

w w w . m a c r o h i s t o r i a . c o m

macrohistoria

• Número 3 • 2022

ISSN 2735-749X



macrohistoria

• Número 3 • 2022

ISSN 2735-749X

Sumario

Los tres niveles del comercio triangular en el Pacífico, 1565-1634

Jaime Rosenblitt B 4 - 12

Vicente Basadre y la fundación de la primera empresa peletera española de las Californias (1784-1789)

Matilde Souto Mantecón 13 - 26

La revolución de Mariano Ignacio Prado ¿Una revolución americana?

Matías Sánchez Barberán 27 - 44

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

Manuel Ramírez Espíndola 45 - 64

Piratas, filibusteros y corsarios: un análisis historiográfico del saqueo marítimo en el Atlántico y su papel en la llamada temprana globalización en los siglos XVI, XVII y XVIII

Erick Mancha Martínez 63 - 80

Los irlandeses en Hispanoamérica y la reconfiguración comercial: casos de mediación trans-imperial en la Era de las Revoluciones, 1797-1824

Deborah Besseghini 81 - 105

Créditos y agradecimientos

Agradecemos especialmente a Alejandra Hernández por la donación de la fotografía de la fortaleza de Santiago en Portobelo, Panamá, que sirve para la portada de este número.

Presentación

Este dossier especial deviene del trabajo recogido durante el I Simposio “Navegaciones comerciales en Hispanoamérica: comercio y redes mercantiles, siglos XVI-XIX”, organizado por Cristina Mazzeo, Francisco Betancourt y Michelle Lacoste Adunka –una de las editoras de esta revista– en el marco del VII Congreso Latinoamericano de Historia Económica, llevado a cabo de manera virtual en marzo de 2022. Las discusiones en la mesa ayudaron a enriquecer los trabajos que aquí se publican, así como las evaluaciones a las que se sometieron, permitiendo organizar una serie de discusiones alrededor de las redes comerciales durante un periodo de cerca de cuatro siglos.

El comercio marítimo conectó a Hispanoamérica con el resto del mundo desde la primera globalización, pero también conectó a diversas regiones del continente entre sí. Algunos de estos contactos fueron esporádicos, otros se consolidaron en el tiempo, dando lugar a redes estables entre espacios económicos y estructuras productivas, a la vez que configuraron hábitos de consumo. Las rutas comerciales facilitaron también la circulación de bienes, noticias, capitales y personas.

Los intercambios, que en su mayoría respetaban los canales institucionales, también se dinamizaron por prácticas ilegales como los saqueos y el contrabando, dándole relevancia a actores como piratas y corsarios que interrumpían estos flujos entre las distintas regiones. Este escenario de conflictos, resistencias, negociaciones y cooperación es abordado desde distintas perspectivas en el presente número.

El primer trabajo, titulado “Los tres niveles del comercio triangular en el Pacífico, 1565-1634”, escrito por el Dr. Jaime Rosenblitt, analiza desde una perspectiva de historia global el circuito de comercio que conectaba los puertos de Manila, Acapulco y Callao en la cuenca del Pacífico durante los siglos XVI y XVII; se detiene particularmente en las tensiones generadas entre los comerciantes americanos y peninsulares por el acceso a las riquezas producto del comercio transpacífico, específicamente por el acceso a las mercaderías chinas.

El segundo artículo del dossier también se centra en proyectos comerciales transpacíficos, aunque en este caso a fines del siglo XVIII. La Dra. Matilde Souto Mantecón, en su texto “Vicente Basadre y la fundación de la primera empresa peletera española de las Californias (1784-1789)”, se centra en un proyecto de agencia novohispana, que proponía llevar a Cantón pieles de nutrias marinas de las Californias para intercambiarlas por mercurio chino. A pesar de que las regulaciones y privilegios otorgados a otras instituciones como

la Real Compañía de Filipinas limitaron los beneficios esperados de la empresa, el caso demuestra que ciertos actores locales estaban al tanto de las dinámicas globales de comercio y de las oportunidades que el intercambio con Asia tenía para ofrecer, especialmente en el contexto efervescente de las Reformas Borbónicas.

El tercer trabajo, firmado por el Dr. Manuel Ramírez Espíndola, se titula “Comercio neutral y contrabando angloamericano en las costas de la mar del sur: el decomiso de la fragata Warren (1807)” y analiza algunos de los efectos que trajo la apertura de la navegación en el mar del Sur para buques balleneros y loberos extranjeros, y la posterior autorización del comercio con neutrales en el contexto de inestabilidad global generado por las guerras imperiales. A partir de un caso, cuyas consecuencias se extendieron más allá de la independencia de Chile, el autor ofrece luz sobre el proceso de debilitamiento de los lazos tradicionales en las costas del Pacífico Sur americano.

El cuarto trabajo se centra en las poco conocidas relaciones comerciales entre Chile y la India en la primera mitad del siglo XIX. El Mgtr. Mauricio Canals Cifuentes titula su texto “Una ventana de oportunidad: el rol de las independencias en el comercio hispanoamericano en Calcuta, 1795 – 1840”. Con un enfoque centrado en la circulación de pesos de plata españoles, y apoyándose en los reportes comerciales de la East India Company, el autor propone estimaciones al comercio bilateral en un periodo de profunda transición política y rearticulación de redes globales de intercambio.

A su vez, la Dra. Déborah Beseghini presenta su trabajo “Los irlandeses en Hispanoamérica y el comercio global en la Era de las Revoluciones: la familia O’Gorman y otros conectores de espacios imperiales (1797-1824)”. Aquí, la autora se vale del concepto de “mediadores trans-imperiales” y de un minucioso trabajo de fuentes primarias para mostrar cómo los irlandeses no solo fueron intermediarios entre Hispanoamérica y los norteamericanos e ingleses –nuevos protagonistas del comercio a larga distancia– sino que ayudaron a conectar la globalización temprana y los procesos globalizadores del siglo XIX.

Finalmente, este número cierra con un trabajo que, si bien no fue parte del Simposio del Cladhe que dio origen a este dossier, por su afinidad temática ha sido incluido para presentar una arista distinta sobre las navegaciones comerciales que conectaron a Hispanoamérica con el resto del mundo: la constante amenaza de piratas, filibusteros y corsarios. En su trabajo, el Mgtr. Erich Mancha Martínez, analiza las diferentes perspectivas desde las que se ha estudiado este tema, ya sea la historia de la vida cotidiana, la formación de la economía mundial capitalista o la expansión de los imperios en los siglos XVI a XVIII. El texto se titula “Piratas, filibusteros y corsarios: un análisis historiográfico del saqueo marítimo en el Atlántico y su papel en la llamada temprana globalización en los siglos XVI, XVII y XVIII”.

Como equipo editorial de Macrohistoria estamos convencidos de que este dossier constituye un gran aporte al estudio de la historia de América Latina, y a partir de la diversidad de las estrategias utilizadas, que van desde la recreación de redes familiares a la cuantificación estadística, se ofrece un panorama diverso y plural de los efectos que tuvieron las navegaciones comerciales en el devenir económico de la región

Los tres niveles del comercio triangular en el Pacífico, 1565-1634

The three levels of the triangular trade in the Pacific, 1565-1634

Jaime Rosenblitt B.^{**}

Resumen

Se analiza el circuito de intercambio conocido como "comercio triangular", que funcionó en la cuenca del Pacífico entre los puertos de Manila, Acapulco y Callao. Aunque inicialmente esta circulación favoreció la consolidación de las principales colonias de España en América y Asia, pronto la monarquía hispana resintió la integración económica de estas posesiones ya que dejó de percibir los ingresos tributarios esperados del comercio transatlántico. Los principales financistas de la política imperial hispana también se vieron perjudicados, porque el masivo arribo de manufacturas chinas al mercado americano vulneró el monopolio que supuestamente tenían los productos europeos que llegaban por la ruta Atlántica. Se examinan los intereses contrapuestos de los actores involucrados, como mercaderes coloniales, autoridades americanas y planificadores imperiales.

Palabras clave: Comercio triangular, Cuenca del Pacífico, Imperio español, América, Asia.

Abstract

Is analyzed the exchange circuit known as "triangular trade", which operated in the Pacific basin between the ports of Manila, Acapulco and El Callao. Although this circulation initially favored the consolidation of the main colonies of Spain in America and Asia, the Hispanic monarchy soon began to resent the economic integration of these possessions since it stopped receiving the tax revenues expected from transpacific trade. The main financiers of the Hispanic imperial policy were also harmed because the massive arrival of Chinese manufactures to the American market violated the supposed monopoly that European products that arrived by the Atlantic route had. The opposed interests of the actors involved are examined, such as colonial merchants, American authorities and imperial planners.

Keywords: Triangular trade, Pacific basin, Spanish Empire, America, Asia.

^{**} Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Biblioteca Nacional de Chile

Aunque ha tenido mucha menos atención que las rutas atlánticas y el funcionamiento de los circuitos de intercambio formales, el comercio en el Pacífico durante el período hispano ha intrigado a los investigadores que han vislumbrado la importancia del comercio a lo largo y ancho de sus costas pero no han logrado dimensionar con precisión lo que señalan distintos observadores, ya que esta circulación no quedó consignada en los registros oficiales y por tener preferentemente el carácter de contrabando fue disimulada o silenciada por las autoridades y funcionarios comprometidos.

El célebre historiador francés Pierre Chaunu, en la década de 1950, ya sospechaba que tras el Galeón de Manila, que cubría la ruta transpacífica entre Acapulco y Manila para permitir la sobrevivencia del enclave español en las Filipinas y así irradiar el cristianismo por toda Asia, se ocultaba un formidable contrabando que dañaba los intereses de los mercaderes sevillanos al inundar de telas y porcelanas asiáticas el Pacífico americano, y conspiraba contra el proyecto global de la monarquía católica al desviar parte importante de la plata americana hacia China (Chaunu, 1983 [1955]).

Hoy en día, esa historia tan difícil de escrutar y tan compleja de entender por la variedad de factores que involucra, la empezamos a conocer gracias al esfuerzo y sabiduría de investigadores como Mariano Bonialian, Fernando Iwasaki, Guillermina del Valle Pavón, Margarita Suárez, Ramiro Flores Guzmán, Ana Crespo Solana, Domingo Centenero de Arce y Antonio Terrasa, entre otros. A continuación, una síntesis de sus contribuciones.

Para entender el sentido del comercio triangular en el Pacífico durante el tránsito del siglo XVI al XVII, es necesario antes describir la función que la monarquía de Felipe II les asignó a sus posesiones americanas dentro de las prioridades geopolíticas del imperio: sostener sus disputas estratégicas y militares contra las provincias holandesas e Inglaterra, que sabemos tienen origen religioso y también en la fricción entre proyectos políticos y económicos de larga duración. En este contexto, las enormes riquezas en metales preciosos que la conquista del Nuevo Mundo puso a disposición de la monarquía católica debían servir para financiar el esfuerzo de guerra contra sus enemigos (Pérez Herrero, 1992: 160-162). Como el control de estos recursos no era de forma inmediata y era imposible transformar barras de oro y plata en barcos de guerra, cañones o pagar el salario de los soldados, la monarquía de Felipe II, así como la su padre, Carlos V, o la de sus sucesores, recurría a préstamos de comerciantes mediante la concesión de garantías y privilegios; garantías sobre los tesoros que transportaban las flotas que llegaban desde América y privilegios para distribuir en el Nuevo Mundo productos indispensables para las sociedades en formación, como todo tipo de manufacturas, herramientas, vinos, aceites, etc (Del Valle Pavón, 2005: 215-216). Este intercambio cerrado, que transitaba por el océano Atlántico entre la cabecera imperial europea y sus posesiones americanas, se lo conoce como

“Carrera de Indias”, “sistema monopólico colonial”, “sistema de flotas y galeones”, o simplemente como “sistema atlántico”.

El aporte americano, básicamente en forma de barras de plata, salía desde la costa peruana con destino a Panamá, allí seguía por tierra hasta Portobelo donde era embarcada hasta La Habana, Cuba, para ser reunida con la flota salida de Veracruz que trasladaba la producción minera de Nueva España, y juntas continuar viaje hasta Sevilla. En el sentido inverso, en esa ciudad de Andalucía tenían su núcleo de operaciones un conjunto de comerciantes españoles, genoveses, alemanes y flamencos, que enviaban a América productos elaborados, como telas, ropa, muebles, vajilla, herramientas, licores y aceite. Este cargamento, apropiadamente escoltado por naves de guerra, llegaba hasta los puertos de Veracruz y Portobelo donde era adquirido por mercaderes mexicanos y peruanos, quienes lo redistribuían en sus propios mercados, en los que estaban en situación de obtener grandes ventajas por su posición de distribuidores mayoristas. Adicionalmente, algunos comerciantes peruanos habían logrado instalar agentes en Europa y Filipinas, los *peruleros*, encargados de adquirir directamente manufacturas. Ambas categorías de comerciantes monopólicos, asentados tanto en Sevilla como en las capitales virreinales de México y Perú, correspondían a este privilegio de poder encausar los flujos de mercaderías y metales preciosos, entregando préstamos a la monarquía y las autoridades coloniales, ya sea para financiar campañas militares, para sostener el funcionamiento del aparato burocrático o para construir obras de infraestructura necesarias para el imperio como fortalezas, puertos, caminos y edificios públicos (Del Valle Pavón, 2005: 221).

A este diseño ideal, los planificadores imperiales debieron incorporar la ruta transpacífica de Acapulco a Manila, después que en 1565 Miguel González de Legazpi lograra terminar con éxito la navegación de ida y regreso entre México y el archipiélago filipino. Inicialmente, el interés de Felipe II era crear en Manila un foco irradiador del cristianismo en Asia, para cuyo sostenimiento los colonos llegados desde México podrían comerciar con distintas posesiones americanas, intercambiando diferentes productos asiáticos a los que podían acceder desde el recién fundado puerto de Manila, como las preciadas especias llegadas desde la India, Java y Sumatra o la seda y porcelana llegadas desde China. A cambio, podían distribuir productos americanos como maíz, cacao, azúcar y tabaco, pero especialmente la plata, que por entonces producía en abundancia el “Cerro Rico de Potosí”, en el Virreinato del Perú. Este flujo de intercambio se formalizó en 1573 con la creación de una flota que regularmente cubría la ruta Manila-Acapulco (Suárez, 2015: 102).

Pero este comercio entre colonias españolas a ambas orillas del Pacífico comenzó a deteriorar la situación del sistema atlántico y de quienes habían confiado el éxito de sus negocios en la capacidad de la monarquía católica de imponer su autoridad. Las manufacturas chinas, más baratas, desplazaban fácilmente de los mercados americanos a los mismos productos de origen

europeo y la plata del Nuevo Mundo, que debía llenar a las arcas de la Corona y de los mercaderes sevillanos que la financiaban, salía en grandes cantidades a través del Pacífico y terminaba en China. Interesada en mantener los estímulos a las economías de México y Filipinas, pero también en resguardar los intereses de los mercaderes de Sevilla así como sus propios ingresos en plata, que sostenían su política exterior, en abril de 1579 la Corona española intentó regular el comercio en el Pacífico al confirmar el funcionamiento del Galeón de Manila, entre Manila y Acapulco, y la ruta Acapulco y el Callao, pero reduciendo el tamaño de las naves, el volumen de plata y la cantidad de productos manufacturados que podían ser llevados de un mercado a otro (Bonialian, 2019: 4-6).

A este diseño, basado en la navegación e intercambio entre Manila, Acapulco y El Callao, obedece la denominación "comercio triangular". Al margen de esta circulación quedaba el eje Panamá-Portobelo, y con él todo el sistema Atlántico en torno al cual la monarquía católica había organizado su imperio y sobre el que descansaban sus alternativas para garantizar los créditos para financiar su política exterior. Por ello, el comercio triangular significó una seria contradicción entre los objetivos estratégicos de la monarquía católica, ya que mantener un enclave en Filipinas mediante un flujo de intercambio con Nueva España suponía perjudicar los intereses de los mercaderes comprometidos en la ruta atlántica, así como de los ingresos que recibía directamente de la producción de plata en América.

Ciertamente, el intento de limitar el intercambio en el Pacífico no dio resultado y muchos comerciantes de Lima y México aprovecharon la incapacidad de la Corona de hacer cumplir sus mandatos, para inundar los mercados americanos con manufacturas orientales y desviar hacia Manila parte importante de la producción peruana de plata. Como esta circulación se hacía bajo la forma de contrabando, no quedó registrada en las cuentas oficiales por lo que es imposible conocer su verdadera dimensión. Sabemos de su importancia por los testimonios que dejaron observadores y cronistas contemporáneos. Recientemente, algunos especialistas han calculado que el comercio ilícito en el Pacífico equivalía, aproximadamente, al 40 % del comercio legal en el sistema atlántico (Bonialian, 2019: 8-10).

Un flujo de estas dimensiones no pudo ser obra de traficantes aislados ni delincuentes que cometían un delito y luego se ocultaban a disfrutar de su botín. Por el contrario, era resultado de iniciativas planificadas, en las que participan los principales comerciantes de Perú y México y contaban con la complicidad de las máximas autoridades de esos virreinos, quienes además de reinterpretar a su voluntad las órdenes del rey, muchas veces se involucraban directamente en operaciones de comercio ilícito. Entonces, un primer nivel en el que es necesario detenerse es en los comerciantes más importantes de Perú y Nueva España. No obstante su posición monopólica en América, los mercaderes de Lima y México, así como los gremios que los representaban y mediante los cuales transformaban su poder económico en influencia política,

tenían buenas razones para desafiar los mandatos de la Corona y continuar tolerando el comercio triangular mediante la reinterpretación de las órdenes del rey (Bonialian, 2014: 20-22).

En el caso de México, su situación geográfica, entre el Atlántico y el Pacífico, le daba la oportunidad de transformarse en el núcleo comercial del Imperio, ya que podía articular la distribución de manufacturas de inferior costo, al mismo tiempo que disfrutaba de un expedito acceso a las principales fuentes productoras de metales preciosos en América, lo que facilitaba la transformación de los excedentes del comercio en metal sólido (Del Valle Pavón, 2005: 230-231). Por su parte, el gran espacio peruano del siglo XVI podía considerarse una economía autárquica. Su territorio albergaba las principales reservas de minerales entonces conocidas, producía todo tipo de alimentos, vino, lana y fibras vegetales, y contaba con numerosos pequeños talleres, u "obrajes", donde se fabricaba la ropa que vestía la mayor parte de la población. Sólo debía importar los productos de lujo que consumía el segmento más acomodado de la sociedad. Por lo tanto, su subordinación al sistema atlántico representaba más un costo que un beneficio, y un obstáculo si acaso decidiese seguir un camino propio para alcanzar mayor poder y prosperidad (Flores Guzmán, 2008: 378-379).

Todo parece indicar que los intentos de las autoridades para regular y limitar el comercio triangular fueron inútiles, y en especial para detener el derrame de plata peruana hacia China, ya que en junio de 1582 prohibió el comercio entre Acapulco y puertos peruanos. Por supuesto, esta medida no logró eliminar lo que podríamos denominar "flujos de intercambio naturales" o "acción natural de los mercados", ya que el comercio en el Pacífico entre México y Perú continuó en actividad recurriendo a los puertos intermedios de América Central y del Sur.

La nula efectividad de esta medida forzó a que en enero de 1593 se intentara limitar el tráfico que trasladaba el Galeón de Manila, con un máximo de 250 000 pesos en mercadería que se podían llevar desde Manila a Acapulco, y 500 mil en sentido inverso. Tácitamente, esta diferencia correspondía a la cantidad de plata que se autorizaba a exportar. Se excluyó de este tráfico a los puertos peruanos, de Guatemala y Panamá, es decir, América Central. El comercio entre Perú y México se redujo a tres barcos anuales, de entre 300 y 400 toneladas, que sólo podían llevar bienes de producción local (Bonialian, 2014: 18).

En un segundo nivel, entre las autoridades españolas no todos pensaban que el camino correcto era restringir el comercio triangular, sino que, todo lo contrario, permitirlo, someterlo a tributación y así lograr que parte de sus utilidades fueran en beneficio de la Corona. Uno de los promotores de esta política fue Francisco Valverde de Mercado, virrey de Nueva España entre 1603 y 1607 y del Perú entre 1607 y 1615. Quienes no pensaban igual lo acusaban de estar involucrado directamente en el comercio ilícito y de estar al servicio de los grandes mercaderes

de México y Lima (Bonialian, 2014: 25-26). Si le otorgamos el beneficio de la duda, podemos considerar a Valverde un temprano exponente del pensamiento económico liberal, al estilo Jean Baptiste Say o Adam Smith, al considerar que la recaudación fiscal crece a medida que el intercambio aumenta, mientras que mayores impuestos y restricciones sólo estimulan el contrabando y perjudican los ingresos públicos. En muchas ocasiones, sobre todo en Nueva España, las propias urgencias financieras de la administración colonial fueron el mejor aliado del comercio transpacífico, ya que la necesidad de obtener recursos rápidamente para pagar sueldos, armar flotas y construir fortalezas, obligaron a las autoridades a tolerar e incluso fomentar este intercambio.

En un tercer nivel estaban los planificadores imperiales, preocupados por los efectos negativos del comercio triangular en el tesoro real como los mercaderes de Sevilla, que contemplaban alarmados cómo el comercio triangular socavaba sus privilegios e inversiones en la ruta atlántica y cómo los agentes peruanos les arrebataban protagonismo en los principales mercados de América y Europa. En 1607, el Consulado de Sevilla, es decir el gremio de los principales comerciantes, propuso a la Corona crear una ruta directa de Sevilla a Manila a través del Cabo de Hornos que se ocupara de obtener manufacturas chinas y luego distribuirlas en América desde la feria de Portobelo, de la misma forma que lo hacía con los productos elaborados en Europa. La iniciativa, que más tarde se consideró seriamente, alertó a los empresarios americanos involucrados en el comercio triangular a no descuidar que los intereses de la Corona quedaran por completo desatendidos y a que la población más humilde del continente debía sentir que era la principal beneficiada por este intercambio, ya que era el único camino para acceder a bienes manufacturados a precios bajos (Bonialian, 2016b: 654-655).

Mientras tanto, el comercio triangular continuaba funcionando y las restricciones no lograban disminuir su volumen. Observadores contemporáneos estimaban que entre 1611 y 1620 salía un promedio anual de 5 millones de pesos en plata de Acapulco a Manila, demostrando la inutilidad de las medidas adoptadas para contenerlo. De esta forma, en 1620 el rey Felipe III decidió reducir nuevamente el tráfico entre Acapulco y El Callao a dos naves de 200 toneladas al año, y a destinar un importante número de funcionarios exclusivamente dedicados a combatir el contrabando. Esto tampoco entregó los resultados esperados, por lo que el 23 de enero de 1634 el monarca católico prohibió la navegación entre Perú y México, poniendo fin al comercio triangular (Suárez, 2015: 103).

De este final definitivo del comercio triangular en el Pacífico llama la atención el que ni comerciantes peruanos ni mexicanos hayan recurrido a sus influencias para intentar revertir o moderar la decisión o persistieran en el contrabando para continuar obteniendo utilidades del comercio asiático. En el caso de los mercaderes peruanos, Ramiro Flores y Margarita Suárez ofrecen algunas hipótesis explicativas. Flores llama la atención sobre el hecho de que las

principales fortunas del virreinato se habían construido a partir del comercio ilícito, permitiéndoles liderar la distribución de importaciones en Sudamérica. El fin del circuito triangular significaba impedir que nuevos actores ingresaran al negocio recorriendo el mismo camino, mientras ellos concentraban su atención y su capital en las rutas atlánticas (Suárez, 2015: 106-107). Otro factor favorable para los mercaderes peruanos fue que, desaparecida la conexión mexicana, lograron controlar el flujo de plata y azogue, y comenzar a acumular un importante volumen de capital con el que se hicieron presentes en importantes plazas europeas bajo influencia española como Sevilla, Vizcaya, Lisboa, Génova y Milán, y alcanzaron una posición dominante en los flujos de comercio al interior del imperio, incluso al margen del sistema centrado en la feria de Portobelo. En caso de conflictos políticos o crisis económicas, tenían la alternativa de refugiarse en el mercado interno a esperar mejores tiempos (Suárez, 2015: 109-110).

Mientras tanto, los mercaderes mexicanos, mucho más perjudicados por el fin del comercio triangular, tuvieron la oportunidad de seguir vulnerando la prohibición, recurrir a los permisos especiales que otorgaba la Corona cuando necesitaba hacer gastos militares de importancia, e incluso llegar a reexportar productos chinos a Europa alegando elevada acumulación de mercaderías sin vender.

La política asiática de la monarquía católica es un factor de primera importancia al analizar la historia del comercio triangular en el Pacífico. Entonces, es necesario comenzar señalando que al enviar las expediciones de Hernando de Magallanes en 1519 y de Jofré de Loayza en 1525 hacia las Molucas, la intención de la monarquía de Carlos I era tomar posesión de las islas productoras de especias, que consideraba dentro de su hemisferio según los acuerdos con Portugal en el Tratado de Tordesillas de 1494. Esto debía convertir a Castilla en poder económico gravitante en Europa y proporcionarle los recursos necesarios para financiar su lucha contra los Estados que se habían sumado a la reforma de Martín Lutero y contra los imperios islámicos del Medio Oriente. Las dificultades de la navegación hacia el Lejano Oriente por la ruta del estrecho de Magallanes, la presencia ya consolidada de Portugal en las Molucas, la necesidad de enfrentar la sublevación de varias comunas en el interior de España e incluso los problemas administrativos y financieros del imperio, obligaron a Carlos I a negociar un acuerdo con Portugal, aprovechando la ventaja de haberse casado con Isabel, heredera de ese reino. Mediante el tratado de Zaragoza de 1529, España vendió a Portugal sus derechos sobre las Molucas en 350.000 ducados (aproximadamente una tonelada de plata) (Centenero y Terrasa, 2018: 227-228).

La unión de ambas coronas en 1580 durante el reinado de Felipe II parecía satisfacer los objetivos españoles, pero el monarca castellano se comprometió a respetar la integridad de las posesiones portuguesas, de modo que el comercio de especias continuó bajo el control de las

factorías portuguesas en Malaca, enclave al cual los españoles accedían desde Manila, y por lo tanto desde la ruta del Pacífico. Pero los verdaderos problemas de la monarquía católica no estaban en que el comercio español y el portugués funcionaran independientemente uno del otro (Centenero y Tarrasa, 2018: 233-235).

Uno de estos problemas estaba en que tanto Holanda como Inglaterra habían logrado llegar con sus flotas hasta Asia, establecer rutas de navegación directa con las metrópolis, ampliar su poder económico y militar en Europa, y amenazar los intereses españoles en todos los océanos. Otro era que los mercaderes genoveses, los principales financistas de la monarquía católica, hacían sentir su influencia tanto para eliminar los perjuicios que el comercio triangular del Pacífico sobre sus intereses en la ruta atlántica como para incursionar directamente en el comercio asiático. Esto último era un objetivo estratégico de Génova, ya que en su antigua disputa con la República de Venecia había perdido espacio en la competencia por el control del mercado de las especias en Europa, como resultado de que la hábil diplomacia veneciana logró, en parte, restaurar las antiguas rutas de intercambio entre Asia y el Mediterráneo, luego de la caída del Imperio bizantino en 1453, a través de la capital del Imperio otomano. Por eso los mercaderes genoveses radicados en España, junto a todos los comerciantes involucrados en el sistema monopolístico del atlántico, presionaban a la monarquía católica para establecer una ruta de navegación directa entre Sevilla y Manila (Centenero de Arce, 2019: 409-438).

En 1624 Felipe III intentó atender las demandas de los mercaderes agremiados en el poderoso Consulado de Sevilla, junto con los genoveses establecidos en esa ciudad. Ya restaurada la independencia de Portugal en 1620, la única ruta disponible para España era la del extremo sur de América. Sin embargo, carecía de suficientes pilotos capacitados y los medios técnicos que garantizaran una navegación segura. Además, los comerciantes y las autoridades coloniales de México y Manila hicieron todo cuanto estuvo de su parte para evitar el éxito del proyecto.

La eliminación definitiva del comercio triangular en 1634, con la prohibición de la navegación entre Acapulco y Perú, no fue una victoria de la monarquía católica, sino todo lo contrario. Ante la incapacidad de integrar a la estructura del imperio una red de comercio dinámica y próspera, Felipe III recurrió a una medida de fuerza que solo fue aceptada por los comerciantes de México, Lima y Manila porque estaban en condiciones de continuar sus negocios en otras rutas y otros mercados, ya que la decisión los protegía de la aparición de nuevos competidores y porque, finalmente, habían logrado imponer el criterio con que los súbditos más poderosos del imperio se relacionaban con su señor: "Se obedece pero no se cumple". Pero el comercio entre Europa y Asia era ya una realidad en la que el Imperio español había decidido dejar de participar, dejando vacío un espacio que sus enemigos no tardaron en ocupar.

Bibliografía

- Bonialian, M. 2014. "La Contratación de la China por América colonial a principios del siglo XVII. La mirada de Francisco Valverde de Mercado, Gobernador de Panamá". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie, núm. 40, primer semestre. Buenos Aires.
- Bonialian, M. 2016a. "Geopolítica y comercio colonial: El frustrado eje por el cabo de hornos entre España y China". *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Viena-Colonia.
- Bonialian, M. 2016b. "La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620". *Revista de Indias*, 2016, vol. LXXVI, n.º 268. Sevilla.
- Bonialian, M. 2019. "Panamá, Perú y el universo económico del Pacífico en la temprana globalización, 1580-1640". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, París.
- Centenero de Arce, D y Terrasa Lozano, A. 2018. "El sudeste asiático en las políticas de la monarquía católica. Conflictos luso-castellanos, 1580-1621". *Anais de Historia Além-Mar*, vol. 9. Lisboa.
- Centenero de Arce, D. 2019. "La política asiática de Felipe III. Los intereses cruzados de los socorros a Filipinas (1610-1624)". *Historia*, No 52, vol. II, julio-diciembre. Santiago.
- Chaunu, P. 1983 [1955]. *Sevilla y América: siglos XVI y XVII*. Sevilla, Universidad de Sevilla.
- Del Valle Pavón, G. 2005. "Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año 23, N° Extra 1. Cambridge-Madrid.
- Flores Guzmán, R. 2005. "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610). Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-Soler (editoras), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primeraglobalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Pérez Herrero. P. 1992. *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid, MAPFRE.
- Suárez, M. 2015. ""Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila la primera mitad del siglo XVII". *América Latina en la Historia Económica*, año 22, núm. 2. México D.F., Instituto Mora.

Vicente Basadre y la fundación de la primera empresa peletera española de las Californias (1784-1789)*

Vicente Basadre and the foundation of the first Spanish fur company in the Californias (1784-1789)

Matilde Souto Mantecón**

Resumen

Estudio dedicado a la primera empresa peletera que se intentó establecer en el virreinato de Nueva España para llevar a Cantón pieles de nutrias marinas cazadas en las Californias y cambiarlas por mercurio chino. La empresa fue ideada por Vicente Basadre y pretendió utilizar la infraestructura marítima y comercial española que existía en el Pacífico, lo cual generó una competencia entre las autoridades filipinas y el propio Basadre que entorpeció y al fin detuvo este primer proyecto.

Palabras clave: Pieles, nutrias, mercurio, comercio, California, Filipinas, Cantón, Pacífico Norte, Historia Global.

Abstract

Study dedicated to the first fur company that was tried to establish in the viceroyalty of New Spain to exchange in Canton skins of sea otters hunted in the Californias for Chinese mercury. The company was devised by Vicente Basadre and intended to use the Spanish maritime and commercial infrastructure that existed in the Pacific, which generated a competition between the Philippine authorities and Basadre himself that hindered and finally stopped this first project.

Keywords: Furs, otters, mercury, trade, California, Philippines, Canton, North Pacific Global History.

1. Introducción

Este trabajo se ocupa de la primera empresa peletera puesta en marcha en la Nueva España en los últimos años del siglo XVIII. Se trató de una empresa diseñada por Vicente Basadre para obtener mercurio chino al menor costo posible para refinar la plata del virreinato novohispano.

* Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el Simposio temático "Navegaciones comerciales en Hispanoamérica: comercio y redes mercantiles, siglos XVI-XIX" organizado por Cristina Mazzeo, Francisco Betancourt y Michelle Lacoste para el VII Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE VII)

**Instituto Mora, msouto@institutomora.edu.mx. <https://orcid.org/0000-0002-8751-9141>

La clave para lograrlo eran las pieles de las nutrias de las Californias, una mercancía sin demanda comercial en Nueva España pero que era un éxito de ventas en China. La propuesta de Basadre fue que se permutaran las pieles por el azogue y que toda la operación quedara bajo el control de la Real Hacienda novohispana. La idea no parecía mala, pero en el camino se topó con diversas dificultades que provocaron que el proyecto fuera abandonado.

La perspectiva con la que se emprendió este estudio es la de considerar al océano Pacífico como un eje geohistórico alrededor del que se articularon diversos intereses en distintas escalas espaciales (Hausberger y Rinke, 2013: 1415-1420; Bonialian, 2012: 15). El Pacífico fue la pieza clave para que se lograra la intercomunicación a nivel planetario y con ella que se desarrollaran circuitos mercantiles de alcance global.¹ Uno de estos circuitos fue precisamente el de la peletería, en el que participaron y compitieron con avidez chinos, rusos, ingleses, españoles y estadounidenses entre los siglos XVIII y XIX.² A estos marinos, cazadores y comerciantes que venían de muy lejos se sumaron los habitantes de las Californias, los indios nativos y los misioneros, colonos, soldados y marinos con los que el gobierno español colonizó el noroeste, un territorio de frontera distante del núcleo virreinal.

Los intereses de unos y otros en distintas escalas, una que podemos llamar de magnitud imperial o global y otra regional o incluso local, convergieron y se cruzaron, chocaron tanto como coincidieron. Los habitantes de las Californias se debatieron entre la lealtad al gobierno español, su sobrevivencia y la satisfacción de sus intereses particulares, lo que los llevó alternativamente a combatir a los extranjeros tanto como a negociar con ellos, un proceso que impactó en el tráfico de las pieles de nutria que transitó entre lo legal y lo clandestino (Trejo, 2016: 363-366). Mientras tanto, dentro del propio imperio español, la competencia entre sus distintos polos –Nueva España y Filipinas– también entró en juego en el circuito mercantil de la peletería y contribuyó al entorpecimiento de la empresa promovida por Basadre hasta que él tuvo que abandonarla.

2. La demanda china de pieles

En 1644 la dinastía Qing de origen manchú tomó el control del imperio chino y esto significó una gran transformación en todos los sentidos. Desde luego fue una imposición política que implicó el cambio de linajes gobernantes, pero también se produjeron enormes cambios

1 Distintos autores han establecido la importancia del Pacífico como la clave para el desarrollo de la temprana globalización, como Flynn y Giráldez, 2014: 29-76. En particular, Bonialian ha centrado sus estudios en el análisis de la importancia del Pacífico y el comercio desarrollado en él como ejes geohistóricos decisivos para la globalización, Bonialian, 2012, 2014 y 2019. Sobre los circuitos globales Marichal, Topik y Frank, 2019.

2 La investigación de la que forma parte este estudio se enfoca en el Pacífico norte, donde habitan las nutrias marinas, víctima protagonista del furor peletero entre el XVIII y el XIX, desde la perspectiva del imperio español, por lo que pretende completar los estudios de los especialistas del Pacífico español e hispanoamericano, como los de Yuste, 2007; Trejo, 2016: 363-381, y Pinzón, 2011, por mencionar algunas de las obras principales.

culturales. Entre muchos otros en la forma de vestir. Los manchúes trajeron consigo el uso de las pieles y el diseño de inspiración ecuestre en el atuendo, tanto en los cortes de sus chaquetas como por el empleo de las botas de montar, pero esto más que una moda que honraba y recordaba el origen de los cazadores nómadas manchúes, fue todo un proyecto político para imponerse sobre las tradiciones de la antigua dinastía Ming. Vestir con pieles fue una forma de ejercer simbólicamente el control imperial de los manchúes sobre los chinos (Schlesinger, 2017: 8, 18-20, 32). La ropa representaba la identidad y en particular las pieles señalaban el lugar que se ocupaba en el imperio, un lugar cuidadosamente estipulado en las leyes suntuarias. El tipo de piel –marta cibelina, zorro, nutria, leopardo, ciervo, incluso pescado—, la forma, el lugar y la época del año en la que se empleaba expresaban el rango social y político de quien la portaba, incluyendo a los emperadores. Los gobernantes Qing adoptaron las clásicas túnicas de seda estampadas con dragones que habían caracterizado a los emperadores de la dinastía china de los Ming, pero simbólicamente se impusieron al ribetearlas con piel de marta cibelina (sable) y de nutria marina (Schlesinger, 2017: 25).

Con el pasar de los años, las culturas manchú y china se integraron y las diferencias entre ellas se difuminaron. Además, hacia el final del siglo XVIII la moda de la corte se extendió a otros círculos de la sociedad y la élite urbana comenzó a utilizar cotidianamente pieles de armiño, marta, zorro o nutria sin que representaran los estrictos distintivos sociales jerárquicos de la primera época de la corte Qing (Schlesinger, 2017: 40). Esta “popularización” de la antigua moda de la corte imperial tuvo un importante impacto económico porque implicó un aumento en la demanda de pieles cuando a su vez el comercio a nivel mundial encontró nuevos canales de expansión al extenderse e intensificarse la navegación por el océano Pacífico, una cuenca que dejó de ser un *lago indiano* (Bonialian, 2012: 20). Se gestó así un momento global en las cadenas de la peletería.

3. El mercado Mundial de las pieles de nutria marina

Efectivamente el notable aumento en el uso de las pieles en China coincidió con la expansión del mercado mundial y la creación de circuitos comerciales de magnitud global en los siglos XVIII y XIX. Las pieles se convirtieron en una de las mercancías por excelencia de esas largas cadenas mercantiles que conectaron Asia, América y Europa a través de los grandes océanos: tenían un valor muy alto en proporción con un peso y un volumen relativamente bajos (Berg, 2019: 50-82).

Una de las especies víctimas de ese furor peletero fue la nutria marina, un mamífero que habita en las costas del Pacífico septentrional desde las Californias hasta la isla japonesa Hokkaido. Existen tres subespecies: la *nereis*, que es la más pequeña y tiene un pelaje café

rojizo, que nada en las aguas de California desde la Bahía de Vizcaíno hasta San Francisco; la *Enhydra lutris kenyoni* y la *Enhydra lutris kenyano*, que viven mucho más al norte y son de mayor tamaño y pelaje negro. Los chinos las clasificaban por su calidad medida en función del color, el tamaño y la textura. Las más apreciadas eran las negras de los mares de Japón y Corea y en particular las de los machos por ser más grandes y aterciopeladas (Ravalli, 2018: 6; Gibson, 1992: 7).³ Los rusos las cazaban en las islas Hokkaido y Kuriles y las vendían a los chinos en Kiakhta, en la frontera sino-rusa. Hacia 1730, cuando las poblaciones de las nutrias en las islas asiáticas comenzaron a mermar, los rusos extendieron sus territorios de cacería hacia las islas aleutianas y luego a Alaska. De allí prolongarían sus incursiones hacia el sur por las costas del continente americano persiguiendo a las nutrias hasta llegar prácticamente a la Alta California, un territorio español cuya colonización se estaba realizando desde el virreinato de Nueva España (Gibson, 1992: 10).

4. La colonización española del noreste mexicano

Desde el siglo XVII los españoles habían explorado las costas del noroeste americano, pero su colonización se impulsó en 1768 precisamente para detener los avances rusos (Ortega, 2009: 199-223). La estrategia empleada por los españoles para colonizar las Californias fue el establecimiento de misiones y presidios combinados con pueblos que serían constituidos y habitados por colonos procedentes de Sinaloa, Sonora y Baja California. Los primeros misioneros que marcharon a la Alta California fueron los franciscanos del Colegio de San Fernando de Propaganda Fide de la ciudad de México (Bernabeu y Ortega, 2011: tomo II, p. 412). Poco a poco desde que en 1769 fundaron la primera misión en San Diego, los frailes fueron reduciendo a los indios californianos en 21 misiones en la costa de la Alta California hasta conseguir fundar la más septentrional de todas, San Francisco de Solano en 1823. No fue una tarea sencilla, en buena medida por las confrontaciones entre los propios colonizadores. Los misioneros y los soldados de los presidios compitieron entre sí por obtener el control del territorio y de su población, mientras que los colonos de los pueblos, a su modo, trataban de sacar el mayor provecho posible. Por su parte, los indios —la principal mano de obra de la región— luchaban para sobrevivir ante el embate colonizador mediante diversas formas de resistencia y adaptación (Ortega, 2009: 202-206, 208-209).

Los avances rusos no fueron los únicos que motivaron la colonización española de la Alta California. Los ingleses también se adentraron en el Pacífico en busca del pasaje del norte y en el proceso descubrieron casualmente el valor de las pieles de nutria. La tripulación de

³ El gusto y el uso de las pieles de nutria por parte de los chinos data del siglo XVI por lo menos.

James Cook llevó algunas a Cantón y alcanzaron a ver lo valoradas que eran en China por el alto precio al que consiguieron venderlas. La difusión de esta noticia en los años de 1780 a través de las obras de William Coxe, John Ledyard y James King desencadenó la ambición por este comercio y muy pronto mercaderes, navegantes y cazadores de varias latitudes se lanzaron a capturar y desollar nutrias,⁴ entre ellos también los españoles.

5. La primera empresa peletera española en Norteamérica

El primer proyecto español para explotar los recursos peleteros de la Alta California lo elaboró Vicente Basadre y Varela en 1784 a partir de su experiencia como comerciante en Filipinas.⁵ A estas islas había llegado la noticia de la escasez de azogue en Nueva España y la necesidad de buscar fuentes alternativas a la provisión tradicional desde las minas españolas de Almadén y las de Idria en Europa oriental. En busca del mercurio, Basadre viajó a Batavia y entró en tratos con la compañía de comercio holandesa, pero no cerró la operación porque al ser de reventa el precio al que ofrecían el mercurio chino era exorbitante.⁶ Basadre además concluyó que comprarles el azogue chino a los holandeses con plata española era absurdo porque, en sus palabras, “los fomentamos con perjuicio de nuestros intereses”. Para evitarlo, ideó una alternativa: el giro por permuta, sobre todo si se realizaba con efectos que no fueran muy apreciados o de poca utilidad. Básicamente el plan que ideó Basadre fue fundar una empresa que intercambiara las pieles de las nutrias marinas de California por azogue en la propia China. Sin embargo Basadre consideró que debía ser una empresa respaldada por el gobierno español porque conseguir el permiso de compra del mercurio en China era difícil y porque las Californias estaban bajo un régimen de colonización especial y ubicadas en los márgenes geográficos del imperio. Así que Basadre propuso a José de Gálvez, por entonces miembro del Consejo de Estado en la corte española, que toda la operación se realizara por cuenta de la Real Hacienda novohispana. Su plan era que los indios de las misiones

4 William Coxe, *Account of the Russian Discoveries between Asia and America* (1780); John Ledyard, *A journal of Captain Cook's last voyage to the Pacific Ocean, and in quest of a North-west passage between Asia & America* (1783) y James King, *James Cook's third voyage The official account* (1784).

5 Basadre nació en La Coruña al mediar el siglo XVIII, probablemente en el seno de una próspera familia comercial. Se desempeñó en el comercio por Europa, Asia y América durante muchos y ejerció varios cargos y comisiones por parte del gobierno español. Además de comisionado en la empresa peletera sobre la que trata este artículo, Basadre fue secretario y tesorero en el Consulado de Veracruz; vocal de la Junta de Comisión de la Real Compañía de Filipinas; Secretario de Comercio y Negocios de Indias en la Junta de Sevilla; último intendente de Venezuela. Además fue acusado de ser afrancesado y constitucionalista, pero hoy es recordado porque fue autor de varias memorias políticas y económicas sobre economía y sobre el comercio en Hispanoamérica. Murió en La Coruña en 1828. Sobre este personaje pueden verse notas biográficas en Ortiz de la Tabla, 1984; Lucena, 1989; Souto, 2001.

6 Vicente Basadre y Vega a José de Gálvez, México, 26 de septiembre de 1784, AGN, Reales Cédulas Originales, vol. 131, exp. 74, fs. 149-156.

californianas se encargaran de cazar nutrias y lobos marinos, que ellos mismos secaran y conservaran las pieles como lo hacían tradicionalmente, y que los padres misioneros se encargaran de enviarlas al apostadero de San Blas para que fueran trasladadas a Acapulco utilizando las mismas naves que se ocupaban del abastecimiento de los presidios californianos. De allí las pieles serían remitidas a Manila en el galeón anual, de donde se trasladarían a Cantón. La idea de Basadre era un giro con un bajo costo para el erario real y que implicara muy poca erogación de plata. Se trataría de un intercambio basado en trueques o permutas. A los indios de las misiones se les darían géneros de uso o tabaco a cambio de las pieles y a los chinos se les entregarían las pieles por el azogue. El costo del traslado de las pieles tampoco sería elevado, pues sólo se tendría que sufragar la prolongación del viaje de una de las naves de San Blas a Acapulco, pues el viaje de California a San Blas era un retorno obligado en el que siempre el buque iba vacío y el acarreo a través del Pacífico se realizaría en el galeón anual (Pinzón, 2018).

El proyecto interesó a José de Gálvez y en junio de 1785 ordenó al virrey de Nueva España, Matías de Gálvez, que investigara la viabilidad del proyecto consultando al superintendente subdelegado Francisco José Mangino y al fiscal de Real Hacienda Ramón Posada, además de otros oficiales a los que considerara conveniente pedir su opinión. En consecuencia, el virrey escribió a todos los que el plan de Basadre involucraría, como al gobernador de California, Pedro Fages, al presidente de las misiones franciscanas, Fermín Francisco Lasuén, y al comisario del departamento de San Blas Francisco Trillo Bermúdez.⁷

Todos los consultados coincidieron en que el proyecto era factible y el propio Basadre fue comisionado para que se encargara de montar la empresa que funcionaría como un monopolio real. Entre enero de 1786 y marzo de 1787,⁸ se enviaron cartas dando cuenta de la empresa que estaba por emprenderse a los capitanes de los presidios de Santa Bárbara, San Francisco, San Diego y Loreto; al intendente de Sonora; a los presidentes y ministros de las misiones franciscanas de la Alta California y a los de las dominicas en la Baja California.⁹ A todos ellos se les comunicó que se inauguraría el comercio con China por cuenta de la Real Hacienda y que Basadre sería el responsable de la empresa, advirtiéndole que quedaba prohibido que los particulares se involucraran en el comercio de las pieles, aludiendo a los

⁷ AGN, Indiferente virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020.

⁸ Las diversas cartas se encuentran en AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, ff. 13-17 y caja 3419, exp. 002, ff. 2-4.

⁹ Las misiones a las que se escribió fueron las de San Francisco, Santa Clara, San Carlos, San Antonio, San Luis, Santa Bárbara, San Buenaventura, San Gabriel, San Juan Capistrano, San Diego, San Vicente, Del Rosario, San Fernando, San Borja, San José del Cabo, Santiago de los Coras, Nuestra Señora del Pilar de Todos Santos, San Francisco Javier, San José Comondú, Purísima Concepción, Nuestra Señora de Guadalupe, San Ignacio, Santa Gertrudis, San Fernando Velicatá, Santa Rosalía, Nuestra Señora de Loreto, Santo Domingo Viñadaco, San Francisco de Borja: AGN, Indiferente Virreinal, caja 3419, exp. 002, f. 2-2v.

colonos, soldados y marineros. Mientras Basadre estuviera en la Alta California, él organizaría el acopio de las pieles; cuando regresara a la capital del virreinato, el gobernador de California quedaría encargado de supervisar la recolección de las pieles que se hubieran obtenido en las misiones y las remitiría vía San Blas a Acapulco, donde se cargarían en el galeón de Manila para transportarlas a Asia. Se insistió a los ministros de las misiones californianas que fomentaran que los indios se dedicaran a la cacería para conseguir el mayor número posible de pieles de nutria marina y que vigilaran que se cumpliera la “absoluta prohibición de su tráfico por lo mucho que interesa el bien del Estado y el servicio del Rey”. Así que desde el comienzo se pensó en este giro como un monopolio real, igual que lo era el del azogue, el objetivo principal de toda la operación. Las pieles sólo eran un medio para adquirir el preciado metal líquido para beneficiar la plata. La obtención de las pieles quedó legalmente restringida a los indios y a los padres de las misiones californianas su recolección, mientras que a los soldados de los presidios, a los marinos y a los colonos de los pueblos se les prohibió y excluyó del negocio peletero,¹⁰ como desde luego también a todos los comerciantes extranjeros.

Para el cumplimiento de su comisión, a Basadre se le asignó un sueldo anual de 4 mil pesos, de los que se le adelantaron mil.¹¹ Además, para echar a andar el negocio y como cantidad aparte de su propio salario, Basadre pidió ocho mil pesos extras para comprar víveres y otros enseres que consideraba necesarios para montar la operación en las Californias. Su entrega se aprobó por el fiscal de Real Hacienda, pero se declaró que esa cantidad sólo debía destinarse a la compra de las pieles y no a otros gastos, ya que estos no debían cargarse a cuenta del Real Erario.¹² Poner todo en marcha implicaba atender esos y muchos otros detalles técnicos que aparecían sobre la marcha y que se resolvían en la práctica porque era un giro en el que nadie tenía experiencia. Por ejemplo, primero se pensó que serían necesarias lanchas para la “pesca” de las nutrias y los lobos, pues habría que atravesar los esteros y llegar a las playas retiradas y las islas cercanas donde vivían los animales, así que se

10 Cartas a don Francisco Trillo Bermúdez, al gobernador de Californias, al presidente de las misiones de la Nueva California y al de la Antigua California. AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, f. 6-8v.

11 Su sueldo fue asignado por decreto de 21 de febrero de 1785 y se le otorgó previa fianza: solicitud a los oficiales reales para que entreguen el adelanto, 11 de marzo de 1786, AGN, Indiferente Virreinal (Real Caja), caja 3361, exp. 019.

12 Se estableció que en lo sucesivo no se le debería ministrar cantidad alguna sin orden del Superior Gobierno: Cartas al comisario interino de San Blas y a Vicente Basadre, 29 de junio de 1786, AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, f. 12-12v, 15-15v.

pensó en construir cuatro botes,¹³ pero después Basadre mismo dijo que no eran necesarias según los informes que le habían proporcionado varios de los prácticos de las Californias.¹⁴

En agosto de 1786, Basadre llegó a la bahía de Monterrey en la Alta California, donde fue recibido por el gobernador Pedro Fages y el padre Lasuén (Ogden, 1932: 15). Un mes después llegó al mismo lugar el comandante Jean-François de Galup, conde de La Pérouse, a quien el gobierno francés envió para explorar el potencial comercial de la zona. Claramente Basadre y Fages le explicaron con detalle el plan español para explotar la peletería californiana, pues en su obra *Voyage autour du monde*, La Pérouse relató que se encontró con Basadre, quien le contó que tenía órdenes para recoger todas las pieles de nutria de los cuatro presidios y las diez misiones de la región para que el gobierno se ocupara de su comercio de manera exclusiva. Asimismo, La Pérouse escribió que Fages le aseguró que anualmente se podían llegar a reunir veinte mil pieles y que si en China se demandaban más, se podrían conseguir otras tantas en dos o tres establecimientos situados al norte de San Francisco (La Perousse, 1798: 310). Es poco probable que se consiguiera esa cantidad de pieles; quizá La Pérouse exageró para estimular al mercado francés, pues para noviembre, es decir, en un lapso de tres meses, Basadre sólo obtuvo 1,060 pieles procedentes de las misiones franciscanas de San Carlos de Monterrey, San Antonio, San Luis Obispo, San Buenaventura y San Diego, y de las misiones dominicas de Rosario y San Fernando de Velicatá.¹⁵ Una cifra que no permite suponer que al cabo de un año se pudieran reunir las veinte mil piezas de las que habló La Pérouse.

En diciembre de 1786, Basadre regresó a la ciudad de México y a la luz de sus primeras experiencias redactó un nuevo “plan político, histórico, geográfico, económico con su respectivo arancel de precios fijos para gobierno, observancia y cumplimiento sucesivo”.¹⁶ En él insistió en que para tener el control de las pieles sólo los padres misioneros debían reunir las pieles de las nutrias marinas cazadas por los indios de sus misiones y que sólo ellos podrían venderlas a Basadre. No se podrían adquirir pieles que los indios vendieran fuera de

13 Minutas sobre el acopio de pieles de nutrias. Carta a don Francisco Trillo Bermúdez y al comandante de marina de San Blas, 4 de marzo de 1786, AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, ff. 2-3v, 4-5v. Hasta ahora este es el único dato que he encontrado que alude a cómo cazarían a las nutrias.

14 Carta al comisario interino de San Blas y a don Vicente Basadre, 20 de junio de 1786, AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, f. 10-11.

15 En carta de 9 de diciembre, Basadre comunicó que se habían reunido las 1,060 pieles, de las cuales se separarían seis para ser enviadas a José de Gálvez, marqués de la Sonora, según comunicó la Audiencia Gobernadora. Sobre ese lote se ordenó que no se cobrara nada por alcabalas, ya que estaban entraban en escala rumbo a Asia: Carta de la Real Audiencia Gobernadora a Vicente Basadre, 2 de febrero de 1787, AGN, Indiferente Virreinal, caja 3508, exp. 044, ff. 5-5v.

16 Basadre hace referencia a este nuevo plan en carta dirigida a Manuel Godoy. Curiosamente, el propio Basadre comenta que este plan se lo dio a La Pérouse. Tratándose de un plan de negocios, no es claro por qué lo compartió con el francés, no parece muy acertado aunque en ese momento las dos coronas estuvieran en buenos términos: Vicente y Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, Estado, 40, n. 37.

las misiones ni tampoco las que los soldados de los presidios ofrecieran (lo que demuestra claramente que la cacería de nutrias y la venta de sus pieles fueron actividades cada vez más frecuentes fuera de las misiones). Para garantizar que se tratara de pieles adquiridas legalmente, Basadre estableció que se debía comprobar que todas estuvieran certificadas por los padres misioneros, de lo contrario serían confiscadas. Los barcos que navegaban de California a San Blas serían registrados y si se encontraban pieles sin certificar, se procedería a decomisarlas.¹⁷ Tal y como lo hacían los chinos y los rusos, las pieles californianas serían clasificadas de acuerdo a su tamaño y color para asignarles precio. Por ejemplo, las de primera clase costarían diez pesos y debían medir entre una vara y vara y un cuarto, ser negras y estar curadas. Las de tercera clase valdrían sólo dos pesos y en este rango entrarían las que midieran tres cuartos de vara, fueran de color café y no estuvieran curadas (Ogden, 1932: 447). A cambio de las pieles los indios recibirían productos y mercancías enviadas desde México a San Blas y de allí a California en los barcos que regularmente llevaban las provisiones a los presidios. Los capitanes de las naves manejarían los registros de las pieles que después serían entregados al factor de California residente en la ciudad de México. Este funcionario se encargaría de preparar los lotes de las mercancías que se enviarían a las misiones, los cuales debían corresponderse con las memorias o listas de las mercancías solicitadas y que fueran a gusto de los indios. El cálculo hecho por Basadre fue que se necesitarían diez memorias o inventarios de mercancías de mil pesos cada una para pagar por las pieles procedentes de la Alta California y cinco de dos mil pesos para Baja California. La contabilidad debía llevarse como un ramo particular de la Real Hacienda, ya que se trataba de un monopolio real. En el informe elaborado por Basadre fechado en México el 8 de febrero de 1787, se detallaban las mercancías que debían enviarse a las misiones a cambio de las pieles y los cuidados que debían tenerse con estas para que llegaran en perfecto estado a Cantón (Bernabeu, 1992: 269-270). Se decía que las mercancías que gustaban a los indios californianos eran, por ejemplo, las mantas estrechas, las franelas azules, las frazadas a rayas rojas, amarillas o verdes, pero no las de rayas de color azul o negro, como tampoco les gustaban las cuentas de color negro o blanco (Ogden, 1941: 18). En la cuenta que entregó, Basadre dio detalles sobre las 1,060 pieles que compró al precio que él fijó de acuerdo con el gobernador Fages.¹⁸

17 Cartas a don Francisco Trillo Bermúdez, al gobernador de Californias, al presidente de las misiones de la Nueva California y al de la Antigua California, 7 de marzo de 1786: AGN, Indiferente Virreinal (Consulado), caja 2779, exp. 020, f. 6-8v.

18 Carta de la Real Audiencia Gobernadora a Vicente Basadre, 8 de marzo de 1787, AGN, Indiferente Virreinal, caja 3508, exp. 044, f.7. En esta misma carta en que se refieren a la cuenta hecha por Basadre, se explica que el padre Lasuén escribió el 19 de diciembre diciendo “no quedaba medio real en misión alguna por las pieles extraídas, sino que esperaban su importe en efectos de uso de los indios”. Asimismo se menciona que algunas pieles fueron compradas a particulares.

Al final de marzo de 1787, Basadre se embarcó en Acapulco en la nao *San Andrés* rumbo a Manila llevando consigo el primer cargamento de 1054 pieles de nutria californianas¹⁹ (de las 1060 acopiadas en California, seis fueron enviadas a José de Gálvez, aunque no llegó a verlas porque murió el 17 de junio de 1786). El rey otorgó a Basadre el poder para pasar a Pequín pero no se le dio dinero extra aparte de su sueldo, así que él tuvo que utilizar sus propios recursos para sacar adelante la empresa.²⁰ Según relató, se gastó trece mil pesos de su peculio para lograr estar a la altura de todos en la corte de Pequín, dicho en sus propias palabras: “me puse sobre un pie de lucimiento y brillantez erogando hasta trece mil pesos en gastos extraordinarios”. Después pasó a Cantón donde fijó su residencia. Allí observó durante trece meses los progresos que los ingleses, portugueses y angloamericanos lograban en el ramo de la peletería en China con las pieles que habían extraído de las Californias, según explicó Basadre. En ese tiempo, también averiguó el estado que tenía el azogue en China, su “abundancia o escasez, precio corriente, y método de conseguirlo con equidad y facilidad”. Según Basadre todo lo asentó en un plan y una representación que envió al Ministerio de Indias en España desde Lisboa el 16 de julio de 1789. Todos estos detalles los conocemos por una carta que Basadre escribió a Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, el 1 de mayo de 1797, en la que con profunda amargura dijo que el intercambio de pieles por mercurio no prosperó porque “nada se le aprobó, tal vez porque en aquella época se propuso extraerlo (se refería al mercurio) de Alemania con mejores proporciones”.²¹ Sin embargo en ese documento no dijo que había abandonado China a principios de 1789 y que al parecer realizó su salida con cierta precipitación, sólo deja en claro que su comisión cesó el 1 de agosto de 1789, cuando él ya estaba de regreso en España (Ogden, 1932: 457).²²

Ese mismo día, Basadre dijo haber regresado a Madrid, donde “encontró indiferencia”, una actitud que él atribuyó a que desde el gobierno de Manila debieron enviar representaciones en su contra, pues no mantuvo relaciones cordiales con las autoridades de la isla. Para colmo, Antonio Valdés, encargado de la Secretaría de la Superintendencia de Minas y Azogues, le comunicó que su sueldo había sido suspendido por haber abandonado su comisión en China.

19 Basadre a la Real Audiencia Gobernadora, 28 de marzo de 1787, AGN, Indiferente Virreinal, caja 1561, exp. 002, f. 102.

20 Ni siquiera consiguió las “silver figures he wished to take to His Highness”, que detalla Ogden que quería llevar a China como obsequios.

21 Vicente y Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, Estado, 40, n. 37.

22 Otra versión de los sucesos refiere que Basadre decidió emprender los negocios por su cuenta sin atenerse a lo establecido con el gobierno real. Según esta versión, su estrategia fue tratar de ganar la confianza de personas influyentes en la alta sociedad china por medio de banquetes y costosos entretenimientos. Se decía que el mismo Basadre se vistió con el lujo y a la moda de la alta sociedad china. Se hizo amigo de un comerciante chino, Kingqua, y realizó negocios con él. Basadre, a pesar de que el mercado de las pieles estaba deprimido por la saturación a raíz de las remesas traídas por ingleses y franceses, consiguió buenos precios para las pieles californianas, aunque estas eran de calidad inferior a las del norte: Ogden, 1932: 456-461.

Basadre acudió al rey y entabló un pleito que llegó al Consejo de Indias y terminó el 22 de junio de 1791, cuando el fiscal del Consejo y la Contaduría General se pronunció a su favor declarando que era acreedor a sus sueldos vencidos y que se le debía conferir un destino equivalente a sus méritos extraordinarios. El 20 de septiembre el rey libró real orden al virrey de México para que se le reintegrasen siete meses de sueldos vencidos y previno al Ministerio que lo destinase a donde fuere más útil al Estado. Lo nombraron vocal de la Junta de Comisión de la Real Compañía de Filipinas en la corte. Según Basadre, en la primera sesión dio un discurso sobre el estado del mismo cuerpo en Europa, América y Asia, pero en ese momento, como tampoco en los 18 meses siguientes que asistió a las sesiones, recibió recompensa alguna por su trabajo. Con bastante resentimiento y con poca modestia, Basadre señaló que no reclamó porque servía por “honor y amor nacional”, a pesar de que en la Nación Española escaseaban los individuos que, como él, tuvieran conocimientos directos de Europa, América y Asia. Él había esperado que lo colocaran en algún destino en la corte, como en las secretarías de la vía reservada, pero se tuvo que conformar con la Secretaría del Consulado de Veracruz, cargo que le otorgó el Ministerio de Hacienda el 5 de diciembre de 1794 y que ejerció “disgustadísimo por lo insano del clima” del puerto novohispano y porque le impedía ejercitarse en el servicio del rey.²³

Basadre resumió así el éxito de su misión: las tres primeras remesas de pieles que por vía de ensayo se llevaron a China en los años de 1787, 1788 y 1789,²⁴ rindieron a la Real Hacienda tres millones ciento veinte mil reales vellón. De estas remesas, una fue consignada al propio Basadre y otra a los factores de la Real Compañía de Filipinas en Cantón; la tercera, según explicó Basadre, “corrió por expediente separado en virtud de comisión que el Capitán General de Manila confirió a don Vicente Memije”, quien fuera miembro de una eminente familia de comerciantes en Filipinas.²⁵ Sobre las remesas subsecuentes no tuvo ninguna noticia. Su balance de toda la operación fue que no se le había hecho justicia y que su persona había sido menospreciada. Sin modestia escribió se ha “oscurecido un hecho por el que debía colocarme la Patria al lado de los que descubren objetos de utilidad y provecho. Propuse y realicé un ramo nuevo de comercio, y con él, he asegurado a la Corona cuantiosas sumas que sucesivamente han ingresado en el Real Erario”.²⁶

23 Vicente y Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, Estado, 40, n. 37.

24 En 1787 fue en el galeón San Andrés; en 1788 debió ser el galeón San José de Gracias, pero en 1789 no zarpó ninguno: Yuste, 2007: 390-391. Bernabeu refiere que en 1789 las pieles fueron acarreadas en el navío San José: Barnabeu, 1992: 270-271.

25 En general sobre la Real Compañía puede verse el clásico de Díaz-Trechuelo, 1965, y sobre los comerciantes en Filipinas a Yuste, 2007.

26 Vicente y Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, Estado, 40, n. 37.

6. Consideraciones finales

En suma, la empresa peletera de Basadre era buena idea pero la puesta en práctica de la permuta de las pieles por el mercurio se topó con muchas dificultades. Tanto en la Californias como en las Filipinas y en Cantón mismo, Basadre se encontró con competidores aguerridos. En el noroeste americano cada vez eran más los que intentaban comerciar con las pieles fuera del circuito de las misiones. Los colonos, tanto como los soldados y marinos españoles, intervinieron en el comercio de pieles y fueron con mucha frecuencia los primeros que entablaron negocios con los comerciantes y cazadores extranjeros. En Asia la competencia también fue intensa. En Manila, el propio gobernador intendente procuró entorpecer las negociaciones de Basadre mientras él propuso una nueva empresa que se manejara desde Filipinas, como también la propia Compañía de Filipinas, recién fundada en 1785, trataría de participar en el negocio de las pieles. Esta competencia era “fuego amigo” pues la emprendieron los propios españoles entre sí, pero a ella debe sumársele la competencia que plantearon los navegantes y comerciantes rusos con sus cazadores aleutas –los más diestros del mundo– que bajaron hasta las Californias en busca de las nutrias, así como la que plantearon los ingleses y sobre todo los bostonianos que los reemplazaron y crearon uno de los circuitos comerciales globales más extensos de la época que conectó Boston, con el noroeste americano, las islas de Hawái, las Marianas y el sur de China –*The Golden Round* como lo llamó Gibson– una circunnavegación que cruzaría los océanos Atlántico, Pacífico e Índico atravesando los Cabos de Hornos y de Buena Esperanza (Gibson, 1992: II-III y 39). Para ellos la peletería formó parte de un circuito mundial que generó enormes ganancias; en cambio para los españoles fue un episodio fallido en el que los intereses de los involucrados en distintas escalas, una que podemos llamar de magnitud imperial o global y otra regional o incluso local, convergieron y se cruzaron, chocaron tanto como coincidieron. Los españoles fracasaron, pero de los fracasos también se debe ocupar la historia, pues al final de cuentas quizá son más que los éxitos.

Bibliografía

- Berg, Maxine. 2019. “Sea Otters and Iron: A Global Microhistory of Value and Exchange at Nootka Sound, 1774-1792”, en *Past and Present*, suplemento 14, pp. 50-82.
- Bernabeu, Salvador y Martha Ortega. 2011. “Indios y franciscanos en la construcción de la Alta California”, *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*, tomo II, p. 412.
- Bernabeu, Salvador 1992. *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mapfre.

Vicente Basadre y la fundación de la primera empresa peletera española de las Californias (1784-1789)| Matilde Souto Mantecón.

- Bonialian, Mariano. 2014. *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Buenos Aires, Editorial Biblos, Instituto Mora, CONACYT.
- Bonialian, Mariano. 2012. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784). La centralidad de los marginal*, México, El Colegio de México, Colegio Internacional de Graduados.
- Bonialian, Mariano, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1965.
- Flynn, Dennis O. y Arturo Giráldez. 2014. "Los orígenes de la globalización en el siglo XVI", en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra, coords., *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, México, El Colegio de México, pp. 29-76.
- Gibson, James R. 1992. *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods. The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785-1841*, Montreal, McGill-Queen's University Press.
- Hausberger, Bernd y Stefan Rinke. 2013. "Entre espacios: México en la historia global", en *Historia Mexicana*, vol. LXII, núm. 4, pp. 1415-1420.
- La Perousse. 1798. *Voyage Around the World*, tomo II: "Observations on the trade of sea otter skin, &c."
- Marichal, Carlos, Steven Topik y Zephyr Frank. 2019. *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América Latina, 1500-2000*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Ogden, Adele. 1932. "The Californias in Spain's Pacific Otter Trade, 1775-1795", *Pacific Historical Review*, vol. 1, núm. 4, pp. 444-469.
- Ogden, Adele. 1941. *The California Sea Otter Trade, 1784-1848*, Berkeley, University of California Press.
- Ortega Soto, Martha. 2009. "Breve descripción del sistema misional de Alta California 1769-1845", en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, vol. 67, año 30, julio-diciembre, pp. 199-223.
- Ortiz de la Tabla, Javier, *Memoria políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948.
- Pinzón, Guadalupe. 2011. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de las políticas defensivas, 1713-1789*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Mora.

- Pinzón, Guadalupe. 2018. Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (Siglo XVIII), México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Ravalli, Richard. 2018. *Sea Otters. A History*, Lincon y Londres, University of Nebraska Press.
- Schlesinger, Jonathan. 2017. *A World Trimmed with Fur. Wild Things, Pristine Places, and the Natural Fringes of Qing Rule*, Stanford, Stanford University Press.
- Souto Mantecón, Matilde, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001.
- Trejo Barajas, Dení. 2016. "El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial", en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 363-381.
- Yuste, Carmen. 2007. *Emporios transpacífico: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.

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 estrategia 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.

Una ventana de oportunidad: el rol de las independencias en el comercio hispanoamericano en Calcuta, 1795–1840*

A window of opportunity: The role of independence in the Spanish American trade in Calcutta, 1795-1840

Mauricio Canals Cifuentes**

Resumen

Con las independencias de sus colonias, el peso español pierde importancia comercial en Asia; no obstante, se ha señalado que los nacientes estados se integraron a nuevos mercados a pesar de lo anterior. El análisis de la importación de pesos y el comercio directo en los reportes comerciales de la *East India Company* en Calcuta muestran que las independencias abrieron una ventana de oportunidad. El intercambio fue brevemente alto, complementado con una fuga monetaria de similares proporciones que habría beneficiado a comerciantes en India.

Palabras clave: comercio internacional, historia asiática, historia latinoamericana, soberanía, balanza de pagos

Abstract

With the Independence of its colonies the Spanish dollar lost commercial importance. However, it has been proposed that the nascent states integrated into new markets despite it. The analysis of the dollar imports and direct trade in the commercial reports of the East India Company in Calcutta show that Independence opened a window of opportunity. Trade was briefly high and complemented with a monetary flight of similar proportions that would benefit traders in India.

Keywords: international trade, Asian history, Latin American history, sovereignty, balance of payments.

*Estoy muy agradecido de Alejandra Irigoin y Víctor Pérez Sánchez, quienes me ayudaron a obtener y digitalizar las fuentes para esta investigación. De la misma manera, agradezco a los asistentes a las sesiones "Asia-Latin America in the colonial era" del congreso LASA/Asia 2022 y, especialmente, "Navegaciones comerciales en Hispanoamérica: comercio y redes mercantiles, siglos XVI-XIX" del VII Congreso Latinoamericano de Historia Económica por sus valiosos comentarios.

** Estudiante de Doctorado en Historia, Universidad de Chile.

Contacto: mauriciocanals@ug.uchile.cl/ ORCID: 0000-0001-7415-4692

** Afiliación institucional de autores(as), correo electrónico, ORCID.

1. Introducción

Los historiadores económicos han evaluado el impacto de la independencia de forma mixta, ya que el proceso implicó una multiplicidad de eventos con diversos y contradictorios efectos económicos. La crisis fiscal, la guerra y la persistencia de una institucionalidad ineficiente habrían jugado un rol negativo, mientras la apertura al comercio con nuevos mercados habría sido el motor de un crecimiento promovido por las exportaciones (Coatsworth 1993; Prados de la Escosura 2009; Bertola y Ocampo 2012, 48–80).

Por otra parte, la historiografía colonial ha enfatizado el rol que América jugó en el suministro de plata para los mercados asiáticos. Aquí, la región habría sido crucial para que las potencias europeas en expansión pudieran acceder a los provechosos mercados de India y China a través de la exportación de plata (Pomeranz 2000; Frank 1998). Es más, para el siglo XVIII la principal demanda de plata desde Asia habría sido de pesos españoles, también llamados dólares o pesos fuertes. Se ha argumentado entonces que con las independencias de Hispanoamérica el peso español escaseó, siendo reemplazado por nuevas monedas de menor calidad haciendo caer su demanda en Asia (Irigoín 2009b; 2009a).

Así, la independencia habría facilitado el comercio con nuevas naciones, pero también habría significado perder la conexión con otras, reorientando las economías latinoamericanas hacia el Atlántico (Bonialian 2021; Melville 2008). Sin embargo, la historiografía económica sobre la independencia chilena ha planteado que India habría sido un nuevo mercado de exportación para la nueva república, especialmente para el cobre, contradiciendo las expectativas suscitadas frente al declive de la demanda asiática de plata (Llorca-Jaña y Navarrete-Montalvo 2017; Navarrete-Montalvo y Llorca-Jaña 2020).

Desafortunadamente, del comercio de la plata hispanoamericana en India se ha escrito significativamente menos, enfocándose la historiografía principalmente en Cantón,² por lo que no son del todo claras las consecuencias que tuvieron las independencias Hispanoamericanas para la interacción comercial con esa región. Aun así, al existir una demanda de plata importante en la región, su estudio nos permite examinar las consecuencias comerciales del proceso de independencia, ¿predominaron las consecuencias negativas relacionadas con la pérdida de importancia de la plata amonedada o las consecuencias positivas de nuevos mercados a los cuales integrarse?

De esta manera, para profundizar en cómo el proceso de independencias hispanoamericanas afectó el intercambio de las nuevas repúblicas con Asia, he investigado el comercio entre

² Por ejemplo, Prakash (2014) discute la importación en India, enfocándose principalmente en el siglo XVII y principios del XVIII.

América e India entre las postrimerías del siglo XVIII y los inicios del siglo XIX. Considerando que India ha sido mencionado en la literatura como un nuevo mercado, he analizado este caso al ser un tema común tanto en la historiografía colonial como en la republicana de algunas naciones de Sudamérica, esperando entregar nuevas luces sobre el desempeño comercial hispanoamericano y sus consecuencias para la región.

Considerando lo anterior, el problema a tratar en esta investigación puede resumirse en las siguientes preguntas: ¿qué características tuvo el comercio entre Hispanoamérica e India antes y después de las independencias? y ¿cómo se vio afectado por dicho proceso?

La hipótesis de este artículo es que la interacción comercial entre Hispanoamérica e India constituyó una ventana de oportunidad para los comerciantes en India, ya que el comercio de mercancías establecido gracias a la apertura comercial fue acompañado por una significativa fuga monetaria desde las nuevas repúblicas que se dio paso con el declive de la moneda.

De esta manera, este artículo presenta en primer lugar una descripción de las fuentes utilizadas, para dar paso en una segunda sección a un análisis del comercio indirecto de plata con Hispanoamérica visto a través de la importación de pesos fuertes en Calcuta. La tercera sección profundiza en el comercio directo establecido entre ambas regiones posterior a las Independencias. La cuarta sección provee una reflexión sobre la importancia de la conexión comercial entre ambas áreas y las potenciales causas de su fin, mientras que la quinta sección presenta las conclusiones.

2. Fuentes

Para realizar los análisis aquí presentados recurrí a reportes comerciales anuales (*Bengal Commercial Reports* – en adelante *BRC*),³ hechos por la Compañía de Indias Orientales británica (en adelante *EIC*) entre 1795 y 1840 en Fort William, Calcuta, centro de operaciones de la compañía en India. Estas fuentes contienen diversa información sobre diferentes aspectos del comercio privado, es decir no realizado por la *EIC*. Para esta investigación me centré en analizar principalmente el valor y composición del comercio oceánico (importaciones y exportaciones) entre Calcuta, Hispanoamérica y otras regiones de interés.

³ *East India Company, Bengal Commercial Reports*, volúmenes de 1795/1802 a 1840/41. *India Office Records, British Library*. Referencias: IOR/P/174/13 a IOR/P/174/52.

Los reportes presentan un registro anual⁴ del comercio en Calcuta, desglosando el tipo de mercancía intercambiada, su cantidad, su valor declarado⁵ y la región de destino u origen, según corresponda. Cabe mencionar que las regiones de destino y origen que fueron registradas corresponden principalmente a la región de primer embarque o último destino. Así, productos provenientes de Hispanoamérica o Europa pueden quedar registrados como provenientes de Estados Unidos, si fueron recogidos en puntos intermedios del recorrido.

Finalmente, también recurrí a las listas de flotas de tesoro, donde se registraba con nombre cada buque entrante en Calcuta que importaba plata amonedada u oro. El tesoro registrado en estas fuentes se refiere al valor de moneda extranjera de plata importada en Calcuta además del valor del oro no amonedado. Sin embargo, no registraron otro tipo de activos financieros como dinero inglés, *bills of exchange* o lingotes de plata. Desafortunadamente estas listas solo están disponibles hasta 1828, siendo reemplazadas por cuentas generales de tesoro, ahora incluyendo lingotes de plata.

Las monedas extranjeras eran categorizadas en dólares o monedas de plata (*silver coins*). El dólar era registrado tanto en cantidad entrante como en valor, por lo que podemos deducir que se refiere a un tipo específico de moneda que correspondería al real de a 8, también llamado peso fuerte, debido a su importancia en el comercio asiático (Marichal 2006).

3. Comercio Indirecto

En primer lugar, para poder evaluar cómo las independencias afectaron el comercio con Calcuta, es necesario evaluar el comercio colonial. Si bien el monopolio español todavía estaba presente nominalmente antes de la independencia, debido a la guerra con Gran Bretaña (1796 – 1808), España permitió la presencia de intermediarios extranjeros en Hispanoamérica con el objetivo de suplir el comercio ante las perturbaciones existentes a través del decreto de ‘comercio de neutrales’ de 1797. Este reglamento legalizó el comercio anteriormente ilícito de potencias extranjeras que no estuvieran en guerra con España (Villalobos 1968).

Con este desarrollo se fortaleció principalmente la presencia estadounidense mientras que comerciantes ingleses continuaron comerciando de forma ilícita. Sin embargo, esto no llevó a la instalación de un comercio bilateral entre Hispanoamérica y las potencias extranjeras, sino que se articuló un comercio indirecto de transporte donde el dinero y mercancías de las colonias

⁴ Cada reporte comienza en junio del año titular y termina en mayo del siguiente. El primer volumen es la única excepción abarcando desde junio de 1795 hasta mayo de 1802.

⁵ Si bien no se especifica con claridad en las fuentes, el precio por unidad implícito en el registro es diferente según región de intercambio y año del registro, por lo es muy poco probable que los valores sean impuestos con base en una valuación de la aduana como en el caso de los valores oficiales de los registros aduaneros ingleses.

eran recogidas para su intercambio posterior en mercados más provechosos antes de volver al país de origen (Cuenca-Esteban 2014; 1984).

En este sentido, los *BCR* no registran comercio alguno con Hispanoamérica hasta 1817, cuando las repúblicas independientes lograban consolidarse. Sin embargo, es posible rastrear la magnitud del comercio indirecto antes mencionado a través de los flujos de un producto únicamente hispanoamericano: sus pesos. Durante el periodo colonial, los comerciantes europeos buscaron en Hispanoamérica principalmente metales preciosos y monedas que eran altamente demandados en mercados asiáticos. De hecho, el peso español de 8 reales (llamado también peso fuerte, real de a ocho, o simplemente dólar) se transformó para el siglo XVIII en el estándar monetario del Pacífico (Marichal 2006; Irigoín 2013).

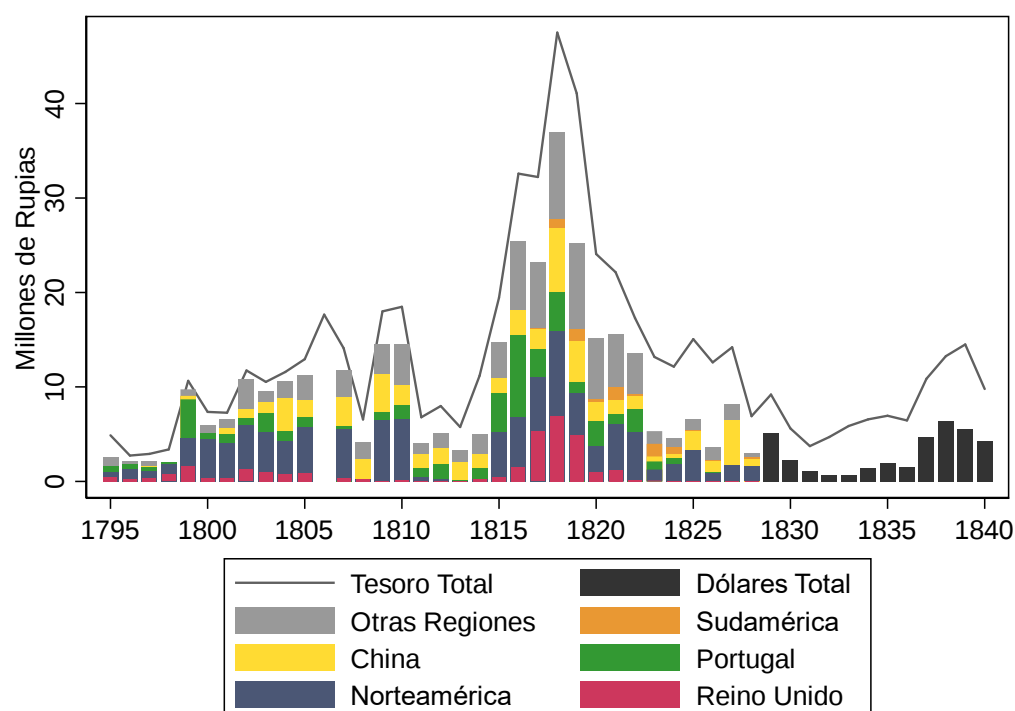
De esta manera, rastreando la importación y exportación de pesos fuertes es posible aproximarse a la magnitud del comercio indirecto realizado entre India e Hispanoamérica. Casi todo peso fuerte (registrado por los oficiales de la *EIC* como *dollars*) debe haber provenido de Hispanoamérica, siendo esta el área de mayor producción.⁶

La Figura 1 muestra el valor total de los dólares importados y la región de procedencia. La importación de dólares creció considerablemente a comienzos del siglo XIX gracias al incremento del comercio con Estados Unidos. Este fue el principal lugar de procedencia de los dólares importados especialmente durante el periodo tardo-colonial, en el que, desde 1799, trajeron consistentemente cerca de 2 millones de dólares anuales (valorizados en más de 4 millones de rupias), descontando los años de conflicto con Gran Bretaña (1808, 1812-1815). Por otra parte, una gran cantidad de pesos fueron también importados desde China, los cuales eran probablemente cargados en barcos británicos o estadounidenses.⁷

Figura 1. Valor de la importación de dólares y tesoro en Calcuta por región de origen.

⁶ Estados Unidos también produjo sus propios dólares basados en el real de a ocho a partir del *Coinage Act* de 1792, siendo una producción limitada (Irigoín 2009b). Existe también la posibilidad de que los *thaler* Maria Theresa producidos en Europa central también hayan sido registrados como dólares, y expliquen parte de la importación producida desde el medio oriente. Sin embargo, la acuñación de esa moneda fue considerablemente inferior que los pesos fuertes hispanoamericanos: entre 1751 – 1866 se produjeron 82 millones, en comparación con los más de 150 millones producidos en México entre 1801 y 1810 (Calderón Fernández, Dobado González, y García-Hiernaut 2019; Tschoegl 2001).

⁷ Los barcos entrantes en su mayoría llevan nombres anglosajones. En 1809, dos de los once barcos provenientes de China, el *Russell* y el *Hope*, registran viajes balleneros desde los Estados Unidos en esa fecha. Cotejado en *American Offshore Whaling Voyages: A Database*. Mystic Seaport Museum, Inc. and New Bedford Whaling Museum. <https://whalinghistory.org>.



Fuente: BCR, Vols. 1795/1802 a 1840/41. Portugal también incluye a Brasil. Barras corresponden solo a dólares, que desde 1828 no es posible desglosar por región. Desde esa fecha en adelante Tesoro Total también incluye lingotes de plata.

En cualquier caso, la magnitud de esta importación registrada desde Estados Unidos es inferior a la ocurrida en China en la misma época, acercándose al 60% de ese comercio entre 1795 y 1820 (Irigoin 2009b). Comparando esta importación con la acuñación de pesos fuertes en México durante la primera década del siglo XIX, los 18 795 490 dólares entrantes en Calcuta se acercarían a un 11 % de aquella (Calderón Fernández, Dobado González, y García-Hiernaux 2019). Así, si bien India no fue el principal mercado receptor de pesos, fue significativo.

El hecho de que lleguen dólares a India no implica que estos correspondan a la realización de un tramo de comercio directo de forma inmediatamente precedente. Como ilustra la Tabla 1, en 1799 los oficiales de la *EIC* registraron que cerca de tres cuartos de los dólares provenientes de EEUU lo hacían a través de Londres o puertos europeos, lo que significa que, probablemente no correspondían a un comercio intermediado con Sudamérica. Es más, al correlacionar las exportaciones estadounidenses a Hispanoamérica de sus reportes comerciales con la entrada

de dólares en la India, se tiene una correlación solamente de 0.37 que no logra mantenerse dentro de los márgenes de la significancia estadística.⁸

Tabla 1. Importación de dólares a Calcuta desde Estados Unidos en 1799

Vía	Cantidad	Porcentaje
Londres	765,405	54.3%
Hamburgo	122,570	8.7%
Madeira	37,000	2.6%
Livorno	45,000	3.2%
Bremen	66,350	4.7%
Lisboa	37,000	2.6%
Directo	335,382	23.8%

Fuente: BCS, Vol. 1795/1802.

En cualquier caso, es posible corroborar que la importación registrada como directamente desde Estados Unidos, en algunos casos, corresponde a viajes a través del Pacífico. Uno de los navíos entrantes en Calcuta en 1799 corresponde al *Neptune*, cargando 50 882 dólares. Este barco zarpó desde New Haven en 1797 como ballenero, destinándose al Pacífico del sur, Hawái y Cantón.⁹ En 1798 zarpó por el Cabo de Hornos para recoger pieles con destino a China (Pereira Salas 1971). De esta manera, el viaje registrado en Fort William como directo, habría establecido intercambios intermedios a lo largo del pacífico como muchos otros que circunnavegaban el globo en búsqueda de riquezas (Gibson 1992).

Por desgracia, el desglose del comercio estadounidense no se reproduce de forma sistemática, estando presente en las fuentes solo para el año 1799, por lo que no sabemos a ciencia cierta la trayectoria de la importancia de la ruta americana en este comercio. Si bien no es posible determinar con certeza el flujo atlántico de pesos fuertes, probablemente indica que la zona principalmente beneficiada por este comercio haya sido el Virreinato de Nueva España antes que Sudamérica.

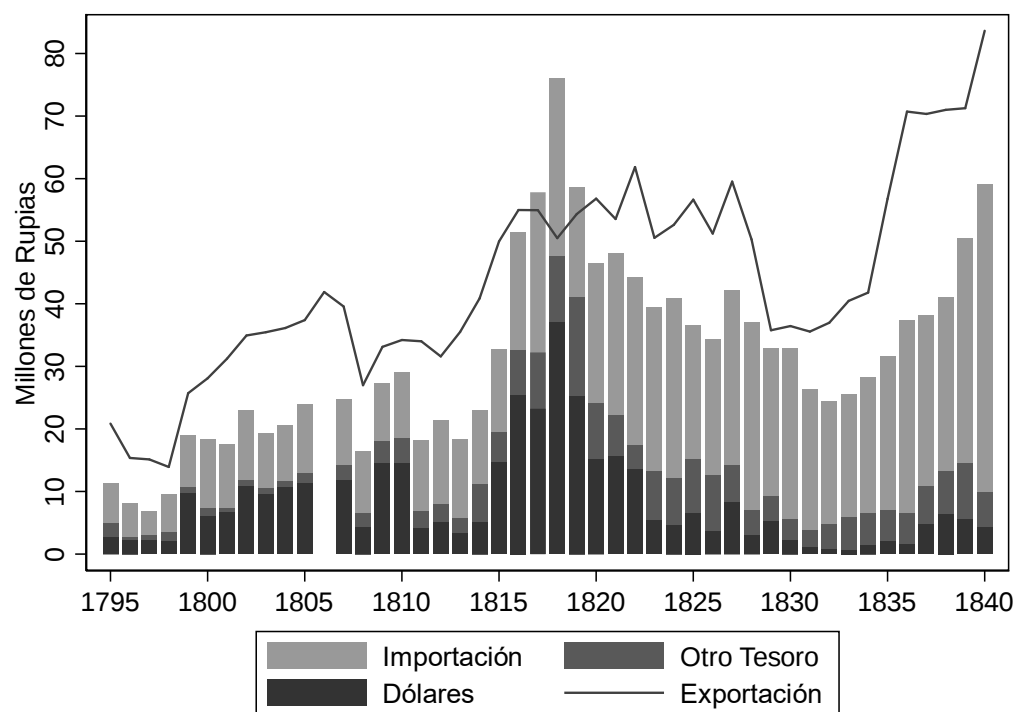
Este comercio indirecto, sin embargo, no era realizado solo por Estados Unidos. Desde 1815 el patrón de comercio comienza a cambiar con un gran aumento de importación portuguesa, a la que se le sumó Gran Bretaña en 1816. Los años de guerra en Hispanoamérica corresponderán así al momento más alto del comercio indirecto, importándose en 1818 cerca de 15 millones reales de a ocho.

⁸ Regresión entre ambas variables tendría un R^2 de 0.14 con un coeficiente con valor p de 0.7, mostrando una muy leve asociación estadística. BCR, Vols. 1795/1802 a 1818/19. Exportaciones estadounidenses de *American State Papers* (Lowrie y Franklin 1834; Lowrie y St. Clair Clarke 1832)

⁹ *American Offshore Whaling Voyages: A Database*.

Sin embargo, este aumento en la segunda década del siglo XIX fue breve. En 1819 el nivel del comercio indirecto era similar al sostenido durante el periodo colonial hispanoamericano, mientras que con posterioridad a 1823 este se vio reducido a niveles incluso menores. Este descenso ocurre en el comercio realizado por todas las zonas, siendo China la menos afectada. Incluso Estados Unidos, que vio menos ganancias en esta área durante las guerras de independencia, redujo significativamente su participación.

Figura 2. Valor de las exportaciones desde Calcuta e importaciones de bienes y tesoro.



Fuente: BCR, Vols. 1795/1802 a 1840/41.

Es importante hacer notar que el comercio indirecto habría sido siempre mayor al comercio directo con Hispanoamérica. Una vez que se establece el comercio directo entre Calcuta y las nuevas repúblicas, no logra superar el nivel de importación de dólares realizado por potencias extranjeras. Esto muestra que las guerras de independencia favorecieron en mayor medida al antiguo comercio indirecto antes que a un nuevo patrón de integración directa hispanoamericana.

Por su parte, durante este breve periodo, la cantidad de tesoro entrante en Calcuta, tanto dólares como plata amonedada, llegó a superar lo necesario para pagar las exportaciones (Figura 2). Esto podría implicar que dicha plata fue invertida en India o intercambiada por

activos financieros no registrados en las fuentes comerciales, como moneda inglesa o *bills of exchange*.

Posterior al breve período entre 1816 y 1819, las exportaciones de Calcuta serán pagadas de forma creciente a través de importaciones, perdiendo el tesoro su importancia. Ya en 1823 la entrada de dólares será similar al siglo XVIII y solo comenzó a recuperarse una vez Estados Unidos comienza a producir su propia moneda posterior al *Coinage Act* de 1834 (Irigoin 2009b).

4. Comercio Directo

El comercio directo entre India e Hispanoamérica se inaugura en 1817, comenzando a ser registrado bajo el rótulo de Sudamérica. Los oficiales de la compañía relataron sus perspectivas respecto al nuevo comercio abierto con el proceso independentista, siendo en un primer momento altamente optimistas, promoviendo la exportación de textiles e importaciones de cobre a través de transacciones realizadas por comerciantes británicos. Los oficiales de la compañía relatan con detalle sus perspectivas respecto a este comercio en 1821:

Con Buenos Ayres no hemos tenido intercambios últimamente [...] un comercio muy extensivo podría sostenerse entre India y Nueva España [...] con cargas muy valiosas de metales preciosos, cobre y cochineal [...] En América del Sur hay un puerto poco conocido para los comerciantes de este lugar llamado Guayaquil [...] con la desventaja de tener solo un artículo de producción a ofrecer como pago por los bienes que podrían ser suministrados, esto es cacao o chocolate. [...] Perú, el país más desdichado del mundo, [...] ha sido monopolizado por los comerciantes de Cádiz en productos europeos y por la Compañía de Filipinas en asiáticos [...] metales preciosos son realmente los únicos artículos que Perú puede ofrecer [...] barcos destinados a ese cuadrante deberían detenerse en Chile en su camino a Perú [...] trayendo de vuelta a este país [*India*] tanto metales preciosos como cobre.¹⁰ (BCR, Vol. 1820/21)

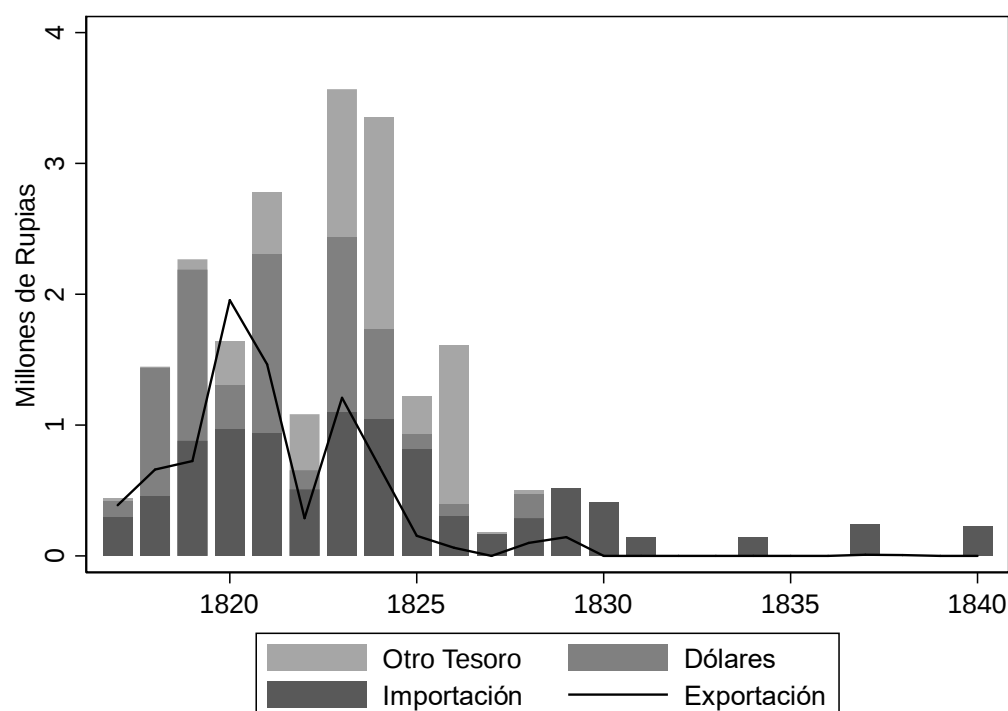
Así, durante periodo de este intercambio (1817 – 1826), no habría habido comercio significativo con el Rio de la Plata, ni tampoco con la zona del Caribe, que no es siquiera mencionada. Para 1824 las aspiraciones comerciales serían más limitadas, estrechándose la calificación de América del Sur: “Bajo este encabezado [*América del Sur*] están incluidas nuestras relaciones con Chile y México”¹¹ (BCR, Vol. 1824/25).

No es posible saber el peso relativo de Chile y México en este intercambio, pero más allá de las aspiraciones de la *EIC* es posible que el comercio haya sido establecido principalmente con el primer país. Esto debido a que la entrada de cochineal a Calcuta es significativamente inferior a las entradas de cobre, y a que México tardó en independizarse y abrir su comercio (1821).

Figura 3. Valor del comercio directo e importación de tesoro desde Sudamérica.

¹⁰ Traducido al español por el autor.

¹¹ Traducido al español por el autor.



Fuente: BCR, Vols. 1817/18 a 1840/41.

Como es posible ver en la Figura 3, este comercio directo comienza con un rápido ascenso desde 1817 hasta 1821, para después sostener un nivel considerable de cerca de un millón de rupias (alrededor de medio millón de pesos) en importación de mercancía hasta 1825. Posterior a dicha fecha el comercio declina rápidamente hasta volverse insignificante.

El comercio de mercancía es en general balanceado con importaciones igualando relativamente a las exportaciones. La principal mercancía exportada fueron los textiles de algodón, productos por los que la India era reconocida durante el siglo XVIII. Por su parte, la principal mercancía importada desde Sudamérica, ocupando más del 90% del valor, fue el cobre. Si bien la historiografía chilena ha hecho hincapié en la importancia de su comercio de cobre, México también sostuvo una producción importante en la provincia de Michoacán (Navarrete-Montalvo y Llorca-Jaña 2020; Raymer 1944).

De cualquier manera, la característica más importante de este comercio no es tanto el intercambio de mercancía sino la evolución de la balanza de pagos. Calcuta importó, desde 1817, gran cantidad de tesoro desde Sudamérica, correspondiendo este a pesos fuertes y monedas de plata de menor calidad. Entonces, hasta 1825 se importaron cerca de un millón de pesos en tesoro sin correspondencia en las exportaciones. Todo este valor importado debe

haber correspondido a un intercambio cuya contraparte no era registrada, como pueden haber sido instrumentos financieros denominados en libras esterlinas o reinversión en India.

Por otra parte, vemos que mientras aumenta el valor del tesoro importado, los pesos fuertes pierden presencia. Esto ocurrió al ser reemplazado por monedas de plata genéricas como principal tesoro, que probablemente corresponden a las monedas producidas por las nuevas repúblicas sudamericanas consideradas de menor calidad que el antiguo estándar del comercio asiático. Esto se corresponde con lo señalado por Ross (1890), cuando plantea que en 1824 y 1825 habrían salido de Chile la mayoría de las monedas de menor denominación.

Todo esto indica que el comercio entre la India y Sudamérica se caracterizó por un breve período de optimismo frente a nuevos mercados disponibles, ocurriendo de forma simultánea a una suerte de huida de capitales. Es importante recordar que el aumento de importación de tesoro sin correspondencia en las exportaciones desde Calcuta es un fenómeno agregado que afectó también a comercios indirecto.

Para evaluar la influencia de las independencias, conociendo el desarrollo de la estructura del comercio desatado durante las independencias americanas, se hace necesario comparar el valor del comercio indirecto y directo.

El comercio directo es muy probable que se haya desarrollado principalmente con Chile, siendo México un mercado secundario. Si bien las fuentes no permiten hacer la diferenciación, las fechas en que Calcuta importa cobre coinciden con señaladas por la historiografía chilena (Navarrete-Montalvo y Llorca-Jaña 2020). Por otra parte, la estructura del comercio sudamericano no parece cambiar en gran medida con un México independiente, sobre todo si se considera que las primeras casas comerciales británicas se instalan en ese país desde 1824 (Meyes Cosío 2018; Liehr 1983).

Considerando entonces que, probablemente, el comercio directo se desarrolló principalmente con Chile, es posible utilizar los volúmenes y valores del comercio con 'Sudamérica' para aproximar el comercio con este país. Por su parte, gracias a las listas de buques entrantes con tesoro, es posible confeccionar una estimación del valor del tramo Chile – Calcuta realizado dentro del comercio indirecto estadounidense.

Tabla 2. Importación de dólares en Calcuta a través de buques norteamericanos habiendo navegado por Chile.

Nombre	Año en Chile	Año en Calcuta	Dólares Importados
American Hero	1795	1796/97	106,500
Barclay	1798	1798/99	247,080

Neptune	1798	1799/00	50,882
Nancy	1800	1800/01	71,000
Neptune	1800	1800/01	152,800
Perseverance	1800	1800/01	207,960
Commerce	1803	1802/03	36,754
Henry	1804	1803/04	2,000
Lydia	1804	1803/04	88,000
Minerva	1803	1804/05	63,300
Mary	1805	1804/05	205,500
Hope	1805	1805/06	63,760
Triton	1805	1805/06	77,800
General Washington	1806	1805/06	25,000
Hector	1805	1806/07	16,780
Sally	1808	1809/10	35,000
Atlas	1809	1809/10	332,500
Eliza	1809	1809/10	86,327

Fuente: BCR, Vols. 1795/1802 a 1809/1810, y Pereira Salas (1971).

Para estimar este comercio, recurrí a la lista de buques estadounidenses que habrían arribado a Chile durante el periodo tardo-colonial confeccionada por Pereira Salas (1971). Utilizando esta lista y comparándola con las listas de buques de tesoro entrantes en Calcuta, estimé el comercio entre Chile y Calcuta hecho por estadounidenses entre 1799 y 1809 en cerca de 120 000 dólares (~250 000 rupias) anuales promedios (Tabla 2). Para esto asumí que todo buque que apareciera en la lista de la *EIC* y, en el mismo año o el precedente, en Pereira Salas (1971) cargaba dólares provenientes solamente del comercio chileno-estadounidense. Esto debe considerarse como una estimación del máximo comercio posible, ya que los dólares entrantes podrían haber sido recogidos antes o, con mayor probabilidad, después del paso por Chile, en Cantón.

De esta manera, el comercio con Chile específicamente habría sido algo más irregular que la importación total de dólares en Calcuta, sin reportar una correspondencia absoluta entre los niveles y tendencias. En promedio, Chile habría representado cerca del 9 % de la importación de dólares por estadounidenses en India en la primera década del siglo XIX, mientras que, si consideramos que la proporción de 1799 fue constante a lo largo del periodo, cerca del 27 % del intercambio fue realizado sin intermediación en Europa. Esto podría indicar una economía chilena más relevante dentro del contexto regional de lo que la tradicional imagen de atraso presenta.

En cualquier caso, es necesario aclarar que el comercio colonial no significó necesariamente la presencia de productos indios en Chile ya que la contracara de los dólares chilenos en la India fueron productos americanos o europeos. Ciertamente es posible que algunos buques hayan

hecho la ruta occidental, trayendo consigo textiles indios para intercambiar por dólares o cobre chileno, siendo luego enviados a Europa, pero dicho tránsito no ha podido ser corroborado.

Si comparamos estos niveles con los sostenidos durante el comercio directo después de 1817, se puede notar que la apertura generada por la independencia significó un rápido aumento del comercio. Es más, si considerásemos el comercio indirecto que aun siguió manteniéndose, el impacto fue aún mayor. Sin embargo, este *boom* fue breve al desplomarse ambos tipos de comercio en la tercera década del siglo XIX, reduciéndose a niveles más bajos que los de 1799.

El problema no solo fue la brevedad del intercambio, sino que, a partir de la independencia de Chile en 1817, la balanza de pagos se vuelve fuertemente deficitaria tanto en el comercio indirecto como en el directo. Los dólares entrantes en Calcuta dejaron de reflejar un mayor comercio en Hispanoamérica, significando probablemente una fuga de capitales.

5. El comercio indo-hispanoamericano y el impacto de las independencias

Antes de las independencias, las guerras napoleónicas, apesar de deprimir el comercio marítimo general en el mundo (O'Rourke 2006), permitieron el aumento del comercio entre las colonias hispanas en América y Calcuta gracias a la intermediación estadounidense. Este comercio indirecto aumentó significativamente desde 1799 en adelante, con solo cuatro años de interrupción (1808; 1812 – 1815).

Este intercambio significó un incremento en las importaciones de productos europeos y estadounidenses en América, a la vez que India recibió cantidades importantes de dólares. Al parecer, los mayores beneficiados de este comercio habrían sido las colonias hispanas situadas cerca de las rutas atlánticas, que fueron las mayormente usadas. Además, si bien India fue un mercado importante para los dólares, habría sido un mercado secundario frente a China.

Ahora bien, el comercio indo-hispanoamericano se vería fuertemente trastornado por el proceso de independencias republicanas desatado a partir de 1808. En un primer momento significó un aumento exponencial en la presencia de comercio indirecto no estadounidense (principalmente británico y portugués), además de que en 1817, de forma simultánea a la independencia de Chile, se estableció un comercio directo entre las dos regiones realizado por comerciantes británicos situados en ambas zonas (Volk 1993; Rector 1976).

Esta fase se vio caracterizada por un aumento importante del valor del intercambio comercial, que llegó a más que duplicarse hacia 1820. El principal motor de este aumento parece ser la independencia de Chile en 1817, ya que es en ese momento cuando aumenta en mayor medida la importación de dólares y se establece un comercio directo. Sin embargo, es probable que también haya estado influido por el fin de las guerras napoleónicas y la liberación de comercio

anteriormente retenido en Europa. Además, el fuerte aumento en la importación de dólares desde las posesiones portuguesas en 1816 puede indicar beneficios extraídos de la ocupación de Uruguay por parte de Brasil.

Dicha fase es la que ha llamado la atención de historiadores económicos, ilustrando como la posibilidad de comerciar con todas las naciones habría ayudado a incentivar la industria de cobre chilena. En efecto, durante este periodo el comercio directo entre Calcuta y Chile principalmente habría estado en su mayor nivel, importándose gran cantidad de cobre a la india mientras se exportaban telas (Llorca-Jaña y Navarrete-Montalvo 2017; Rector 1976).

Este aumento del comercio fue muy breve, y desde el inicio fue acompañado de un desarrollo menos beneficioso para las nacientes repúblicas hispanoamericanas. Tanto en el comercio indirecto como el directo, y a diferencia del comercio durante el periodo colonial, se puede percibir un importante desequilibrio en la balanza de pagos. Tan pronto se consolida el proceso de independencia, grandes cantidades de plata amonedada comenzaron a entrar en Calcuta sin contraparte en exportaciones de mercancías. En un primer momento fueron dólares, es decir, pesos fuertes de a 8 reales, pero fueron reemplazados con el tiempo por monedas de menor calidad. De esta manera se verifica una balanza deficitaria que podría haber contribuido a la sequía monetaria experimentada en Chile durante la primera mitad del siglo XIX (Salazar 2009; 1994).

Para 1825, el comercio, tanto directo como indirecto, ya había caído con fuerza. El valor del intercambio de mercancía y tesoro se situaba a niveles similares a los sostenidos antes de 1799 con la llegada de intermediarios estadounidenses. Esto indica que la consolidación de las independencias en Hispanoamérica no significó la apertura de un nuevo mercado, sino solo una ventana de oportunidad para los comerciantes involucrados.

El decaimiento del intercambio de mercancías es, de cierta manera, esperable si se considera el fuerte auge de la producción de textiles de algodón en Reino Unido. Es probable que los textiles indios no hayan podido competir con la creciente disponibilidad de textiles ingleses de menor valor en Hispanoamérica. Así lo expresan los oficiales de la *EIC*:

Hemos ya notado que no hubo exportación de mercancía en el año 1827/28 considerando que nuestros principales artículos de exportación desde aquí eran textiles de algodón y que América del Sur en general ahora recibe sus suministros desde los Estados Unidos y Gran Bretaña. Es probable que nuestro comercio con la costa occidental también caiga en un canal muy estrecho, quizás sea totalmente descontinuado, y que nuestro suministro de la producción local de cobre y plata sudamericanos sean desde ahora recibidos

a través de China, Gran Bretaña, y ocasionalmente en nuestro intercambio con los Estados Unidos”¹² (BCR, Vol. 1827/28)

Es interesante que no se mencione que el cobre y la plata dejan de importarse, sino que se señale que se obtendrán de forma indirecta. Conociendo la trayectoria posterior en la importación de tesoro, no parece haberse mantenido un intercambio importante incluso de dicha manera. La mantención de un nivel alto de importación de tesoro en la segunda mitad de la década de 1820 fue por cuenta de monedas de plata desde la recién conquistada Burma,¹³ mientras que la recuperación a finales de la década siguiente se da junto a un aumento en la importación de lingotes de plata, probablemente desde China (BCR, Vols. 1825/26 a 1840/41; Irigoin 2013).

Por su parte, es también posible que la reducción en el comercio haya estado relacionada con la crisis de la deuda hispanoamericana y la burbuja de 1825. Aquí muchos inversores ingleses en busca de las nuevas repúblicas y en sus bonos, vieron sus expectativas desvanecerse ante un desempeño decepcionante. Esto desató una crisis financiera importante, por lo que es posible que el movimiento de dinero a la India haya estado relacionado con una búsqueda de mejores mercados (Dawson 1990). Así, comerciantes británicos podían reinvertir sus ganancias del alicaído ex Imperio español en los crecientes dominios de la *EIC*, que pasó de controlar principalmente Madras y Bengal en 1795, a dominar prácticamente todo el subcontinente hacia 1840 (Stein 2010).

La mayor llegada de pesos fuertes (y tesoro) a la India se dio en el periodo 1816 – 1819 de forma indirecta, antes de los primeros contratos de deuda de las nuevas repúblicas y la posterior decepción. Durante este periodo, India pasa de una situación de escasez de plata a una de abundancia, que habría fortalecido el establecimiento de un patrón plata en el país (Ambedkar 2019; Siddiqi 1981).

Ciertamente en India la plata tenía mayor valor que en Hispanoamérica. En Chile la razón legal oro a plata era de 1:17 durante la década de 1820, mientras que en India esta fue de 1:15 (Ambedkar 2019; Ross 1890). De esta manera, se entiende que al tener la plata mayor poder de compra en India, los comerciantes británicos enviaran su dinero a esa zona. Es más, al ser el peso español el estándar monetario del comercio asiático durante el periodo, comerciar con él

¹² Traducido al español por el autor.

¹³ Entre 1824 y 1826 la *EIC* estuvo en guerra con el Reino de Burma, consistiendo esta principalmente de una ofensiva marítima y terrestre que, si bien generó un alto gasto financiero para la compañía, fue bastante exitosa. No parece haber afectado el comercio privado al mantenerse una exportación cuantiosa desde Calcuta durante el periodo. Posterior a esta guerra, cargas importantes de monedas de plata fueron recibidas en Calcuta de dicha zona que ascendieron en ocasiones a más de un millón de rupias (BCR Vols. 1826/27 a 1828/29).

en lugar de plata de menor calidad obtenía ganancias más allá de la cantidad de plata que contuviese (Irigoin 2009b).

El fin de la emisión de pesos fuertes parece haber dañado fuertemente el intercambio que comenzó a reducirse a medida se consolidan las nuevas repúblicas con sus nuevas monedas. Después de 1823 la llegada de tesoro desde las fuentes tradicionales se había reducido a niveles muy bajos, y para 1827 incluso Hispanoamérica ya no se encontraba enviando cantidades significativas.

Teniendo en cuenta que el auge de la minería de la plata en Chile durante la década de 1830 no implicó nueva llegada de plata desde Sudamérica, es posible que para ese entonces haya sido preferible enviarla al Reino Unido donde la razón oro a plata era también beneficiosa (1:15.5), aunque menos que en India (Calderón Fernández, Dobado González, y García-Hiernaut 2019). Esto podría implicar que los flujos monetarios dependieron menos de las razones de oro a plata, y más de conseguir dinero confiable. Así, es posible que la plata chilena fuera utilizada para producir pesos fuertes mientras estos fueron demandados en Asia, pero al perder credibilidad con las independencias, haya sido preferible enviarla al Reino Unido para obtener libras.

6. Conclusión

Entonces, volviendo a las preguntas de esta investigación, ¿qué características tuvo el comercio entre Hispanoamérica e India antes y después de las independencias? y ¿cómo fue afectado por dicho proceso?, es posible caracterizar el comercio entre India e Hispanoamérica como una breve ventana de oportunidad. El fin de las guerras napoleónicas y la consolidación de las independencias permitieron la llegada de grandes cantidades de plata amonedada en la India, mientras que se abrió un mercado nuevo y valioso para el cobre chileno. La demanda de pesos fuertes hispanoamericanos permitió aumentar el comercio con las potencias atlánticas, mientras que la plata entrante en India permitió posiblemente una extensión de la monetización de su economía y nuevas inversiones en las crecientes posesiones de la *EIC*.

Sin embargo, esta ventana cerraría rápidamente. Las exportaciones textiles Indias no podrían competir con la llegada de productos europeos en Hispanoamérica, mientras que el decepcionante desempeño minero y fiscal de las nuevas repúblicas desalentarían un fortalecimiento del comercio. Probablemente fue más importante que los flujos de plata hacia India se detuvieron con la pérdida de credibilidad de las monedas de los nuevos Estados. Al ser los pesos fuertes menos demandados, por su menor calidad, la plata chilena dejó de ser importada en Calcuta, probablemente siendo redirigida a Inglaterra en búsqueda de libras y bienes de importación. Así, los comerciantes en India se habrían beneficiado de la llegada de

dinero para expandir la actividad comercial en ese continente, pero ese beneficio habría de ser tan breve como los extraídos de la integración comercial en Hispanoamérica.

De esta manera, el valor del comercio, que aumentó durante la primera década del siglo XIX, y ascendió rápidamente durante la segunda, para la tercera década habría sido reducido a la insignificancia. Los niveles comerciales sostenidos por Chile, por ejemplo, en la década de 1830 es muy probable que hayan sido similares a los valores de la última década del siglo XVIII, es decir, menos de 250 000 pesos anuales.

Concluyendo, es importante enfatizar que este estudio ha presentado un análisis principalmente descriptivo de las fuentes comerciales confeccionadas por la *EIC* en Fort William. Como tal, es aún muy limitado lo que se puede aseverar con seguridad sobre la totalidad de factores que han influido en este comercio, especialmente si se considera que los principales agentes involucrados provienen de zonas muy distantes. Productores indios e hispanoamericanos tuvieron intercambios comerciales intermediados por británicos y estadounidenses, por lo que las dinámicas que influyen sobre este comercio corresponden a fenómenos globales.

7. Bibliografía

Ambedkar, B.R. 2019. "From a Double Standard to a Silver Standard". En *Monetary Foundations of the Raj*, editado por Sanjay Garg, 63–84. Routledge.

Bertola, Luis, y Jose Antonio Ocampo. 2012. *The Economic Development of Latin America since Independence*. Oxford University Press.

Bonialian, Mariano. 2021. *La América española: entre el pacífico y el atlántico.: Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. El Colegio de México.

Calderón Fernández, Andrés, Rafael Dobado González, y Alfredo García-Hiernaut. 2019. "Del 'Real de a ocho' a los muchos pesos: plata, precios y tipos de interés en hispanoamérica y el resto del mundo, 1750-1850". *Estudios de historia económica*, 75.

Coatsworth, John. 1993. "La independencia americana: hipótesis sobre los costes y beneficios". En *La independencia americana: consecuencias económicas*, 17–30. Madrid: Alianza Editorial.

Cuenca-Esteban, Javier. 1984. "Trends and cycles in us trade with Spain and the spanish empire, 1790–1819". *The Journal of Economic History* 44 (2): 521–43.

———. 2014. "British 'Ghost' Exports, American Middleman, and the Trade to Spanish America, 1790 - 1819: A Speculative Reconstruction". *The William and Mary Quarterly* 71 (1): 69–98.

Dawson, Frank Griffith. 1990. *The first Latin American debt crisis: the city of London and the 1822-25 loan bubble*. Yale University Press.

Frank, Andre Gunder. 1998. *ReOrient: Global economy in the Asian age*. University of California Press.

Gibson, James R. 1991. *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods: The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785-1841*. McGill-Queen's University Press.

Irigoin, Alejandra. 2009a. "Gresham on horseback: the monetary roots of Spanish American political fragmentation in the nineteenth century". *Economic History Review* 62 (3): 551–75.

———. 2009b. "The End of a Silver Era: the Consequences of the Breakdown of the Spanish Peso Standard in China and the United States, 1780s - 1850s". *Journal of World History* 20 (2): 207–44.

———. 2013. "A Trojan Horse in Daoguang China? Explaining the flows of silver in and out of China". *LSE Economic History Working Papers*, n° 173/13.

Liehr, Reinhard. 1983. "La deuda exterior de México y los 'merchant bankers' británicos 1821-1860". *Ibero-Amerikanisches Archiv* 9 (3/4): 415–39.

Llorca-Jaña, Manuel, y Juan Navarrete-Montalvo. 2017. "The Chilean Economy during the 1810-1830s and its Entry into the World Economy". *Bulletin of Latin American Research* 36 (3): 354–69.

Lowrie, Walter, y Walter S. Franklin, eds. 1834. *Documents, Legislative and Executive, of the Congress of the United States. From the first session of the fourteenth to the second session of the seventeenth congress, inclusive: Commencing March 3, 1815, and ending March 3, 1823*. Vol. Commerce and Navigation 2. American State Papers. Washington: Gales and Seaton.
<http://rs6.loc.gov/cgi-bin/ampage?collId=llsp&fileName=015/llsp015.db&recNum=4>.

Lowrie, Walter, y Matthew St. Clair Clarke, eds. 1832. *Documents, Legislative and Executive, of the Congress of the United States. From the first session of the first to the third session of the thirteenth congress, inclusive: Commencing March 3, 1789, and ending March 3, 1815*. Vol. Commerce and Navigation 1. American State Papers. Washington: Gales and Seaton.
<http://rs6.loc.gov/cgi-bin/ampage?collId=llsp&fileName=014/llsp014.db&recNum=4>.

Marichal, Carlos. 2006. "The Spanish-American Silver Peso: Export Commodity and global Money of the Ancien Regime, 1550-1800". En *From Silver to Cocaine, Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500 - 2000*, editado por Steven Topik, Carlos Marichal y Zephyr L. Frank, 25–52. Durham and London: Duke University Press.

- Melville, Elinor G. K. 2008. "Land Use and the Transformation of the Enviroment". En *The Cambridge Economic History of Latin America*, editado por Victor Bulmer-Thomas, John Coatsworth, y Roberto Cortes-Conde, Volume 1: The Colonial Era and the Short Nineteenth Century:109–42.
- Meyes Cosío, Rosa María. 2018. *Empresarios, crédito y especulación en el México independiente (1821-1872)*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Navarrete-Montalvo, Juan, y Manuel Llorca-Jaña. 2020. "El rol de Chile en la primera globalización del cobre, 1700-1840".
- O'Rourke, Kevin H. 2006. "The worldwide economic impact of the French Revolutionary and Napoleonic Wars, 1793 - 1815". *Journal of Global History* 1: 123–49.
- Pereira Salas, Eugenio. 1971. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778 - 1809*. Editorial Andrés Bello.
- Pomeranz, Kenneth. 2000. *The Great Divergence: China, Europe and the making of the modern world economy*. Princeton University Press.
- Prados de la Escosura, Leandro. 2009. "Lost Decades? Economic Performance in Post-Independence Latin America". *Journal of Latin American Studies* 41: 279–307.
- Prakash, Om. 2014. "Los flujos de metales preciosos y la economía de la India en la edad moderna temprana". En *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, editado por Bernd Hausberger y Antonio Ibarra. El Colegio de Mexico.
- Raymer, Robert G. 1944. "The Mexican Copper Industry: Precortensian and Colonial". *Pacific Historical Review* 13 (1): 21–27.
- Rector, John L. 1976. "Merchants, Trade and Commercial Policy in Chile 1810 - 1840". Ph.D. Thesis, Indiana University.
- Ross, Agustin. 1890. "Restablecimiento del curso metálico en Chile y liquidación general sobre la base del oro. Proyecto de ley sobre la materia". *Revista Económica* 32--33: 3--96.
- Salazar, Gabriel. 1994. "Dialéctica de la modernización mercantil: intercambio desigual, coacción, claudicación (chile como west coast, 1817-1843)". *Cuadernos de Historia* 14.
- . 2009. *Mercaderes, Empresarios y Capitalistas. (Chile, siglo XIX)*. Santiago de Chile: Editorial Sudamericana.

Siddiqi, Asiya. 1981. "Money and Prices in the Earlier Stages of Empire: India and Britain 1760-1840". *The Indian Economic & Social History Review* 18 (3-4): 231-62.

Stein, Burton. 2010. *A history of India*. John Wiley & Sons.

Tschoegl, Adrian E. 2001. "Maria Theresa's Thaler: A Case of International Money". *Eastern Economic Journal* 27 (4): 443-62.

Villalobos, Sergio. 1968. *El Comercio y la Crisis Colonial, un Mito de la Independencia*. Ediciones de la Universidad de Chile. Santiago de Chile.

Volk, Steven S. 1993. "Mine owners, moneylenders, and the state in mid-nineteenth-century Chile: Transitions and conflicts". *Hispanic American Historical Review* 73 (1): 67-98.

Piratas, filibusteros y corsarios: un análisis historiográfico del saqueo marítimo en el Atlántico y su papel en la llamada temprana globalización en los siglos XVI, XVII y XVIII

Pirates, freebooters and corsairs. A historiographical analysis of maritime looting in the Atlantic and its role in the so-called early globalization in the 16th, 17th and 18th centuries

Erick Mancha Martínez

Resumen

Este ensayo tiene como propósito analizar las diferentes perspectivas desde donde se ha mirado a los piratas y su historia, ya sea en relación con el saqueo marítimo, la formación de la economía mundial capitalista, la expansión de los imperios en los siglos XVI, XVII y XVIII o simplemente con los aspectos culturales y cotidianos que desarrollaron en su vida. Se busca observar la existencia de los piratas como personajes que en esencia se convirtieron en sujetos globales por la dinámica específica de su actividad y las manifestaciones en una serie de cambios que afectaron a otros sujetos alrededor del globo, principalmente en el espacio marítimo del Atlántico, durante la temprana globalización.

Palabras clave: Piratas, Saqueo, Historiografía, Temprana Globalización

Abstract

The purpose of this essay is to analyze the different perspectives from which pirates and their history have been viewed, whether in relation to maritime looting, the formation of the capitalist world economy, the expansion of empires in the 16th, 17th and 18th centuries, or simply with the cultural and daily aspects that they developed in their life. It seeks to observe the existence of pirates as characters who essentially became global subjects due to the specific dynamics of their activity and the manifestations in a series of transformations that affected other subjects around the globe, mainly in the Atlantic maritime space, during early globalization.

Key words: Pirates, Looting, Historiography, Early Globalization

1. Introducción

El tema de los piratas siempre ha llevado consigo una carga mitológica impuesta desde las visiones nacionalistas expansionistas que se dieron a partir de la lucha por el control del Océano Atlántico durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Este mito siempre remite a la figura del pirata como alguien malvado pero a la vez heroico, tomando su ser de manera romántica para su divulgación desde el siglo XVIII en óperas, cuentos, novelas y películas. Los piratas también son tratados como hombres rudos que buscaban el saqueo y desafiaban a la muerte por medio de increíbles hazañas con tal de obtener tesoros y una vida llena de aventuras (Ritchie, 1986: 1). Sin embargo, esto no del todo es cierto y representa nada más que un estereotipo que se usa cuando alguien necesita un envión de aventuras y de riesgo. Por ende, es necesario aclarar de quién se trata cuando se habla de piratas en la historiografía, con la finalidad de tratar a estos personajes desde su aspecto más humano y real.

Los piratas, los cuales engloban prácticamente las palabras corsario, bucanero y filibustero en las distintas formas de nombrarlos, eran personas extranjeras que se inmiscuían de manera ilegal en actividades de comercio y que fueron protagonistas de la actividad pirática (García de León, 2014: 31). Ahora bien, las palabras que nombran dicha actividad corresponden a las distintas etapas o a diferentes puntos de enunciación desde los cuales se comprende a dichos sujetos. Lo que se ha identificado en la historiografía sobre la forma particular de proceder de estas personas es que en su mayoría se dedicaban al comercio ilegal.¹ Por lo tanto, cuando aquí hablemos de piratas, englobaremos a todos estos tipos de nombres para no excluir y caer en particularidades que pueden ser objeto de otros análisis posteriores y que no negamos ni menospreciamos en lo absoluto.

Dado lo anterior, este ensayo tiene como propósito analizar las diferentes perspectivas desde donde se ha mirado a los piratas y su historia, ya sea en relación con el saqueo marítimo, la formación de la economía mundial capitalista, la expansión de los imperios en los siglos XVI, XVII y XVIII o simplemente con los aspectos culturales y cotidianos que

¹ Los piratas fueron seres humanos que actuaron de manera independiente en el saqueo y se introducen desde principios del siglo XVI, los corsarios responden expresamente a mandato de los imperios y empiezan su actividad a mediados del siglo XVI, el caso de los filibusteros y bucaneros corresponde a entrada del siglo XVII, en la etapa más desarrollada de la piratería y se les asocia sobre todo a la región del Caribe. García de León, *Vientos bucaneros*, pp. 31-33. Tomando en cuenta lo que explica Javier Torres Nafarrate en las lecciones sobre la teoría de los sistemas de Luhmann. Se retoma que “El observar está contenido en la forma constitutiva de lo social en la medida en que la sociedad (la comunicación!) quien ante toda observación particular se entiende a sí misma como el observador” (Torres Nafarrate, 1996, p. 17). Es decir, la forma de nombrar el fenómeno conlleva implícita una forma de autoconocimiento de la sociedad de sí misma, por lo que, la forma de nombrar a los piratas en este sentido depende en sí desde el punto de partida de la observación. En nuestro caso hacemos uso de nuestro punto de observación para colocarnos desde una mirada que va más allá de las fronteras nacionales, y por ende, entender a todos los sujetos que se dedicaban a actividades ilegales o legales (caso de los corsarios para el Imperio británico) como piratas y así superar los puntos de partida del observador que se colocan dentro de lo nacional o imperial.

desarrollaron en su vida marítima.² Se busca observar la existencia de los piratas como personajes que en esencia se convirtieron en sujetos globales por la dinámica específica de su actividad; así como las implicaciones de una serie de transformaciones que afectaron a otros sujetos alrededor del globo.³ Todo ello para apuntar vetas interesantes que ha dejado libre la historiografía y que son necesarias de investigar para hablar de una economía atlántica compleja; y también observar lo que nos pueden decir estos personajes de una etapa en la que, al parecer, hubo un aumento importante de las conexiones comerciales y que estas se manifestaron principalmente en el espacio marítimo del Atlántico, lo que se conoce como la temprana globalización (Flynn y Giráldez, 2004).

2. ¿Qué se ha dicho sobre los perros del mar?

La historiografía sobre los piratas en sus diferentes manifestaciones, corsarios, filibusteros o bucaneros, es amplia y presenta diferentes facetas de un fenómeno que dista mucho de ser sencillo y fácil de abordar. Si bien existe una gran amplitud historiográfica debido a la naturaleza del fenómeno a estudiar, se incluye aquí la historiografía que nos da un panorama más general en cuanto a la actividad pirática, no tanto a aquella que hace referencia a regiones o naciones específicas que, a pesar de ser un gran aporte a la particularidad, es un propósito que no necesariamente es objeto de este ensayo. Sin embargo, hay que mencionar que existen escritos que aportan mucho a visiones específicas de regiones como la del Caribe o islas como República Dominicana (en ese entonces La Española).⁴

Ahora bien, a nuestro parecer, podemos identificar tres líneas generales de argumentación que engloba la breve bibliografía que se consultó para este escrito. La primera es una tendencia a ver los piratas desde los proyectos imperiales, principalmente desde el Imperio británico y su política expansionista desde el siglo XVII; la segunda, una

² Lo cotidiano entendido como lo habitual o normal, no necesariamente significa lo diario. Es decir, lo que permanece en lo más profundo de las relaciones sociales y que nos permite ver lo característico de un fenómeno. Véase Ruiz Islas, Alfredo. 2022. *Relatar lo cotidiano. O de cómo los asuntos del día a día se convierten en textos históricos*. En Historia y Gráfica, año 30. Núm 59, México. Universidad Iberoamericana. Pp. 133-168.

³ Globales porque consideramos que, por sí mismos, los piratas en su actuar fueron más allá de lo nacional. Por lo tanto, recurrimos a lo que Conrad nombra como espacios transnacionales, es decir, que van más allá del contenedor de los Estados-Nación. Conrad dice: “Una de las estrategias más populares para ir más allá del contenedor del Estado-nación ha sido trabajar espacios más extensos, supranacionales, que median entre las condiciones locales y las grandes constelaciones globales.” (Conrad, 2017, p. 109). Sin que esto implique que nos avoquemos solamente al mar como constitutivo del espacio pirata; la delimitación espacial conlleva muchas problemáticas en la disciplina y recurrimos a esta como la más adecuada con el objetivo de ir más allá de lo nacional.

⁴ Véase Von Grafenstein, Johanna. 2000. *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815*. México. Instituto Mora. Además de Esteban Deive, Carlos. 1996. *Tangomangos. Contrabandos y piratería en Santo Domingo, 1522-1606*. Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana In

perspectiva que aborda a los piratas como un fenómeno aislado y sin conexión con los procesos más allá del océano, ya sea Atlántico o Pacífico; y por último, una mirada más integral que los propone como una parte más del entramado social, económico y político que se estaba formando desde el siglo XVI.

La política imperial ha sido protagonista en la formación de los personajes piráticos que se embarcaron en la travesía del Océano Atlántico y, por ende, ha representado una forma muy común de acercarse al tema de los piratas. Como parte de ello, y que compone el eje de nuestro primer conjunto de interpretaciones, podemos tomar el relato de Kenneth R. Andrews, el cual se centra en las políticas de Estado que tuvieron, en términos navales, el Imperio inglés y el español como dos fuerzas que buscaban, hacerse del control marítimo del Caribe, el primero, y, el segundo, defender la ruta que había establecido a mediados del siglo XVI.⁵

Esto hace de la historia de Andrews una que se centra en la relación entre imperios y las aventuras encargadas por los ingleses mucho más que en las relaciones que se establecieron en el espacio marítimo Atlántico. En este sentido, su libro sobre el caribe español es una historia internacional que cuenta con categorías de espacios nacionales o imperiales que interactúan, pero desde sus gobiernos monárquicos, en los que la actividad piratesca, como la de Francis Drake,⁶ es vista siempre con miras a los beneficios del Imperio británico como un contenedor que deja de lado las conexiones y redes que implicaba dicho tipo de viajes, a pesar de nombrar su alianza con los cimarrones.

Un punto importante de la lectura de Andrews es la recepción simbólica que tuvieron piratas como Drake en la sociedad inglesa. Ello permitió un anclaje de personajes pertenecientes al mar a un imaginario político nacionalista que fue impulsor del espíritu expansionista que tuvo el Imperio británico desde finales del siglo XVI bajo el gobierno de Elizabeth I (Andrews, 1972: 39-40). Sin embargo, la figura del pirata no se emancipa del itinerario imperial británico y de un discurso heroico en el reconocimiento del enemigo español como principal objetivo a atacar. Esta visión puede ayudar a mitificar a la actividad piratesca como algo que respondía exclusivamente a los intereses del Estado, ya sea este inglés, holandés o francés (Andrews, 1984).

Además de la perspectiva de Andrews, tenemos lo hecho por Peter T. Bradley en 1999. Bradley se adhiere a la visión que busca reconstruir la expansión mercantil desde el Imperio británico. Aspecto que responde mucho más a una historiografía imperialista que busca los orígenes del capitalismo en las formas particulares de política marítima que

⁵ De aquí también puede consultarse sobre el combate a la piratería desde el Imperio español, en materia exclusivamente jurídica, a Cruz Barney, Oscar. 1999. *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*. México, Oxford University Press.

⁶ Es importante resaltar que Andrews tiene un libro de 1967 titulado "Drake's Voyages: a re-assessment of their place in Elizabethan maritime expansion", Londres, Winsley Street London, 1967.

emprendió ese Imperio desde la época de Elizabeth I hasta mediados del siglo XVIII. El estudio se une a la visión que enarbola Andrews sobre las expediciones oficiales de Drake y Hawkins, pero trascendiéndola por medio de incorporar la forma en que se creaban los barcos y los conocimientos de la navegación que se buscaban aplicar desde el Imperio inglés (Bradley, 1999: 5-20).

El tema de los piratas es muy institucional y marginal en el texto de Bradley. Sin embargo, es importante notar que amplía visiones como la de Andrews con la incorporación de las empresas del Imperio británico en diferentes zonas del Atlántico, como el cono sur, Norteamérica y el clásico Caribe. Esto siempre con miras a explicar el alcance de la expansión marítima que tuvo el Imperio británico desde sus instituciones y en contraposición de otros estudios como el de Saiz y el de García de León que, aunque incorporan al Imperio español, se centran mucho en la región caribeña y no contemplan otras regiones.

Siguiendo esa línea, pero dando un poco más de protagonismo a los piratas debido a la relativa actualidad de su análisis, podríamos poner la lectura de Jon Latimer. En ella se establece la conexión de los intereses entre los Imperios inglés y francés, por medio de cierto tipo de mercancías como el tabaco, la sal, los esclavos, etc. (Latimer, 2009: 24), con el saqueo que emprendían los piratas a los barcos enviados por el Imperio español cargados de diferentes mercancías. Esto implica que no se concibe a los piratas en un mundo aislado de las políticas comerciales y los intereses imperiales que llevaron a convertir al Atlántico en un espacio de disputa, más bien le permite reconstruir la historia de los bucaneros desde una óptica donde los movimientos políticos imperiales determinaban de cierta manera la forma de actuar cotidiana de los piratas en el Caribe. Ahora bien, Latimer no deja de lado el grado de acción que podían emprender los bucaneros. Por medio de la cooperación es que se justifica que la actividad bucanera siempre buscaba beneficio, lo que hacía a sus prácticas mucho más democráticas que las de los barcos ingleses oficiales. En esta actividad bucanera resalta un cierto grado de autonomía que no deja de ser analizado teniendo como referencia el desarrollo político en Europa, con sus alianzas y guerras, así como sus repercusiones en la forma en que se desenvolvían los bucaneros en el Caribe y también su incursión en el Pacífico (Latimer, 2009: 242). El estudio de Latimer se aleja un poco de los estudios clásicos como los de Andrews sobre las empresas encomendadas desde los imperios y se acerca un poco, sin ser tan atrevida, a una perspectiva que busca poner a los bucaneros en el centro del discurso como las de Rediker y Lane.

Por otro lado, tenemos un segundo conjunto de estudios que buscan dejar un poco de lado a los imperios y centrarse en la historia de los piratas. Aquí podemos rescatar la postura de Kris E. Lane, quien plantea el objetivo de su investigación como tratar a los

piratas en lo agregado. Esto debido a que la historiografía, hasta ese momento, había abordado a la actividad pirática por regiones o por periodos, nunca como una historia integral que incluyera a todas las regiones en un periodo largo (Lane, 1998: 4). Este aspecto es importante porque busca subsanar las deficiencias que tienen trabajos como el de Andrews o el de Rediker y Linebaugh que solo se enfocan en una región en específico y en temporalidades distintas.

El estudio de Lane toma como propósito el desmitificar las leyendas de los piratas que se formaron en torno a los nacionalismos nacientes en Inglaterra, Holanda y Francia (Lane, 1998: 198). Se centra en las figuras específicas de los piratas protagonistas de cada una de las etapas que se distinguen en el escrito y cuenta la historia de la piratería sin centrarse en las políticas imperiales que prevalecieron en la época, como en estudios similares al de Andrews. Más bien intenta poner en el centro a los piratas y sus travesías a lo largo y ancho del espacio que habitaron e hicieron suyo en las distintas fases que tuvo el saqueo de riquezas al Imperio español.

A la perspectiva de Lane podemos sumar lo escrito por Manuel Lucena Salmoral en su libro "Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar", donde advierte que su estudio se centra específicamente en la primera mitad del siglo XVIII, cuando todavía se mantiene un vínculo con las encomiendas imperiales de los imperios que luchaban por el dominio del Atlántico. Sin embargo, menciona que a pesar de que los piratas surgieron desde los imperios, estos no tenían nacionalidad aparente y no respetaban a las embarcaciones oficiales de sus respectivas raíces imperiales, ya fueran francesas, holandesas o inglesas (Lucena, :39). Aquí se pone atención a la vida pirata mucho más que a los aspectos político-institucionales de los imperios que la constituyeron, aspecto importante para profundizar en el estudio de los piratas si se quiere conocer mucho más una historia de la vida cotidiana.⁷

El estudio profundiza en aspectos de la vida cotidiana como la disciplina, el derecho que se les otorgaba a contrabandear, el tipo de buques y otras cosas como el anti-papismo y el anticatolicismo de los piratas (Lucena, 1992: 89-94). En este sentido, Lucena pasa por las expediciones tradicionales de Drake y Hawkins, así como la formación de los filibusteros que buscaban la ganancia y tenían prácticas comunitarias a la vez, (Lucena, 1992: 171). También versa sobre los bucaneros y su espíritu libre dándoles otro enfoque que, a nuestro parecer, ofrece aportes a las historias institucionales como la de Bradley o Andrews, dotando de contenido la vida de los piratas desde una dimensión mucho más al margen de la ya conocida lucha por el Atlántico (Lucena, 1992: 131).

⁷ Otro estudio que ahonda en la vida cotidiana del Caribe lo coordinan Juárez Hernández, Yolanda y Bobadilla González, Leticia. 2009. *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe colonial*. México. Instituto de Investigaciones Históricas.

Un estudio importante que se enfoca en la cultura y costumbres que se desarrollaron en las comunidades de bucaneros, y más específicamente sobre la sexualidad que se ejercía entre los piratas, es el de Burg. En *Sodomy and the pirate tradition* la perspectiva que adopta cambia de manera radical para apoyarse mucho más en lo que pasaba entre los piratas que conformaban la comunidad bucanera en torno a su sexualidad, esto le da una mirada distinta con respecto a los estudios clásicos que se centran en la política de los grandes imperios (Burg, 1983: xxxvii-xlv).

Este es un estudio que se enfoca en lo regional y que no deja de lado al Imperio británico como cuna de las costumbres que dieron origen a las prácticas homosexuales entre los piratas (Burg, 1983: 1-41). Dicho aspecto limita un poco la autonomía que debieron haber tenido los bucaneros para determinar su sexualidad, pero no deja de lado a los piratas como un brazo más de los imperios que disputaban el dominio del Atlántico. Falta de su parte la consideración del mundo más amplio en el que se movían los bucaneros, entendido como sus conexiones con otros navegantes y con poblaciones que no necesariamente eran inglesas, sino españolas, holandesas, francesas e incluso puertos que no llegaban a tener una nacionalidad definida.

Ahora bien, al contrario de estudios como el de Andrews y el de Saiz, Burg pone en el centro un aspecto mucho más propio a la cultura pirata, en lugar de centrarse en cómo el dominio imperial determinaba su forma de proceder por medio de leyes. Es cierto que el análisis procede desde los estudios culturales y de la psicología, sin embargo, tiene un carácter político que recupera una forma de organizar la vida que podría dar indicios de cierta autonomía, aunque en el estudio está muy presente la influencia de la sociedad inglesa.

Por último, hay una perspectiva que tiende a ver a los piratas en su entorno cotidiano pero a la vez como parte de un entramado global en formación, es decir, se pone en escena el juego de escalas entre lo local, regional y global con miras a dar una explicación de fenómenos que trascienden los espacios continentales. Parte de ello es el estudio de Linebaugh y Rediker, el cual se centra en la vida que se dio dentro de la comunidad de los piratas desde una perspectiva que pone en el centro al antagonismo; proceso que contrapone a la forma de *hydrarchy* que se formó desde el poder central, el Imperio británico y el periférico, la comunidad piratesca. El argumento es que esta última logró construir una especie de comunidad que incluía costumbres y reglas que desafiaban la autoridad y el poder que forjó el Imperio británico.

A su vez, Linebaugh y Rediker retoman el papel de la formación de la piratería en la acumulación de capital y el nacimiento del capitalismo mercantil pero reconstruyendo dos aspectos de esa historia (Linebaugh y Rediker, 2000: 144). El primero, la imposición de las

reglas de la navegación que se daban en el espacio Atlántico desde Inglaterra. Para ello enuncia una serie de leyes o actas que permiten observar cómo a partir de 1660 empezó un proceso de transformación dentro del Estado inglés que volcó los esfuerzos a la construcción de un ejército naval que compitiera con los holandeses, que hasta ese entonces dominaban el océano Atlántico. El segundo, la constante conformación de una cultura popular que se opuso a la dominación del Imperio británico manifestándose por medio de saqueos a la costa de África y el comercio de esclavos, de constantes desertamientos de parte de los marineros que se contrataban por tan bajo salario y de las actividades piratescas que buscaban la forma de hacer la vida más placentera en un mundo Atlántico pauperizado por las duras condiciones impuestas en la marina imperial británica.

La importancia del estudio de Rediker y Linebaugh radica en contar la historia desde los márgenes de los grandes imperios como el británico, además de poner en interacción esa historia con la relación de poder que se ejercía desde los centros económicos y políticos. Sin embargo, deja de lado un importante actor que tenía cierto dominio sobre territorios del Atlántico, nos referimos al propio Imperio español, así como otras naciones que implicaron negociaciones y relaciones políticas que condicionaban al propio Imperio británico y a los piratas, quienes, como dice Rediker, parecía que no tenían nacionalidad, eran hombres forjados en los mares.

En esta veta de interpretación se incorpora el estudio hecho por Antonio García de León, el cual toma como espacio geográfico al Golfo de México pero siempre con miras a construir la historia de los piratas y su función en el espacio de lo que él llama el Gran Caribe. Su objetivo principal es dilucidar la función de piratas, corsarios y filibusteros en el proceso de mundialización que se dio en los siglos XVI y XVII como parte de una lucha entre potencias imperiales por la expansión política, territorial y económica en una economía-mundo en formación (García de León, 2014: 22). Al igual que Rediker y Linebaugh, la posición de los piratas en el entramado de un proceso de formación de la economía mundial capitalista se encuentra como una inquietud en la investigación histórica de García de León.

Ahora bien, a diferencia de Rediker y otros, García de León se centra en el objetivo principal de la actividad piratesca, el Imperio español, y lo introduce como un actor importante para entender el surgimiento de los piratas como funcionales a la expansión de la economía-mundo capitalista y su impacto en la zona del litoral del Golfo de México. En este sentido, el texto de García de León sería en cierta medida complementario con el de Linebaugh y Rediker porque daría la pauta para unir dos historias que buscan en

esencia lo mismo: ver cómo los piratas contribuyeron a la expansión de la economía mundial capitalista.

Además, en cuanto al surgimiento de la piratería y los corsarios, García de León propone que uno de los factores determinantes de su nacimiento se pueden rastrear en la decadencia del poder militar del Imperio español y en la incapacidad por mantener el monopolio de la Carrera de Indias, lo cual atrajo a toda clase de mercaderes y marineros de distintas regiones de Europa. Para García de León, la piratería fue una actividad parasitaria que se nutría de esta carrera y que su erradicación dependió de la misma decadencia de las rutas comerciales que se sustentaban en el dominio español (García de León, 2014: 47-48).

El juego de escalas también está presente en su estudio, se observa tanto la escala global, el Atlántico, como la regional, el Golfo de México, y cómo estas interactuaban de buena manera para reconstruir la historia del saqueo en el Gran Caribe. Por medio de un análisis relacional de redes y conexiones, se reconstruye la forma particular bajo la cual el Golfo de México y la economía del litoral se vincula con la economía atlántica y con los entramados europeos por medio de diferentes mercancías como la plata, el ron, los esclavos, el azúcar, el tabaco, etc. (García de León, 2014:103). El poner el foco en la economía del litoral veracruzana y sus conexiones a escala global le permiten hacer preguntas globales a historias particulares como la de los piratas en el Golfo de México. Después de este breve recuento historiográfico queda hacernos las preguntas, ¿cómo todas estas interpretaciones sobre los piratas nos ayudan a entender el proceso de la temprana globalización?, ¿cuál fue el papel de los piratas en todo el entramado económico, político y social que se desarrolló desde el siglo XVI y que tuvo como centro el océano Atlántico? En este sentido trataremos de apuntar lo que se puede extraer de la historiografía y señalar huecos y vetas de investigación por medio de un pequeño análisis en el siguiente apartado.

3. La temprana globalización, el establecimiento de una economía-mundo, el saqueo marítimo y los piratas: ¿qué nos dicen y hacia dónde ir?

La formación de las relaciones capitalistas y su área de influencia presupone una etapa de expansión importante que se da con la incorporación del Atlántico y América al mundo europeo. Este acontecimiento, siguiendo a Braudel (1969: 295), sucede en lo que este autor nombra como el largo siglo XVI, abarcando desde 1450 a 1650, provocando cambios sustanciales en las redes y relaciones predominantes en Europa hasta ese entonces. Aquí podríamos hablar del movimiento que resaltan Linebaugh y Rediker sobre el traslado de

la guerra del norte de Europa hacia el espacio Atlántico por la disputa de la hegemonía marítima entre el Imperio británico y el holandés.

Es importante resaltar la manera en que Braudel da cuenta de este proceso:

La primera observación que cabe hacer es sin duda que el siglo XVI descubrió bruscamente la inmensidad del mundo, que el espacio en donde se insertó se hizo mucho más vasto que antes. Hablando de la gloriosa Europa del siglo XIII, tendríamos que cuestionar a la propia Europa, sus tierras mediterráneas y sus múltiples orillas, los países del Próximo Oriente y las rutas, de tierra o de agua, que iban hacia China y el océano Índico. Esta vez, el mundo entero es nuestro espacio, el inmenso escenario teatral objeto de nuestra atención. La modernidad es la primera unidad del mundo, el globo terrestre captado en una aventura común, por más frágil que sea aún esta vía comunitaria. Se ha explicado a menudo esta transformación revolucionaria. De un mundo compartimentado nos vemos en un mundo que tiende hacia la unidad. (Braudel, 1969: 295).

La cita anterior destaca muy bien, a nuestro parecer, la manera en que la integración de Europa con el mundo Occidental se ve trastocada, trasladando el centro de la economía-mundo del mediterráneo hacia el Atlántico; permitiendo a su vez el establecimiento de redes comerciales y políticas nuevas que rompieron con las prevalecientes en el sistema europeo y con los sistemas prehispánicos en lo que serían los territorios españoles de la Nueva España y el virreinato del Perú. Esta época revolucionaria, en términos braudelianos, podemos identificarla como un embrión de la modernidad que implicaría la unidad del mundo por primera vez en la historia de la humanidad, teniendo como base un sistema relacional y de redes conformadoras de una nueva vida material que dio paso al surgimiento del capitalismo.

Otra forma de observar este fenómeno es centrarse en lo que Flynn y Giraldez marcan como los tiempos del comienzo de la globalización cuando por medio de la apertura del puerto de Manila se conectó a la totalidad del globo en el año de 1571 (Flynn y Giraldez, 2004: 83). Con este hecho se puede decir que la conexión entre los diferentes continentes se concretó vía el comercio de mercancías dando paso a un comercio global y que es el eje fundamental en el que se sustenta la postura de los autores. Es importante destacar que ese mercado de mercancías también implicó un mercado global para la plata o los llamados pesos de ocho reales, de esto se ocupa también Carlo Cipolla en su libro “La odisea de la plata”.⁸

⁸ Cipolla, Carlo, 1999, *Conquistadores, piratas, mercaderes: la saga de la plata española*, México, FCE.

La incorporación de América, el Atlántico y el Pacífico al mundo desplegado desde Europa instauró una serie de redes comerciales protagonizadas por el constante flujo de metales preciosos de las colonias hacia Europa, financiando la estructura moderna sobre la cual se sustentaron las relaciones capitalistas. Wallerstein destaca este punto al hablar de lo necesario para el establecimiento de la economía-mundo que se estaba generando:

Para esto, resultaba esencial la utilización de metales preciosos. Y por lo tanto, sin ellos, Europa hubiera carecido de la confianza colectiva para desarrollar un sistema capitalista, en el cual la ganancia se basa en diversos aplazamientos del valor realizado. Esto es verdad a fortiori dado el sistema de una economía-mundo no imperial, sistema que, por otras razones, era esencial. Dado este fenómeno de psicología colectiva, elemento integral de la estructura social de esta época, el metal precioso debe ser considerado como un ingrediente esencial de una economía-mundo próspera. (Wallerstein, 1979: 66).

La circulación de moneda se volvió central en la economía-mundo que se construyó en el siglo XVI. Su tránsito desde las colonias americanas hacia el mundo europeo y oriental implicó también un cambio en la tecnología de navegación con la finalidad de dominar el espacio marítimo. Es así como Portugal, aparentemente de manera natural, obtiene una ventaja con respecto a los demás imperios, y es que su reino se encontraba justo colindante con el Atlántico (Wallerstein, 1979: 66).⁹

Lo anterior muestra cómo este cambio revolucionario de la economía-mundo moderna estableció redes y estructuras comerciales que se volcaron naturalmente hacia el Atlántico, como espacio de tránsito para los flujos de mercancías y metales preciosos que fueron fundamentales para el establecimiento de las relaciones capitalistas. Sobre estas redes se montaron una serie de estructuras que fueron determinantes en el rumbo que tomó el comercio marítimo entre las colonias americanas y Europa, y que abren la pregunta sobre ¿cuál fue el papel de los piratas y el saqueo marítimo en este proceso que aconteció a partir del siglo XVI?

Sobre el espacio marítimo descrito se establece lo que se conoce como la Carrera de Indias, dando paso a que ciertas actividades de saqueo, ya practicadas en la economía del Mediterráneo y las costas de África, se trasladarán de manera paulatina hacia el emergente comercio del Atlántico, volviendo al Imperio español en el principal afectado por dichas prácticas (García de León, 2014: 31). Como se ve, un eje que une las actividades de saqueo y, por ende, las de los piratas, es el cierto monopolio que estableció el Imperio

⁹ Esta tesis también es defendida por Headrick, Daniel, *El poder y el imperio: la tecnología y el imperialismo, de 1400 a la actualidad*, Barcelona, Crítica, 2011.

español sobre las aguas del Atlántico, aspecto que resaltan tanto Saiz como García de León en considerar a este como objetivo principal de toda la actividad pirática que se formó a lo largo de dos siglos y medio (Saiz, 1985: 167).

Una segunda escala que está en juego aquí es la constante lucha que significaron las rutas marítimas del Atlántico para diferentes imperios de la época, desde el español y el inglés, como lo reivindica Andrews, hasta el holandés y el francés. Estos últimos, los encargados de mandar flotas de saqueo para extraer mercancías y metales de los galeones españoles y de las ciudades establecidas en el complejo sistema económico y social que implicó el Gran Caribe. En este ámbito de actividad de saqueo institucional también podríamos meter el tema de los corsarios españoles que emprendieron la defensa de los intereses hispánicos ante un creciente comercio ilegal en el siglo XVIII. El trabajo de Rafal Reichert sobre los corsarios españoles en el Golfo de Honduras apunta a descubrir un poco cómo fue esa dinámica a nivel regional que hasta este momento ha sido descuidada por la historiografía (Reichert, 2018).

El saqueo de riquezas en la Carrera de Indias implicaba, más que un despojo por sí mismo, una lucha en contra del monopolio del comercio que España había establecido con sus colonias. Esta actividad se dio por parte de Imperios rivales como el francés, holandés, y más tarde el inglés, así como de las ciudades-estado que no estaban en control español. Es decir, el establecimiento de la Carrera de Indias y su comercio atrajo la atención de sus rivales, quienes intentaron atentar en contra de dicho monopolio por medio de actividades de saqueo en figuras como piratas y corsarios (García de León, 2014: 47).

Aunque hay que destacar que existe una tercera escala que juega dentro de este proceso: la escala regional. La región denominada por Antonio García de León como el Gran Caribe responde un poco a esta necesidad de rescatar lo regional frente a los grandes procesos como el de la conformación de la economía-mundo o de la temprana globalización. En este sentido, es interesante que la conformación del espacio del comercio marítimo no estuvo determinada por los grandes contenedores imperiales, ni las identidades micro-regionales, sino que pueden existir espacios superpuestos en un mismo fenómeno como fue el caso del comercio, legal o ilegal, en el Atlántico. El ejemplo de García sobre el Caribe y el Golfo de México apuntan bien a rescatar esta dimensión del problema (García de León, 2014: 103).

Sin embargo, podemos decir que en una escala micro la forma particular de la manifestación de dos procesos globales que se desarrollaron en el siglo XVI, la

globalización temprana y la lucha imperial que implicaban esas rutas de comercio, se cristalizaron en los piratas como expresión última del devenir de dichas estructuras.

Aquí entra otra escala en juego: la micro-escala, la cual es interesante para observar la especificidad del fenómeno y cómo interactuaban los sujetos dentro de este nuevo espacio de relaciones comerciales, políticas y sociales que fue el Atlántico. Hemos de destacar a esta escala lo que bien apunta Burg sobre la sexualidad de los piratas y su tendencia a expresar su homosexualidad de manera libre a pesar de que en la sociedad inglesa no era bien vista (Burg, 1983: xxxvii-xlv). Esto, como una de las tantas dimensiones que conformaban la vida cotidiana de los piratas y que, como apuntan Linebaugh y Rediker, habla sobre la contraposición de una cierta cultura pirata a los lineamientos imperiales, ya fueran ingleses o en su defecto españoles (Linebaugh y Rediker, 2000: 147). Además, resaltan también aspectos como el de la determinación nacional que tenían los piratas como hombres de los mares, aspecto que trascendía a las nociones nacionalistas que se remitían a los imperios. Esto debido a la naturaleza internacional de los barcos como punto de reunión de un sin fin de formas de concebir el mundo, dando como resultado una nueva forma de organizar la vida, a lo que Linebaugh y Rediker llaman una *hydrarchy* desde abajo (Linebaugh y Rediker, 2000: 150). Reforzando este punto sobre la vida cotidiana de los piratas como contraposición con los lineamientos impuestos desde arriba, puede ponerse aquí lo relativo al lenguaje que surge como una necesidad articulada de comunicarse dentro de esta comunidad multinacional, multicultural, multirracial como forma de resistencia ante las estructuras globales (Linebaugh y Rediker, 2000: 152).

Ahora bien, hablar de las actividades de saqueo en el Atlántico también implica hablar de un proceso violento; para el caso del Imperio español, un despojo de las riquezas extraídas de América, específicamente de los virreinos de la Nueva España y el Perú, privándolo así de los beneficios que esto implicaba. En el caso de otros imperios se destaca que la dimensión violenta también se imponía por medio de ciertas leyes de navegación, como la ley que intentaba suprimir la actividad pirática a finales del siglo XVII. En este sentido, hay que destacar la visión de Linebaugh y Rediker sobre la presencia constante de un antagonismo y la oportunidad que abre esta para entender a los piratas no solo como extensiones de los imperios, sino como sujetos que ponían en práctica su subjetividad y tenían una cierta agencia en el desarrollo del proceso que se desató sobre las rutas marítimas del Atlántico.

Por lo tanto, tenemos que rescatar lo que menciona Cipolla sobre que los piratas ingleses capturaron más del 15 por ciento de la plata destinada a Sevilla entre 1587-1592. Cipolla, en su libro sobre la saga de la plata española, llega a mencionar que la actividad piratesca representó una amenaza que aquejó al Imperio español por parte de franceses, ingleses y holandeses principalmente. Sin embargo, a pesar de mencionar que en el periodo que va de 1587-1592 tan solo los corsarios ingleses se apoderaron de alrededor del 15 por ciento de la embarcada con destino a Sevilla, Cipolla desestima su actividad diciendo que fue contenida por el Imperio hispánico con sus actividades de defensa (Cipolla, 1996: 28). Aquí se ve una veta de investigación importante, ya que si el saqueo fue de más de 15 por ciento antes de la era de los piratas en el siglo XVII y principios del XVIII la pregunta pertinente es ¿cuánto habrá sido en plena fase última del Imperio español y con un aumento de la actividad pirática?, además de ¿cómo muestra esto una cierta agencia de los piratas en el desarrollo de las relaciones políticas del entramado Atlántico de la época? A pesar de que la lucha aparente por la riqueza se daba en espacio marítimo, su importancia no fue tanta como la del saqueo a los puertos establecidos entre América y Europa. El espacio que se conformó en el Atlántico no solo implicaba los barcos y el océano como tal, sino que existieron diversas formas de economía dentro de las islas y puertos, tal como lo demuestra García de León, los piratas saqueaban más ciudades que barcos y el litoral de Veracruz fue un ejemplo. Ello se refuerza con Bridenbaugh cuando describe el tema de las economías de plantación y su importancia para la economía del Caribe en cuanto exportación y formas de sociabilidad que se daban al interior de estos territorios (Bridenbaugh y Bridenbaug, 1972: 306).

Sin embargo, la transcendencia de las acciones de saqueo no muestra una gran incidencia en el proceso de formación capitalista, si las medimos solo en términos de números absolutos de transferencias de riqueza; sino que es necesario ver su importancia en la medida que permitieron a las diversas potencias de la época buscar la conquista de la hegemonía sobre el sistema comercial, y más adelante industrial, que se venía gestando en la economía mundial. El análisis de las diferentes escalas que se manifiestan en los distintos estudios sobre los piratas pueden dar luces, no solo sobre la influencia de las grandes estructuras en su vida cotidiana, sino que permite emprender el viaje de manera inversa y ver las implicaciones de la vida pirática para el devenir de las grandes estructuras de la economía-mundo y la temprana globalización.

Podemos decir que la historia de los piratas se ha contado de manera fragmentada y muchas veces sin poner a estos como sujetos globales que expresaron cambios más allá

de sus propias vidas y que se movían en diferentes escalas de acción, lo micro, lo regional, lo transcontinental y lo global. Tampoco se tiene una historia esquematizada sobre lo que implicaba su vida cotidiana y su forma de organizar la vida por fuera de las políticas imperiales y el dominio que se ejercía sobre ellos desde el Estado negando la totalidad de su capacidad de incidencia en los procesos históricos. Como hemos visto, si hacemos un poco de esfuerzo por armar el rompecabezas, podemos notar las interesantes conexiones que se pueden lograr a partir de la historiografía que hasta ahora se ha encargado de los ladrones del mar.

4. Conclusiones

A manera de conclusión, nos gustaría ofrecer ciertos aspectos que pensamos pueden ayudar a apuntar nuevas líneas de investigación para enriquecer los estudios sobre los piratas y que estas nos ayuden a entender un poco más sobre su vida e importancia en los grandes procesos globales al margen de las visiones imperiales, que no negamos como relevantes para esta historia. Mucho más que dar respuestas, lo que queremos señalar son reflexiones que ayuden a debatir sobre cuestiones globales puestas en el estudio específico de personajes tan interesantes como los piratas.

Primero, un punto que no es tocado mucho en la historiografía, y que ayudaría a adentrarnos más en la especificidad de la vida pirática, sería buscar dar voz y capacidad de decisión a los piratas por medio de estudios que resalten lo que algunos autores como Linebaugh y Rediker buscan destacar. Estamos hablando de la autonomía y agencia que tenían estos personajes sobre los procesos regionales, transnacionales y globales. El poner atención a la agencia que tenían los piratas desde sus barcos o en sus saqueos en contraposición con los intereses imperiales puede dar luz para entender cómo este antagonismo, o conciliación de intereses, moldeaba el devenir histórico de procesos de mayor envergadura en términos de escalas.

En términos metodológicos, también sería interesante implementar algo abocado a lo desarrollado por Giovanni Levi y la microhistoria, hacerle preguntas globales a desarrollos micro-históricos en los piratas podría ver la potencialidad de agencia que pudieron haber tenido con respecto a las estructuras globales que se desplegaban en los siglos XVI, XVII y XVIII. Además, sería algo novedoso que se movería de las grandes narraciones imperiales hacia la riqueza de la cultura popular de una comunidad en constante movimiento debido

a su naturaleza dinámica sobre el espacio marítimo y contacto con una serie de actores provenientes de diferentes culturas y formas de pensar la globalidad de su tiempo.

Otro aspecto a considerar, y que un poco recupera García de León en su análisis, es la utilización de la metodología de redes para exponer el grado de conexiones que se establecían entre los piratas y más allá de sus comunidades con actores en los imperios y del otro lado del globo por medio de su actividad comercial. Esto podría abonar a entender el grado de alcance que llegaron a tener estos personajes que por la naturaleza de su actividad, como dice Rediker, eran producto de los mares y tenían una característica multinacional. Las redes pudieran estar ancladas a productos de comercio o incluso a relaciones de poder que se establecieron entre ellos y sus contactos en los imperios, claro, siempre sin olvidar los condicionamientos que imponen las estructuras que no son totalizadoras.

Por último, hay que señalar que la historiografía ha tendido a entender a los piratas principalmente en el espacio Atlántico. Aunque existen otros estudios para zonas importantes para la economía-mundial y las redes que se desplegaron en la temprana globalización como el océano Pacífico y la relación con China y Asia,¹⁰ los estudios sobre piratas se siguen enfocando en su mayoría en el Atlántico sin incorporar dichas zonas de influencia. Si se quiere ver realmente la globalidad de los piratas, tendríamos que estar dispuestos a incorporar estas zonas no solo en el sentido de contarlas como una más, sino como parte del entramado global que se desplegó desde el siglo XVI.

Bibliografía

- Andrews, Kenneth R. 1972. *The Last Voyage of Drake & Hawkins*. Cambridge: Cambridge University Press.
- _____. 1978. *The Spanish Caribbean: Trade and Plunder 1530-1630*. New Haven/London: Yale University Press.
- _____. 1984, *Trade, plunder and settlement: maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-163*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bradley, Peter T. 1999. *British maritime enterprise in the new world: from the late fifteenth to the mid-eighteenth century*. Estados Unidos: Edwin Mellen Press.

¹⁰ Véase Sim, Y.H. Teddy. *Piracy and Surreptitious Activities in the Malay Archipelago and Adjacent Seas, 1600-1840*. 1st ed. 2014. N.p., 2014.

- Braudel, Fernand. 1969. "Entorno a la civilización material y capitalismo", En *Las ambiciones de la historia*. España: Crítica.
- Bridenbaugh, Carl y Bridenbaugh, Roberta. 1972. *No Peace beyond the Line. The English in the Caribbean, 1624-1690*. New York: Oxford University Press.
- Burg, Barry R. 1983. *Sodomy and the Perception of Evil: English Sea Rovers in the Seventeenth-Century Caribbean*. New York: New York University Press.
- Cipolla, Carlo. 1996. *La odisea de la plata española*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Cruz Barney, Oscar. 1999. *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*. México, Oxford University Press.
- Conrad, Sebastián, 2017, *Historia Global: una nueva visión para el mundo actual*, Princeton, Princeton University Press.
- Esteban Deive, Carlos. 1996. *Tangomangos. Contrabandos y piratería en Santo Domingo, 1522-1606*. Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana In.
- Flynn, Dennis O. Y Giráldez, Arturo. 2004. "Path dependence, time lags and the birth of globalization: A critique of O'Rourke and Williamson". en *European Review of Economic History*, Vol. 8. Núm 1. Oxford: Oxford University Press. Abril.
- García de León, Antonio. 2014. *Vientos bucaneros: Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*. México: Ediciones ERA.
- Headrick, Daniel. 2011. *El poder y el imperio: la tecnología y el imperialismo, de 1400 a la actualidad*. Barcelona: Crítica.
- Juárez Hernández, Yolanda y Bobadilla González, Leticia. 2009. *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe colonial*. México. Instituto de Investigaciones Históricas.
- Lane, Kris E. 1998. *Pillaging the empire: piracy in the Americas, 1500-1750*. Nueva York: M E Sharpe.
- Latimer, Jon. 2009. *Buccaneers of the Caribbean: how piracy forged and empire*. Boston: Harvers University Press.
- Linebaugh, Peter y Rediker, Marcus. 2000. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners and the Hidden History of Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press.
- Lucena Salmoral, Manuel. 1992. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Mapfre.
- Reichert, Rafal. 2018, "Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763", en *Estudios de cultura may*. vol. 51. México: Universidad Nacional Autónoma de México. pri-ver.

- Ritchie, Robert C. 1986. *Pirates: myths and realities*. Minnesota. University of Minnesota Press.
- Ruiz Islas, Alfredo. 2022. "Relatar lo cotidiano. O de cómo los asuntos del día a día se convierten en textos históricos". En *Historia y Gráfica*, año 30. Núm 59, México. Universidad Iberoamericana. Pp. 133-168.
- Saiz Cidoncha, Carlos. 1985. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín.
- Sim, Y.H. Teddy, 2014, *Piracy and Surreptitious Activities in the Malay Archipelago and Adjacent Seas, 1600-1840*. 1st ed. 2014. N.p..
- Von Grafenstein, Johanna. 2000. *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815*. México. Instituto Mora.
- Wallerstein, Immanuel. 1979. *El moderno sistema mundial*. Tomo I. México: Siglo XXI Editores.

Los irlandeses en Hispanoamérica y la reconfiguración comercial: casos de mediación trans-imperial en la Era de las Revoluciones, 1797-1824

The Irish in Spanish America and the reconfiguration of commerce: cases of trans-imperial mediation in the Age of Revolutions, 1797-1824

Deborah Besseghini**

Resumen

Este trabajo plantea que se puede entender mejor la gran reconfiguración de actores, redes y canales del comercio en la Era de las Revoluciones, estudiando no solo los cambios políticos y reformas económicas, sino las transformaciones y adaptaciones de los mediadores trans-imperiales ante la caída de los imperios atlánticos. Entre estos mediadores destacaremos a los irlandeses, quienes tras conectar los dos principales campos enemigos en la lucha final entre estos imperios en el siglo XVIII –España y Francia por un lado y Gran Bretaña por el otro–, proporcionaron bases y herramientas para la inserción en el mundo hispano de nuevos protagonistas del comercio a larga distancia. El artículo presenta las trayectorias sutilmente

Abstract

This article proposes to deepen our understanding of the reconfiguration of actors and trade channels in the Age of Revolutions through the analysis, not only of the great political changes and economic reforms, but also of the transformations and adaptations of trans-imperial mediators to the fall of the Atlantic empires. The work is centered on the Irish trans-imperial communities and merchants, who after connecting the two main enemy camps in the final struggle between Atlantic empires in the eighteenth century – Spain and France on one side and Britain on the other–, were able to provide bases and tools for the insertion in the Hispanic world of new hegemonies in long-distance trade. The article presents the subtly crossed trajectories –

** Università degli Studi di Torino; e-mail: , o deborahbesseghini@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-6266-5521>.

cruzadas –entre Buenos Aires, Chile, Perú y México– de un grupo familiar irlandés que actuó en uno de los llamados “Bullion Contracts” y después en la apertura de las relaciones entre Gran Bretaña y México; y de algunos comerciantes hispano-irlandeses que colaboraron con actores británicos y estadounidenses en la reconfiguración imperial y comercial empujada por la independencia. Se evidencia así como las redes trans-imperiales irlandesas funcionaron no solo como conectores de imperios en la época mercantilista, sino como conectores entre la globalización temprana y la globalización decimonónica.

Palabras clave: Era de las revoluciones; reconfiguración comercial de los imperios; comunidad hispano-irlandesa; Thomas O’Gorman; Patricio Lynch; Eustaquio Barrón.

between Buenos Aires, Chile, Peru and Mexico– of an Irish family group that acted in one of the so-called “Bullion Contracts” and later in the opening of relations between Great Britain and Mexico; and of some Hispanic-Irish merchants who collaborated with British and US actors in the reconfiguration of empires and commerce unleashed by independence. It evidences how Irish trans-imperial networks thus functioned, not only as connectors between the old Atlantic empires in the mercantilist era, but also as connectors between the Early Modern and the Modern globalization.

Keywords: Age of Revolutions; Commercial reconfiguration of Empires; Hispanic-Irish Community; Thomas O’Gorman; Patricio Lynch; Eustace Barron.

1. Introducción

Las guerras napoleónicas provocaron transformaciones cruciales en el comercio mundial, fortaleciendo el papel sobre todo de Gran Bretaña como potencia militar, marítima, financiera y comercial. En Hispanoamérica, tras la fragmentación de la soberanía imperial y la independencia, territorios que habían formado parte de la monarquía global hispana se abrieron al comercio directo con todas las naciones. La región se transformó en un espacio de intercambio relativamente libre, contribuyendo a la gradual restructuración del comercio a larga distancia que preparó el camino al triunfo decimonónico del libre cambio¹. En este contexto, el conocido papel trans-imperial de las redes irlandesas en el Atlántico durante el periodo imperial (Recio Morales, 2010) se conecta con la reconfiguración política y comercial de la época de la crisis de la monarquía y de las independencias (Pérez Tostado y García Hernan, 2010; González Mireles, 2018 y 2020; Pérez Tostado y Downey, 2020).

¹ La autora y Ander Permanyer han analizado la reconfiguración comercial en el mundo hispano en el artículo “*The Hispanic World at War and the Global Transformation of Commerce*”, que abre el número en prensa del Journal of Evolutionary Studies in Business titulado “Global Merchants in Spanish America: Business, Networks and Independence (1800-1830)”.

La diáspora irlandesa ha sido celebrada como vector de progreso material y consciencia nacional en América Latina (Fannin, 2016). Sin embargo, para entender el papel de los irlandeses en Hispanoamérica como mediadores trans-imperiales en la Era de las revoluciones es necesario pensar en el contexto político-cultural del enfrentamiento entre Francia e Inglaterra desde las Guerras jacobitas (González Mireles, 2020: 176 y *passim*), más que en el marco centrado sobre las migraciones y los nacionalismos decimonónicos. Los irlandeses residentes en el mundo hispano fueron mediadores trans-imperiales cruciales en la época mercantilista que, velando por sus intereses en la relación entre continuidad y discontinuidad en este proceso histórico, proporcionaron herramientas para la transformación del comercio tras la caída de los imperios atlánticos. En el marco de la hipótesis general de que las redes trans-imperiales fueron un elemento de continuidad clave en el derrumbe de los imperios y en la subsiguiente transición, los casos de estudio que veremos a continuación mostrarán el funcionamiento de redes irlandesas como conectores entre viejas y nuevas prácticas económicas.

En los sistemas comerciales prerrevolucionarios, las instituciones formales se veían complementadas por instituciones informales como los lazos sociales basados en la experiencia de la diáspora religiosa y los vínculos económicos basados en las redes familiares. La naturaleza trans-imperial de estas redes permitía eludir las barreras mercantilistas a la circulación de bienes y capitales, pero también era parte integral de los sistemas comerciales de la Edad Moderna (Early Modern Period), que eran mucho más flexibles y complejos de lo que se creía en la historiografía previa, y cuya porosidad era un elemento estructuralmente necesario (Grafe, 2014; Herrero Sánchez y Kaps, 2017).

En tanto que católicos con derechos limitados en las islas británicas, los irlandeses se naturalizaban súbditos españoles con cierta frecuencia, y tras las Guerras jacobitas estuvieron también muy presentes en Francia, desde donde muchos pasaron a España en el marco del “pacto de familia”. Sin embargo, no perdían sus lazos con las islas británicas ni con el comercio del imperio británico (González Mireles, 2020: 177). Así, a través de sus iniciativas y redes los comerciantes irlandeses vinculaban a los imperios que se enfrentaron por la hegemonía del espacio atlántico en el siglo XVIII: Francia y España por un lado, y Gran Bretaña por el otro. Por eso, tras la victoria británica, pudieron proporcionar algunas bases para la dominación negociada de los anglosajones en el comercio a larga distancia del mundo hispano, que permitió que se siguieran conectando a regiones separadas por el largo proceso de los conflictos independentistas estableciendo nuevas oportunidades.

El estudio de “micro-historias” o trayectorias biográficas significativas ayuda a aclarar procesos macrohistóricos y globales. Veremos cómo funcionaban las conexiones irlandesas que unían a algunas redes comerciales y familiares en los espacios imperiales francés, español y británico en el contexto de las Guerras revolucionarias y napoleónicas. Analizaremos cómo las “Guerras francesas” afectaron a los canales tradicionales del comercio y qué sucedió con estas redes irlandesas tras la alianza entre Gran Bretaña y las fuerzas antifrancesas en el mundo hispano en 1808. Por último, aclararemos como estos mediadores trans-imperiales reinventaron su papel tras el colapso de los imperios atlánticos y la independencia hispanoamericana, y algunas implicaciones prácticas de sus iniciativas en el marco comercial.

El caso de los O’Gorman muestra cómo funcionaba una de las redes irlandesas que conectaban sistemas imperiales enemigos en los años posteriores a la batalla de Trafalgar y antes del comienzo del proceso de emancipación hispanoamericana en 1808. Se trata de un caso menos estudiado que el de la familia Murphy (Jiménez Codinach, 1988 y 1991; González Mireles, 2018 y 2020) y que permite conectar a espacios imperiales más variados y distantes. El caso además se vincula con la historia de las primeras relaciones diplomáticas de Gran Bretaña con México y con los primeros préstamos a gobiernos independientes. Los casos de los hispano-irlandeses Eustaquio Barrón y Patricio Lynch, por otro lado, evidencian como el nuevo contexto de hegemonía anglosajona en el comercio a larga distancia involucraba de forma crucial a personajes de ascendencia irlandesa profundamente arraigados en el mundo hispano, que supieron explotar su posición casi natural de mediadores en la transición político-económica, y así crear estructuras reticulares para la nueva globalización.

2. El comercio irlandés y los “*Bullion Contracts*”

El caso de Thomas O’Gorman muestra las conexiones entre la política económica de Gran Bretaña durante las Guerras napoleónicas, su supremacía marítima, su comercio en Hispanoamérica y la estructuración, entre 1805 y 1809, de un caótico plan gubernamental para la compra de lingotes y monedas hispanoamericanas. Este plan, basado en una colaboración público-privada gestionada por hombres como William Huskisson, es un antecedente de las agencias del Tesoro británico establecidas para la compra de “dólares” en buena medida destinados a la guerra en España tras el cambio de las alianzas de 1808 y antes del final de la guerra en Europa en 1815. También ahí había protagonistas

irlandeses: Tomás Murphy en México (Jiménez Codinach, 1991; Gonzáles Mireles, 2018) y Robert Ponsonby Staples en el Río de la Plata (Besseghini, 2020b).

Los llamados “Bullion Contracts” han sido estudiados, entre otros, por Adrian Pearce (2007: 202-220 y 2009) y Carlos Marichal (2007). El caso de Gordon & Murphy, casa irlandesa que envió desde México al Tesoro británico millones de pesos transportados por barcos de la Marina británica cuando España era aliada de Napoleón, ha sido estudiado por Guadalupe Jiménez Codinach (1988 y 1991) y Gabriela González Mireles (2018, 109-134). Otros casos, como el de Reid, Irving & Co. e incluso el de los Gorman Brothers, del cual nos ocuparemos aquí, se mencionan en libros de Pearce (2007: 210, 218) y Marichal (2007: 197-210). La autora del presente artículo ha subrayado la conexión entre Gorman Brothers y Thomas O’Gorman, que aquí se analiza (Besseghini, 2020a y 2020b). Empero, a pesar de la inflación de la presencia irlandesa, el papel de las redes irlandesas en estos contratos ha sido valorado relativamente poco en sí mismo (Gonzáles Mireles, 2018 y 2020), quizás porque el caso más famoso de Hope y Baring (Pearce, 2009) involucraba a irlandeses solo marginalmente. Las conexiones entre las reformas comerciales en Irlanda y en el mundo hispano tampoco se han estudiado con profundidad. Sin embargo, una breve referencia a estas permite entender mejor el funcionamiento de dichas redes en la época de la transición.

Durante la Revolución Americana, Madrid había autorizado el comercio hispanoamericano con los neutrales y se siguieron concediendo permisos para comerciar con colonias extranjeras después de la guerra. En la década de 1780, las reformas en el mundo hispano y el *Free Ports System* británico permitieron a las Indias occidentales británicas exportar a Hispanoamérica, principalmente textiles, generalmente en barcos españoles, e importar plata y productos “coloniales”, como colorantes. Al mismo tiempo, las exportaciones irlandesas de lino y especialmente las importaciones irlandesas de productos “coloniales” (directamente y a través de Inglaterra) se expandieron después de que al comienzo de los años 1780 el gobierno británico relajó las antiguas restricciones al comercio irlandés. En el espacio atlántico florecieron las impresas irlandesas (James, 1963; Nash, 1985; Rodgers, 2007; Truxes, 2011; Kelly, 2018). La apertura del comercio hispanoamericano a los neutrales y la demanda hispanoamericana de lino, junto con la demanda irlandesa de colorantes para la industria del lino, fueron factores en el auge comercial y manufacturero del Ulster. Además, como consecuencia de la guerra con Gran Bretaña, España “abrió” de nuevo el comercio de sus territorios ultramarinos a los barcos neutrales en 1797. La existencia de fuertes relaciones familiares y comerciales entre empresas británicas y estadounidenses contribuyó, sin embargo, a la supervivencia del comercio entre Gran

Bretaña y el mundo hispano a través de la intermediación estadounidense. Las amplias redes irlandesas en los Estados Unidos, en las Indias Occidentales y en el imperio español favorecieron la continuidad e incluso el incremento de este comercio británico indirecto con Hispanoamérica: un efecto colateral de una medida de guerra teóricamente antibritánica.

Tras el fracaso de la paz de Amiens y especialmente después de Trafalgar, algunas empresas internacionales en las que participaban comerciantes y banqueros franceses, británicos, españoles y neutrales embarcaron, con licencias españolas, varios millones de pesos de la América hispana a Europa, también para pagar el subsidio que Napoleón había impuesto a los Borbones de España. Para evitar los ataques británicos, existían “Private agreements” entre estos comerciantes y el Tesoro Británico (y el Board of Trade) para la compra de lingotes y monedas hispanoamericanas e incluso para su transporte a Europa en barcos del Royal Navy. Así, una parte considerable de lingotes y monedas hispanoamericanas terminó en Gran Bretaña. Hope/Baring y Gordon & Murphy aportaron al menos 2.640.000 libras esterlinas al Tesoro británico, el doble del nivel de las reservas en 1797 (Jiménez Codinach, 1988: 338; Marichal, 2007: 197-210; Pearce, 2009: 1347). Ese año, el Banco de Inglaterra había suspendido los pagos en moneda metálica de sus billetes (el “Bank Restriction Period”, 1797-1821), debido a los gastos de la guerra, para evitar la bancarrota (Andreades 1909: 191-192; Silberling, 1924; O’Brien, 1989; Neal, 1990; Bordo y White, 1991). Es posible que la adquisición de lingotes y monedas, sobre todo de plata, en la América española, a pesar de que el sistema monetario británico ya se basaba principalmente en el oro, haya contribuido al éxito final de la operación, financiando el esfuerzo bélico en Europa y el comercio internacional –incluido el intercambio con Asia.

Los casos mejor investigados de *Bullion Contracts* conciernen al comercio y a las exportaciones de plata de Veracruz. El caso de O’Gorman, en cambio, se refiere al comercio británico y a las exportaciones de monedas y lingotes de la costa del Pacífico hispanoamericano, particularmente de Perú y Chile. Hay pocas investigaciones centradas en el comercio de esta área de producción de plata con Gran Bretaña, en esta época². El presente trabajo representa un intento de iluminar algunos aspectos “relacionales” de dicho negocio.

² El caso de Thomas O’Gorman ha sido tratado por sus relaciones con el mundo hispano y estadounidense, no tanto por el vínculo con el contrato de Gorman Brothers en Gran Bretaña.

3. Las redes trans-imperiales de Thomas O’Gorman.

Thomas O’Gorman nació en una antigua familia católica del condado de Clare, y fue capitán de la Irish Brigade al servicio de Francia hasta la Revolución. Viajo al Este y estableció una producción de caña de azúcar en Mauricio³, donde en 1792 se casó con Marie Anne Périchon de Vandeuil, hija del noble Étienne Périchon, funcionario en las Indias orientales francesas (Morel 2018). Anne Périchon también fue una importante mediadora trans-imperial en la historia argentina (Besseghini 2020a).

O’Gorman llegó a Montevideo en 1797, con “Anita”, sus niños⁴, su suegro con sus otros hijos y los esclavos de ambos⁵. Según el relato de O’Gorman, la familia no quería servir al régimen revolucionario francés, pero sí vivir en un país católico o, en palabras de Jerry Cooney (2004: 33), “[in] a more traditional, secure and Bourbon part of the world”. En Buenos Aires ya se había establecido el tío de Thomas, Michael Gorman. A pesar de reiteradas sospechas de que era un espía inglés, Michael era el protomédico del virreinato, un experto en inoculación que, tras haber estudiado medicina en Francia y haber servido a España, había llegado con el primer virrey⁶.

En 1799 el Secretario Miguel Cayetano Soler emitió una opinión favorable sobre la naturalización española (“con los privilegios anexos a la nobleza”) de Thomas O’Gorman y su familia, así como sobre los permisos que necesitaba para emprender varias iniciativas, incluido el establecimiento de una fábrica de azúcar en Paraguay (para la cual había traído el equipo necesario desde Mauricio), la importación de esclavos africanos y la contratación de trabajadores irlandeses especializados en salazón de carnes. También pidió autorización para contratar hilanderos, tejedores y tintoreros de la costa de Coromandel

3 Archivo General de Indias (Sevilla) [en adelante AGI], Estado 78, n. 5, O’Gorman solicita carta de naturaleza, O’Gorman a Godoy, Montevideo, 1797.

4 El matrimonio tuvo tres hijos: Thomas y Adolphe (este último será el padre de Camila O’Gorman, célebre en Argentina por su fuga con un sacerdote y consecuente fusilamiento, en 1848) nacieron alrededor de 1793, y María en Montevideo en 1797.

5 AGI, Estado 80, n. 58, Antonio Olaguer Feliú a Francisco de Saavedra, 29 de diciembre de 1798.

6 Véase la oración inaugural del protomedicato de Michael Gorman, en latín, en la Wellcome Library de Londres. El Dr. Gorman era muy amigo de la famosa “doña Clara”, una inglesa condenada a deportación que llegó a Montevideo en 1797, luego de que un grupo de prisioneros franceses tomó posesión del barco que la transportaba a ella y a otras convictas a Australia, y que en los años 1810 gestionaba el hotel donde se reunía el Comité de los comerciantes británicos, importante en el marco de la Revolución de Mayo. Luego de la independencia en 1816, Mary Clarke (aka Clara) se involucró en la actividad corsaria junto con su esposo, un estadounidense al servicio de Buenos Aires (sobre los corsarios, véase el apartado 6).

(India), para tratar el algodón paraguayo. O’Gorman sostenía que este producto podría alcanzar la importancia del algodón de India y hacer inclinar la balanza comercial a favor de España⁷. Soler sugirió al secretario de Estado que permitiera a O’Gorman importar más esclavos, “pero no los artesanos de Coromandel, pues a la América la debemos considerar como agricultora y minera, y no como artesana y fabricante”⁸.

En 1800, el Contador de las Reales Cajas en Buenos Aires pidió en España un permiso para Thomas O’Gorman, que conocía por proyectos comunes en Paraguay, para el comercio en barcos neutrales desde Filadelfia a puertos sudamericanos tanto en el Atlántico como en el Pacífico, y para transportar productos coloniales, incluido el cobre, a Filadelfia, Hamburgo o España⁹. Sabemos que en 1804 O’Gorman estaba de vuelta en Europa después de algunas estancias en Filadelfia, donde tras recibir noticias sobre la Guerra de las Naranjas, había intentado sin éxito mediar la compra en los Estados Unidos de material militar para Sudamérica. El 25 de febrero de 1804, O’Gorman envió desde Londres un plan en francés para la defensa de Buenos Aires contra un ataque británico, que fue rechazado. Sugería separar el mando militar de Montevideo y permitir que los criollos desarrollaran una marina mercante. También criticó cierto excesivo celo luego del fin del comercio de neutrales y recomendó devolver las propiedades confiscadas a los comerciantes¹⁰.

En el mismo año de la llegada de O’Gorman, el 1797, llegó a Buenos Aires William P. White, un estadounidense con quien la familia Périchon-O’Gorman había establecido vínculos personales y comerciales en Mauricio y que en India había tenido negocios con Home Popham, el oficial naval británico que conquistó provisionalmente Buenos Aires en 1806. Según Carlos Roberts (1938: 52), en 1804 White ideó un proyecto para la independencia del Río de la Plata, junto con los hermanos Liniers. El menor, “Santiago”, era un militar francés al servicio de España casado con Martina de Sarratea, hija del agente de la Compañía de Filipinas en Buenos Aires y hermana del futuro diplomático y político Manuel,

7 AGI, Estado, 78, n. 5, O’Gorman a Godoy, Montevideo, 1797; Soler a Urquijo, 2 de julio de 1799. Cooney (2004: 35-36) pone en duda la seriedad de algunas propuestas de O’Gorman, probablemente esta última. Quizás le servía a O’Gorman para subrayar que familia tenía vínculos con las indias orientales.

8 AGI, Estado, 78, n. 5, Soler a Urquijo, 2 de julio de 1799.

9 AGI, Estado, 79, n. 19, Sobre introducción de géneros en buques neutrales, 12 de septiembre de 1800. Sobre las redes rioplatenses de O’Gorman y para un análisis de sus negocios y de las redes de Sarratea en los Estados Unidos: Cooney, 2004: 36-42.

10 AGI, Estado 79, n. 100 [plano de O’Gorman sobre Buenos Aires, en francés]. Sobre O’Gorman y la suspensión del comercio neutral: Cooney, 2004: 38-40.

vinculado en algunos negocios con O’Gorman (Cooney, 2004: 38-42). Los Sarrateas tenían relaciones de negocios que incluían a comerciantes británicos activos en India¹¹. Según Roberts, el proyecto de White fue entregado ese año al Almirantazgo británico a través de una firma llamada White & Murphy, y sería interesante verificar si se trata de ciertos agentes de Gordon & Murphy (Stein y Stein, 2009: 242-243). En el mismo 1804 O’Gorman viajó a Buenos Aires desde Londres con el agente secreto británico James Florence Burke, otro soldado irlandés que había servido a Francia, quien se quedó en su casa. Burke estaba encargado de una misión de inteligencia.

Cuando en 1806-1807, en el contexto de las Guerras napoleónicas, los británicos conquistaron provisionalmente a Buenos Aires y Montevideo, entre los comerciantes que se consideran más vinculados a los ingleses estaban William P. White, amigo de O’Gorman; “Esteban” Périchon, el suegro de O’Gorman; y el agente de O’Gorman, Ventura Marcó del Pont, que inició un comercio directo de sebo y cueros con Londres (Galmarini, 1980: 416). Thomas O’Gorman estaba ausente por los negocios trans-imperiales que describiremos en el próximo apartado.

En esta época se hizo público en Buenos Aires el romance entre la señora O’Gorman, Anne Périchon (conocida como “la Perichona”), y Santiago de Liniers, ya viudo de Martina de Sarratea, quien se había convertido en el héroe de la reconquista española. Liniers recibió el título de virrey interino y Anne se convirtió, por lo tanto, en la virreina oficiosa del Río de la Plata (Besseghini, 2020a).

En 1808, en el contexto de la crisis del imperio español, cuando las fuerzas antifrancesas en el mundo hispano se aliaron con Inglaterra contra Napoleón, “Anita” fue una figura central en el sistema de corrupción que permitió la existencia –ya sea a través de licencias especiales o contrabando tolerado– de un floreciente comercio directo británico con Buenos Aires (Besseghini 2020a), aunque el comercio directo no se abriría oficialmente hasta noviembre de 1809. Podemos encontrar varios testimonios del papel de la señora O’Gorman en las cartas de los comerciantes británicos, pero un socio de Staples –el mencionado futuro agente del Tesoro británico– atribuía una actuación similar también al excuñado de Liniers, Sarratea (Newitt, 2010: 182-184). En 1805 Sarratea había obtenido un

11 Archivio storico di Casale Monferrato, Fondo famiglia Vidua di Conzano, Viaggi di Carlo Vidua, Taccuino I, documento 3.

permiso del presidente de la Caja de Consolidación para exportar plata de Perú e importar a Hispanoamérica desde Lisboa bienes comprados en Londres, mientras, al parecer, buscaba permisos británicos para exportar mercaderías de Inglaterra a Hispanoamérica a cambio de plata en asociación con Gordon & Murphy (Pearce, 2007; Besseghini 2020a). Por lo tanto, las personas que son recordadas por haber recibido sobornos de los británicos durante el mandato de Liniers como virrey interino –Sarratea y la señora O’Gorman– estaban vinculadas a empresas pioneras en el comercio directo entre Gran Bretaña y Hispanoamérica, y en exportaciones de plata hispanoamericana. Este último lo veremos con más detalle.

Al parecer, Liniers aumentó su riqueza personal de los derechos informales que se pagaban “in the shape of bribes for the privilege of smuggling” a Anita, definida por unos británicos como “a French Lady”, subrayado en el original, como recordando que compartía la misma nacionalidad que Napoleón¹². El uso político de las sospechas incrementadas por la nacionalidad francesa de los amantes, que crispaba los ánimos tanto de británicos como de españoles en este periodo de guerra contra Napoleón, contribuyó a la caída de Liniers¹³.

A pesar de la francofobia dirigida contra Anita por los comerciantes británicos, Gran Bretaña era el aliado natural de realistas franco-irlandeses como los O’Gorman-Périchon, no obstante las diferencias religiosas y políticas tradicionales. Lo era incluso antes que Napoleón forzase a los Borbones de España a abdicar. Thomas O’Gorman se ha visto como interesado en la abertura comercial generalizada (Villalobos 1990 [1968]; Cooney 2004), pero la rentabilidad de sus iniciativas era vinculada a formas trans-imperiales de privilegio y monopolio. Asimismo, es posible imaginar un vínculo entre sus intereses económicos y la tradición política que reivindicó al llegar en Buenos Aires. La diáspora católica irlandesa, especialmente jacobita, estaba impregnada de cultura legitimista y, desde la Revolución francesa, contrarrevolucionaria. Muchos, incluidos los Périchon-O’Gorman, esperaban

¹² Macauley a Canning, 10 de agosto de 1809, citado en Besseghini 2020a.

¹³ En 1809 el ya mencionado Burke regresó a Buenos Aires como agente del Secretario de Guerra Lord Castlereagh y luego afirmó, en una carta a Lord Liverpool, que, entre muchas otras cosas, había jugado un papel en el alejamiento de Buenos Aires de la señora O’Gorman, actuando a pedido de Carlota de Borbón, princesa de Portugal y aspirante a regente española, a quien le preocupaba que Anita indujera a Liniers a oponerse a su sustitución con otro virrey, como ya muchos pedían, o con la misma Carlota (Besseghini 2020a). Sobre la princesa Carlota véase: Ternavasio 2015.

que España volviese a abrazar el campo contrarrevolucionario, en el cual estaban los Borbones franceses en exilio, pero también los Hannover, la colaboración con los cuales ya se podía justificar.

4. Los “grandes negocios” de los O’Gorman entre Londres, Lima y Valparaíso

En 1806 Thomas O’Gorman inició sus “grandes negocios” –como los llamó Carlota de Borbón, princesa de Portugal (Roberts 1938: 36)– con un permiso para exportar desde Lisboa o puertos españoles productos de cualquier clase y origen, incluidas mercaderías británicas, a cambio del transporte a Lima de “papel sellado” y mercurio, así como, al regreso, del transporte a Europa de pertenencias del Estado. Desde la costa sudamericana del Pacífico podía enviar monedas y productos coloniales “al puerto de Europa que más le convenga”¹⁴. Bajo el amparo de esta licencia O’Gorman podía realizar cuatro expediciones a Valparaíso, Arica y Callao-Lima. La historiografía subraya la participación de un barco de nacionalidad estadounidense en el negocio, que interpreta en el marco de la centralidad estadounidense en el comercio neutral, si bien con indicios sobre la proveniencia británica de las mercaderías (Villalobos, 1990 [1968]: 123-125; Cooney, 2004: 49). Pero la operación tenía una naturaleza aún más compleja, que se entiende a la luz de la documentación británica.

A pesar del conflicto entre Gran Bretaña y España, en 1807 la casa londinense de Gorman Brothers, de Edmond Sexton Gorman y Michael Arthur Gorman¹⁵, obtuvo una licencia británica para transportar desde Lima “on account of the Spanish Government” (de la Caja de Consolidación) tres millones de pesos, productos coloniales y “such bullions they may be able to embark” en un buque de guerra británico. Estos iban a ser los retornos de un cargamento de mercurio, papel sellado, y “British manufactures”, enviado desde Lisboa a Valparaíso, Arica y Lima “*in conjunction with Thomas O’Gorman*”¹⁶.

¹⁴ Archivo Nacional de Chile (Santiago): Capitanía General, Vol. 762, Soler al Capitán general, 24 de noviembre de 1806. Véase también: Villalobos, 1990 [1968]: 353-354. El documento se ha consultado en original manuscrito.

¹⁵ Al parecer, Michael Arthur Gorman era el bisabuelo del célebre historiador mexicano Edmundo O’Gorman y de su hermano, el arquitecto Juan O’Gorman.

¹⁶ The National Archives (en adelante TNA), Foreign Office (en adelante FO), 72/90, Charles T. O’Gorman a Gorman Brothers, 23 de octubre de 1809; Letter to Lord Bathurst, 14 de noviembre de 1809; Board of Trade (en adelante BT), 1/35 Memorial of Messrs. Gorman Brothers, 19 de mayo de 1807; BT 5/17, Council Chamber, Minutes, 20 de mayo de 1807; PC 4/15 Council Chamber, Minute Book, 17 de agosto de 1807, hojas 321-323.

En resumen, gracias a sus conexiones, un comerciante franco-irlandés católico, naturalizado español, obtuvo en España una licencia que le permitía comerciar con privilegios, a cambio de servicios al gobierno español, y sobre la base de la cual sus socios y parientes¹⁷ en Inglaterra obtuvieron una licencia británica para exportar productos británicos directamente desde Inglaterra a América del Sur (a pesar de la guerra entre Gran Bretaña y España), y que les otorgaba el privilegio adicional de transportar lingotes en un barco de guerra británico.

La firma despachó así un buque neutral en lastre desde Lisboa a Cádiz, con el fin de embarcar 6000 quintales de azogue y papel timbrado del gobierno español. Posteriormente, este barco viajó a Gran Bretaña para agregar el cargamento mencionado anteriormente de manufacturas británicas por un valor de 500.000 libras. Y los representantes de Gorman Brothers solicitaron al Almirantazgo una fragata para el transporte de plata a Inglaterra desde Lima y otros puertos americanos, como lo permitía la licencia española de O’Gorman. Un funcionario del Foreign Office definió sucesivamente esta licencia como un *“private agreement with the Treasury and added that in Lord Auckland’s time there was a good deal of that sort of thing going on”*¹⁸.

Después de Trafalgar y de Austerlitz, con el dominio inglés de los mares y francés del continente europeo, estos mediadores trans-imperiales, que utilizaban sus redes en su propio beneficio, eran necesarios a ambas partes. El objetivo de Londres era obtener la plata hispanoamericana, que se transportaba por cuenta del gobierno español –y francés–, y al mismo tiempo fomentar el comercio para traer más plata. A los más altos niveles británico y español operaba una colaboración necesaria, y quizás esto era un parcial reflejo de que, en el contexto del predominio de Napoleón, en ambas partes había partidarios de un acercamiento entre Londres y Madrid. Como se aclara en un documento del Comité del Council Chamber que había otorgado la licencia a Gorman Brothers, su

¹⁷ Los hermanos Gorman eran originarios del condado de Clare y miembros del mismo clan familiar al cual pertenecía nuestro Thomas O’Gorman. Esta familia ha jugado un papel importante en la historia hispanoamericana.

¹⁸ TNA FO 72/90, f. 299. Pearce, 2007: 218. Pearce habla del contrato de Gorman Brothers, pero no del privilegio de Thomas O’Gorman.

solicitud para traer “a quantity of dollars” de Sudamérica en un buque de guerra británico debía ser aprobada, en el interés del comercio británico¹⁹.

Sin embargo, diferentes departamentos y funcionarios, en ambos lados, tenían actitudes distintas hacia estos “contratos”, actitudes que además cambiaban con el tiempo. Asimismo, había la cuestión de las propiedades del enemigo²⁰. Después de cargar el barco portugués “Bons Irmãos” en agosto, Gorman Brothers solicitó una circular del Almirantazgo que ordenara a todos los buques de guerra y corsarios británicos a no detener el barco “under any pretext of having foreign property onboard”. Los consejeros respondieron que eso era imposible, ya que era como proteger la propiedad del enemigo. Empero se enviaron órdenes a los buques de guerra británicos de tomar a bordo los lingotes y las monedas relacionados con el negocio de los O’Gorman.

Thomas O’Gorman actuó como agente de Gorman Brothers en Chile y Perú. Por una carta del comerciante chileno Agustín de Eyzaguirre –el fundador en 1819 de la Compañía de Calcuta– sabemos que el 8 de abril de 1808 el buque mercante armado portugués “Bons Irmãos” había llegado a Valparaíso procedente de Lisboa con Thomas O’Gorman a bordo y cargado con mercancías británicas, que estaban a la venta a un alto precio y eran destinados también a Arica y Callao. En Valparaíso O’Gorman vendió todas las manufacturas británicas que pudo, consignando 1500 quintales de mercurio a la Real Hacienda y comprando 3000 quintales de cobre que embarcó para Europa desde Huasco. O’Gorman nombró a un comerciante de origen francés, conocido como Juan Laviña, como su apoderado en Santiago, con el fin de continuar las negociaciones sobre la importación de armas con el gobierno mientras llegaban las primeras noticias de las abdicaciones de Bayona (Villalobos, 1962: 531-532).

El otro responsable de los negocios de Gorman Brothers en Sudamérica era Charles Thaddeus O’Gorman, futuro cónsul general británico en México y hermano menor de Edmund y Michael Arthur. Por este negocio viajó a Buenos Aires, Chile y Perú, antes de regresar a Cádiz en 1809²¹. En Lima, Charles Thaddeus fue recibido con frialdad por el

19 TNA BT 5/17, Council Chamber, Minutes, May 20, 1807; FO 72/90, Charles T. O’Gorman a Gorman Brothers, 23 de octubre de 1809.

20 TNA BT 1/35 Memorial of Messrs. Gorman Brothers, 19 de mayo 1807.

21 TNA FO 72/90, Charles T. O’Gorman a Gorman Brothers, 23 de octubre de 1809.

virrey, en tanto que británico, y tuvo algunas dificultades para dedicarse al negocio que su licencia le permitía. Tras la llegada de la noticia de la alianza de Gran Bretaña con las fuerzas anti-francesas en el mundo hispano, se le permitió vender sus productos, que eran en su mayoría británicos, pero no transportar moneda desde Lima a Inglaterra en barcos británicos. En el contexto de la nueva alianza de 1808 había desaparecido el riesgo de que los británicos se apoderaran de los barcos españoles. Al contrario, era importante inducir a Londres a proteger el comercio español, evitando que se apoderarse de dicho comercio.

Charles O’Gorman viajó a Cádiz en el barco “Bons Irmãos” enviado por Thomas desde Valparaíso, con “money, copper, cotton and bark”²². En Cádiz, las autoridades españolas confiscaron el barco y los bienes transportados y apresaron a Charles, acusándolo de contrabando. Se inspeccionaron las cajas de monedas que llegaron con Charles, pero no se encontraron pruebas de contrabando. El representante británico en Cádiz intervino para liberarlo.

Sabemos que a finales de 1809 se esperaba en España a Thomas O’Gorman procedente de Valparaíso y que algunos comerciantes que habían adelantado dinero para el viaje de la “Bons Irmãos” planeaban algo contra él²³. Empero no hay noticias seguras sobre Thomas, después del negocio de Valparaíso. Anita se refirió a sí misma como “viuda” en un documento notarial de 1818, que puede significar que ella tampoco sabía dónde se encontraba su marido²⁴.

El caso de Thomas O’Gorman, y de sus parientes, pinta un cuadro vívido de redes personales y comerciales que vinculaban a las potencias imperiales (Francia, España e Inglaterra) en la lucha por la hegemonía, desde las Indias Orientales hasta el Atlántico Sur y el Pacífico hispanoamericano. Ilumina iniciativas de individuos y gobiernos para enfrentar graves trastornos en las prácticas comerciales en un contexto de guerra, así como los intentos de quitar recursos, principalmente la plata, a los enemigos. Redes familiares trans-imperiales sirvieron para obtener la necesaria protección militar al comercio, y para fortalecer otros vínculos de interés. Sin embargo, el hecho de proteger

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

²⁴ Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Registro 4, Poder de Doña Ana Perichon a Don Tomás O’Gorman, su hijo, 5 de diciembre de 1818.

propiedades españolas encontraba oposición en algunos sectores del gobierno británico, y al revés. Otro aspecto son los límites al transporte de plata hispanoamericana en barcos británicos que, a pesar del contexto de emergencia, se manifestaron después de la alianza de 1808. Ya no se necesitaba tanto a este tipo de mediación trans-imperial, como lo demuestra la desventura de Charles Thaddeus O’Gorman en Cádiz. Los conectores de imperios debían buscar un nuevo papel.

5. El papel de los irlandeses tras el fin de los imperios: los O’Gorman y Eustace Barron en México

La historia de Charles Thaddeus O’Gorman continúa mucho más allá de la historia conocida de Thomas, y nos lleva a la era posterior a la independencia. De hecho, años después de su aventura sudamericana, en 1823, el agente de Gorman Brothers fue nombrado cónsul general británico en México.

Pronto llegó a México también su hermano George O’Gorman, agente encargado de gestionar un importante préstamo al gobierno mexicano, en torno al cual la firma A. B. Goldschmidt & Co. había abierto negociaciones muchos meses antes.

El primer cónsul en Acapulco, el mismo Robert Ponsonby Staples ya mencionado como agente del Tesoro británico en Buenos Aires, también era irlandés: su familia se conectaba a redes angloirlandesas entre Estados Unidos y las Indias Occidentales, vinculadas a su vez a redes de la diáspora católica irlandesa en España y el Caribe. Esta red mercantil de Belfast trasladó sus intereses a América del Sur después del embargo de Jefferson de 1807 y la apertura del comercio directo con Brasil de 1808 (Besseghini 2020b). De nuevo por motivos familiares, Staples pertenecía al “clan” angloirlandés que hacía referencia al Lord Castlereagh, ministro de relaciones exteriores hasta su muerte en 1822, y que involucraba a otras figuras políticamente relevantes. Staples se convirtió en el hombre de Castlereagh en Buenos Aires, donde actuó como cónsul informal en los años de las campañas libertadoras de San Martín. Esta experiencia le valió el nombramiento como cónsul en México²⁵. Al recibir en México la noticia del encargo, Staples solicitó y obtuvo el traslado de la oficina consular a Guadalajara y San Blas, ante la decadencia de Acapulco.

25 Sobre Staples y sus redes, véase mi artículo de próxima publicación: “The Space of Imperialism: An Informal Consul on the Banks of the River Plate, 1808-1824”, *Nuova Rivista Storica*, 107(1).

Staples fue el promotor de un préstamo a México, que competía directamente con el de Goldschmidt²⁶, del cual George O’Gorman era agente. Este último al final ganó la lucha y Staples fue, además, despedido como cónsul en 1824²⁷. Al parecer, el temor de la competencia llevó a algunos personajes interesados a difundir informaciones políticas reservadas, que habrían expuesto al gobierno británico a la acusación de favorecer, no solo la independencia de México cuando aún no había sido reconocida, sino también a un prestamista sobre otros, a Staples sobre Goldschmidt, cuyo agente era, además, el hermano del cónsul general en México. Y para desmentir circunstancias que parecían creadas a favor de Staples, el gobierno acabó favoreciendo a los O’Gorman²⁸.

Estos detalles confirman que las redes irlandesas ya vinculadas al mundo imperial hispano fueron invaluable en la gestión de algunos intereses británicos estratégicos en las nuevas repúblicas, pero podían, incluso accidentalmente, entrar en conflicto. En este caso, el papel de mediación necesario lo tomó otro “irlandés”.

Para reemplazar a Staples se consideró suficiente el vicecónsul que él mismo, junto con Charles O’Gorman, había elegido en San Blas, ahora uno de los puertos más importantes del Pacífico: Eustace Barron, un hispano-irlandés nacido en Cádiz, conocido por su firma Barron, Forbes & Co., muy activo en el contrabando de plata (Mayo, 2006). Barron explotaba un canal tradicional del contrabando de plata del interior a la costa oeste de México, en este caso sobre todo a navíos de guerra británicos.

Staples había elegido a Barron después de regresar a América de un viaje a la India, donde tras la independencia de Chile los comerciantes de su red irlandesa habían establecido un comercio multilateral desde América del Sur, en alianza con comerciantes estadounidenses a Cantón, y gracias a lazos familiares con comerciantes y banqueros irlandeses en Calcuta. Los navíos que salían de Chile a India regresaban en muchos casos desde allí a América a través del Pacífico, no sólo a Chile sino también a Perú tras la llegada

26 Archivo General de la Nación, Ciudad de México (en adelante AGNM), Hacienda pública, carpetas azules, Galería 8, legajo 17, expediente 128, 1823, foja 3, Migoni a Arrillaga, 21 de agosto de 1823.

27 La razón no fue, como argumentó Christopher Platt (1968), que los cargos diplomáticos y consulares británicos estaban concretamente separados del mundo comercial. Por el contrario, además de O’Gorman y Staples, el tercer cónsul en México, en Veracruz, estaba vinculado a un grupo de inversionistas británicos (TNA E 192/5). Podemos decir, en general, que los nombramientos consulares de 1823 involucraron a personas estrechamente vinculadas –y a veces directamente– a intereses económicos.

28 Sobre este punto, véase, además de los trabajos mencionados: TNA FO 50/3, Canning a Hervey, 20 de julio de 1824.

de San Martín. Sin embargo, los trastornos de la guerra habían empujado mucho de estos más al norte, a San Blas.

Eustaquio Barrón, así como su familia, era activo en el sistema comercial global de la monarquía hispana, pero conocedor profundo del mundo británico. Al comienzo de la década de 1820, viajó al Perú y de allí a Manila con un cargamento procurado por el agente de una casa comercial de la red de Staples. Lo hizo acompañando al socio del factor de la Compañía de Filipinas en Lima, que huía de iniciativas independentistas contra los españoles (Besseghini 2020c).

Del Perú dividido por la guerra –lo que obstaculizaba los flujos de plata– se dirigieron primero a San Blas, donde era más fácil encontrar plata para enviar a Asia, y declararon que querían trasladarse definitivamente a México²⁹, antes de llegar a Manila³⁰. Barrón regresó a México, donde fue nombrado vicecónsul británico. Desde ese momento lo conocemos como un pilar de la influencia británica.

Esta oscilación de lealdades “nacionales” sobre la base de estrategias de conveniencia era bastante común en la época colonial (Brilli 2016). Vivir como un español en el México independiente era, sin embargo, sin duda más difícil que hacerlo bajo la protección británica. Por otro lado, el patrimonio relacional y de conocimientos de este hombre integrado en el sistema imperial español le servía a los británicos para desarrollar sus proyectos de extensión del comercio inter-pacífico, con la idea, sobre todo, de exportar directamente plata americana a Asia. Así, un comerciante con la experiencia de varios espacios imperiales podía reinventar su papel como mediador en la sustitución negociada de los ingleses a los grandes comerciantes hispanos, también en el Pacífico. Y sin embargo, este proceso de sustitución en la fachada de las hegemonías comerciales incluía a otros actores.

6. El caso de los Lynch y la geopolítica de las independencias

El papel de los hispano-irlandeses en la reconfiguración comercial e imperial se ve también en el caso de la extensión del poder de los comerciantes estadounidenses, al mismo tiempo rivales y colaboradores de los británicos. Uno de los mayores imperios económicos

29 AGNM, México independiente, Gobernación y relaciones exteriores, Movimiento Marítimo, Vol. 1, Expediente 3.

30 Accademia delle Scienze di Torino, *Miscellanea Vidua*, vol. 28, Exposición presentada por A. de Peyster, 1822, Manila.

de Sudamérica era el del mercante estadounidense David Curtis DeForest, cuya fortuna probablemente no habría crecido sin el apoyo de la familia hispano-irlandesa de los hermanos Lynch en Buenos Aires (Keen 1970).

Patricio Lynch era amigo y pariente del nuevo director de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Juan Martín de Pueyrredón, y manejaba los intereses de DeForest, incluso cuando en 1818 regresó a los Estados Unidos como enviado político. Tal vez debido a esta conexión con Pueyrredón (que era de origen hispano, francés e irlandés), desde 1816 este nuevo grupo argentino-estadounidense fue un proveedor de armas (Körner, 1966), como profundizamos en una más amplia investigación con relación a DeForest³¹. En las relaciones con el Estado para estos negocios, Patricio Lynch resulta crucial³².

Los intereses de este grupo tenían un alcance global. Tras la inversión de estadounidenses ligados a DeForest en la fracasada expedición de Carrera, rival de San Martín, la casa chilena empezó a funcionar –incluso en el comercio transpacífico– con el vicecónsul estadounidense y con un hermano de Patricio, Estanislao Lynch. Los sudamericanos usaban las redes estadounidenses para comerciar con el norte del continente y con Cantón³³, y ayudaban a los extranjeros en sus relaciones sociopolíticas. La ascendencia irlandesa solía ser una ventaja en el dialogo con el mundo anglosajón. La existencia de vínculos entre familias de origen irlandés probablemente facilitó los negocios del grupo con la India, además de alianzas locales. Por otro lado, la cercanía entre Lynch y Pueyrredón sugiere que había razones políticas detrás de ciertas decisiones económicas. El grupo gestionaba actividades corsarias, principalmente de estadounidenses bajo la bandera de Buenos Aires (Keen 1970; Head 2015). En los registros de la aduana son varios los barcos apresados recibidos por Patricio³⁴.

Los cargamentos de los navíos apresados quedaban libres de derechos³⁵. También gracias a esto, a los socios le valió una ganancia enorme la captura de un navío de la Real

31 Besseghini, D. "The Weapons of Revolution: Global Merchants and the Arms Trade in South America, 1808-1824". *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 8(1), 2023: 81-119.

32 Véase, por ejemplo: AGN X 10-3-1, 26 de noviembre de 1817, Secretario de guerra sobre la contrata de 500 sables con el comerciante Patricio Lynch.

33 ASCM FV taccuino I.

34 AGN X 36-5-1.

35 AGN X 10-3-1, 18 de diciembre de 1817, documento que se refiere a la "contrata que el ciudadano David C. Deforest ha celebrado con el gobierno para el armamiento del corsario Tupac Amaru". Cfr. 10 diciembre de 1817 y *passim*.

Compañía de Filipinas. Construido en la India británica, el *Tritón* se había vendido en Calcuta a la Compañía, pero algunos aseguradores e inversionistas y su capitán eran británicos. Habiendo zarpado de Calcuta rumbo a Cádiz, fue apresado en Cabo Verde en 1817 por el corsario *Tupac Amaru*, alias *Regent*, un barco estadounidense cuya única conexión con Buenos Aires era la patente de corso procurada por DeForest. Una vez conducido forzosamente a Buenos Aires, el capitán británico del *Tritón* pidió ayuda al cónsul informal británico en Buenos Aires, el ya mencionado Staples. El capitán sostuvo que no era aceptable, sobre la base del derecho internacional, que ciudadanos estadounidenses armasen un barco propiedad de comerciantes estadounidenses y con tripulación estadounidense, para atacar en el mar a los navíos de un país, España, con el cual los Estados Unidos estaba en paz. En una nota, luego publicada en el *Asiatic Journal*³⁶, escribió que lo sorprendió ver que el tribunal de presas asignó el barco a la firma de DeForest & Co., “dueños del *Tupac Amaru*”. El cónsul británico no podía hacer nada, en un momento en el cual consideraba insuficiente la presencia de la Marina británica³⁷.

El capitán del *Tritón* había escrito al director Pueyrredón, destacando la conexión del barco con Gran Bretaña y la importancia de la amistad de Buenos Aires con los británicos, sin éxito. No sabemos si lo hizo desconociendo los lazos de Pueyrredón con los Lynch. El razonamiento sobre el derecho de gentes fue retomado por el embajador de España en Estados Unidos, que protestó involucrando a DeForest, que en su patria natal debió enfrentar seriamente el asunto (Keen 1970). Quizás Pueyrredón no veía estas iniciativas como de estadounidenses, sino como de los Lynch. En este espacio de acción compartida, la geopolítica de las independencias (Blaufarb 2007) tenía muchos matices.

La ruta a Asia a través del Cabo de Buena Esperanza pasaba cerca de la costa brasileña y se podía amenazar o proteger desde Sudamérica, así como la ruta del Cabo de Hornos. El control de la guerra marítima en Sudamérica por parte de aventureros estadounidenses era, por lo tanto, un problema para la seguridad estratégica de Gran Bretaña, que fortaleció la presencia de su Marina en el Río de la Plata durante la Guerra de 1812 y aún más después de 1816, y en Chile a partir de 1818. Sus agentes utilizaron varios medios informales para mantener cierto control e inducir a los gobiernos locales a limitar el poder de los corsarios, lo que fue logrado en Buenos Aires y en Chile con negociaciones del

36 The Asiatic Journal for March 1818.

37 Sobre los corsarios y la presencia de la Navy, véase: TNA, FO, 72/189, Staples a Hamilton, 7 de septiembre de 1816.

capitán Bowles. Estos agentes británicos también contrarrestaron el nacimiento de flotas nacionales³⁸ o lo facilitaron para impedir que otros hicieran lo mismo. Como señaló San Martín en 1817 a Staples³⁹, la formación de la flota de Chile con la ayuda informal británica era mejor alternativa, en interés tanto de Chile como de Gran Bretaña, que el mismo resultado utilizando los canales estadounidenses intentados por Carrera –que, como hemos visto, incluían a DeForest y al grupo de Lynch–.

La necesidad de Buenos Aires de proteger su comercio internacional creando alternativas a la protección de la Marina británica fomentó el uso del corso. Por otro lado, después de algunos intentos durante la Guerra de 1812, la marina de Estados Unidos no estuvo muy presente en América del Sur hasta 1820, y tal vez esto contribuyó a la participación de los estadounidenses en el corso, ya que esto les permitía proteger su comercio con los insurgentes. La sinergia con los corsarios y comerciantes estadounidenses (e informal o potencialmente con los Estados Unidos) era, sin embargo, una amenaza que podía alarmar a Londres lo suficiente como para asegurar, aún más, su total oposición a cualquier idea de una intervención militar conjunta europea en Hispanoamérica. Era bastante obvio, de hecho, que una respuesta natural a la Santa Alianza era la alianza panamericana, que tenía bases en redes tanto comerciales como políticas que vinculaban Hispanoamérica a Estados Unidos. A la Gran Bretaña no le interesaba empujar a los hispanoamericanos aún más a los brazos de Estados Unidos, como notaba el embajador francés en Londres⁴⁰.

Es posible que estas fueron algunas de las razones por las que Pueyrredón en cierta medida dejó en manos de aventureros extranjeros aspectos cruciales de la seguridad nacional, de la guerra marítima. Era una sinergia público-privada en un sector estratégico, cuyo funcionamiento virtuoso era en parte garantizado, no tanto por el hecho de que solo los ciudadanos podían obtener las patentes –ya que hubo casos de extranjeros que se nacionalizaron oportunamente (Head 2015)– sino por la confiabilidad política y relacional de algunos protagonistas locales del corso, aliados a los intereses extranjeros, entre los cuales estaban los Lynch.

38 Por ejemplo, en el caso de la postura de Bowles a Buenos Aires: Graham y Humphreys, 1962: 247.

39 TNA Fo 72/202, Staples a Hamilton, 11 abril de 1817.

40 Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Angleterre, 598, Osmond a Richelieu, 14 de octubre de 1817.

7. Consideraciones finales

La reconfiguración comercial de la Era de las Revoluciones vio un rápido cambio de estructuras económicas debido a circunstancias político-militares, pero se reconoce –y no sorprende– cierta continuidad en las redes trans-imperiales. La colaboración hispanoamericana en la re-estructuración económica se evidenció también en la búsqueda de alianzas y compromisos con la hegemonía comercial británica y, en menor medida, estadounidense. Un factor importante en este proceso fue la mediación de grupos pertenecientes a estas diásporas, protagonistas –y víctimas– de las luchas inter-imperiales, entre los cuales destacan los irlandeses en el mundo hispano.

Antes de la independencia, la mediación trans-imperial, para la cual irlandeses católicos como Thomas O’Gorman tenían una vocación histórica, fue crucial para la exportación de plata –y de un medio de pago global como el real de a ocho– de la América hispana en la fase tardía de las guerras inter-imperiales.

En el caso del contrato de O’Gorman, sería interesante investigar posibles vínculos indirectos con el mundo asiático, la relación con el cual O’Gorman subrayaba con las autoridades españolas, y que en parte la conformación de sus redes sugiere también para la época de sus “grandes negocios”. Desde Lima la conexión al comercio transpacífico era imaginable, aunque con todos los límites vigentes. Y esto le da quizás un matiz vagamente atractivo al análisis de los contratos británico para obtener lingotes y monedas que, como en el caso analizado, incluían el área del Pacífico hispanoamericano.

Después de la caída del imperio español, antiguos conectores de espacios imperiales como los comerciantes hispano-irlandeses lograron reinventar su papel en la mediación con el mundo anglosajón, como lo hizo Barron, gracias a su familiaridad con los canales del comercio imperial y colonial hispano, ahora totalmente abiertos pero difíciles de manejar. El papel de los hispano-irlandeses en esta específica etapa de la reconfiguración comercial aún no se ha explorado en todas sus principales implicaciones. Por ejemplo, algunos casos desvelan vínculos, que sería importante entender mejor, entre las redes protestantes (sobre todo presbiterianas) irlandesas de la América del Norte y de las Indias Occidentales y las redes católicas irlandesas en Hispanoamérica, especialmente tras el comercio neutral de 1797. Asimismo, sería interesante conectar, a través de estudios de

redes, la masiva presencia irlandesa –y ex jacobita– en India y en la East India Company, con otros casos de hispano-irlandeses en Asia.

La hegemonía económica anglosajona en la América Latina se apoyaba en parte en el legado de mediadores trans-imperiales anteriores, como Thomas O’Gorman, y redes trans-imperiales de hispano-irlandeses como los Barron y los Lynch, quienes se convirtieron en colaboradores cruciales en el nuevo orden comercial, por su mismo interés e iniciativa. En este contexto, los irlandeses funcionan como una llave para entender relaciones entre espacios imperiales y continentes normalmente estudiados de forma separada, en un momento de transición hacia la globalización decimonónica. En su conjunto, profundizar el análisis de las redes irlandesas enriquecería la posible explicación sobre por qué medidas profundamente “mercantilistas”, como el comercio de neutrales, ayudaron en última instancia a debilitar el sistema imperial. La investigación sugiere que no fue por el alcance de una apertura comercial, la de las “reformas borbónicas”, al final limitada y sobre todo explícitamente excluyente, sino porqué favoreció la creación de redes trans-imperiales aún más grandes, que involucraban y conectaban a más regiones y redes, y que luego del colapso imperial sirvieron como estructura para la configuración de nuevos canales y actores, y de nuevas hegemonías, en el comercio a larga distancia.

Bibliografía

Andreades, A. 1909. *History of the Bank of England*. London: P. S. King & Son.

Besseghini D. 2020a. “The Unofficial Vicereine of Río de la Plata: a Trans-Imperial Mediator in the Global War (1797-1810)”, *Economía* 43(85): 31-46.

Besseghini D. 2020b. “Irish Commercial Networks and British Influence on Spanish American Independence, 1808-1822”, en Pérez Tostado, I.; Downey, D. M., *Ireland and the Iberian Atlantic: Migration, Military and Material Culture*. Valencia: Albatros.

Besseghini D. 2020c. “British Trade and the Fall of the Spanish Empire. Changing Practices and Alliances of Antony Gibbs & Sons in Lima during the Transition from Viceregal to independentist Rule”, *Nuevo Mundo/Mundos Nuevos*, 20 [online].

Blaufarb, R. 2007. “The Western Question: Geopolitics of Latin American Independence”, *The American Historical Review* 112 (3): 742-763.

- Bordo, M.W. y E. N White. 1991. "A Tale of Two Currencies: British and French Finance during the Napoleonic Wars", *Journal of Economic History* 51(2): 303-316.
- Brilli, C. 2016. *Genoese Trade and Migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*. New York: Cambridge University Press.
- Cooney, J.W. 2004. "Commerce, Contraband and Intrigue: Thomas O'Gorman in the Río de la Plata, 1797-1806", *Colonial Latin American Historical Review* 13(1): 31-51.
- Fanning, T. 2016. *Paisanos: The Forgotten Irish who Changed the Face of Latin America*. Dublin: Gill Books.
- Galmarini H. 1980. "Comercio y burocracia colonial. A propósito de Tomás Antonio Romero", *Investigaciones y ensayos* 29: 387-424.
- González Mireles, G.S. 2018. *Historia de un comerciante en una época de transición: 1797-1821. Tomás Murphy*. México: Unas Letras.
- González Mireles, G.S. 2020. "La transferencia de un modelo de inmigración en la Monarquía Hispánica: Tomás Murphy en la Nueva España". *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea* 40: 173-193.
- Grafe R. 2014. "On the Spatial Nature of Institutions and the Institutional Nature of Personal Networks in the Spanish Atlantic", *Culture & History Digital Journal* 3(1): 1-11.
- Graham, G.S. y R.A Humphreys. 1962. *The Navy and South America, 1807-1823: Correspondence of the Commanders-in-Chief of the South American Station*. London: Navy Records Society.
- Head, D. 2015. *Privateers of the Americas. Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*. Athens: University of Georgia Press.
- Herrero Sánchez, M. y K. Kaps (eds). 2017. *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800. Connectors of Commercial Maritime Systems*. New York: Routledge.
- James F. 1963. "Irish Colonial Trade in the Eighteenth Century", *The William and Mary Quarterly* 20(4): 574-84.
- Jiménez Codinach, G. 1988. "Veracruz, almacén de plata en el Atlántico: La Casa Gordon y Murphy, 1805-1824", *Historia Mexicana* 38(2): 325-353.
- Jiménez Codinach, G. 1991. *Gran Bretaña y la independencia de México, 1808-1821*, México: Fondo de cultura económica.

- Keen, B. 1970 [1947]. *David Curtis DeForest and the Revolution of Buenos Aires*. Greenwood Press: Westport.
- Kelly, J. 2018. "The Politics of Protestant Ascendancy, 1730–1790", en J. Kelly, *The Cambridge History of Ireland*, 3:48-73. Cambridge: Cambridge University Press.
- Körner, Karl W. 1966. "El Cónsul Zimmermann: su actuación en Buenos Aires, 1815-1847", *Boletín del Instituto de Historia Argentina Doctor Emilio Ravignani* 7/8 (11/13): 3-166.
- Marichal, C. 2007. *Bankruptcy of Empire: Mexican Silver and the Wars between Spain, Britain and France, 1760-1810*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Mayo, J. 2006. *Commerce and Contraband on the Mexico's West Coast in the Era of Barron, Forbes & Co., 1821-1859*. New York: Peter Lang.
- Morel, A. 2018. "Les conseillers au Conseil supérieur de Pondichéry, élite locale ou administrateurs de l'empire? Étude prosopographique de ses membres de 1765 à 1790", *Histoire, économie & société* 37(3): 77-95.
- Nash R. 1985. "Irish Atlantic Trade in the Seventeenth and Nineteenth Centuries", *The William and Mary Quarterly* 42(3): 329-335.
- Neal L. 1990. *The Rise of Financial Capitalism. International Capital Market in the Age of Reason*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Newitt M. 2010. *War, Revolution and Society in the Rio de la Plata: Thomas Kinder's Narrative of a Journey to Madeira, Montevideo and Buenos Aires*. Oxford: Signal.
- O'Brien P. 1989. "The Impact of the Revolutionary and Napoleonic Wars, 1793-1815, on the Long-Run Growth of the British Economy", *Review (The Fernand Braudel Centre)* 12(3): 335-395.
- Pearce A. 2007. *British Trade with Spanish America, 1763-1808*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Pearce A. 2009. "The Hope-Barings Contract: Finance and Trade Between Europe and the Americas", *The English Historical Review* 124(511): 1324-1352.
- Pérez Tostado, I. y E. García Hernán. 2010. *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Implicación en movilidad e intercambio intercultural*. Albatros: Valencia.
- Pérez Tostado, I. y D.M. Downey. 2020. *Ireland and the Iberian Atlantic: Migration, Military and Material Culture*. Valencia: Albatros.

- Platt, D. C. M. 1968. *Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy*. Oxford: Clarendon Press.
- Recio Morales, Ó. 2010. "Conectores de imperios: la figura del mercante irlandés en España y en el Mundo Atlántico del XVIII", en A. Crespo Solana (ed.), *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*. 313-336. Madrid: Doce Calles.
- Roberts, C. 1938. *Las invasiones inglesas del Río de la Plata (1806-1807)*. Buenos Aires: Talleres Gráficos.
- Rodgers, N. 2007. *Ireland: Slavery and Antislavery, 1612-1885*. London: Palgrave Macmillan.
- Silberling, N. 1924. "Financial and Monetary Policy of Great Britain during the Napoleonic Wars", *Quarterly Journal of Economics* 38(3): 397-439.
- Stein B. H. y S. J. Stein. 2009. *Edge of Crisis: War, Silver and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Ternavasio, M. 2015. *Candidata a la corona: la infanta Carlota Joaquina en el laberinto de las revoluciones*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Truxes T. 2011. "Ireland, New York and the Eighteenth-Century Atlantic World", *American Journal of Irish Studies* 8: 9-40.
- Villalobos S. 1962. "El comercio extranjero a fines de la dominación española", *Journal of Inter-American Studies* 4(4): 517-544.
- Villalobos S. 1990 [1968]. *El comercio y la crisis colonial*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.