

Comercio neutral y contrabando angloamericano en las costas de la mar del sur: el decomiso de la fragata Warren (1807)

Neutral trade and Anglo-American smuggling on the shores of the South Sea: The seizure of the Warren frigate (1807)

Manuel Ramírez Espíndola^{**}

Resumen

El artículo analiza los efectos que trajo consigo la apertura del Pacífico hispano al tráfico naval británico y angloamericano desde el último tercio del siglo XVIII, en el marco de las guerras imperiales y la posterior implementación del comercio neutral con Hispanoamérica. Básicamente, nos interesa establecer las características del proceso de penetración de compañías balleneras y loberas, en paralelo a la circulación de buques neutrales, vinculando las operaciones "legales" de estos últimos con la práctica de ilícitos como el contrabando, el corso y la piratería, dirigidos, precisamente, contra el comercio hispano-criollo. Para ello nos centramos en el caso de la fragata Warren, analizando las dimensiones locales y globales que trajo consigo este incidente, cuyas consecuencias se proyectaron hasta la posindependencia.

Palabras clave: Comercio neutral, contrabando, corso, América del Sur

Abstract

The article analyzes the effects of the opening of the Hispanic Pacific to British and Anglo-American naval traffic since the last third of the 18th century, in the context of the imperial wars and the subsequent implementation of neutral trade with Hispanic America. Basically, we are interested in establishing the characteristics of the process of penetration of whaling and seal companies, in parallel to the traffic of neutral ships, linking their "legal" operations with the practice of illicit activities such as smuggling, privateering and piracy, directed against the Hispano-Creole trade. For this, we focus on the case of the Warren frigate, analyzing the local and global dimensions that this incident brought with it, whose consequences were projected until post-independence

Keywords: Neutral trade, smuggling, plunder, South America

^{**} Jefe del Departamento de Historia y Geografía, Facultad de Comunicación, Historia y Cs. Sociales.
manuelramirez@ucsc.cl

1. Introducción

El 12 de septiembre de 1806 la fragata angloamericana *Warren*, propiedad de la firma Smith y Buchanan, zarpó desde Baltimore rumbo a las costas del noroeste del Pacífico y la lejana Cantón, surtida con manufacturas europeas. Con todo, a principios del año siguiente, la embarcación recaló en el puerto español de Talcahuano donde, tras una serie de incidentes, acabó siendo apresada bajo cargos de contrabando. El decomiso fue uno de los más cuantiosos de la época –con más de 263.000 pesos en mercancías– las que fueron repartidas entre un amplio espectro de agentes de la administración local y virreinal.

Cabe destacar que el incidente se produjo en un momento de fuertes tensiones, en el marco de las distintas guerras que venían protagonizando las potencias europeas desde la centuria anterior. Para entonces, las posesiones españolas en América vivían una verdadera escalada de agresiones extranjeras, partiendo por la explosiva irrupción de buques balleneros y loberos británicos y angloamericanos en el Pacífico y terminando con las fallidas incursiones inglesas en el Río de la Plata, ya en la antesala de la crisis imperial. De ahí que, más allá de un episodio aislado, el decomiso de la *Warren* constituye un caso emblemático que nos permite caracterizar el difícil tránsito que implicó la apertura de la llamada “mar del sur” al tráfico naval extranjero y la consiguiente desintegración del viejo comercio monopolista.

Para lo anterior, recurrimos al análisis de informes ministeriales y correspondencia gubernativa de finales del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX, provenientes de repositorios chilenos, peruanos y peninsulares, pudiendo así dimensionar tanto la temporalidad como la gradualidad de aquellas situaciones en las distintas latitudes de la mar del sur. En paralelo, complementamos estas informaciones con literatura reciente y materiales hasta ahora desconocidos, emanados de archivos judiciales estadounidenses, con la finalidad de aportar nuevos antecedentes al estudio de la penetración naval anglosajona en el Pacífico y, particularmente, al estudio del contrabando extranjero a finales del periodo colonial.

Nuestro trabajo se desarrolla a partir de tres ejes. Primeramente, revisamos los antecedentes de la política aperturista de la corte de Madrid para con el tráfico británico y angloamericano en sus territorios ultramarinos, en contraste con las reacciones que dicho escenario generó entre los agentes políticos y comerciales americanos. Posteriormente, nos centramos en las distintas estrategias desplegadas por estos últimos frente a la ofensiva anglosajona, poniendo énfasis en los proyectos de defensa y

las medidas de retaliación ante la escalada de la piratería y el comercio irregular desarrollado al amparo de dichas compañías. Finalmente, nos centramos en el caso de la fragata *Warren*, analizando su derrotero y las redes de intereses que se fueron articulando a su paso.

2. Balleneros, loberos y neutrales en la mar del sur

La “atlantización” del Pacífico hispano, como la denomina Mariano Bonialian, fue un proceso de largo aliento que comenzó tras la crisis del sistema de galeones y ferias de Veracruz y Portobello, a mediados del siglo XVIII, extendiéndose hasta la consolidación de los capitales anglosajones en la costa occidental de Norteamérica, durante la primera mitad de la centuria posterior (Bonialian, 2019: 204-205).

La punta de lanza de este gran movimiento geopolítico fue la apertura de la ruta de Cabo de Hornos, inaugurada por holandeses y franceses en el siglo XVII y luego oficializada formalmente por los españoles a finales de la década de 1740, con el establecimiento oficial del sistema de navíos de registro. Se establecieron así las bases de una naciente articulación comercial entre la península y las regiones australes del Río de la Plata, Chile y el virreinato peruano, la que se proyectó hasta poco antes de la crisis de 1808 (Mazzeo, 2003: 201).

Por lo demás, ya desde la guerra de los Siete Años (1756-1763), una serie de expediciones científico-militares habían cruzado el Cabo de Hornos y recorrido casi la totalidad del litoral Pacífico, destacando su carácter inhóspito y, sobre todo, las proyecciones y la enorme riqueza de aquellos territorios (Pimentel, 1992: 5-7). La difusión de estos descubrimientos hizo que, desde finales de la década de 1780, las costas del Pacífico comenzaran a verse literalmente invadidas por una serie de expediciones extranjeras. En su gran mayoría se trataba de compañías angloamericanas, procedentes de Nantucket, Boston y New York, aunque financiadas con capitales británicos y, en menor medida, por armadores locales. En su conjunto, desde 1780 y hasta mediados del siglo XIX, estas compañías fueron ocupando las costas despobladas del hemisferio sur americano, desde las Malvinas hasta las Galápagos, principalmente atraídas por la caza de cachalotes (*Physeter macrocephalus*), vitales para el creciente proceso de industrialización y expansión urbana que comenzaba a producirse en Europa (Quiroz, 2020: 47-65).

A la explotación ballenera se sumó luego el tráfico de pieles, a modo de extensión del tradicional y lucrativo negocio desarrollado en Norteamérica. A diferencia de este último,

el denominado comercio marítimo de pieles se desarrolló solo a finales del siglo XVIII, basado en la explotación de especies costeras tales como el lobo marino (*Otaria flavescens*), el lobo de dos pelos (*Arctophoca australis*), el lobo fino de Juan Fernández (*Arctophoca philippii*) y el elefante marino (*Mirounga leonina*), endémicos del hemisferio sur americano. Con todo, el gran frente de la explotación peletera se situó en las denominadas regiones del noroeste –en la actual Columbia Británica– a partir del tráfico y recolección de pieles de focas (*Phoca vitulina*) y nutrias marinas (*Enhydra lutris*) las que, junto con el resto de los especímenes sudamericanos, eran exportadas directamente a Cantón (Zea y Saladino, 2000: 107-108). Si bien todavía resta conocer las dimensiones e interrelaciones de estas explotaciones, lo cierto es que ambas constituyeron una lucrativa fuente de negocios para las compañías angloamericanas, cuyas exportaciones de pieles al mercado chino crecieron ostensiblemente durante los primeros años del siglo XIX (Mack, 2022: 33-34).

La explotación de los mares y las costas subpolares constituyó también uno de los ejes de la penetración inglesa en el Pacífico. Desde 1780 los británicos comenzaron el reconocimiento y ocupación de las ya citadas regiones del noroeste, entrando rápidamente en conflicto con los asentamientos rusos y españoles que poco antes se habían establecido en la misma zona (Guillamón, 2010: 327-333). Así, tras el incidente de *Nootka* (1789), y ante las amenazas de una nueva guerra con Gran Bretaña, los ministros de Carlos IV cedieron frente a las pretensiones de esta última y, el 28 de octubre de 1790, firmaron el tratado de San Lorenzo. Dicho acuerdo permitía el libre tránsito de los buques británicos por el Pacífico, incluyendo la posibilidad de explotar económicamente las regiones no pobladas por españoles en ambos hemisferios, con las únicas prohibiciones de no asentarse a menos de 10 leguas de los reductos hispanos, ni de practicar el contrabando (Guillamón, 2010: 337-343).

Los acuerdos de San Lorenzo serían ratificados y ampliados en 1791 y 1793, sin embargo, no garantizaron el mantenimiento de la paz. Por el contrario, las presiones de la Francia revolucionaria –ahora aliada de la España absolutista– obligaron a Carlos IV a declarar la guerra a Inglaterra en octubre de 1796. El esquema volvería a repetirse en 1804, esta vez bajo las presiones de Napoleón, aunque con nefastas consecuencias para la monarquía borbónica. Así, a menos de un año del estallido de la segunda guerra naval anglo-española (1804-1808), la *Royal Navy* asestó una certera derrota a las armadas conjuntas de Francia y España, en la famosa batalla de Trafalgar (1805). Ya con el control absoluto de los mares, en junio de 1806 los ingleses iniciaron la invasión del Río de la Plata, la que se prolongó hasta mediados del año siguiente. Si bien los objetivos finales

del Imperio británico de hacerse con el control efectivo del cono sur se vieron frustrados por la enconada defensa de las poblaciones locales, a la larga, estas guerras acabaron sellando su hegemonía en los mares occidentales con la consiguiente desintegración de España y Francia como competidoras ultramarinas.

Bajo aquellos auspicios, tuvo lugar un último y desesperado intento de la metrópoli por mantener el nexo con sus dominios americanos: la instauración del sistema de comercio con buques neutrales. Como una forma de romper el bloqueo inglés, la Real Cédula de 18 de noviembre de 1797 autorizaba el comercio con buques neutrales, siempre y cuando dichas embarcaciones zarpasen y recalasen en puertos españoles, conduciendo así cargas debidamente registradas. La medida sería luego ampliada, permitiendo la posibilidad de zarpar desde puertos neutrales con destino a la península, lo que abrió paso a la introducción masiva de manufacturas europeas en los puertos hispanoamericanos (Souto, 2001: 180-181).

Un par de años antes del establecimiento del comercio neutral, la naciente república de los Estados Unidos que, como ya hemos dicho, seguía los pasos de las expediciones británicas en el cono sur y las regiones del Noroeste, gestionó los derechos de libre tránsito por los dominios españoles, así como la explotación de los ricos mares de la mar del sur, a través del Tratado de amistad, límites y navegación suscrito en San Lorenzo el 27 de octubre de 1795. Ya con el establecimiento del comercio neutral, los buques angloamericanos se transformaron en uno de los principales beneficiarios de dicho sistema (Graffenstein, 1997: 215-216), siendo la alternativa más aceptada por los comerciantes hispano-criollos a la hora de operar en el comercio ultramarino, a raíz de la seguridad y el carácter expedito que implicaba operar con buques de aquella nacionalidad (Marichal, 2000: 168).

Ante la afectación que aquel sistema generaba al viejo comercio monopolista, la monarquía pretendió poner límites al comercio neutral cancelando su aplicación en los puertos americanos (1799), aunque con escasos resultados, pues la mayor parte de los consulados se negaron a abandonar esta nueva alternativa (Schlez, 2013: 75-79). Solo durante el corto periodo de paz que trajo consigo el Tratado de Amiens (1802) fue posible restablecer en parte las condiciones previas a la instalación del comercio libre, sin embargo, el estallido de la segunda guerra naval anglo-española (1804) frustró por completo las posibilidades de restaurar el anterior sistema (Fisher, 1993: 64). A través de la Real Cédula de 9 de agosto de 1805 se reimplantó el comercio con buques neutrales y, un año más tarde, fue la propia monarquía la que llegó a materializar la figura de un

comercio libre, al permitir la libre circulación de estos buques desde su punto de origen a los puertos españoles (Rodríguez, 2015: 126).

Si bien el sistema de buques neutrales no era nuevo, su instauración durante este periodo marcó una enorme inflexión en el desarrollo del comercio hispanoamericano, pasando de ser una estrategia de contención frente a la amenaza naval británica a marcar un punto de no retorno, esto tras los magros resultados de las guerras navales de la década del 1800 (Ortiz de la Tabla, 1999: 146). Cuando en 1809 la Junta Central logró la añorada paz anglo-española, intentó sin éxito acabar con el comercio neutral, pues a esas alturas eran las nuevas dirigencias políticas americanas las que patrocinaban el comercio libre con las naciones extranjeras (Rodríguez, 2015: 126).

3. Los límites del tráfico naval británico y angloamericano

La apertura oficial de los puertos españoles de la mar del sur a los buques ingleses y angloamericanos, sobre todo a partir de la instauración del sistema de comercio neutral, alteró profundamente el juego de intereses que hasta ese momento existía al interior del comercio hispanoamericano.

Como sostiene Mazzeo, la política de comercio neutral era una expresión del enorme sentido de flexibilidad que había caracterizado a la monarquía hispánica en lo relativo a las políticas económicas y la negociación del comercio indiano. De ahí que, a su juicio, dicho sistema surgió no tanto como una respuesta desesperada por parte de la Corona, sino como una alternativa frente a las apremiantes necesidades económicas y fiscales que imponían las guerras imperiales. Por un lado, la circulación de naves extranjeras permitía mantener un flujo constante de mercancías en momentos en los que el comercio marítimo se veía expuesto ante las actividades punitivas desplegadas por las armadas enemigas. Por su parte, el comercio extranjero era una importante fuente de recursos para las arcas fiscales, toda vez que aquellas flotas eran fuertemente gravadas con impuestos aduaneros (Mazzeo, 2003: 206-207).

Siguiendo a la misma autora, el comercio neutral amenazaba directamente la supervivencia del comercio hispano, especialmente en materia de regulación mercantil. La saturación de las plazas americanas con manufacturas extranjeras era un problema que venía ya arrastrándose desde la instauración del comercio libre en 1778, proyecto que justamente comenzó a verse agravado tras la concesión de derechos de tránsito y navegación a navíos ingleses y angloamericanos durante la década de 1790 (Schlez, 2013: 66-67). El mero tránsito de estas embarcaciones provocaba el encarecimiento de

los alimentos y materias primas, lo que en este caso afectaba directamente a las poblaciones locales (Mazzeo, 209-210).

Lo cierto es que una de las consecuencias más graves del comercio libre se vinculaba con el desarrollo de las prácticas ilegales, como la corrupción, el contrabando y la piratería. Sin duda, se trataba de males endémicos del mundo colonial, aunque la mayoría coincide en que dichas prácticas adquirieron ribetes insospechados a principios del siglo XIX (Schlez, 2013: 82).

Situándonos en el caso concreto del Pacífico sur, conviene destacar algunas de las iniciativas y proyectos desplegados por mandatarios virreinales y locales, particularmente durante las fases iniciales de la penetración anglosajona. En el caso de los virreyes, resaltan las figuras de Francisco Gil y Taboada, así como la del marqués de Osorno, ambos con un rol destacado en este sentido.

Con una dilatada trayectoria en las Malvinas y la Nueva Granada, Gil y Taboada era brigadier de la Real Armada, por lo que su gestión como virrey estuvo particularmente centrada en la defensa de los mares. Entre otras cosas, dotó al Callao de una capitanía de puerto, estableciendo un sistema de guardiamarinas y sentando las bases de la denominada Real Armada del Perú. Para ello creó una pequeña escuadra y, ya durante el primer año de su mandato, fundó la Real Academia de Náutica (1791). Para financiar aquellos importantes proyectos, instauró el ramo de Cuerpo de Marina con el que logró recaudar cerca de 200 mil pesos anuales destinados a la defensa naval (Flores Guzmán, 2011: 48-49).

En Chile, la mano firme de Gil y Taboada contó con el respaldo de quien posteriormente fue su sucesor, el marqués de Osorno. Llegado a la presidencia del reino a finales de la década de 1780, O'Higgins ya llevaba una larga trayectoria en territorio americano, por lo que tenía pleno conocimiento de estas situaciones. Al igual que su superior en Lima, este estableció un complejo sistema de vigías y guardacostas, colaborando estrechamente en el sostenimiento y la logística de la citada escuadra del Callao, la que durante esos mismos años desplegó una activa acción de corso contra el contrabando extranjero. En este sentido, puso especial énfasis en frenar el creciente flujo de balleneros y loberos angloamericanos, prohibiendo terminantemente su recalada en los puertos locales.

O'Higgins se mostró igual de inflexible ante la intromisión de buques británicos, negándoles cualquier forma de tráfico o comercio y remitiéndolos directamente al Callao. Para ello se valió de una reinterpretación de una cláusula del Tratado de San Lorenzo, relativa a la prohibición de las arcas reales de incurrir en gastos para el socorro

de los buques extranjeros (Pereira Salas, 1971: 34-35). Tiempo más tarde, la Corona tuvo que despachar un nuevo procedimiento –a través de la Real Orden de 25 de marzo de 1793– en el que ciertamente se buscaba corregir aquel resquicio, oficializando así la obligación de las autoridades españolas de prestar socorro y bastimentos a las expediciones británicas. Para entonces, Gil y O'Higgins habían logrado mantener cierto orden en el control del tráfico naval extranjero, al centralizar la actividad punitiva y fiscalizadora en el puerto del Callao (Flores Guzmán, 2011: 49-52).

En mayo de 1795, el virrey Gil envió un completo informe a Manuel Godoy en el que daba cuenta de todas estas gestiones, poniendo la alarma en los peligros que arrastraba la llegada masiva de buques extranjeros y su abierta circulación por los mares y costas de Chile y Perú;

Así en alta Mar, en el presente encuentro con las Embarcaciones del comercio del País, como en las arribadas que pueden hacer en las muchas Abras, Radas, Bahías y Puertos despoblados de la dilatada extensión de estas Costas, pueden con fines ulteriores establecer correspondencia con estos habitantes para cimentar un comercio clandestino. Pueden y deben también instruirse a fondo de las distintas posiciones del terreno y sus producciones, comercio y comunicación interior, de la fuerza en que estriba la defensa del Reino, y en fin de toda la constitución física y moral en que se halla, cuya noticia obscurecida hasta ahora a la malicia de nuestros enemigos podría inducirles a tentativas perjudiciales en cualquiera de los objetos que comprende.¹

A fin de poner atajo a estos males, Gil proponía una decisión firme y enérgica por parte de la Corona: derogar el artículo cuarto del Tratado de San Lorenzo, cesando así los derechos de explotación marina por parte de los navíos ingleses.

Lo cierto es que su propuesta nunca llegó a ser acogida. Por el contrario, a mediados de ese mismo año, la corte de Madrid optó por extender estas prerrogativas a las compañías angloamericanas que, como ya hemos señalado, hasta ese momento operaban con total impunidad y, en muchos casos, se hallaban bajo el control directo de armadores e inversionistas británicos. Podríamos incluso afirmar que la actuación de las compañías estadounidenses era funcional a los intereses de sus pares británicos, especialmente cuando la participación de estos últimos se veía mermada tras el estallido de nuevos conflictos armados, como aconteció en 1796.

Durante este nuevo ciclo bélico las riendas del virreinato peruano quedaron en manos del diligente marqués de Osorno. Pese a que la situación parecía tornarse más caótica –particularmente frente a la posibilidad de una invasión inglesa–, O'Higgins supo

¹ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Sección Estado, 73, N° 25.

mantener la misma política reactiva de su antiguo jefe, procurando sostener la defensa de las costas de la mar del sur (Ortiz Sotelo, 2015: 187-195; Chauca, 2019: 29-35).

Ciertamente, no es posible entender el control de aquellos vastos territorios sin atender al papel fundamental de los mandos intermedios y las dirigencias políticas locales. Tal es el caso de Luis de Álava, tercer intendente de Concepción y uno de los principales continuadores de la obra iniciada por el mandatario irlandés. Álava nació en el seno de una familia de ilustrados vascos, desarrollando una ascendente carrera militar en la península que finalmente lo condujo a la administración americana (Chaparro Sáinz, 2011: 185-186). En 1789 fue designado gobernador de Valparaíso que, ya por aquel entonces, comenzaba a perfilarse como una naciente plaza mercantil. Fue precisamente durante este periodo cuando Álava asumió un rol destacado en la defensa de las costas, así como en el decomiso de numerosos buques extranjeros, los que precisamente comenzaban a masificarse al momento de su llegada al país (Pereira Salas, 1971: 71).

Ascendido a la intendencia de Concepción, el 14 de noviembre de 1795², su carrera comenzó a decaer, sobre todo producto de las fuertes críticas y la abierta enemistad que se granjeó con un sector influyente de los comerciantes de aquella ciudad. Lo cierto es que buena parte de aquellas desavenencias tuvieron su punto de origen en la dura política de decomisos, así como la depuración de algunos cargos del gobierno y la administración fiscal implementadas por el nuevo intendente (Ramírez Espíndola, 2019: 20-22).

Las acciones de Álava se extendieron también al control y vigilancia de las costas, operando mancomunadamente con las autoridades virreinales en esta materia. A principios de su mandato, el nuevo virrey del Perú, Gabriel de Avilés, autorizó la entrada en servicio de los buques corsarios *Breña* y *Castor*, los que previamente habían sido capturados a los ingleses en Talcahuano (1797) y luego armados por el consulado de Lima, complementando así las labores que desde el gobierno de Gil venían desplegando las flotillas de la real armada peruana (Flores Guzmán, 2011: 55-56; Ortiz Sotelo, 2015: 207-210).

Así, a finales de 1800, ambos buques fueron enviados a las costas de Juan Fernández y el litoral chileno, a fin de conocer las posiciones de las expediciones balleneras y loberas en la zona. Un par de meses después, la expedición dio cuenta de haber apresado al contrabandista angloamericano *Pegasus*, señalando así mismo la existencia de asentamientos y poblaciones permanentes en la isla Más Afuera (isla Alejandro Selkirk),

² Archivo General de Simancas (en adelante, SIMANCAS), Sección Guerra Moderna, 6895, 2, fj. 44.

en el archipiélago de Juan Fernández, donde pudo constatar la existencia de unos veinte edificios y un centenar y medio de angloamericanos dedicados a la matanza de lobos marinos.³

Tras las paces con Inglaterra (1802), el gobernador de Chile, Luis Muñoz de Guzmán, ordenó inspeccionar el estado de las islas y, en enero del año siguiente, Álava despachó al capitán Luis Garretón, a fin de ocupar la isla Santa María y expulsar a sus residentes extranjeros (Pereira Salas, 1971: 173). Lo mismo aconteció en Juan Fernández, donde se reforzó el control del archipiélago a través de una dotación permanente de oficiales y tropa del ejército regular, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento para la guarnición de plazas y fuertes de 1753.⁴

Con todo, la arremetida de buques extranjeros no amainó durante este periodo. En marzo de 1803 las autoridades de la capitanía general alertaban la presencia de cerca de una decena de buques angloamericanos, los que rápidamente recalaron en Talcahuano y Valparaíso aduciendo a la tradicional estratagema de la necesidad de alimentos y reparaciones por averías.⁵ Especialmente notable parece haber sido el caso de las embarcaciones angloamericanas, cuyo número aumentó exponencialmente durante los años finales del periodo colonial (Flores Guzmán, 2011: 59). De hecho, se estima que, entre 1788 y 1810, unos 257 barcos de esta nacionalidad habrían cruzado el Cabo de Hornos, 194 de los cuales tenían como destino final las costas chilenas (Mack, 2022: 69-70).

De ahí que la alarma de las autoridades chilenas y peruanas, ciertamente, tenía motivos fundados. A mediados de 1804, el bergantín *Peruano* constató que los angloamericanos habían vuelto a ocupar la isla Santa María, tras lo cual decidieron efectuar acciones más contundentes. En enero de 1805, el virrey despachó nuevamente a su escuadra, conformada esta vez por el bergantín *Peruano*, la corbeta *Castory* y la goleta *Alavesa*, las que en coordinación con tropas de tierra procedieron a desalojar y destruir –al menos de momento– el asentamiento de la Santa María. Lo mismo hicieron posteriormente en la isla Mocha y el archipiélago de Juan Fernández (Pereira Salas, 1971: 174-175).

4. ¿Comercio neutral o contrabando? El caso de la fragata Warren (1807)

³ ANC, Sección Capitanía General, 380, fjs. 1-88.

⁴ AGI, Sección Diversos, 44, 4.

⁵ ANC, Sección Capitanía General, 380, fjs. 191-271.

Ante la imposibilidad de contener aquella marea de buques extranjeros, la política de corso y decomisos se transformó en la piedra angular en el combate que llevaron adelante las autoridades virreinales y locales contra los excesos del nuevo sistema.

A diferencia de la piratería, las compañías corsarias debían respetar una serie de normas y principios establecidos para tales efectos, sobre todo la obligación de poseer una patente para ejercer dichas operaciones. El sistema se masificó tras la Guerra de Sucesión, al ampliar la autoridad para otorgar estos permisos. El propio mantenimiento de estos derechos requería el concurso de armadores y financistas que afianzaran a los capitanes corsarios ante la Real Hacienda, cubriendo así mismo los gastos y pertrechos de la nave y su tripulación (Lucena, 1992: 247-255).

Otra diferencia notable entre el corso y la piratería radicaba en la obligación que tenían las comandancias de conducir las embarcaciones apresadas a un puerto aliado, tras lo cual se establecía la calidad de “buena” o “mala” presa. En el primero de los casos, se procedía al registro e incautación del buque y su carga, para su posterior remate o traslado a otro puerto. Parte de lo recaudado era finalmente repartido entre las autoridades y la compañía de corso, siendo este último su principal incentivo (Lucena, 1992: 130-131).

De acuerdo con Cristina Mazzeo, el aumento de aquellos ilícitos durante este periodo podía explicarse, precisamente, por el creciente régimen de exacciones y el prohibicionismo de las autoridades locales frente al tráfico extranjero. Así, prácticas como las arribadas forzosas, los decomisos y el corso constituirían la doble expresión de un nuevo sistema que apelaba al liberacionismo comercial y la apertura al tráfico extranjero, frente a otro que luchaba encarnizadamente por sostener las bases del viejo régimen monopolista, aunque a costa de los cuantiosos beneficios que dejaba el primero (Mazzeo, 2003: 212-213).

Parte de lo anteriormente expuesto se puede apreciar en uno de los casos más emblemáticos de aquella época, como fue el decomiso de la fragata *Warren*, embarcación angloamericana capturada en la rada de Talcahuano en el verano de 1807.

La *Warren* era un buque de 600 toneladas y 22 cañones, originaria del puerto de Baltimore, en los Estados Unidos, propiedad de la firma Smith y Buchanan, a la sazón, una de las asociaciones mercantiles más influyentes de aquella ciudad. Desde este mismo punto, el 12 de septiembre de 1806 el buque zarpó cargado con alrededor de 300 mil pesos en mercaderías, rumbo a las regiones del noroeste y Cantón. Lo cierto fue que, en enero del año siguiente, los expedicionarios se hallaban frente a las costas de Chile

cuando una serie de supuestos percances –como el fallecimiento de su capitán y el supuesto escorbuto que afectaba a parte de la tripulación– les obligaron a solicitar el socorro a las autoridades de Talcahuano.

Estas últimas se hallaban bajo la comandancia del capitán Carlos Spano quien, a su vez, obedecía órdenes directas del ya citado intendente Álava, por lo que tenía sobrada experiencia en torno a este tipo de situaciones. Así, tras una confusa y violenta comunicación con el sobrecargo de la nave, el cirujano Procopio Pollock, Spano desestimó la solicitud y procedió a tomar el buque por la fuerza, movilizándolo a la guarnición en un par de lanchas cañoneras apostadas para estos efectos.

Por orden directa de Álava, la tripulación fue detenida y posteriormente procesada bajo los cargos de contrabando. Pese a que el contraamaestre Pollock negaba estas acusaciones, señalando que el derrotero del buque eran las costas del noroeste, las autoridades locales desestimaron esta información, atendiendo al contenido del cargamento y su imposibilidad de ser vendido en aquellas latitudes.

Finalizado el proceso y leída la sentencia que dictaminaba la prisión de los imputados y la incautación de la nave y su cargamento, las autoridades de la capitanía general se pronunciaron favorablemente en torno al decomiso, sin embargo, solicitaron el rápido despacho de aquellos antecedentes, así como el envío de la fragata y sus mercancías a Valparaíso.⁶ Para esta última labor se designó al alcalde provincial de Concepción, Luis de la Cruz, quien, junto a dos ministros de la Real Hacienda y un diputado del consulado de Santiago, procedieron a efectuar un meticuloso inventario y avalúo de la carga.⁷ El monto total se estimó en poco más de 263 000 pesos, un tercio de cuyo producto fue retenido para el pago del proceso y los derechos de los ejecutores del decomiso. Para ello se estableció el remate de aquellas mercancías por parte de Pablo Hurtado, quien era uno de los mercaderes más ricos de aquella ciudad y estrecho colaborador de Álava.

Si en Concepción el producto de la *Warren* estuvo sujeto al interés de unos cuantos poderosos, el reparto de aquellas mercancías en la capital generó aún más revuelos y polémicas;

[...] con el fin de hacer granjería con los lotes, que se daban a sus parientes y allegados, y estafar al pueblo con las mercaderías menos apreciables, cuyo expendio se hacía por mano del señor oidor, José Santiago Aldunate, y administrador general de la Aduana, a que también solía presenciarse el señor regente, don Juan Ballesteros, siendo tal el desorden que muchos compradores, lejos de

⁶ ANC, Fondo Capitanía General, 381, fjs. 233.256.

⁷ ANAC, Fondo Capitanía General, vol. 381, fjs. 79-231.

conseguir lo que iban a buscar salieron no pocas veces ultrajados y apaleados de las guardias, que impunemente cometían estos desafueros.⁸

Los propios mandatarios fueron conscientes y muchas veces activos detractores de aquellas operaciones. Sin ir más lejos, el intendente Álava criticó en duros términos el celo que ponían los agentes de la Real Hacienda para con los comisos, acusándolos de operar impunemente bajo el influjo de comerciantes inescrupulosos.⁹ Unos años después, el presidente de la Audiencia de Chile, Francisco García de Carrasco, llegó a negar la propia funcionalidad y los beneficios que traía dicho sistema a las arcas públicas, aduciendo a que tanto el contrabando como los decomisos eran distintas caras de una misma moneda:

[...] las tramas de los contrabandistas, su calidad y enlaces con las personas de primer rango, y aún con los otros magistrados, su coligación con [Antonio] Garfias, y otras intrigas, estaban tan avanzadas que ya era casi desesperado el remedio. Solo quedaba el corso, porque el de la aprehensión por medio de los guardas y ministros, diputados para este efecto jamás es cosa de provecho. Los resguardos fijos y volantes, los gobernadores de puertos marítimos y demás jueces nada avanzaban contra estas negociaciones inicuas, perjudiciales al Rey y al comercio.¹⁰

Al igual como ocurrió en el Perú, a propósito de las disputas generadas entre el consulado de Lima y los virreyes en lo relativo a la aplicación de patentes de corso (Flores Guzmán, 2011: 55-56), García de Carrasco era tajante en justificar las acciones directas y, sobre todo, el uso de la fuerza como forma de poner atajo al contrabando. Claro está, el mandatario deseaba justificar sus propias acciones tras haber perpetrado uno de los casos más bullados de aquel entonces –la captura de la corbeta inglesa *Scorpion*– cuyas arbitrariedades influyeron fuertemente en su posterior destitución.

En el caso de la *Warren* también surgieron fuertes dudas en torno a la legitimidad del decomiso. Al respecto, el citado contraamaestre Pollock negó tajantemente las acusaciones de contrabando sosteniendo, en cambio, que la expedición contaba con una licencia del cónsul de España en Baltimore para realizar el comercio neutral en los puertos hispanos. Igualmente, señalaba haber remitido copias de dicho pasaporte a las autoridades de Lima y Santiago, tras lo cual exigía obtener respaldos de dichos documentos.¹¹ Sin embargo, las autoridades locales negaron estas afirmaciones, al no encontrarse ninguno de estos ejemplares.¹² Más enfáticas fueron las autoridades

⁸ Colección de Historiadores y Documentos relativos a la Independencia de Chile (en adelante, CHDIC), VIII, 105.

⁹ ANC, Fondo Fernández Larraín, XXXII, N° 39.

¹⁰ CHDIC, XXV, 228-229.

¹¹ ANAC;CM1°, 1221, fj. 453.

¹² ANAC;CM1°, 1221, fj. 454.

virreinales, las que negaron tajantemente la versión de Pollock, desmintiendo sus dichos a través de una carta del propio embajador plenipotenciario en los Estados Unidos, Juan Bautista Bernabéu, en la que acusaba a la *Warren* de sostener un comercio ilícito (Pereira Salas, 1971: 251).

Con todo, Pollock mantuvo su versión ante distintos tribunales. De su encarnizada defensa surgió el mito de las “Gacetas de Procopio”; unos pasquines revolucionarios, supuestamente copiados de su puño y letra, los que habrían circulado en los meses previos al estallido del movimiento juntista (Eyzaguirre, 1930: 499-501). Probablemente fue esta misma historia la que hizo que Pollock se ganase las simpatías de los historiadores decimonónicos, quienes creyeron ciegamente su versión de los hechos y construyeron así el relato oficial en torno al bullado decomiso.

5. A modo de conclusión

En medio del caos de una guerra civil intercontinental, las gestiones de Procopio Pollock, y especialmente el influjo de los armadores y financistas de la *Warren* en Baltimore, acabaron rindiendo frutos. Así, a través de la real Orden de 13 de junio de 1815, el Despacho Universal de Indias ordenó devolver a la firma el importe correspondiente a la venta del navío y su valioso cargamento. En efecto, tras el decomiso, la fragata había sido enviada a reforzar la escuadra del Perú, siendo posteriormente vendida a Javier María Aguirre en 25 mil pesos (Hacienda, 1947: 516). En cuanto a los 263 285 pesos y 6 reales, correspondientes al avalúo de su cargamento, estos se habían perdido en los trajines de la guerra. De acuerdo con las pesquisas realizadas en Lima, entre abril y mayo de 1809, la tesorería de Chile había remitido al Perú el total de aquel producto, tras lo cual se ordenó su despacho a la Península, perdiéndose así todo rastro del dinero (Hacienda, 1947: 522).

Sin embargo, la corona insistió en que el pago debía correr por cuenta de las arcas peruanas, incluyendo una compensación adicional por los daños y perjuicios sufridos por la expedición angloamericana. De ahí que en las instrucciones a Abascal se señalaba la posibilidad de que los interesados pudiesen introducir “[...] otro pequeño cargamento de géneros de ilícito comercio y algún tabao de hoja, pagando los reales derechos y librase las providencias correspondientes en vista del expediente del asunto”.¹³

¹³ AGI, Audiencia de Lima, 751, N° 63.

Un año más tarde, la real orden de 27 de junio de 1816 estableció el mecanismo de reintegro y compensación a la firma, autorizando a la compañía el envío de una nueva expedición mercantil a bordo de la fragata *Sidney*, la que arribó al Callao el 10 de marzo de 1817.¹⁴ Esta vez fue el nuevo virrey, Joaquín de la Pezuela, quien informó estos hechos, dejando entrever sus dudas en torno al buen logro del negocio. Por un lado, se excusaba de haber aprobado la entrada de la *Sidney* sin conocer las cláusulas del acuerdo de 1816, que limitaban la nueva concesión a no más de 200 toneladas y prohibían la introducción de algodones asiáticos, por ser privilegio exclusivo de la Real Compañía de Filipinas. El hecho es que el buque incumplía todas estas condiciones.

Y luego señaló:

[...] Es sin duda muy doloroso contemplar a individuos de una república que apenas acaba de aparecer en el catálogo de las naciones, cuando vulnerados todos los principios de la sana moral y derecho de gentes prodiga sordamente auxilios a vasallos rebeldes contra su señor natural y burlándose de nuestra buena fe permite que le armen con descaro en sus puertos una porción de buques para atacar nuestras posiciones y perturbar el comercio del Pacífico.¹⁵

Pese a la aguda crítica de Pezuela en torno al papel de los angloamericanos en la subversión independentista, recalca también la “imperiosa ley de la necesidad”, ya no económica, sino de carácter diplomático, que obligaba al Estado a saldar la deuda con la firma angloamericana. El hecho de que el principal accionista de la *Warren*, el senador Samuel Smith, fuera una figura prominente del Congreso de la Unión podía inclinar la posición de este último hacia los intereses de España. También hacía referencia a las comunicaciones que el propio plenipotenciario de España en los Estados Unidos, Luis de Onís, le habría enviado a fin de resolver favorablemente el convenio con los angloamericanos. Finalmente, en 1824, como parte de las cláusulas de Tratado Adams-Onís (1819), los antiguos inversionistas de la *Warren* recibieron 184 000 dólares como premio por su fallida incursión de contrabando en la mar del sur.

La tesis del contrabando –negada por la historiografía decimonónica y oculta en la documentación de una década y media de demandas y negociaciones– finalmente emergió en boca de sus propios protagonistas; los oficiales y la marinería de la *Warren*, quienes durante la década de 1820 demandaron a sus antiguos jefes, revelando no solo las peripecias que debieron vivir en las cárceles del Perú y Chile, sino los detalles de un hasta ahora desconocido operativo de contrabando que incluía a una compleja trama de intereses que cubría ambos hemisferios.

¹⁴ AGI, Audiencia de Lima, 756, N° 3.

¹⁵ AGI, Audiencia de Lima, 756, N° 22.

Lo anterior nos permite finalmente reflexionar en torno a los efectos que trajo consigo la apertura de la mar del sur al tráfico naval anglosajón, ya no tanto en función de las políticas y discusiones surgidas en torno a estas materias, como en la agencia de distintos conglomerados, cuyo protagonismo no necesariamente estuvo determinado por su centralidad o marginalidad respecto a los grandes centros de toma de decisiones, sino en la capacidad de beneficiarse de aquel sistema, tal y como quedó de manifiesto tanto entre quienes participaban del contrabando como entre aquellos que obraban en aras de su erradicación.

6. Bibliografía

- BONIALIAN, M. 2019. La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840. México: El Colegio de México.
- CHAPARRO SÁINZ, Á. 2011. "La génesis social de una familia ilustrada vasca en el siglo XVIII". Cuadernos de Historia Moderna, 37, 177-198.
- CHAUCA, J. 2019. "La gestión virreinal de Ambrosio O'Higgins en Perú (1796-1801)". En V. Ruiz & D. DE HARO (eds.), España en Perú (1796-1824). Ensayos sobre los últimos gobiernos virreinales. Madrid: Marcial Pons.
- EYZAGUIRRE, J. 1930. "Las gacetas de Procopio". Revista Chilena, XIV(121-122), 499-501.
- FISHER, J. 1993. El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820). Madrid: Banco de España.
- FLORES GUZMÁN, R. 2011. "Los balleneros anglo-estadounidenses y la cuestión de la "extranjerización" del comercio peruano a fines de la época colonial, 1790-1820". América Latina en la Historia Económica, 36, 39-64.
- GRAFENSTEIN, J. 1997. Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- GUILLAMÓN, F.J. 2010. Reformismo en los límites del orden estamental. De Saavedra Fajardo a Floridablanca. Murcia: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia.
- HACIENDA, M. 1947. Reales cédulas, reales ordenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico. Lima.
- LUCENA, M. 1992. Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos de mar. Madrid: Mapfre.
- MACK, G. 2022. *Seaborne Sovereignties: Pacific Trade and the Evolution of American Commercial Maritime Imperialism, 1787-1848*. Thesis PhD in History, University of California San Diego.

- MARICHAL, C. 2000. "El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1808". En C. YUSTE & M. SOUTO (coords.), El comercio exterior de México 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis de Mora/Universidad Nacional Autónoma de México.
- MAZZEO, C. 2003. "El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)". En B. HAUSBERGER & C. IBARRA (Eds.), Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX. Madrid: Iberoamericana, Vervuert Verlag.
- ORTIZ DE LA TABLA, J. 1999. "Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial". En E. VILA VILAR & A. KUETHE (eds.), Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- ORTIZ SOTELO, J. 2015. La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao, 1746-1824. México: Universidad Nacional Autónoma de México/Bonilla Artigas Editores.
- PEREIRA SALAS, E. 1971. Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809. Santiago: Andrés Bello.
- PIMENTEL, J. 1992. En el panóptico del mar del sur. Orígenes y desarrollo de la visita australiana de la expedición Malaspina (1793). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- QUIROZ, D. (2020). Soplan las ballenas... Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile. Santiago: Biblioteca Nacional de Chile/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- RAMÍREZ ESPÍNDOLA, M. 2019. "Comerciantes de la mar del sur en la ruta de Manila: Empresas y proyectos a fines del periodo colonial". Revista Escuela de Historia, 18(2), 20-22.
- RODRÍGUEZ, J. 2015. "La red del corsario francés Juan Chevallier y sus presas angloamericanas en el Caribe durante las guerras navales (1796-1808)". América Latina en la Historia Económica, 22(1), 115-149.
- SCHLEZ, M. 2013. "Los comerciantes de Buenos Aires frente al comercio con neutrales (1796-1806)". Temas Americanistas, 30, 63-86.
- SOUTO, M. 2001. Mar abierto. La política y el comercio de Veracruz en el ocaso del sistema imperial. México: El Colegio de México; Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis de Mora.
- VICUÑA MACKENNA, B. 1883. Juan Fernández. Historia verdadera de la isla de Robinson Crusoe. Santiago: Rafael Jover.

Comercio neutral y contrabando angloamericano en las costas de la mar del sur: el decomiso de la fragata Warren (1807) | Nombre(s) articulista

ZEAL, L. & SALADINO, A. 2000. Humboldt y América Latina. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia/Fondo de Cultura Económica.