en el registro verificado en enero de 1807. Volvió el 8 de agosto de 1808 con cargamento completo.
228. *Ruby*, ballenera de Nantucket, 221 toneladas, capitán Tristán Barnard. Zarpó el 26 de junio de 1806. Estuvo en San Antonio (Cabo Verde). Desde Santa María prosiguió en convoy con la *Henry* sufriendo las mismas peripecias. Regresó el 11 de septiembre de 1808.
229. *Phebe-Ann*, ballenera de New Bedford, 210 toneladas, capitán Russel. Volvió en junio de 1808 con 1.200 barricas de esperma.
230. *Acushnet*, ballenera de New Bedford, capitán Viberg. Zarpó rumbo al Pacífico, en 1806.
231. *Lima*, ballenera de Nantucket, 160 toneladas, cap. Simeon Starbuck. Estuvo en la costa. Penetró al puerto de Tongoy en octubre de 1806 pidiendo víveres. Regresó con 1.600 barricas de aceite.
232. *Leo*, ballena de Nantucket, capitán Gardener. Entró al surgidero de Santa María, el 24 de noviembre de 1806.
233. *Neutrality*, ballenera norteamericana de Nantucket, capitán Folger. Entró al puerto de Coquimbo por haber recibido daños del golpe de una ballena, el 20 de octubre de 1806. Se hizo a la vela después de reparar los daños, el 18 de noviembre. Naufragó al regreso en la costa del Brasil en febrero de 1807. Se salvó el cargamento.
234. *Harmony*, ballenera de Nantucket, capitán Samuel Greenock. Recorrió el litoral y las islas durante nueve meses. Entró en busca de víveres al puerto de Ilo, el 15 de noviembre de 1806.
235. *Maria*, ballenera de New Bedford, capitán Coffin. Realizó un crucero al Pacífico entre 1806 y 1808. Volvió el 27 de noviembre de 1808.
236. *Tabor*, bergantín de 185 toneladas, de Providence, capitán Cornelius Sole. Regresó del Oriente en 1806. Penetró a Coquimbo en busca de cobre. Estuvo en Huasco. Se aprontaba para un nuevo viaje a Cantón el 18 de febrero de 1807.
237. *Maryland*, fragata de New York. Pertenece a la firma Le Roy,

Bayard y Mc Evers, capitán John Perry, sobrecargo Isaac Iselin Roulet. Zarpó en septiembre de 1806. Estuvo en Más Afuera, Tongoy, Guanaquero y Coquimbo, cargando, de contrabando, cobre para el mercado de Oriente. Llegó a Cantón en noviembre de 1807, realizando un excelente negocio que arrojó la utilidad de \$ 55.187.67.

238. *Hope*, fragata de New Haven, capitán N. Storer. Estuvo dedicada a la cacería de lobos en las islas del Pacífico.
239. *Topaz* (Topacio), fragata de Baltimore, 199 toneladas, capitán William Nichols. Se dio a la vela el 28 de marzo de 1806. Recaló en Talcahuano con la marinería enferma.
240. *Memphis*, fragata de Boston, capitán Thomas Witchman. Dedicada a la caza de lobos en las islas. Entró al puerto de Huasco el 2 de junio de 1806.
241. *Juliana de Mallorca*, goleta norteamericana, capitán William Marshall. Estaba dedicada a cazar lobos en Más Afuera. Entró por falta de víveres a Huasco, el 19 de septiembre de 1806. Fue atendida y se hizo a la vela el 1º de octubre.
242. *Thomas*, con matrícula de New York, capitán Seth Folger. Pertenecía a Thomas Jenkins. Estuvo largo tiempo en la costa desde fines de 1805.

1807

243. *Dispatch*, fragata de 332 toneladas, matrícula de New York. Estaba entregada al comercio en buques neutrales. Entró a Valdivia procedente de Montevideo, el 19 de enero de 1807.
244. *Warren*, fragata de 296 toneladas, del puerto de Baltimore, capitán Samuel Evans. Entró a Talcahuano el 20 de enero de 1807. Traía un valioso cargamento de mercaderías a consignación de Samuel Taylor, Smith y Buchanan. Fue uno de los más ruidosos pleitos de comiso de la Colonia. Parte del cargamento fue vendido, junto con el buque; parte trasladado a Lima. El buque fue destinado al servicio de la costa.
245. *Triumph*, fragata de New Haven, capitán Caleb Britnall. Zarpó el 9 de enero en empresa lobera. Estuvo en las Falkland, Más Afuera y otras islas. Zarpó para Cantón con 50.000 pieles. Regresó a los Estados Unidos, en 1809.
246. *United States*, fragata norteamericana entregada al contrabando a la fuerza en la costa de Chile y el Perú.
247. *Pegasus*, fragata de New York. Zarpó el 26 de junio de 1806. Penetró el 10 de enero de 1807 a Coquimbo, en compañía de la

- Liebre* (sic), que había partido del mismo puerto. Fueron atendidas.
248. *Liebre* (sic), fragata de New York. Partió al Pacífico sin mercaderías el 17 de julio de 1806. Entró por víveres a Coquimbo, a comienzos del año 1807.
249. *Rebecca*, ballenera de Nantucket. Zarpó rumbo al Pacífico.
250. *John Jay*, ballenera de Nantucket, 217 toneladas, capitán William Clark. Estuvo en el Pacífico y regresó con 1.400 barricas de esperma, en enero de 1808.
251. *Sukeey*, ballenera de Nantucket, capitán Gardener. Estuvo en el Pacífico. Regresó en diciembre de 1808 con 1.000 barricas.
252. *Mars*, ballenera de Nantucket. Vino al Pacífico. Regresó el 21 de junio de 1808.
253. *Jefferson*, ballenera de New Bedford, capitán Brock. Vino a los mares del sur.
254. *Winslow*, ballenera de New Bedford, capitán Coleman. Estuvo en la costa.
255. *Lafebre* (sic) Phoebe, fragata de New York, capitán Robert Cliven. Estuvo dedicada al contrabando en el Huasco y Chañaral, buscando un cargamento de cobre. Perseguida por las autoridades logró huir.
256. *Venus*, bergantín de bandera norteamericana, adquirido en Puerto Jackson, capitán Benjamin Kelly. Entró a Talcahuano en enero de 1807, en mal estado. Las autoridades acordaron su venta para el mantenimiento de la marinería. Fue subastado en septiembre de 1807.
257. *Gloria*, fragata norteamericana entregada al comercio en barcos neutrales, capitán Juan Castro. Venía de Cádiz. Estuvo en Huasco, Coquimbo y Totoralillo dedicada al contrabando. Fue perseguida sin éxito por la *Breña*, armada en corso.

1808

258. *Neptuno*, fragata de la matrícula de New York, 332 toneladas, capitán Paddock. Vino con un importante cargamento de mercaderías. Estuvo dedicada al contrabando en la costa. El 19 de diciembre entró al surgidero de Huasco. Basándose en el permiso a navíos neutrales quiso hacer comercio ilícito. Vendió más de \$ 400.000. Las autoridades la obligaron a alejarse de puerto después de un proceso.
259. *Mariana*, fragata de la matrícula de Boston, capitán John Kelly. El 27 de julio de 1808 entró al puerto de Coquimbo para hacer aguada. Fue rechazada su petición. El día 28 ancló en Totoralillo.

- llo hasta donde llegó el comando volante en su persecución. Se dio a la vela para el Huasco, donde lo esperaban algunos comerciantes contrabandistas.
260. *Criterion*, fragata de Nantucket, 229 toneladas, capitán Claby. Zarpó el 27 de agosto de 1807 rumbo al Pacífico.
 261. *Chili*, ballenera de Nantucket, 293 toneladas, capitán Bunker. Vino en su viaje inaugural al Pacífico. Regresó el 31 de octubre de 1808 con 1.500 barricas de esperma.
 262. *Leo*, ballenera de Nantucket, 217 toneladas, capitán Gardener. Zarpó el 12 de diciembre de 1807 rumbo al Pacífico. Regresó el 3 de octubre de 1808.
 263. *Samuel*, ballenera de Nantucket, 287 toneladas, capitán Gardener. Estuvo en la costa. Regresó el 5 de mayo de 1809 con un cargamento de 1.700 barricas de esperma.
 264. *Barclay*, ballenera de New Bedford, 281 toneladas, capitán Gideon Russel. Regresó con un cargamento de 1.200 barricas de esperma.
 265. *María*, ballenera de New Bedford, capitán Coffin. Estuvo en la costa. El cargamento era de 1.120 barricas de esperma y 500 de aceite.
 266. *Phebe-Ann*, ballenera de New Bedford, 210 toneladas, capitán Russel. Regresó con 1.200 barricas de esperma.
 267. *Topaz*, fragata de Nantucket, capitán Mayhew Folger. Pertenecía a Broadman and Pope. Zarpó al N. W. El 15 de marzo divisó Más Afuera. Recaló en Juan Fernández en busca de auxilio. Ancló en Cumberland Bay, el 20 de marzo. El 24 fue torpemente atacado por las autoridades, que ametrallaron el buque. Se apresó a la tripulación. El nuevo gobernador, que llegó a la isla el 14 de abril fue más tolerante. La nave española *Castor* la condujo a Valparaíso el día 22. El capitán Folger presentó su demanda por perjuicios en Santiago, el 22 de julio. Fue puesta en libertad después de un largo proceso.
 268. *Dromo*, fragata de Boston, 492 toneladas. Zarpó el 5 de diciembre de 1808 con la falsa apariencia de un viaje al N. E. El 10 de marzo llegaron a Más Afuera donde hicieron la aguada. El 15 tocaron Talcahuano, enviando dos botes para estudiar el ambiente. De acuerdo con dos comerciantes introdujeron 20.000 dólares de contrabando. A 20 millas al sur hicieron otro desembarco, vendiendo \$ 7.000. El 2 de abril llegaron a Coquimbo y de allí continuaron sucesivamente a Huasco, Punta Negra y Arica. Allí supieron de la captura de la *Belle Savage*. En la costa tuvieron una refriega con las milicias. Siguen viaje, en febrero de 1809

está en California. Prosiguieron a Cantón haciendo un excelente negocio.

269. *Belle Savage*, fragata de la matrícula de Boston, 183 toneladas. Pertenecía a Joseph Coolidge y J. K. Jones, Cap. David Ockington. Zarpó de Boston el 6 de octubre de 1807. Se dedicó al contrabando en la costa. Fue capturada en el puerto de Coquimbo por la corsaria *La Flecha*. El navío y su cargamento fueron rematados, después de la sentencia de comiso, por la suma de \$ 113.000.
270. *Bons Irmaos*, fragata portuguesa, con bandera norteamericana, entregada al tráfico del comercio neutral, cap. Juan Cayetano Alberto Barros. Vino desde Cádiz trayendo mercaderías consignadas a O'Gorman. Estuvo en Montevideo. Entró en malas condiciones a Valparaíso después de un recio temporal en el Cabo de Hornos, en marzo de 1808. Vendió parte de su cargamento y embarcó cobre.

1809

271. *Brothers*, ballenera de Nantucket, capitán Worth. Estuvo en el Pacífico.
272. *Harlequin*, ballenera de Nantucket, capitán Starbuck. Fue apresada en Paíta.
273. *Leo*, bergantín ballenero de Nantucket, capitán Owen Swain. Estuvo en la costa.
274. *John Jay*, de Nantucket, capitán Clarck. Regresó en junio de 1810 con 1.400 barricas de esperma.
275. *Mars*, ballenera de Nantucket, cap. Joy. Regresó en mayo de 1810.
276. *Ranger*, ballenera de Nantucket, capitán Pinkham. Regresó en abril de 1810.
277. *Danube*, ballenera de New Bedford, capitán Mosher. Zarpó en septiembre de 1808 y regresó en junio de 1810.
278. *Maria*, ballenera de New Bedford, 202 toneladas, capitán Coffin. Volvió en junio de 1810, con 1.200 barricas de esperma y 500 de aceite.
279. *Phebe Ann*, ballenera de New Bedford, capitán Russel. Zarpó en septiembre de 1808 y regresó en julio de 1810, con 1.200 barricas de esperma.
280. *Winslow*, ballenera de New Bedford, capitán Coleman. Zarpó en octubre de 1808 y regresó en junio de 1810, con 1.700 barriles de esperma.
281. *Walker*, ballenera de New Bedford, capitán West. Zarpó en julio

- de 1808 y regresó en junio de 1810, con 1.700 barricas de esperma.
282. *Sally*, ballenera de New Bedford, 180 toneladas, capitán Clark. Pertenece a William Rorch Jr. Regresó en agosto de 1810, con 1.200 barricas de esperma.
283. *Barclay*, ballenera de New Bedford, capitán Gideon Randall. Regresó en mayo de 1811, con 2.000 barricas de esperma.
284. *Washington*, fragata norteamericana entregada al comercio en naves neutrales. En mayo de 1809 introdujo ciertas mercaderías en el puerto de Valparaíso.
285. *Triunfo*, fragata norteamericana, equipada en Lisboa por Luis O'Gorman con autorización real para el tráfico del Pacífico. Fue detenida en Valparaíso por traer un cargamento de azogue. Después de una reunión en casa del Gobernador Francisco García Carrasco fue puesta en libertad.
286. *Amis* (sic), fragata ballenera norteamericana, fue avistada en la costa en enero de 1809, dedicada a la caza de ballenas.
287. *Eliza*, ballenera de Nantucket, capitán Joseph W. Planket. Naufragó en la isla de Santa María el 1º de abril de 1809. Los sobrevivientes llegaron a la playa de Colcura. Declararon que estaban dedicados a la cacería de lobos. Los restos del buque se remataron en Concepción, el 8 de julio, para auxiliar la repatriación de los marineros.
288. *Hope*, fragata de New York, capitán N. Storer Jr. Estuvo en el Pacífico entregada a la caza de lobos.
289. *Buena Gente*, bergantín norteamericano encontrado en la isla de Santa María por la goleta *Lydia* dedicado a la caza de lobos.
290. *Lydia*, goleta de Boston o Marblehead, capitán Thomas Meek. Con destino a Cantón, dedicada a la caza de lobos, dejó una cuadrilla en Más Afuera a cargo del segundo piloto. Pasó a Santa María por aguada. Estuvo en Valparaíso, el 26 de diciembre de 1809. Desde el Perú se recibieron órdenes de detener la nave por creerse que venía a bordo un delegado de Napoleón. Se envió una fragata de guerra a perseguirla.

Addenda

291. *Perseveranda* (Perseverance), fragata de Nantucket, capitán Absalon Coffin, entró a Coquimbo el 12 de febrero de 1806 en busca de parte de la tripulación que había desertado. Embarcó a los seis negros y pidió víveres que le fueron concedidos.

Apéndice 2

CALCULOS ESTADISTICOS DEL COMERCIO NORTEAMERICANO EN CHILE

Año	Puerto	Destino	Número	Empresa	Tonelaje	Giro (Aceite-Lobos-Contra- bando-Cobre).	
1788	Boston	N. W.	2	Tránsito	300	.....	.....
1791	Nantucket	ballena	10	pesca	2.100	5.710-2.340	.....
	New Bedford	ballena	1	pesca	175	1.100- 200	.....
	Boston	N. W.	1	lobos	80	.....	30.000
	Boston	N. W.	1	tránsito	175	.....	.....
1792	Boston	lobero	1	lobero	150	.....	13.000
	Boston	N. W.	1	tránsito	150	.....	.....
	Boston	lobero	1	Oriente	350	.....	30.000
	New York	lobero	1	Oriente	150	.....	38.000
1793	Nantucket	ballena	4	pesca	800	2.230- 800	.....
	New Bedford	ballena	1	pesca	200	500- 200	.....
	New York	ballena	1	pesca	200	500- 200	.....
1794	Nantucket	ballena	4	pesca	800	3.330- 800	.....
	S. P.	lobero	1	lobos	150	.....	30.000
	S. P.	ballena	1	pesca	90	.....	30.000

<i>Año</i>	<i>Puerto</i>	<i>Destino</i>	<i>Número</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tonelaie</i>	<i>Giro (Aceite-Lobos-Contra- bando-Cobre).</i>	
1795	Nantucket	ballena	2	pesca	400	2.000-	400
	New Bedford	ballena	1	pesca	200	1.750-	200
	New York	ballena	1	pesca	200	1.500-	200
	S. P.	ballena	1	pesca	200	500-	200
	New York	lobero	1	lobos	150	.....	30.000
1796	Nantucket	ballena	2	pesca	400	1.650-	400
1797	Nantucket	ballena	2	pesca	400	Apresadas en el Perú.	
1798	Nantucket	ballena	8	pesca	1.421	8.600-	1.400 30.000
	New Bedford	pesca-lobos	10	pesca	1.972	8.600-	1.800 40.000
	New Bedford	ballena	2	pesca	400	2.200-	200
	New Haven	lobos	1	Oriente	350	.....	50.000
	New York	lobero	1	Oriente	100	.....	50.000
	Boston	N. W.	2	tránsito	200	.....	.....
1799	Boston	N. W.	1	tránsito	150	.....	.....
	Philadelphia	pesca	1	pesca	200	.....	.....
	New Haven	lobos	1	Oriente	150	.....	50.000
	New Bedford	ballena	1	pesca	200	1.100-	200
	S. P.	ballena	1	pesca	200	1.100-	200
	Nantucket	ballena	6	pesca	1.213	5.210-	9.850 1 presa
1800	New Haven	loberos	3	Oriente	848	.....	237.000
	Salem	lobero	2	Oriente	400	.....	73.000

Año	Puerto	Destino	Número	Empresa	Tonelaje	Giro (Aceite-Lobos-Contra- bando-Cobre).	
	Nantucket	ballena	7	pesca	1.375	7.000-1.400	20.000
	Boston	N. W.	2	tránsito	300	.....	.....
	Boston	lobero	5	Oriente	750	.....	210.000
	Boston	lobero	1	presa	90	.....	.....
	New London	lobero	1	presa	150	.....	.....
	Norwick	lobero	1	lobos	90	.....	13.000
	New Bedford	ballena	3	pesca	600	1.500- 600	.....
	S. P.	lobero	1	lobos	150	.....	30.000
1801	New York	loberos	3	Oriente	600	.....	210.000
	New York	contrabando	2	presa	150	.....	.....
	Boston	neutral	2	comercio	600	.....	.....
	Boston	contrabando	1	presa	150	.....	.....
	Boston	loberos	4	Oriente	568	.....	210.000
	Providence	neutral	1	comercio	200	.....	.....
	Providence	lobero	2	Oriente	300	.....	80.000
	New Bedford	lobero	6	ballenero	1.361	6.000-1.200	.....
	Nantucket	ballena	5	pesca	1.100	5.500-1.000	.....
	Nantucket	lobero	1	Oriente	150	.....	70.000
	Nantucket	contrabando	1	rematada	220	20.060	.....
	Norwick	contrabando	1	detenida	200	.....	.....
	Baltimore	contrabando	1	detenida	200	.....	.....
	S. P.	lobero	1	Oriente	150	.....	30.000
1802	Philadelphia	loberos	2	Oriente	300	.....	55.000
	Nantucket	lobero	2	Oriente	270	.....	130.000

<i>Año</i>	<i>Puerto</i>	<i>Destino</i>	<i>Número</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Giro (Aceite-Lobos-Contra- bando-Cobre).</i>	
	New Haven	lobero	3	Oriente	350	.....	143.000
	Providence	lobero	1	N. W.	115	.....	30.000
	Pormouth	comercio	1	contrabando	175	.....	.....
	Nantucket	ballena	1	pesca	217	1.100-	500
	S. P.	contrabando	1	comercio	150	.....	.....
1803	Nantucket	lobos	5	Oriente	1.200	286.000	.....
	Nantucket	balleneros	11	pesca	2.200	7.610-2.200	.....
	New Bedford	balleneros	3	pesca	450	2.650-	600
	Boston	loberos	3	Oriente	510	.....	210.000
	New Haven	loberos	2	Oriente	450	.....	90.000
	New York	lobero	1	Oriente	150	.....	30.000
	Patagonia	lobero	1	lobos	60	.....	.....
	Salem	lobero	1	Oriente	.....	.....	70.000
	Providence	lobero	1	Oriente	150	.....	70.000
	S. P.	lobero	1	.....	.....	.....	30.000
	S. P.	ballenero	3	.....	.....	.....	.....
	Nantucket	ballenero	1	naufragio	.....	.....	.....
	S. P.	balleneros	3	naufragio	.....	.....	.....
1804	Boston	lobos	2	Oriente	300	.....	140.000
	Boston	com. neutral	2	.....	.....	.....	.....
	New York	lobero	1	Oriente	200	.....	70.000
	New York	lobero	1	vendido	.....	.....	.....
	New York	ballenero	2	pesca	400	1.000-	400
	Nantucket	ballenero	4	pesca	870	4.500-	800
	Boston	lobero	1	vendido	.....	.....	.....
	Ned Bedford	ballenero	1	pesca	.....	1.100-	200

<i>Año</i>	<i>Puerto</i>	<i>Destino</i>	<i>Número</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Giro (Aceite-Lobos-Contra- bando-Cobre).</i>	
1805	Salem	N. W.	1	tránsito	150	.....	.....
	New Haven	lobos	2	Oriente	300	.....	50.000
	Patagonia	lobera	1	confiscada	60	.....	.....
	Boston	com. neutral	12		202	.....	.....
	New York	comercio	1	contrabando	426	embargada	52.690,6
	Providence	comercio	1	Oriente	185	cobre	.....
	New York	lobero	1	Oriente	200		70.000
	Nantucket	ballenero	10	pesca	2.017	10.400- 200	.....
	New Bedford	ballenero	5	pesca	1.000	4.900-1.000	.....
	Boston	lobero	1	N. W.	150		30.000
Nantucket	lobero	1	Oriente	185		70.000	
1806	Boston	comercio	1	contrabando	228	confiscada	90.000
	Boston	neutral	1	comercio	150	.....	.....
	Boston	loberos	2	Oriente	150	.....	140.000
	New York	comercio	1	contrabando	350	.....	.....
	New York	comercio	2	Oriente cobre	300	.....	.....
	S. P.	negrero		.....	200	.....	.....
	S. P.	lobero			90	.....	.....
	Nantucket	ballenero		pesca	1.00	7.400-1.200	.....
	Nantucket	ballenero		pesca	naufragio	.....	.....
	New Bedford	ballenero		pesca	595	3.600- 600	.....
	Providence	comercio		Oriente cobre	185	.....	.....
	New Haven	lobero		Oriente	150	.....	70.000
	Baltimore	comercio		Oriente		.....	.....

<i>Año</i>	<i>Puerto</i>	<i>Destino</i>	<i>Número</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Giro (Aceite-Lobos-Contrabando-Cobre).</i>	
1807	New York	comercio	1	neutral	250	.....	.....
	New York	lobero	2	Oriente	300	.....	1.400
	New York	comercio	1	Oriente cobre	200	.....	.....
	Baltimore	comercio	1	contrabando	250	comiso	.....
	New Haven	lobero	1	Oriente	250	.....	70.000
	S. P.	comercio	1	contrabando	200	.....	.....
	Nantucket	ballenero	4	pesca	800	4.700-	800
	New Bedford	ballenero	2	pesca	400	2.200-	400
	Port Jackson	lobero	1	lobos		confiscado	.....
S. P.	comercio	1	neutral	200	.....	.....
1808	New York	comercio	1	contrabando	332	confiscado	.....
	Boston	comercio	2	contrabando	692	.....	.....
	Boston	lobero	1	confiscado	150	.....	.....
	S. P.	comercio	1	comercio neutral	250	.....	.....
	Nantucket	ballenero	6	pesca	733	7.600-	1.200
	New Bedford	ballenero	3	pesca	697	3.500-	600
1809	Nantucket	ballenero	6	pesca	1.200	6.600-	1.200
	New Bedford	ballenero	7	pesca	1.400	7.700-	1.400
	Nantucket	ballenera	1	pesca	rematada	.....	.....
	New York	lobero	1	Oriente	150	.....	30.000
	Boston	lobero	1	Oriente	150	.....	30.000
	S. P.	ballenero	1	pesca	200	1.100-	200
S. P.	comercio	2	neutral	400	.....	.....

TABLA CRONOLOGICA DE EVALUACION DEL COMERCIO NORTEAMERICANO EN CHILE

(1788 - 1809)

<i>Año</i>	<i>Nº total buques</i>	<i>Nº balleneros</i>	<i>Cargamento (barriles)</i>	<i>Valor</i>	<i>Nº loberos</i>	<i>Cargamento (pieles)</i>	<i>Valor Cantón (dólares)</i>	<i>Comercio Nº Valor Buques (dólares)</i>	<i>Comi-sos</i>	<i>Trán-sito N. W.</i>
1788	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
1791-92	13	11	9.360	28.680	1	30.000	60.000	—	—	1
1792	4	—	—	—	3	81.000	162.000	—	—	1
1793	6	6	4.430	13.290	—	—	—	—	—	—
1794	6	5	4.120	12.360	1	60.000	120.000	—	—	—
1795	5	5	6.870	11.610	—	—	—	—	—	—
1796-97	4	4	2.050	6.150	—	—	—	—	—	—
1798	22	18	22.820	88.460	2	—	—	—	—	2
1799	11	8	17.660	52.980	2	50.000	180.000	—	—	1
1800	29	12	10.500	31.500	12	583.000	1.166.000	195.000	1	4
1801	32	11	13.700	41.100	11	87.000	174.000	4 234.741	5	1
1802	11	1	9.600	4.800	7	358.000	716.000	3 102.800	—	—
1803	35	22	13.060	39.180	12	500.000	1.000.000	21.000	—	1
1804	14	7	8.000	24.000	5	210.000	420.000	2 30.000	—	2
1805	27	16	16.500	49.500	6	272.690	545.380	3 143.000	—	—
1806	22	11	12.500	37.500	4	300.000	600.000	7 145.187	—	—
1807	15	6	8.100	24.300	4	150.000	300.000	5 30.000	—	—
1808	13	8	12.700	38.100	—	—	—	5 340.000	—	—
1809	20	14	18.200	54.600	4	60.000	120.000	2	—	—
20	291	165	190.170	558.110	74	2.741.690	5.483.380	31 1.241.728	6	15