

Los balleneros anglonorteamericanos y la apertura comercial del Pacífico sur a fines de la época colonial (1790-1820)*

RAMIRO ALBERTO FLORES GUZMÁN
Pontificia Universidad Católica del Perú
raflores@pucp.pe

A fines del periodo colonial, el monopolio español en el Pacífico sur entró en colapso y fue sustituido por una apertura «de facto» al comercio internacional. Algunos autores sugieren que este proceso de extranjerización del tráfico mercantil tuvo su origen en las reformas tardías del comercio imperial (como el decreto de comercio con neutrales de 1796) o en la guerra revolucionaria latinoamericana. Este artículo postula, más bien, que la ruptura del sistema monopólico fue producto de la concesión de derechos de navegación a barcos balleneros de Inglaterra y Estados Unidos vía los tratados de pesca de 1790 y 1795, lo cual relajó los controles al ingreso de naves extranjeras al litoral peruano y chileno. A lo largo de esta investigación, exploramos las connotaciones económicas y políticas del tráfico ballenero anglonorteamericano a inicios del siglo XIX.

Palabras clave: periodo tardío colonial, monopolio comercial, derechos de navegación, tratados de pesca, balleneros anglonorteamericanos

* Este artículo es una versión modificada de un trabajo publicado en la revista *América Latina en la Historia Económica*. 36 (julio-diciembre 2011), pp. 39-66.

Mi antecesor [el virrey Gil de Taboada], que en los principios de su gobierno experimentó la novedad de franquearse el Mar del Sur a los ingleses para la pesca de la ballena, creyó a propósito y necesario pedir se construyeran [...] cuatro bergantines que resguardaran la costa contra el comercio clandestino que empezaron a hacer aquellos pescadores.¹

Virrey Ambrosio O'Higgins (1799)

La llegada de extranjeros no fue un fenómeno infrecuente para los habitantes del virreinato del Perú durante el siglo XVIII. A diferencia de los conservadores —y hasta cierto punto xenófobos— soberanos españoles de la familia Habsburgo, sus sucesores borbónicos eran más permisivos frente a la inmigración foránea y bastante abiertos a sus influencias ideológicas y culturales, como lo demuestra la introducción de la vida cortesana francesa durante la gestión del virrey marqués de Castell dos Rius (1708-1713). Sin embargo, esta tolerancia tenía un límite muy claro, marcado por los intereses económicos y comerciales imperiales, aspecto en el cual los Borbones mostraron ser tan inflexibles como sus predecesores. Su defensa a ultranza del monopolio comercial se saldó, no obstante, con un rotundo fracaso: para 1815, los armadores extranjeros no solo habían conseguido quebrar el exclusivismo mercantil español, sino incluso desplazar a las naves de esa nación de las aguas del Pacífico.

Los historiadores han tratado de explicar este proceso de alienación asociándolo al auge del imperialismo comercial de las nacientes economías industriales del hemisferio norte, como Inglaterra y Estados Unidos. Sin embargo, este factor no alcanza a esclarecer las razones por las que se hundió tan repentinamente el monopolio peninsular ni por qué los mercaderes británicos y norteamericanos mostraban tanta confianza al momento de surcar aguas que no habían sido parte de sus rutas acostumbradas de comercio.

¹ Lohmann Villena, Guillermo (comp.). *Colección documental de la independencia del Perú. Tomo XXII. Documentación oficial española. Volumen I*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972, p. 105.

Para el historiador canadiense Timothy Anna, el éxito del tráfico extranjero no se puede achacar a factores externos, sino al resultado de la guerra revolucionaria en América Latina, cuya extensión al mar —mediante diversas acciones piráticas— llevó al virtual colapso de las comunicaciones entre la metrópoli y sus colonias desde 1819.² Pero la mayor parte de especialistas coincide en señalar que el punto de inflexión fue la promulgación del decreto de comercio de neutrales de 1796, el cual era una medida de emergencia para paliar los efectos del bloqueo británico durante la guerra angloespañola de 1795-1801.³ Esta norma autorizaba perentoriamente a los armadores extranjeros a realizar el tráfico legal entre España y sus colonias con los mismos privilegios y obligaciones de las naves peninsulares. Pero como la Corona tenía pocos medios disponibles para controlar la carga y la ruta de los barcos foráneos, el decreto en cuestión permitió el florecimiento del contrabando en varias regiones del imperio, como el Caribe y el Río de la Plata. En el caso del Pacífico, no existe unanimidad sobre las consecuencias de esta medida, pues las evidencias son bastante contradictorias. Así, por ejemplo, para Sergio Villalobos el comercio de neutrales no suspendía legalmente el monopolio, por lo que no se puede afirmar que tuviera un efecto significativo en el desmantelamiento del tráfico español. John Fisher, por el contrario, defiende la tesis de que el capitalismo comercial inglés era tan fuerte que aprovechó la pequeña rendija que le dejó España con una legislación bastante ingenua para abalanzarse sobre todos los mercados hispanoamericanos.⁴ Carmen Parrón Salas, por su parte, no niega la importancia del comercio de neutrales en el evidente crecimiento

² Anna, Timothy E. *La caída del gobierno español en el Perú. El dilema de la independencia*. Traducción de Gabriela Ramos. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2003, p. 165.

³ Ver Fisher, John. *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid: Mapfre, 1992. p. 244; Mazzeo, Cristina. *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo: José Antonio de Lavalle y Cortés, conde de Premio Real, 1777-1815*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994; Parrón Salas, Carmen. *De las Reformas borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Imprenta de la Academia General del Aire, 1995.

⁴ Fisher, *Relaciones económicas*, p. 242.

del tráfico mercantil inglés en el Pacífico, pero considera que los efectos del imperialismo británico fueron más evidentes a partir de la alianza angloespañola de 1808, cuando se empezaron a expedir varias licencias a expediciones comerciales procedentes de ese país.⁵

Desde nuestra perspectiva, el debate ha sobrevalorado la importancia de la variable comercial en detrimento de un aspecto más crucial: los derechos de navegación. Nos referimos específicamente a la prerrogativa reivindicada por un Estado que se irroga la propiedad de un espacio marítimo, prohibiendo la presencia de barcos de otras nacionalidades en esas aguas. Si bien este concepto se empezó a plasmar en las legislaciones medievales, las grandes monarquías europeas exacerbaron esta tendencia a partir del siglo XVI, cuando iniciaron su expansión imperial alrededor del globo. Los españoles, en particular, asumieron una tenaz defensa de sus derechos de navegación en los mares allende sus territorios coloniales frente a la arremetida de naciones rivales como Inglaterra, Francia y Holanda. Esta lucha fue infructuosa en el Caribe, el cual se convirtió rápidamente en un mar internacional debido al incesante flujo comercial y humano a lo largo de sus costas. Mucho más afortunados fueron los esfuerzos hispánicos en lograr aislar el Pacífico de la ambición de otras potencias, pues fuera de esporádicas incursiones de algunos piratas, las naves españolas reinaban a lo largo y ancho de todo el océano, razón por la cual se terminó por designar a este espacio marítimo con el apelativo de «Lago Español».

La verdad es que la exitosa defensa de los derechos de navegación en las aguas del Pacífico no tuvo mucho que ver con la eficiencia de los dispositivos militares ni con las dificultades intrínsecas de la travesía por el Cabo de Hornos (que tanto miedo suscitó a los marinos hasta bien entrado el siglo XVII), sino con el simple hecho de que no existía un producto lo suficientemente atractivo como para motivar a los armadores extranjeros a realizar el largo y peligroso viaje hacia las costas americanas bañadas por ese océano. Esta situación cambió a fines del siglo XVIII a raíz del descubrimiento de productos que alcanzaban

⁵ Parrón, *De las Reformas borbónicas a la República*, pp. 485-487 y 496-499.

altos precios en los mercados de Europa y Oriente, como las pieles de nutrias y focas y, en especial, el aceite de ballenas. Ello permitió, por primera vez, hacer rentable y relativamente seguro navegar en las aguas territoriales hispanas del Pacífico, pues las embarcaciones podían cargar mercaderías para vender en las colonias y regresar con las bodegas llenas de aceite a sus puertos de origen. Con ello no queremos decir que los balleneros fueran comerciantes, sino que muchos armadores dedicados a la pesca de cetáceos aprovechaban las oportunidades de negocio que se les presentaban en las costas americanas y vendían grandes cantidades de mercaderías como una forma de maximizar sus ganancias en los largos viajes transoceánicos.

Los primeros balleneros ingleses que surcaron las costas hispanoamericanas del Pacífico para realizar faenas de pesca llegaron a fines del setecientos. Básicamente se trataba de incursiones clandestinas de barcos individuales que practicaban su actividad sin ningún tipo de garantía jurídica o diplomática, por lo que eran pasibles de sufrir el apresamiento de sus naves y tripulación por parte de las autoridades coloniales. Su suerte mejoró de forma sustancial a raíz de la suscripción del tratado de paz angloespañol de San Lorenzo de 1790, cuya confusa redacción —al igual que el decreto de comercio con neutrales de 1796— facilitó el tráfico de naves extranjeras en los dominios marítimos españoles del Pacífico. Aquel tratado representa, por lo tanto, un hito fundamental en el proceso de desnacionalización del comercio peruano, pues legalizó de alguna forma la presencia de naves extranjeras en aguas territoriales españolas, dando el ejemplo a otros negociantes foráneos que buscaban penetrar el infranqueable mercado colonial hispanoamericano. Paradójicamente, la actividad de los balleneros no ha recibido suficiente atención, debido probablemente a que los barcos que llegaron amparados por el tratado de 1790 dejaron pocas huellas documentales que permitieran rastrear su presencia.

El objetivo del presente artículo es analizar cómo el otorgamiento de derechos de navegación a barcos pesqueros ingleses y estadounidenses fue minando lenta e inexorablemente el monopolio comercial español en el Pacífico americano a fines de la época colonial. Nuestro propósito

no es describir de forma exhaustiva la historia de los balleneros, tarea que por cierto es muy importante para entender la dinámica económica del puerto de Paíta durante el siglo XIX, sino básicamente demostrar la conexión entre el fin del monopolio comercial y los comienzos del tráfico ballenero en nuestras costas. Por ello, hemos dividido el trabajo en tres partes, que reflejan, en esencia, las transformaciones que se dieron en las políticas públicas en relación con la presencia de barcos balleneros en las costas peruanas durante el periodo comprendido entre 1790 y 1820.

LOS ANTECEDENTES

La base sobre la cual se sustentaba el imperialismo hispánico era la reivindicación de derechos de soberanía sobre la mitad del mundo asignada por el papa Alejandro VI en la bula *Inter Caetera* de 1493.⁶ Este documento otorgaba a España el dominio de los mares y tierras no descubiertas al oeste de una línea imaginaria que comenzaba en las islas Azores, por lo que empezó a defender una teoría de soberanía absoluta e irrestricta del espacio marítimo, cuyo corolario sería una política de exclusión que impidiera a otras naciones el libre acceso a sus aguas territoriales.

Una de las primeras potencias en oponerse a estos designios fue Inglaterra, cuyos soberanos no solo promovieron la exploración y colonización de nuevos territorios en América, sino que concedieron patentes de corso a varios marinos para surcar los mares territoriales hispánicos con el fin de realizar ataques en estas posesiones. Y si bien las correrías de corsarios como Francis Drake o John Hawkins no llegaron a significar ninguna pérdida territorial importante para España, sus acciones infundieron profundo temor en la Corona hispana, la cual aceptó negociar por primera vez la limitación de sus derechos de navegación en el Atlántico. Así, por el tratado de Londres de 1604, los ingleses se comprometían a proscribir las acciones piráticas contra los dominios hispanos a cambio del reconocimiento de derechos de navegación en los territorios del Atlántico norte. Por primera vez, España aceptaba la inaplicabilidad

⁶ Fernández Herrero, Beatriz. *La utopía de la aventura americana*. Barcelona: Anthropos, 1994, p. 121.

de las bulas papales y dejaba una puerta abierta para la penetración de otra potencia europea en sus aguas territoriales.

Otro hito importante en este proceso de desmantelamiento de los derechos de navegación hispanos en el Atlántico fue el tratado de paz de Madrid de 1670, por el cual los españoles aceptaron la legalidad del tráfico inglés en aguas del Caribe y el dominio de las islas antillanas que ya se encontraban en su poder, en especial Jamaica, que se convertiría eventualmente en la principal base de operaciones para el contrabando británico con la América hispana.⁷ Este hecho abrió paso a otras potencias europeas, como Francia y Holanda, que iniciaron la colonización de lugares en el Caribe, como Haití y Curazao, respectivamente. De esta forma, el Caribe se transformó en un auténtico mar internacional a fines del siglo XVII.

Un firme paso en los planes ingleses para abrir el monopolio americano se consagró en el tratado de Utrecht de 1713. El precio del reconocimiento de un heredero borbón en el trono español fue la concesión de un estatus privilegiado en el comercio con las colonias hispanas en el Caribe. Se permitió a los ingleses participar en las grandes ferias de Portobello y Veracruz mediante el envío de un navío de permiso, que gozaría de total inmunidad aduanera. Asimismo, se les concedió el codiciado asiento de negros, que les permitía introducir miles de esclavos africanos en las colonias españolas, bajo cuya sombra también practicaban el contrabando. Y aunque ambas facilidades fueron suprimidas en 1741, la corriente comercial entre las colonias inglesas del Caribe y la América española nunca se detuvo.

Durante el siglo XVIII, las potencias occidentales pusieron su atención en el Pacífico como nuevo espacio económico y centro de sus estrategias de expansión colonialista.⁸ Una oleada de navegantes y naturalistas

⁷ Haring, Clarence H. *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. París: Desclée de Brouwer, 1939, p. 192.

⁸ La penetración europea en aguas del Pacífico fue producto del interés de las potencias occidentales por dominar a los países adyacentes a dicho océano. Exploradores como James Cook, Jean-François de la Pérouse y Vitus Bering rompieron el gran cerco defensivo español e iniciaron una política de exploración y conquista de territorios en el nuevo

procedentes de distintos países inició la tarea de explorar las islas del océano y puntos deshabitados en las costas del continente americano. A las expediciones pioneras del marino ruso Vitus Bering, el inglés James Cook (1768-1779) y el francés Jean-François de la Pérouse (1785-1788) respondieron los españoles con las dirigidas por Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775 y 1779) y Alejandro Malaspina (1789-1794). Detrás del trabajo científico se encontraba un evidente interés político: los gobiernos buscaban consolidar su presencia en la región del Pacífico mediante la creación de asentamientos y la elaboración de mapas cartográficos. Paralelamente, empezó la búsqueda de algún recurso económico para consolidar una economía colonial en la región. De esta forma fueron descubiertos nuevos productos altamente cotizados en el mercado internacional, como las pieles de nutrias y focas, y especialmente el aceite de las ballenas. La pesca de cetáceos no era nueva en Europa, pues ya se practicaba a gran escala desde la Edad Media. Pero la paulatina depredación del recurso llevó a los pescadores a aventurarse cada vez más lejos, primero a las vastas extensiones del Atlántico norte y el Ártico, y luego a los extensos mares del hemisferio sur a partir del siglo XVIII.

Un hito importante en este gran proceso de «colonización marítima» fue el descubrimiento de grandes poblaciones de focas y ballenas por parte del capitán inglés James Cook en sus expediciones a través del Pacífico en la década de 1770. Naturalmente, este descubrimiento no pasó inadvertido, y la llegada de los primeros barcos balleneros a las costas del Pacífico hispanoamericano no se hizo esperar. En 1788, el empresario inglés Samuel Enderby aprestó el navío *Amelia* para realizar la caza de cetáceos en el Brasil y contrató a una tripulación de balleneros de Nantucket (Estados Unidos), al mando del capitán James Shields.

mar internacional. Para un análisis más exhaustivo de esta invasión del Pacífico, ver Bernabeu Albert, Salvador. *El Pacífico ilustrado. Del Lago Español a las grandes expediciones*. Madrid: Mapfre, 1992; Martínez Shaw, Carlos (comp.). *El Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*. Barcelona: Lunberg, 1988; Mackay, David. *In the Wake of Cook. Exploration, Science & Empire, 1780-1801*. Londres/Wellington: Victoria University Press, 1985; Gaziello, Catherine. *L'Expédition de La Pérouse, 1785-1788: réplique française aux voyages de Cook*. París: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1984.

Desafortunadamente, el Amelia llegó a su destino demasiado tarde, al terminar la temporada, cuando los cetáceos ya habían migrado hacia el norte, lo cual representó una pérdida total para todos los interesados en la expedición. Shields no estaba dispuesto a dejarse vencer por este contratiempo y, tras recordar haber leído el diario de los viajes de Cook —donde se mencionaba la existencia de grandes poblaciones de ballenas en el Pacífico sudamericano—, tomó la decisión de cruzar el Cabo de Hornos y enrumbó hacia aguas territoriales españolas. Allí realizó una cacería fantástica de cetáceos, regresando a Londres con las bodegas llenas del preciado aceite de ballena.⁹ La noticia fue difundida rápidamente entre los marinos ingleses, y a partir de entonces se organizaron varias expediciones hacia los mares australes del Pacífico. Este hecho tuvo profunda significación para Inglaterra, pues como bien lo afirma John Mayo:

The opening of the southern whale fishery and the settlement of Australia by the British meant that far more ships from England sailed the south seas in the normal course of their business than ever before. The Cape of Good Hope route was no longer the only (though still far more convenient) route for journeys below the equator.¹⁰

La penetración de los británicos no solo se circunscribía al territorio austral, sino también alcanzaba las costas del Pacífico norteamericano. Efectivamente, se empezaron a registrar avistamientos de navíos ingleses cerca de las costas mexicanas a partir de 1789, los cuales fueron en aumento a pesar de la queja permanente de las autoridades coloniales.¹¹

⁹ Spears, John Randolph. *The Story of the New England Whalers*. BiblioLife, 2009, pp. 150-151; Pereira Salas, Eugenio. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*. Santiago de Chile: Andrés Bello, 1971, pp. 40-41.

¹⁰ Mayo, John. «The Development of British Interests in Chile's Norte Chico in the Early Nineteenth Century». *The Americas*. 57/3 (2001), p. 363.

¹¹ Una vez llegado a Lima en agosto de 1789, el capitán de la fragata Mexicana informó al virrey haber avistado un navío inglés que huyó raudamente ante la presencia de su barco, porque —como bien lo sospechaba el citado capitán— venía «con fines poco seguros al comercio y quietud de esta Mar del Sur» (Parrón, *De las Reformas borbónicas a la República*, p. 430; Villalobos, Sergio. *El comercio y la crisis colonial: un mito de la independencia*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 1968, p. 139).

Preocupados por el aumento desmesurado de buques extranjeros cerca de sus posesiones, los españoles desplegaron una febril actividad exploratoria y colonizadora en el litoral de California. El celo de las autoridades coloniales frente a los navíos extranjeros condujo a un confuso incidente en la bahía de Nootka en julio de 1789, en el cual fueron apresados dos barcos ingleses que habían ocupado ilegalmente este territorio español. La prensa y los políticos británicos, azuzados por los intereses de sus armadores, amenazaron a Madrid con una guerra si no brindaba una reparación y una disculpa por este hecho, al que consideraban una afrenta.

El incidente de Nootka fue hábilmente utilizado por la Cancillería inglesa como una excusa perfecta para discutir los derechos españoles en el Pacífico. El ultimátum de guerra lanzado por los británicos llevó a los españoles a realizar frenéticos preparativos defensivos. Sin embargo, la suerte estaba echada: huérfana del apoyo militar francés y con una economía en problemas,¹² a la Corona española no le quedó más remedio que claudicar. Los representantes de ambos países llegaron finalmente a un acuerdo, que fue suscrito en el palacio de San Lorenzo del Escorial el 28 de octubre de 1790,¹³ el cual sería complementado con otros dos convenios firmados en 1791 y 1793.

¹² En una junta de Gabinete convocada por el conde de Floridablanca para discutir una posible guerra contra Gran Bretaña, se planteó la cuestión económica como un motivo poderoso para solicitar un arreglo pacífico, ya que, como bien lo explicó el ministro, «la Real Hacienda apenas puede con los gastos del tiempo de paz, y así, para el de guerra, en que bajan las entradas y suben los gastos, es preciso recurrir al crédito; es de temer que no lo tenemos para hallar caudales dentro ni fuera de España» (Fernández Duro, Cesáreo. *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Edición facsimilar. Madrid: Museo Naval, 1973, t. VIII, p. 15).

¹³ «Convención concluida entre España e Inglaterra transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico, firmada en San Lorenzo a 28 de Octubre de 1790». Sus cláusulas eran las siguientes: 1) La restitución de edificios y terrenos de que se había desposeído a los súbditos de Su Majestad Británica en la costa noroeste de la América septentrional e islas adyacentes; 2) La indemnización de daños causados en terrenos, edificios, navíos y mercaderías con actos de violencia o de hostilidad; 3) No perturbar en lo sucesivo a los súbditos respectivos navegando o pescando en el océano Pacífico, o bien desembarcos en las costas de este mar en parajes no ocupados todavía; 4) Su Majestad Británica se obligaba a emplear los medios más eficaces para que la navegación y la pesca de sus súbditos no sirvieran de pretexto al comercio ilícito;

La historiografía británica ha estudiado extensamente las implicancias de las negociaciones de paz angloespañolas de 1790, pues en ellas se definieron explícitamente los nuevos principios que regularían la adquisición de dominios coloniales durante el siglo XIX. En síntesis, el tratado estipulaba el definitivo abandono de los clásicos argumentos sobre los que se había basado el imperialismo español desde el siglo XVI (la donación papal y el «derecho del primer descubrimiento»), estableciéndose como principio rector que cualquier reclamo de índole colonial debía estar respaldado en la ocupación efectiva del territorio en disputa.¹⁴ En términos prácticos, la convención de 1790 definió las fronteras de los imperios inglés y español en la costa oeste de Norteamérica, a la vez que dio carta libre a los marinos británicos para navegar a lo largo de todo el océano Pacífico. Ello suponía el fin del monopolio hispánico de la navegación en esas aguas, o como bien lo señala Sergio Villalobos, «la explícita renuncia de España a su hegemonía en el Pacífico».¹⁵ Los ingleses obtuvieron el privilegio de la libre navegación y pesca en las aguas del Mar del Sur, utilizando de forma perentoria las costas no ocupadas por los españoles como lugares de desembarco y apresto de sus navíos para las faenas de pesca (artículo 3).¹⁶ Se impuso como condición que los

5) Tanto en los lugares restituidos a los ingleses como en las demás partes de la costa noroeste de la América septentrional ocupadas por los españoles, tendrían libre entrada los súbditos de una y otra nación (Fernández, *Armada española*, t. VIII, p. 15).

¹⁴ El argumento de la ocupación efectiva del territorio está fuertemente enraizado en la mentalidad inglesa, para la cual la propiedad privada —que consiste en el «mejoramiento» de la naturaleza— debe ser un principio rector de las relaciones humanas en todo nivel (personal, social, internacional) (Norris, John T. «The Policy of the British Cabinet in the Nootka Crisis». *The English Historical Review*. 70/277 (Oct. 1955), pp. 562-580).

¹⁵ Villalobos, *El comercio y la crisis colonial*, p. 140. El historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna fue el primero en darse cuenta de las implicancias de este tratado al señalar que «desde ese día, el Pacífico dejó de ser un mare clausum; comenzó al contrario la era de las invasiones pacíficas del comercio en todo nuestro litoral» (cit. en Pereira, *Los primeros contactos*, p. 34).

¹⁶ Artículo 3º: «Y a fin de estrechar los vínculos de amistad, y de conservar en lo venidero una perfecta armonía y buena inteligencia entre las dos partes contratantes, se ha convenido que los súbditos respectivos no serán perturbados ni molestados, ya sea navegando o pescando en el Océano Pacífico o en los mares del Sur; ya sea desembarcando en las costas que circundan estos mares, en parages no ocupados ya, a fin de comerciar con los

barcos no podrían acercarse a menos de diez leguas del litoral ocupado efectivamente por los españoles, y el gobierno inglés se comprometió a impedir el contrabando de sus compatriotas en el Pacífico (artículo 4).¹⁷ Pero como veremos a continuación, esta condición fue sistemáticamente incumplida por los balleneros británicos, que empezaron a arribar a las costas peruanas en la década de 1790.

LOS INICIOS DE LA PESCA DE BALLENAS EN EL PERÚ

A la sombra del tratado mencionado, las balleneras inglesas pudieron navegar con tranquilidad en toda la extensión del Mar del Sur, organizadas en auténticas flotillas pesqueras que partían de puertos británicos y norteamericanos en dirección al Pacífico austral. Por lo general, los armadores ingleses fletaban barcos y tripulaciones estadounidenses de Nantucket (Massachusetts) o Boston, aunque dichos navíos enarbolaban la bandera británica. En 1790 zarpó la primera flota ballenera, compuesta por las fragatas Canton, Ospray, Lydia, Washington y Favorite, las que fueron acompañadas por las francesas Necker y Lucía.¹⁸ En 1792, el número de naves que cruzaron el Cabo de Hornos aumentó de manera ostensible hasta totalizar 39, lo que en opinión del historiador chileno Eugenio Pereira Salas asemejaba «una especie de invasión del Pacífico sur».¹⁹ Contra la creencia común, los armadores balleneros no solo se dedicaban a la pesca de cetáceos, sino que diversificaron sus

naturales del país, o para formar establecimientos, aunque todo ha de ser con sujeción a las restricciones y providencias que se especificarán en los tres artículos siguientes» (Cantillo, Alejandro del. *Tratados, convenios y declaraciones de Paz y de Comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, p. 624).

¹⁷ Artículo 4º: «Su Magestad británica se obliga a emplear los medios más eficaces para que la navegación y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico o en los mares del Sur no sirvan de pretexto a un comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esta mira se ha estipulado además expresamente, que los súbditos británicos no navegarán ni pescarán en los dichos mares a distancia de diez leguas marítimas de ninguna parte de las costas ya ocupadas por España» (Cantillo, *Tratados*, p. 624).

¹⁸ Pereira, *Los primeros contactos*, p. 43.

¹⁹ *Ib.*, pp. 43-44.

actividades, practicando, asimismo, la caza de lobos y nutrias, cuyas pieles alcanzaban altos precios en los mercados del Lejano Oriente.²⁰ Esta diversificación es patente en la bitácora de viaje del capitán Benjamín Lee, cuya fragata *Fairy* salió de Boston en 1792 «con destino al N.W. y la California a buscar pieles finas para la China y de camino hacer grasa de ballena para venderla en la India a los ingleses y holandeses, de cuyos parajes tenía práctica por otro viaje de mucho lucro que había hecho ahora tres años».²¹ Las grandes empresas transoceánicas de los balleneros no fueron desconocidas para las autoridades peruanas, que ponderaban

el carácter emprendedor de los ingleses [que] ha dado de 20 años a esta parte, grande impulso a las pescas. Así es que no se ciñen a parages determinados sino que ocupan los mares más cercanos como los más remotos [...]. Ni se limitan a la adquisición de grasas y aceites, dedicándose también mucho al acopio de cueros de lobo marino y a otros ramos de industria; para lo cual dejan pequeñas partidas de gente sobre las costas en las invernadas, y vuelven al cabo de algunos meses a recogerlas. He visto llegar un barco a Inglaterra, cuyo capitán, por no haber podido adquirir otra cosa mejor, para no venirse de vacío, empleó su gente en cortar madera en la Nueva Zelanda la cargó en su embarcación, y la trajo a Londres, abriendo de este modo un nuevo rumbo al comercio.²²

Más allá del natural recelo de las autoridades frente al creciente número de naves extranjeras que pululaban en aguas territoriales del imperio español, el problema era que muchas de estas embarcaciones no respetaban la cláusula que les exigía apartarse de los dominios hispánicos. Poco a poco se les hizo costumbre recalar en los puertos alegando la falta de víveres y agua, o que sus tripulaciones estaban enfermas. Evidentemente,

²⁰ El negocio de la venta de pieles en China era tan rentable que cuando el capitán del barco norteamericano *Betsy*, Charles Winship, fue interrogado por supuesto contrabando en las costas de Chile en 1800, él alegó que «no valía la pena vender una camisa cuando por dos cueros daban en Cantón \$ 600» (Pereira, *Los primeros contactos*, p. 326).

²¹ Pereira, *Los primeros contactos*, p. 317.

²² Elías, Julio J. y Félix Denegri Luna (eds.). *Colección documental de la independencia del Perú. Tomo VII. La Marina, 1780-1822. Volumen I*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, p. 461.

se trataba de una excusa, algo torpe, que despertaba las lógicas sospechas de las autoridades, para las que

el frecuente 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 [estos balleneros] con fines ulteriores, establecer correspondencia con estos habitantes para cimentar un comercio clandestino.²³

El virrey Francisco Gil de Taboada, alarmado por esta situación, envió una comunicación urgente el 26 de junio de 1793 al ministro Manuel Godoy, para informarle sobre el arribo indiscriminado de balleneros británicos a las costas peruanas.²⁴ Si bien no era la primera vez que advertía sobre este hecho, ahora el tono de su misiva era el de una franca denuncia. En su opinión, las arribadas habían dejado de ser incidentes aislados para convertirse en una práctica común entre los marineros ingleses, quienes aprovechaban los vacíos en el tratado de 1790 con el objeto de medrar continuamente en aguas peruanas. Gil de Taboada percibía claramente los alcances negativos de la infiltración británica, que se traducían en un aumento desmesurado del contrabando. Y aunque existía una real cédula del 25 de noviembre de 1692 que obligaba a las autoridades a poner bajo arresto a cualquier nave que surcara el Pacífico (ya fuera aliada o enemiga de España) a menos que tuviese una licencia especial concedida directamente por la Corona,²⁵ la capacidad de acción del virrey en este caso era bastante limitada. España había evitado una guerra con Inglaterra permitiéndole en compensación navegar en aguas del Pacífico sur. Apresar a los balleneros británicos o expulsarlos de los puertos peruanos hubiera originado, por lo tanto, un incidente diplomático entre ambos países de incalculables consecuencias.

Las autoridades coloniales eran concientes de la situación, por lo que tomaron algunas previsiones para contrarrestar la evidente indefensión

²³ Lohmann Villena (comp.), *Colección documental, tomo XXII, volumen 1*, p. 60.

²⁴ *Ib.*, pp. 34-36.

²⁵ Valdizán Gamio, José. *Historia naval del Perú*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1980, t. II, p. 136.

en la que se encontraba la costa peruana. Si bien existía un dispositivo de seguridad marítimo conformado por buques de guerra españoles, su actividad se restringía a patrullar las costas de forma esporádica en tiempos de conflicto militar. Así, se realizaron varias reformas, que darían origen a una fuerza naval permanente conocida como la Real Armada, la cual debía resguardar la costa desde Panamá hasta el Cabo de Hornos; ella sería el embrión de la futura Marina de Guerra del Estado peruano independiente.²⁶ En 1790 se ordenó la creación de un dispositivo naval permanente en el Callao, conformado inicialmente por tres barcos guardacostas, que fueron botados en 1793: una fragata y dos bergantines (el Peruano y el Limeño).²⁷ En 1791 se estableció la Capitanía del Callao, con la precisa misión de regular la actividad de las tripulaciones y barcos del principal puerto del país, y paralelamente se fundó una Academia Real de Náutica en Lima para preparar a los marinos mercantes y de guerra, la cual empezó a funcionar dos años después. El esfuerzo del Estado virreinal por mejorar el sistema de defensa marítimo para hacer frente a un eventual ataque de flotas extranjeras que pululaban en las costas tuvo como corolario la creación de un rubro especial dentro del presupuesto público, el Cuerpo de Marina, cuyos gastos alcanzaron un promedio de doscientos mil pesos anuales.

No obstante, los funcionarios metropolitanos asumieron una actitud demasiado permisiva frente a los barcos pesqueros ingleses, pues en lugar de prohibir su arribo a los puertos del litoral, les facilitaron el acceso mediante dos resoluciones altamente cuestionables. La primera, emitida por el Ministerio de Hacienda el 3 de marzo de 1793, autorizó tácitamente a los balleneros a recalar en los puertos peruanos con la condición de pagar todos sus gastos, sin recibir ningún tipo de socorro de las arcas de Hacienda. Esta orden fue complementada por una resolución

²⁶ Ortiz Sotelo, Jorge. «El Pacífico sudamericano, punto de encuentros y desencuentros». En Millones, Luis y José Villa Rodríguez (eds.). *Perú. El legado de la historia*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2001, p. 211.

²⁷ Ortiz Sotelo, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, p. 30.

del Ministerio de Guerra del 25 de marzo, por la cual se ordenó a las autoridades portuarias a socorrer a todos los balleneros ingleses, sin exceptuar los casos ni el tipo de embarcación.²⁸ Ambas resoluciones eran excesivamente condescendientes, y revelan claramente el interés del gobierno por lograr un acercamiento con Inglaterra en momentos en los cuales el germen revolucionario francés amenazaba con propagarse a la Península y sus dominios.²⁹ El gabinete adoptó una mal disimulada política de apaciguamiento para evitar otro desgraciado incidente como el de Nootka, y estableció una solución de compromiso: se daría ayuda a los balleneros a condición de que pagasen en efectivo por todas sus compras de víveres. En la práctica, esto significaba dejar sin efecto el artículo 4 de las convenciones de pesca y cuasi legalizar el contrabando en aguas del Pacífico sur.

El resultado era previsible. Las incursiones de balleneros se multiplicaron durante los siguientes años en todos los puertos del litoral.³⁰ Noticias llegadas de Paita revelaban que en el transcurso de diez días (entre el 22 y 31 de mayo de 1793), ingresaron al puerto los barcos balleneros Greenwich, Príncipe Guillermo Enrique, Liebre, Rasper y Príncipe de Gales. Se trataba en su mayoría de fragatas moderadamente grandes, con una media de trescientas toneladas de registro, lo que superaba en promedio el peso de las naves mercantes peruanas. Y peor aún, el ritmo de las arribadas excedía el tráfico de cabotaje a lo largo de las costas del Mar del Sur.

Las expediciones británicas contaban además con el apoyo explícito de su gobierno, el cual no se circunscribía únicamente al campo diplomático, sino que incluía también asistencia técnica en el ámbito de la navegación. Efectivamente, si bien los pesqueros ingleses tenían conocimiento de la existencia de grandes poblaciones migratorias de cetáceos y focas a lo largo

²⁸ *Ib.*, pp. 60-61.

²⁹ De hecho, poco tiempo después España e Inglaterra suscribieron el tratado de Aranjuez (25 de mayo de 1793), para enfrentarse a la Francia revolucionaria.

³⁰ A raíz de que se trataba de arribadas forzosas a puertos menores, no existen registros exactos sobre la carga de los balleneros. Solo contamos con informaciones fragmentarias proporcionadas por autoridades provincianas, que narran los encuentros o avistamientos de barcos pesqueros.

del Mar del Sur, su travesía en estas aguas resultaba complicada y azarosa por la carencia de mapas e informaciones sobre los mejores parajes para la pesca en gran escala. Para solucionar este problema, la Marina Real británica le encargó al capitán James Colnett recorrer el océano Pacífico y las costas del Perú con el objeto de reconocer los mejores puestos en islas y el continente para el desembarco de las naves y la pesca de la ballena. El resultado de sus exploraciones fue publicado en Londres en 1798 con el extenso título de *Viaje al Océano Atlántico Meridional, y doblando por el Cabo de Hornos al Océano Pacífico, con el fin de extender la pesca de la Esperma de ballenas, y otros objetos de Comercio, reconociendo y fijando la situación de los puertos, bahías, surgideros y cabos de ciertas islas y costas de aquellos mares, en que los buques mercantes ingleses, pueden repararse*.³¹ Curiosamente, esta guía se convirtió en el manual más completo para los marineros que hacían el viaje hacia las costas peruanas hasta la aparición de los primeros mapas oficiales del país, que vieron la luz ya bien entrado el siglo XIX.

Pero no fueron solo los británicos quienes se dedicaron a la pesca de ballenas. Los norteamericanos aprovecharon la apertura de la navegación en el Pacífico para enviar sus barcos sigilosamente camuflados en medio de las flotas inglesas, pues no contaban con ningún tipo de autorización oficial española. Al principio, los estadounidenses se interesaron fundamentalmente en la caza de lobos marinos en el archipiélago Juan Fernández, para vender sus pieles en China. Pero ante el rápido agotamiento del recurso, los navegantes se concentraron en la pesca de ballenas.³² La mayoría de expediciones zarpaba del puerto de la isla de Nantucket, y en menor medida las flotas salían de Boston, New Bedford y New York. El primer buque ballenero norteamericano en

³¹ Colnett, James. *A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean: For the Purpose of Extending the Spermaceti Whale Fisheries and Other Objects of Commerce, by Ascertaining the Ports, Bays, Harbours, and Anchoring Births [sic] in Certain Islands and Coasts in Those Seas at Which the Ships of the British Merchants Might Be Refitted*. London: Printed for the author by W. Bennett, 1798.

³² Johnson, John J. «Early Relations of the United States with Chile». *The Pacific Historical Review*. 13/3 (Sep. 1944), pp. 261-262.

llegar al Pacífico fue el Beaver, en 1789, aunque el primero en enarbolar bandera de aquel país fue el Washington.³³ Su ejemplo sería imitado por subsecuentes expediciones, como la de las fragatas Favorita y Rubí, naves que fueron avistadas en los puertos de Pisco y Coquimbo en 1794. El virrey estuvo al tanto de este hecho, por lo que instruyó a las autoridades a perseguir con extremo celo a los barcos balleneros norteamericanos aduciendo que

era necesario usar en este caso de toda la severidad imaginable para que la noticia de este acontecimiento hiciese generalmente entender que en estas partes no podría tener jamás lugar designio alguno mercantil opuesto a las leyes y que aquí encontraría siempre un estorbo insuperable en medio de esta libertad de navegación que parece quiere hacerse general y que la América inglesa intenta introducir y sostiene sordamente con sus buques pescadores, sin embargo de no poder manifestar derecho alguno para este ejercicio en el Mar del Sur habiéndose aquel limitado a los ingleses por la Convención de 1791.³⁴

Justo por entonces, la Corona española y el gobierno de Estados Unidos entablaron negociaciones diplomáticas, que desembocaron en el tratado de paz de San Lorenzo o Pinckney del 27 de octubre de 1795. Aunque el acuerdo tenía como único objetivo definir las fronteras territoriales de ambos estados en Norteamérica, los astutos representantes estadounidenses aprovecharon la oportunidad para negociar la concesión de derechos de navegación en los mares adyacentes al imperio español. De esta forma, los marinos estadounidenses pudieron disfrutar de algunas de las prebendas de que gozaban los balleneros británicos gracias al convenio de pesca de 1790.³⁵ El tratado se convirtió en un seguro efectivo para los

³³ *Ib.*, p. 262; Clayton, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales, 1998, pp. 37-38.

³⁴ Lohmann Villena (comp.), *Colección documental, tomo XXII, volumen 1*, p. 118.

³⁵ En el artículo 8 del tratado de paz de San Lorenzo de 1795, se establece que «quando los súbditos de la una de las dos Partes Contratantes con sus buques, ya sean públicos y de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o de enemigos, o por cualquier otra necesidad urgente, a buscar refugio o abrigo en algunos de los ríos, bahías, radas o puertos de una de las dos partes, serán recibidos y tratados con humanidad, gozarán de todo favor, protección y socorro,

navegantes, especialmente en épocas de guerra, cuando los barcos eran capturados bajo la sospecha de ser contrabandistas. Bajo el amparo de esta norma, fueron liberadas algunas naves norteamericanas, como las balleneras Rose, Maryland y Belle Savage, que habían sido apresadas por la flota de guerra virreinal.³⁶

En Chile también se registró la llegada de numerosos balleneros británicos y norteamericanos, pero las medidas tomadas por su presidente, el marqués de Osorno, lograron reducir notablemente la afluencia de estas naves; dicha autoridad siguió las instrucciones emanadas de la real orden del 25 de mayo de 1793. Esta norma permitía de hecho la entrada de naves en los puertos; entonces, ¿por qué Osorno la utilizó para negar esta autorización? Es interesante señalar la forma como él interpretó la orden, dándole un sentido diametralmente opuesto al de su tenor original. Según la norma, no se debía habilitar a las naves en arribada forzosa de forma gratuita, a costa de los dineros de la Real Hacienda. Pero Osorno interpretó que se debía prohibir todo auxilio, lo que suponía en última instancia expulsar a las naves de los puertos. Gracias a esta providencia, la afluencia de buques británicos a los puertos chilenos disminuyó ostensiblemente.

Con respecto al Perú, pasaba el tiempo y el arribo de balleneros no se detenía, por lo que se exigía una medida firme contra aquellos intrusos extranjeros. Apremiado por las circunstancias, el virrey Gil de Taboada decidió cortar por lo sano, ordenando a todos los jefes de distrito negar asilo a las naves que quisieran apostar en algún puerto en busca de ayuda. Podían, no obstante, dirigirse al Callao, donde su tripulación y carga serían minuciosamente revisadas, ofreciéndose socorro solo a aquellas que

y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques, y continuar su viage, todo mediante un precio equitativo; y no se les detendrá o impedirá de modo alguno el salir de dichos puertos o radas; antes bien podrán retirarse y partir cómo y cuándo les pareciese sin ningún obstáculo o impedimento» (*Colección de los tratados de paz, alianza, comercio &c. ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor don Felipe quinto hasta el presente*. Madrid: Imprenta Real, 1796, t. I, p. 415).

³⁶ Pereira, *Los primeros contactos*, pp. 319-320 y 325.

tuvieran extrema necesidad de víveres, medicinas o agua, mientras que las demás embarcaciones serían expulsadas sin mayores miramientos.³⁷ No contento con esta medida, el virrey solicitó a las autoridades españolas emitir una declaración explícita condenando la llegada de balleneros británicos a nuestras costas, para así obtener un aval diplomático en caso de ocurrir algún incidente serio con estas embarcaciones. Sin embargo, esta declaración se hizo innecesaria, ya que al año siguiente España entró en guerra contra Inglaterra como producto de la desconcertante alianza establecida con la República francesa. Curiosamente, uno de los motivos principales que esgrimió la Cancillería hispánica para tomar esta determinación fue «la mala fe con que procedía la Ynglaterra, las frecuentes y fingidas arribadas de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer el contrabando y reconocer aquellos territorios bajo la apariencia de la pesca de la ballena».³⁸ La subsecuente guerra brindó, por lo tanto, un escudo legal perfecto para acabar con el creciente tráfico inglés en aguas del Pacífico sur.

PESCA, CONTRABANDO Y PIRATERÍA DURANTE EL PERIODO DE GUERRA ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA (1796-1808)

A partir de 1796, todas las embarcaciones de bandera británica fueron declaradas enemigas y, por lo tanto, susceptibles de ser apresadas o embargadas, lo que provocó un notorio descenso en la llegada de barcos balleneros a las costas sudamericanas. Para compensar a sus armadores pesqueros, la Corona inglesa autorizó la apertura de la navegación a los balleneros en la franja occidental del Pacífico y gran parte del océano Índico (de los 51 a los 180 grados longitud este), rompiendo con ello el monopolio que hasta entonces ejercía la Compañía inglesa de las Indias Orientales sobre esos mares.³⁹

³⁷ *Ib.*, p. 60.

³⁸ «Manifiesto contra la Inglaterra» (cédula del 7 de octubre de 1796). En Lafuente, Modesto. *Historia general de España*. Madrid: Establecimiento tipográfico de D. Francisco de P. Mellado, 1862, p. 279.

³⁹ Headland, Robert. *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989, p. 88.

No obstante los peligros inherentes a la guerra, la afluencia de barcos balleneros británicos en aguas territoriales del Perú y Chile nunca se extinguió. En algunos casos prefirieron pescar alejados de las costas, pero más comúnmente actuaron como corsarios de forma encubierta enarbolando bandera neutral, especialmente la de Estados Unidos. Así lo denunció el Consulado, al señalar que muchas naves «aunque giran socolor de Bostoneses, sobran fundamentos para creer que en la realidad son Corsarios Yngleses en la mayor parte».⁴⁰ Informes oficiales ratificaron la veracidad de estas denuncias, señalando la insidiosa actitud de las naves inglesas, que buscaban crear confusión en sus encuentros con barcos nacionales, pues «quando el buque español es de mayor fuerza enarbolan vanderá Americana, pero si lo reconocen inferior, entonces usan de la superioridad declarándose por enemigos».⁴¹ Igualmente, encontramos que algunos balleneros aprovecharon la coyuntura de guerra y el alza de precios de mercaderías importadas para cambiar el giro de sus negocios al comercio, emprendiendo arriesgadas aventuras mercantiles, como en el caso de la fragata inglesa *Scorpion* en 1808.⁴²

Ahora bien, el mayor temor de las autoridades no era precisamente el aumento del contrabando, sino más bien la posibilidad de una invasión. Fuertes rumores venidos de Europa señalaban la existencia de un plan fraguado por emisarios peruanos en la corte de Inglaterra para convencer a este país de enviar una gran flota de guerra al Pacífico.⁴³ Temiendo un

⁴⁰ Parrón, *De las Reformas borbónicas a la República*, p. 430.

⁴¹ *Ib.*, loc. cit.

⁴² La fragata inglesa *Scorpion*, comandada por el capitán Tristan Bunker, había realizado dos expediciones hacia el Pacífico sur bajo el pretexto de la pesca de ballena, pero que en realidad tenían como propósito vender mercancías tanto en Chile como en el Perú a cambio de plata piña o barras de cobre. En su segundo viaje a Chile (1807), el capitán Bunker hizo amistad con un tal Henry Faulkner, con quien organizó una tercera expedición enteramente comercial para vender textiles por valor de ochenta mil libras esterlinas. Sin embargo, la empresa terminó mal: las autoridades, enteradas del negocio, apresaron el barco y decomisaron la mercadería. Para más detalles del caso, ver Mayo, «The Development of British Interests», p. 364.

⁴³ Esta información es consignada por Manuel de Arredondo, regente de la Audiencia de Lima, quien menciona estar «enterado del contenido de la Real Orden muy reservada de 26 de junio pasado de 1800, [que] dejó libradas las más estrechas providencias

ataque inminente, las autoridades del gobierno instruyeron al nuevo virrey, el marqués de Osorno, para mejorar las condiciones de defensa del Perú. Actuando con su acostumbrada diligencia, ya demostrada en su gestión al frente de la capitanía chilena, Osorno tomó varias medidas importantes para resistir los embates británicos, tanto en tierra como en el mar. En primer lugar, aumentó la dotación de los puertos de Valdivia, Chiloé y Juan Fernández para resguardar la entrada de cualquier nave al Pacífico; se mejoraron las condiciones defensivas de los partidos de Paita, Trujillo, Callao y Arequipa; y se reforzó la guarnición de Lima.

La mayor preocupación de Osorno era la presencia constante de barcos balleneros en aguas peruanas, porque creía que llegado el momento, podrían participar activamente en una previsible invasión inglesa. Redobló, por lo tanto, la vigilancia de las costas, para lo cual comisionó a todos los jefes de distrito con el fin de recoger información sobre la presencia de barcos extraños o sospechosos, estableció una red de vigías marítimos compuesta por pescadores locales y dispuso el uso de dos bergantines para el transporte de pertrechos y soldados a los puertos del litoral. Rechazó, no obstante, el pedido del Tribunal del Consulado para armar una flota corsaria dedicada a perseguir a los balleneros y contrabandistas extranjeros, y asumió directamente esta misión, para lo cual armó en corso una fragata ballenera inglesa apresada en el Callao y puso a su mando a un hombre de su confianza, el capitán Agustín de Mendoza.

Los siguientes meses se lograron algunos éxitos importantes, que llevaron al apresamiento de por lo menos diez barcos ingleses y sus respectivas tripulaciones. El corsario virreinal capturó la fragata Betsy en el Callao, así como los navíos Lady y Levante en Paita, y Triunfo y Comercio en Pisco. La primera, bien acondicionada, entró incluso a formar parte de la

para que con el mayor sigilo y con cuantos medios sean posibles se averiguase e indagase el fundamento que puedan tener las noticias con que se halla Su Majestad de que emisarios de este reino habían pasado a Londres con el objeto de tratar de su independencia, a cuyo fin pedían por el pronto doce mil hombres, y que en los buques ingleses que viniesen a estos mares con el designio de la pesca de ballena, se fuesen remitiendo municiones de guerra y fusiles» (Lohmann Villena, Guillermo (comp.). *Colección documental de la independencia del Perú. Tomo XXII. Volumen 2*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972, p. 121).

flota corsaria virreinal. Por su lado, las autoridades chilenas consiguieron capturar otras cinco naves contrabandistas que recalaron en los puertos de Coquimbo, Talcahuano y Valparaíso. Tal era el éxito alcanzado por esta empresa corsaria que el virrey comentaba, entre satisfecho y preocupado, el hecho de disponer de una carga inmensa de aceite de ballena que no se podía remitir al exterior.⁴⁴

A pesar del evidente mérito de la política virreinal en materia de defensa, los comerciantes no dejaron de criticar a Osorno aduciendo que los barcos mercantes todavía eran apresados impunemente por los contrabandistas británicos. Esta actitud era producto del resentimiento de los hombres de negocio contra el virrey por haberlos desplazado del lucrativo negocio del corso, en una época especialmente difícil para la actividad mercantil. La mala prensa desatada contra Osorno hizo que este finalmente cediera su brazo a torcer y permitiera a los comerciantes crear su propio corso particular.

El Consulado se apresuró entonces a organizar una flota destinada a capturar barcos ingleses. Armó para tal efecto a la fragata británica *Castor*, que había sido apresada en el Callao, y al navío *Atlante*, cuyo nombre fue cambiado por el de *Orué*. A estos barcos se sumó la fragata de guerra *Leocadia*, llegada desde Buenos Aires gracias a las gestiones realizadas con las autoridades rioplatenses. En sus correrías, esta flotilla logró apresar a las fragatas inglesas *Bretaña* y *Pólux*, y a la norteamericana *Pegasus*, que se hallaba merodeando en las costas de Pisco. El apresamiento de esta nave fue un hecho significativo, pues demostraba que los balleneros estadounidenses habían adoptado las mismas tácticas agresivas de sus pares ingleses en su navegación en el Mar del Sur.

No obstante la febril actividad desplegada por la flotilla del Consulado, las incursiones anglonorteamericanas no cesaron. Es más, ante la eventualidad de un enfrentamiento con los corsarios peruanos, los balleneros se armaron convenientemente para defenderse y, llegado el caso, atacar a mercantes nacionales como auténticos piratas. Los británicos establecieron sus bases de operaciones en las islas Galápagos y Otahety,

⁴⁴ Lohmann Villena (comp.), *Colección documental, tomo XXII, volumen 1*, pp. 90-91.

que dominaban la importante ruta entre el Perú y Panamá, lo cual les permitía realizar rápidas incursiones a los puertos y caletas del litoral. Mientras tanto, los norteamericanos tomaron posesión de las islas Lobos de Tierra, cuyo dominio dio origen a un largo y controvertido reclamo diplomático al gobierno republicano peruano.⁴⁵

La guerra corsaria se generalizó desde ambos bandos, perjudicando sensiblemente el tráfico marítimo. En una circular de julio de 1804, el virrey marques de Avilés informaba sobre los daños provocados por el corsario inglés Arinto, que había ocasionado diversos destrozos en algunos puertos del litoral.⁴⁶ Pocos meses después, tres naves británicas bloquearon el puerto de Valparaíso, logrando capturar al bergantín chileno San Agustín. Finalmente, el 27 de octubre, dos fragatas inglesas recalaron en el puerto de Pisco y solicitaron víveres, pero ante la negativa de las autoridades peruanas, miembros de sus tripulaciones entraron violentamente a la oficina de resguardo y la aduana local para tomar todo lo que necesitaban.⁴⁷ Avilés culpaba directamente de estos destrozos a las «embarcaciones inglesas que cruzan este océano, haciendo en tiempos de paz con pretextos de la pesca de ballena el contrabando y los daños que llevo referido»,⁴⁸ advirtiendo, asimismo, que los balleneros se acercaban a la costa para mantener un ilícito comercio con contrabandistas peruanos,

⁴⁵ Según el artículo 4 de la convención de pesca de 1790, los balleneros podían recalar en algunas islas y puestos no ocupados por los españoles para realizar las reparaciones de las naves o el procesamiento de los productos de la pesca. El Departamento de Estado norteamericano, amparándose en esta disposición, entabló un reclamo diplomático al gobierno peruano en 1852, argumentando que su país tenía derechos soberanos sobre las islas de Lobos por el solo hecho de haber sido visitadas desde 1793 por pescadores estadounidenses (Tauro del Pino, Alberto (ed.). *Colección documental de la independencia del Perú. Tomo XXI. Asuntos económicos. Volumen 1*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, p. 449).

⁴⁶ Entre las correrías del bergantín inglés Arinto se pueden contar el apresamiento del buque peruano San Francisco de Paula a la altura del puerto de Coquimbo, el saqueo de cuatrocientos quintales de cobre en el puerto de Huasco y el hundimiento de la goleta Extremena cerca de Copiapó (Lohmann Villena (comp.), *Colección documental, tomo XXII, volumen 1*, p. 153).

⁴⁷ Lohmann Villena (comp.), *Colección documental, tomo XXII, volumen 1*, p. 154.

⁴⁸ *Ib.*, pp. 153-154.

por lo que ordenó aplicar la pena de muerte a cualquier individuo que hiciera trato con naves extranjeras enemigas. En respuesta a la ofensiva pirática, el gobierno y los comerciantes reforzaron igualmente sus defensas. Así, mientras las autoridades acondicionaron el bergantín de guerra El Peruano, el Consulado adquirió al elevado precio de 95 mil pesos la fragata Paz de la Real Compañía de Filipinas y la armó en corso para perseguir a contrabandistas extranjeros, especialmente a los corsarios ingleses.

EL AVANCE DEL TRÁFICO MARÍTIMO EXTRANJERO EN EL CONTEXTO DE LA GUERRA REVOLUCIONARIA (1808-1820)

La invasión francesa de la Península y la subsecuente alianza entre España y Gran Bretaña suscrita en julio de 1808 marcó un cambio esencial en la actitud de las autoridades coloniales hacia los navíos ingleses. Aprovechando esta magnífica oportunidad, los armadores británicos organizaron una gran expedición, antes incluso de la conclusión del tratado, la cual consistía en catorce barcos mercantes con una carga valorada en más de novecientas mil libras esterlinas destinada a los mercados de Chile y el Perú.⁴⁹ Protegidos por su nuevo estatus de aliados, los marinos ingleses podían navegar tranquilamente sin el temor de ver apresados o embargados sus buques. El final de la guerra con Inglaterra marcó la decadencia de los corsarios peruanos, cuyo negocio era justamente la cacería de los numerosos barcos balleneros y contrabandistas que pululaban en el litoral.⁵⁰

La influencia imperial de Gran Bretaña en el continente se incrementó notablemente a raíz de la constitución de la Estación Naval

⁴⁹ Ortiz, *Perú y Gran Bretaña*, p. 33.

⁵⁰ A diferencia del trato dispensado a los ingleses, los navíos norteamericanos todavía eran perseguidos y apresados por los corsarios españoles. Como producto de la guerra anglonorteamericana de 1812, los hispánicos se pronunciaron abiertamente en favor de sus aliados británicos y persiguieron a los barcos de bandera estadounidense. Por ejemplo, en dicho año el corsario peruano Nereyda apresó a los navíos norteamericanos Barclay y Walker a la altura de Coquimbo. Sin embargo, luego sería capturado por los balleneros Nimrod y Charles. El viajero norteamericano David Porter, quien hizo una detallada descripción del Perú en 1813 en su calidad de capitán del Charles, dejó testimonio de las escaramuzas que sostuvieron con las patrullas coloniales (Porter, David Dixon. *Memoir of Commodore [...] of the United States Navy*. Published by J. Munsell, 1875).

de Sudamérica en 1808. Concebida como parte de la estrategia inglesa de control de los mares del mundo, la Estación era un dispositivo de defensa compuesto por un conjunto de buques de guerra estacionados de forma permanente en Río de Janeiro para proteger a la familia real portuguesa, que residía en aquella ciudad. No obstante, su ámbito de acción no se circunscribiría a los dominios portugueses del Brasil, sino que pronto se expandiría a todo el subcontinente después del pacto hispánico-inglés de 1808. No es extraño, por lo tanto, que sus jefes se involucraran en el espiral de la guerra revolucionaria hispanoamericana —aun cuando tenían instrucciones precisas de mantener una actitud de absoluta neutralidad en cuestiones relativas a la relación entre España y sus colonias ultramarinas—, lo que devino en amargas recriminaciones por parte del gobierno londinense.⁵¹ En cualquier caso, la protección proporcionada por la Estación Naval fue un escudo seguro para comerciantes y balleneros, quienes a su sombra pudieron aumentar su participación en el tráfico mercantil iberoamericano y continuar explotando en forma creciente la pesca de la ballena en el Pacífico sur.

Si bien el aumento del tráfico extranjero constituía una preocupación para las autoridades españolas, la lucha contra los movimientos insurgentes americanos (que empezó en 1809) desplazó ese asunto a un segundo plano dentro de la agenda de prioridades del gobierno virreinal. Todos los recursos —tanto en hombres, armas y barcos— fueron reorientados a la guerra contra los rebeldes, lo que permitió un aumento sostenido del comercio extranjero. En regiones apartadas como Chile, la magnitud de este tráfico llegó a tal extremo que su presidente Luis Muñoz de Guzmán declaraba en tono abatido que «por ser cotidiano el arribo de embarcaciones extranjeras en los principales puertos de este reino, no causa ya novedad digna de elevarse a consideración del rey».⁵²

La nueva oleada de barcos balleneros anglonorteamericanos que arribaron al Perú durante la década de 1810 difiere del primer gran ciclo pesquero del decenio de 1790 en dos aspectos fundamentales: a) la

⁵¹ Ortiz, *Perú y Gran Bretaña*, pp. 35-38.

⁵² Villalobos, *El comercio y la crisis colonial*, p. 150.

presencia de naves extranjeras es tolerada por las autoridades coloniales como una respuesta a la relativa incomunicación producto de la creciente inseguridad en la aguas del Mar del Sur; y b) casi todas las embarcaciones pesqueras prefieren acoderar directamente en el Callao, donde reciben los víveres y aguada para continuar su travesía.

El creciente ritmo del tráfico ballenero en el Pacífico austral experimentó un corto hiato debido al estallido de la guerra angloestadounidense de 1812-1815. Uno de los escenarios de este conflicto fue justamente el Mar del Sur, adonde arribó la fragata de guerra norteamericana Essex en 1813, con la precisa instrucción de atacar a los balleneros británicos de faena en estas aguas. Esta agresión fue respondida por los buques de la Estación Naval inglesa Phoebe, Cherub y Racoon, que se enfrentaron a la Essex en un combate naval frente a Valparaíso en 1814, después del cual se reinició el tráfico ballenero en las costas peruanas.⁵³

El ataque de numerosos balleneros extranjeros en los puertos del Perú a partir de 1815 sugiere la existencia de una actitud más condescendiente del gobierno virreinal hacia el tráfico foráneo, justo en una época en la que se discutió la posibilidad de brindar una amplia libertad de comercio a los mercaderes británicos.⁵⁴ La gran sintonía existente entre el virrey Pezuela y los sectores «liberales» de la aristocracia limeña —que buscaban romper la camisa de fuerza del monopolio gaditano— pudo haber influido en la flexibilización de las normas relativas a la llegada de balleneros a las costas peruanas. Es muy probable que estos barcos también se dedicasen al comercio en una época en la cual los corsarios del Río de la Plata obstaculizaban el tráfico legal en el mar peruano. En efecto, la escuadra financiada por el gobierno insurgente de Buenos Aires se dedicó a atacar indistintamente a todos los barcos españoles que hacían el derrotero a través del Cabo de Hornos y a los mercantes peruanos a lo largo del Pacífico sur. En sus correrías, solo respetaban a los navíos de bandera extranjera, que paradójicamente terminaron siendo los

⁵³ Clayton, *Estados Unidos y el Perú*, pp. 40-43.

⁵⁴ Hamnett, Brian. *Revolución y contrarrevolución en México y el Perú (Liberalismo, realeza y separatismo, 1800-1824)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1978, p. 133.

medios de transporte más seguros en estos mares. Como bien lo señala Brian Hamnett, durante este periodo «gran parte del comercio marítimo peruano cayó en manos de armadores extranjeros», que no solo efectuaban el tráfico interoceánico, sino incluso el de cabotaje transportando alimentos entre los diferentes puntos del litoral.⁵⁵

La apertura del comercio peruano permitió a los balleneros desarrollar sus ilícitas actividades mercantiles con mayor soltura. Solo en el caso de los norteamericanos, entre 1817 y 1818 ellos tenían al menos cien balleneros frente a la costa oeste sudamericana. El itinerario de esas naves era muy similar: salían de las estaciones balleneras de Nantucket y New Bedford, cruzaban el Cabo de Hornos para internarse en el Pacífico y recalaban perentoriamente en los puertos de Arica, el Callao y Paita antes de tomar rumbo hacia la costa noroeste de Estados Unidos o China. Muchos traían carga para vender en el Perú, como el Improvement, que fondeó en Arica el 31 de julio de 1821 para abastecerse de víveres, lo que fue aprovechado por su tripulación para sacar a la venta artículos tan diversos como paños finos, vestidos de algodón y lino, sombreros, herramientas, cuchillería, pólvora, balas y otros géneros, todos los cuales eran transados por plata y oro.⁵⁶

El viajero ruso Vasilii Golovnin, quien pasó una corta estancia en el Perú durante 1818, describió perfectamente las prácticas de muchos navíos ingleses que, amparados en la pesca de cetáceos, introducían productos de contrabando en el virreinato. El procedimiento era el siguiente:

Cargan sus barcos de toda clase de mercadería inglesa y lo mandan más allá del Cabo de Hornos a cazar ballenas. Después de matar una o dos ballenas y llenar algunos barriles de grasa, entra el barco a un puerto peruano o chileno con el pretexto de reparación o de falta de alimentos. Entre tanto se conectan con los contrabandistas del puerto. Se ponen de acuerdo para desembarcar las mercaderías en algún sitio apartado. Va allá el barco, entregan su mercadería y reciben sus pesos. Hemos encontrado en el puerto de Lima un barco inglés, apresado por los españoles por haber querido entrar en Valparaíso. El sobrecargo o contador del barco nos contó el mismo cómo al ver llegar la fragata española que se les acercaba cuando estaban por entrar en el puerto,

⁵⁵ Ib., p. 135.

⁵⁶ Clayton, *Estados Unidos y el Perú*, pp. 43-44.

los ingleses arrojaron rápidamente el agua dulce que tenían menos un barril y pretextaron que la falta de agua les obligaba a entrar en el puerto. Por esta razón exigieron que los españoles liberaran el barco. Pero los españoles, viendo la cantidad enorme de mercaderías que había en el barco inglés, sostuvieron que querían entrar en el puerto de Valparaíso para negocios y no por necesidad. Cuando salimos de Lima, todavía estaba pendiente el caso.⁵⁷

Las autoridades no eran ajenas a los tremendos inconvenientes que traía consigo el tráfico ballenero inglés, y llegaron incluso a afirmar que su acción fue una de las causas de la grave crisis económica y el ambiente revolucionario imperante en el virreinato peruano, pues

a la sombra de este permiso [de pesca de 1790] se han abierto y frecuentado nuestros puertos y calas, que han sido después otros tantos veneros o conductos, por donde el contrabando se ha aumentado excesivamente en conocido detrimento de nuestro comercio, e intereses del Estado; han arruinado los tejidos del país; y han extraído sus caudales en plata y oro, de que ha provenido sin duda su inacción su miseria y en los pueblos más distantes el horrendo crimen de la sedición. Pero si fue grande este error hablando de economía, aun es mucho mayor en política, porque dando campo abierto a los extranjeros para fomentar su marina, la nuestra será tanto menor, cuanto las otras se adelanten, y engrandezcan.⁵⁸

A partir de 1820, la mención a los balleneros desaparece de la correspondencia oficial. Es probable que la llegada masiva de barcos extranjeros y el relajamiento de los controles aduaneros hiciera difícil identificar con exactitud la actividad de todos los navíos que llegaban a los puertos peruanos. Lo cierto es que la pesca de la ballena se siguió practicando de forma creciente en las costas del país, y tuvo como centro neurálgico al puerto de Paita, alrededor del cual se crearon encadenamientos productivos que dinamizaron la economía de una parte importante del norte del Perú durante el siglo XIX.⁵⁹ Pero a diferencia de sus inicios,

⁵⁷ Núñez, Estuardo (comp.). *Colección documental de la independencia del Perú. Tomo XXVII. Relaciones de viajeros. Volumen 1*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, p. 169.

⁵⁸ Elías y Denegri Luna (eds.), *Colección documental, tomo VII, volumen 1*, p. 456.

⁵⁹ Consultar Lofstrom, William L. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano, 1832-1865*. Lima: Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura,

la actividad de los balleneros ya no estuvo asociada al comercio, el cual se desenvolvía de forma independiente y abierta a todas las naciones en los distintos puertos del litoral.

LOS PROYECTOS NACIONALES PARA LA PESCA DE BALLENAS

Desalentados por los problemas inherentes al comercio en una época de guerra revolucionaria, los mercaderes peruanos se hicieron más permeables a la idea de incursionar en otras actividades, como la pesca de ballenas, que demostraba ser una interesante posibilidad. No se trataba ciertamente de una idea novedosa, ya que en el pasado se habían registrado algunos intentos aislados por concurrir en este negocio,⁶⁰ pero ahora existían condiciones propicias para avanzar nuevamente en esta dirección. Alentados por las buenas perspectivas que reportaría la pesca de ballenas, un grupo de destacados mercaderes —entre los que se contaban Joaquín María Ferrer, Gaspar Rico, Francisco Inda, Martín de Cortiguera y Martín Guisasa— elevó un informe al Tribunal del Consulado en 1812, en el que propuso la formación de una gran compañía de pesca para competir con los marinos extranjeros.⁶¹

Las ideas que se desprenden de este documento son importantes porque expresan de alguna forma el punto de vista de un importante sector del comercio sobre la actividad de los balleneros en el Perú. El informe empieza por señalar que mientras la marina nacional se hallaba inactiva, se mantenían en nuestras aguas por lo menos cien barcos, entre ingleses y norteamericanos, que recogen «el fruto de unas riquezas que la naturaleza

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2002.

⁶⁰ Algunos comerciantes peruanos importaron desde Chiloé pequeños cargamentos de barbas de ballena para el mercado limeño, aunque únicamente, al parecer, en calidad de prueba, ya que solo contamos con información de tres embarques entre 1794 y 1797, que en total alcanzaron apenas los cuarenta pesos (Archivo General de la Nación, Lima, C16 859-1393, 898-1602). En 1808, Joseph Helm invirtió unos catorce mil pesos para acondicionar su barco y dedicarse a la pesca de ballenas, aunque sus expectativas terminaron en un gran fracaso, que lo condujo directamente a la bancarrota.

⁶¹ Elías y Denegri Luna (eds.), *Colección documental, tomo VII, volumen 1*, p. 453.

ha depositado en estas costas». ⁶² Los cálculos sobre las ganancias de estas expediciones, aunque claramente exagerados, enfatizan el hecho de que se trataba de una actividad bastante lucrativa. Establecían, en principio, que las cien embarcaciones tenían en promedio unas trescientas toneladas de registro, lo que arrojaba unas treinta mil toneladas en total. Si cada una de ellas conducía una carga completa de esperma de ballena, valorada en unos trescientos pesos por tonelada en el mercado, se llegaba a una cifra aproximada a los nueve millones de pesos fuertes, «que viene a ser el duplo de lo que producen las minas de plata y oro del reyno en que ciframos nuestra riqueza». ⁶³ El informe concluía justamente abogando por la formación de una compañía de pesca, «que sería tal vez con el tiempo un nuevo manantial de riqueza para este país, y *el cimiento de una marina capaz de proteger su comercio y navegación*». ⁶⁴ En el documento se hace evidente que la motivación que animaba a los comerciantes para solicitar la formación de una compañía de pesca no era simplemente el afán por obtener las ganancias derivadas de esta actividad, sino fundamentalmente la posibilidad de revivir la marina mercante. Mediante la explotación de un nuevo recurso, destinado a la exportación, los mercaderes querían reflotar la alicaída actividad de los armadores, destinada a la creación de una flota marítima necesaria para mantener la hegemonía limeña en el campo de la navegación y el comercio en el Pacífico.

El más poderoso e influyente grupo de mercaderes de la capital —entre los que se encontraban Joseph Helm, José Antonio de Errea, Manuel e Ignacio de Santiago y Rotalde, Pedro Altuzarra y los directivos de la Compañía de Filipinas Juan Bautista de Oyarzabal y Pedro Abadía— elaboró un segundo informe en febrero de 1812 para apoyar la propuesta de sus compañeros en el comercio. ⁶⁵ Los autores de este escrito insistían en la importancia de la pesca de la ballena y remarcaban la necesidad de apoyo estatal para el éxito de esta empresa. Argumentaban que la iniciativa individual era insuficiente (como lo demostró el infeliz intento realizado por

⁶² Ib., loc. cit.

⁶³ Ib., p. 450.

⁶⁴ Ib., p. 453. El subrayado es nuestro.

⁶⁵ Elías y Denegri Luna (eds.), *Colección documental, tomo VII, volumen 1*, pp. 454-455.

Joseph Helm), por lo que se debía emular la política de otros estados, como Holanda e Inglaterra, que utilizaban todos los medios a su alcance para proteger y promover las actividades de sus conciudadanos. No obstante, esta propuesta adolecía de un gran defecto: no establecía un mecanismo concreto de apoyo o incentivo, por lo cual las autoridades la desestimaron, y el asunto quedó confinado a los archivos de las oficinas estatales.

Un nuevo proyecto —más completo— fue presentado dos años después por el ilustrado protomédico del Perú y director del Colegio de San Fernando, Hipólito Unanue. En un oficio dirigido al Consejo de Indias en octubre de 1814, dicho personaje trató de justificar la creación de una industria ballenera en motivaciones patrióticas, pues frente a la masiva intrusión inglesa en aguas del Mar del Sur, sugería que la forma de expulsarlos no era mediante el uso de la fuerza, sino que

se les puede ir alejando de allí con el fomento de la pesca de la ballena, pues pudiendo hacerlo los súbditos de Su Majestad con más comodidad y menos costo que los extranjeros, pueden igualmente vender en Europa a menos precio el aceite y la esperma, y minorada de este modo la ganancia tendrían menos alicitivo que los lleve a aquellos distantes mares.⁶⁶

Para Unanue, el fracaso de los intentos previos para establecer la pesca de ballena se había debido a la falta de apoyo estatal. En su opinión, la única forma de fomentar esta actividad era «seguir los mismos pasos que han adoptado la Francia, la Dinamarca y otras potencias marítimas cuando han querido aprovecharse de algún nuevo ramo de pesca».⁶⁷ Las medidas que planteó el protomédico en favor de los inversionistas nacionales eran de corte promotor, e incluían la entrega de premios o mercedes por parte de la Corona, la promoción de esta actividad entre los agremiados del Tribunal del Consulado, el otorgamiento de facilidades para la navegación en cualquier parte de la costa y la posibilidad de adquirir instrumental o contratar marinos extranjeros. Por último —siguiendo la tradicional mentalidad mercantilista—, Unanue pedía la exoneración completa de todo impuesto a los productos derivados de la

⁶⁶ *Ib.*, p. 451.

⁶⁷ *Ib.*, p. 452.

pesca de ballenas, con el objeto de competir en mejores condiciones que los británicos. Su informe fue elevado a la Secretaría de Marina para su consulta respectiva y pasó poco tiempo después al Ministerio Universal de Indias, que mediante oficio del 15 de julio de 1815 aprobó el tenor del proyecto en toda su extensión.⁶⁸ Sin embargo, este nunca se llevó a cabo porque la inversión necesaria era muy elevada y las circunstancias de la guerra fueron desfavorables para su puesta en práctica.

CONCLUSIÓN

Las teorías para explicar el fin del monopolio marítimo español en el Pacífico sur se concentran casi exclusivamente en las normas de carácter comercial que relajaron los controles al tráfico de barcos mercantes extranjeros, en especial el reglamento de comercio de neutrales de 1796. Sin embargo, los promotores de esta interpretación no toman en consideración el hecho de que ya antes de la promulgación de esa ley, numerosos buques de otros países —especialmente de Inglaterra y Estados Unidos— pululaban cerca de las costas peruanas y chilenas practicando un provechoso contrabando, amparado en la pesca de ballenas. Por lo tanto, desde nuestra perspectiva, la punta de lanza de la penetración del tráfico británico en el Pacífico sudamericano fue el tratado de pesca de San Lorenzo de 1790, el cual otorgó derechos de navegación a barcos de una nación foránea para ingresar en un espacio marítimo que tradicionalmente había sido identificado como el Lago Español.

El descubrimiento de grandes poblaciones de ballenas y focas a lo largo del litoral peruano-chileno fue un imán irresistible para las flotas de potencias pesqueras como Inglaterra, Estados Unidos y Francia, que empezaron a enviar sus naves más allá del Cabo de Hornos, a lo que había sido por casi tres siglos un espacio dominado por España. Tal vez sin proponérselo, los balleneros establecieron por primera vez una ruta regular para la navegación internacional a través del Pacífico, dando origen a la consolidación de una auténtica economía-mundo que conectaba los cinco continentes. En este esfuerzo, los pescadores británicos y

⁶⁸ *Ib.*, pp. 467-468.

norteamericanos contaron con el efectivo apoyo de sus respectivos gobiernos, que lograron astutamente obtener importantes privilegios para sus compatriotas en aguas territoriales hispánicas. Eventualmente, los barcos mercantes extranjeros aprovecharían la apertura del tráfico propiciado por los balleneros para infiltrarse con mayores perspectivas de éxito en los mercados coloniales del oeste sudamericano. En resumen, podemos afirmar que los derechos de navegación precedieron a los de comercio, y fueron decisivos en el proceso de sustitución del tráfico español por el extranjero en el Perú al final del periodo colonial.

Las autoridades virreinales no fueron ajenas a esta situación, pues se daban perfecta cuenta de los grandes perjuicios que la existencia de flotas extranjeras podía ocasionar no solo al comercio legal español, sino a la misma seguridad del país. Por ello, el arribo de los balleneros gatilló la alarma del gobierno por el estado de desprotección de las costas peruanas, dando pie a la formulación de un nuevo dispositivo de defensa marítimo. Las medidas incluían la creación de una flota permanente y una escuela náutica, y el establecimiento de la Capitanía de puerto del Callao, reformas que sentarían las bases para la constitución de la Marina de Guerra de la República temprana.

La pesca de ballenas también impactaría en la mente de la elite empresarial peruana, la cual alcanzó a diseñar algunos planes para involucrarse directamente en esa actividad. De la lectura de los documentos dejados por los proyectistas peruanos, se desprende el limitado conocimiento que tenían del negocio, pues solo se ponderaban las ventajas del mismo sin mencionar los riesgos inherentes a la pesca de cetáceos en el mar abierto. Por ello, se pide reiteradamente el apoyo estatal dentro de una lógica económica mercantilista, que pone acento en la necesidad de varios incentivos de corte proteccionista para alentar la iniciativa individual de los inversionistas locales. Más importante aún es el hecho de que para algunos comerciantes la pesca de ballena no era un fin en sí mismo, sino un trampolín para impulsar la industria naviera, que había caído en decadencia a raíz de la llegada masiva de buques de bandera extranjera que estaban adueñándose del comercio exterior y de cabotaje en la costa peruana.

De otro lado, el tráfico pesquero en el Pacífico sur estuvo fuertemente condicionado por la situación política en Europa, por lo que cualquier intento de periodificar la actividad ballenera debe incorporar necesariamente la variable diplomática como un factor clave. A partir de este criterio, hemos definido tres momentos importantes en el desarrollo inicial de la pesca de ballenas en el Perú: a) entre 1790 y 1796, cuando se produjo la apertura del tráfico ballenero anglonorteamericano bajo el amparo de los convenios de pesca de 1790, con Gran Bretaña, y de 1795, con Estados Unidos; b) entre 1796 y 1808, cuando se redujo el número de naves pesqueras debido al ambiente de inseguridad ocasionado por la guerra entre España e Inglaterra; y c) entre 1808 y 1820, cuando la paz entre España e Inglaterra dio inicio a un nuevo periodo de auge para la pesca de ballenas en el litoral peruano, ahora bajo la protección de los navíos de guerra de la Estación Naval de Sudamérica, que se instalaron en Río de Janeiro desde 1808. Desde entonces, la pesca de ballenas se desarrolló sin mayores trabas hasta su liberalización definitiva después de la caída del régimen colonial.

Por último, debemos decir que los balleneros no restringieron el giro de sus negocios únicamente a la cacería de cetáceos, sino que frecuentemente combinaron esta actividad con el contrabando a gran escala, e incluso con la piratería en épocas de guerra. En efecto, a lo largo de nuestro trabajo hemos consignado gran cantidad de testimonios, no necesariamente oficiales, que confirman el creciente interés de muchos balleneros en el comercio con el Perú y Chile. De allí que las autoridades coloniales pusieran especial interés en la represión de los mismos, pues sospechaban con fundamento de sus verdaderas intenciones mercantiles. De alguna forma, los balleneros fueron la avanzada del comercio extranjero en el Perú, tal como lo señala John Johnson para el caso de nuestro vecino del sur al afirmar que «it was the sealers and whalers plying the waters of the South Pacific who opened the way for commercial penetration of the United States into present-day Chile».⁶⁹ Y aunque los balleneros no se dedicaran en forma directa al intercambio comercial,

⁶⁹ Johnson, «Early Relations», p. 260.

su presencia habitual en las costas hizo que los habitantes de la colonia se acostumbraran al trato con súbditos de otras naciones y lenguas. Esto favoreció indirectamente a los verdaderos mercaderes foráneos, quienes podían desplegar sus negocios con menos interferencias por parte de las autoridades coloniales, las cuales se mostraban inermes frente a la masiva afluencia de barcos de bandera extranjera. Esta pudo haber sido la razón por la cual el virrey Joaquín de la Pezuela, junto a un grupo de grandes comerciantes y burócratas liberales, planteara la necesidad de establecer un tratado de comercio libre con Inglaterra en 1818. El fracaso de esta iniciativa solo hizo alargar por unos años más el anunciado declive del tráfico marítimo español en el Perú.

At the end of the colonial period, the Spanish monopoly in southern Pacific America collapsed and was replaced by a de facto opening to international commerce. Some authors suggest that this process by which foreign commerce began to dominate local commerce had its origin in the late reforms of imperial commerce (such as the 1796 decree allowing for commerce with neutral nations) or in the Latin American revolutionary war. This article will argue that the collapse of the monopoly was a product of the concession of the rights of navigation to whaling ships from England and the United States as a result of the fishing agreements of 1790 and 1795, which brought about a relaxing of controls over the entrance of foreign ships to the Peruvian and Chilean coast. In this line of research we will explore the economic and political connotations of the Anglo-American trafficking in whales at the beginning of the nineteenth century.

Key Words: *Late colonial period, Commercial monopoly, Rights of navigation, Fishing agreements, Anglo-American whaling*
