

**Velas inglesas en los mares del sur:
la captura de la *Thomas* y la fuga de
la *Betsey* (1804-1814)**

Angelo Castro González

Magister en Historia UC



Perspectivas
de Historia Militar



PERSPECTIVAS DE HISTORIA MILITAR es una publicación orientada a abordar temas vinculados a la historia militar a fin de contribuir a la formación de opinión en estas materias.

Los artículos están principalmente dirigidos a historiadores, académicos y público general que se interesen en la historia.

Estos artículos son elaborados por investigadores de la Academia de Historia Militar, pero sus páginas se encuentran abiertas a todos quienes quieran contribuir al pensamiento y debate de estos temas.

VELAS INGLESAS EN LOS MARES
DEL SUR: LA CAPTURA DE LA
THOMAS Y LA FUGA DE LA BETSEY
(1804-1814)

Por

Angelo F. Castro González*

* Magister en Historia (Universidad de Concepción).

Las opiniones contenidas en los artículos que se exponen en la presente publicación son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no representan necesariamente el pensamiento de la Academia de Historia Militar.

Se autoriza la reproducción del presente artículo, mencionando la Perspectiva de Historia Militar y el autor.

La dirección de la revista se reserva el derecho de edición y adaptación de los artículos recibidos.

RESUMEN

El presente artículo tiene como finalidad tratar la incursión de las potencias extranjeras en lo que otrora fuera el dominio español sobre el Pacífico, sosteniendo que aquella intromisión, materializadas por las fragatas *Betsey* y *Thomas*, viene a representar el declive del poder hispano en América, tanto a un nivel comercial como militar, el surgimiento de potencias rivales en estos lares, personificadas especialmente por Inglaterra y los Estados Unidos, y, finalmente, el tránsito desde la monarquía hasta las nacientes repúblicas americanas.

Palabras claves: Balleneros, Océano Pacífico, Guerra, Talcahuano, Chile.

INTRODUCCIÓN

Estrepitar de cañones, el disparo al unísono de un centenar de mosquetes y el maldecir de una docena de hombres fue lo que muchos pudieron oír aquel día del año 1805. Pero lo que podía parecer un típico escenario europeo decimonónico, propio de los vaivenes de las Guerras Napoleónicas, en realidad era el apacible y concurrido puerto de Talcahuano, perteneciente a la Capitanía General de Chile, cuando dos buques, enarbolando la bandera inglesa, recalaron en su muelle, dando lugar a un cruento enfrentamiento entre ingleses y españoles. Algo por demás inédito en la zona, la que solo estaba aclimatada a los enfrentamientos entre criollos y mapuche.

Sería una lucha encarnizada que no solo reflejaría la intromisión extranjera en lo que otrora fuera el dominio indiscutido de España, sino que también la debacle venidera del poderío hispano en estos lares y que, posteriormente, daría paso a las nacientes repúblicas americanas. Hablar de la España del siglo XVIII, y de sus dominios en América y el Pacífico en general, es hablar de un coloso, tanto en términos territoriales como demográficos, culturales y militares; sin embargo, las subsecuentes guerras que habían mantenido a la monarquía ibérica en jaque durante años, por fin habían pasado la cuenta a la nueva dinastía Borbónica. El Imperio Español, ya en declive y con unos desdibujados tintes imperiales, seguía siendo un coloso, pero uno con pies de barro. Como nos sugería Agustín Alcázar, pareciera que España llegó a convertirse en un Imperio demasiado pronto, pues el impulso inicial de la conquista de América se agotó rápidamente, permaneciendo casi dos siglos aletargado y decadente¹. El ímpetu había caído, ya no se buscaba extender el dominio imperial, sino conservar aquellas posesiones que le servían para seguir a flote.

Ello no nos debe sorprender en lo absoluto, pues, si caemos en cuenta de la carrera entre las potencias del Viejo Continente, España perdía cada vez más terreno. Los trabajos de defensa y la conformación de una visión del territorio americano iban muy de la mano con la decadencia de España en Europa y el auge de Inglaterra y Holanda como potencias navales rivales. Mientras Holanda, Inglaterra, Francia, y posteriormente Estados Unidos, asumían un importante rol en el escenario americano, España cedía terreno, rehusándose a optar por la ofensiva.

¹ Agustín ALCÁZAR SEGURA: *Las Guerras de Independencia Hispanoamericanas*, CISDE Editorial, España, 2013, p. 17.

Con el transcurso de los años, la conquista de los territorios americanos por los rivales de España fue cada vez más inviable; en cambio, la penetración en los mercados era por mucho más suculenta. Si en el siglo XVI holandeses, franceses e ingleses muy rara vez osaban infiltrar los mercados de la Capitanía General de Chile o los atiborrados puertos virreinales, ni mucho menos a desafiar el impositivo sistema monopólico, ya a fines del período colonial, y especialmente en los primeros años del siglo XIX, la situación era completamente diferente. La América española, y los Mares del Sur en general, suponían un lucrativo negocio. A ello se le sumaban, como señala Radomiro Flores Guzmán, el descubrimiento de grandes recursos pesqueros que podían llegar a alcanzar altos precios en los mercados europeos y orientales: pieles de nutria, focas y, notoriamente, el aceite de ballena. Con estos alicientes, la navegación por el Pacífico cada vez era más rentable².

Chile no era la excepción a la regla; de hecho, representaba una fruta madura, más no para la conquista, que ya parecía completamente inviable hasta las invasiones inglesas a Buenos Aires en 1806-1807, sino más bien para la explotación de los recursos y materias primas, para pujantes y nacientes mercados abarrotados e interesados por las mercancías que no podrían conseguir bajo el alero de la monarquía hispana, y, por supuesto, para la introducción de las nuevas ideas liberales que el siglo XIX. Bajo esta silenciosa competencia de puertos y mercancías, yacía una aún más silenciosa, metafóricamente hablando, una plagada del estrepitar de cañones y bizarro abordaje de cubiertas; después de todo, la captura de navíos enemigos podía ser una empresa tan lucrativa como la misma venta de sus productos. Una de estas instancias fue la acaecida en Talcahuano en 1805, cuando la guarnición del puerto se enfrentó a la tripulación de dos buques balleneros: *La Betsey* y la *Thomas*. Un encuentro caracterizado por la brutalidad y también por el silencio de la historiografía al respecto.

Ésta se ha mantenido en el contenido anecdótico y muchas veces como mera referencia a lo acaecido en el puerto sureño. El primer historiador en hacer referencia a este combate no fue otro que Benjamín Vicuña Mackenna en su *Historia de Valparaíso* (1872), referencias que complementarían en su *Juan Fernández, Historia verdadera de la Isla Robinson Crusoe* (1883) y *El Coronel don Tomás de Figueroa* (1884). Sería Diego Barros Arana en su *Historia General de Chile* (Tomo VII, 1886) quien lo enmarcaría en

² Ramiro Alberto FLORES GUZMÁN: “Los balleneros Anglo-estadounidenses y la cuestión de la ‘extranjerización’ del comercio peruano a fines de la época colonial, 1790-1820”, en *Am. Lat. Hist. Econ.*, n°46, 2011, pp. 40-41.

procesos históricos más profundos (véase contrabando, piratería, difusión de ideas liberales y, por supuesto, la Guerra Anglo-hispana de 1804). Ahora, de ahí en adelante, prácticamente todos citarán esta última para referirse al tema, sin prácticamente realizar crítica o aporte alguno. De ellos, los más destacables serían Agustín Ross en su *Reseña Histórica del Comercio de Chile* (1894); Alejandro Fuenzalida en la *Evolución Social de Chile* (1906); Francisco A. Encina en su *Historia de Chile* (Tomo V, 2º edición, 1953); Eduardo Moreno (Ed.) *Libro de Oro de Talcahuano* (1964); y, finalmente, Sergio Villalobos *El Comercio y la Crisis Colonial* (1968). Como se ha mencionado, prácticamente ninguno realiza un análisis histórico en profundidad, omitiendo por completo las siguientes: ¿cómo se inserta tal combate en la guerra contra Inglaterra? ¿quiénes fueron sus participantes? ¿aquel combate fue parte de procesos históricos más profundos y mucho más allá de lo meramente anecdótico? y ¿cuál fue el destino de los navíos? Todas ellas interrogantes que esperamos responder.

Para ello se ha priorizado el tratamiento a fuentes primarias, como lo es el único testimonio existente de tal encuentro: *Narrative of Voyages* (1817) del capitán Amasa Délano. Conjuntamente se ha consultado y prospectado documentación en las plataformas digitales del Archivo General de Simancas (AGS), Archivo Bernardo O'Higgins (ABO), números correspondientes a la *Colección Documental de la Independencia del Perú* (CDIP), *Colección de Historiadores de Chile y de Documentos Relativos a la Historia Nacional* (CHCh), la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile* (CDIHCh) y a la *Colección de Historiadores i Documentos Relativos a la Independencia de Chile* (CHDICH). De igual manera, se han consultado bases de datos y archivos británicos, destacándose la base de datos de buques balleneros (British Southern Whale Fishery) presentada por el New Bedford Whaling Museum y los números de la *Lloy's List*, correspondiente a los años de 1803-1806. Ello complementado con las informaciones presentadas por Jane M. Clayton en *Ships employed in the South Sea Whale Fishery*. Finalmente, la información será cotejada con los aportes de la historiografía nacional y artículos especializados.

1. VELAS EXTRANJERAS EN LOS MARES DEL SUR

Fue hace más de una década que Geoffrey Parker, destacado historiador británico abocado al estudio de los Austrias y el poderío hispano de los siglos XV y XVII, recalca un hecho por lo demás curioso, casi irónico: y es que mientras en Europa y Oriente surgían potencias que, poco a poco, comenzaban a rivalizar con el poderío de las monarquías

hispanas, Occidente, personificado en España, comenzaba la mayor expansión de su historia³. Con ello, en palabras de Ramiro Flores Guzmán, el Pacífico pasaba a ser prácticamente propiedad de los Habsburgo, llamándole el “gran lago español”⁴.

Tales concepciones no solo han sido propias de los historiadores modernos, sino que ya estaban plasmados en el imaginario colectivo de la época, más cuando el mismísimo Tratado de Tordesillas (1494) concedía a España soberanía sobre el Pacífico. De ahí solo era cuestión de tiempo para la exploración, conquista y colonización, pasando posteriormente la fundación de ciudades. No por nada la disposición del territorio que comprende actualmente Chile, con sus numerosos puntos cercanos al mar, era más que favorable para el continuo contacto marítimo.

El monopolio hispano se rompería en la década de 1570 por parte de la monarquía inglesa, de la mano de personajes como Francis Drake y Richard Hawkins, lo que conllevaría a un cambio en la visión estratégica sobre América: ya no se trataba de proseguir la conquista y evitar la intromisión de potencias rivales, sino de poblar y defender puntos estratégicos⁵. Fue así como se estructuró la doctrina geoestratégica de alcances globales y permanentes, argumentando que existía una profunda conexión entre los territorios americanos y con la Corona: que ninguno podía subsistir por sí solo, y ninguno podía desligarse de la suerte de las guerras de España y en Europa. En este caso, la importancia de Chile pasaría por ser un espacio poblado por españoles y defendido militarmente, especialmente en sus puertos ante incursiones enemigas, lo que lo convertía en la primera línea de defensa del Perú y otras localidades en el Pacífico. Esta doctrina sería fuertemente afirmada con el peligro holandés de 1598 a 1616 y el de 1623 a 1642⁶.

Pero si el siglo XVI y XVII fue el protagónico de los Países Bajos como dolor de cabeza para España, de ahí en más sería el turno de Albión. Acciones como el Tratado de Londres de 1604, la Paz de Madrid 1670 y el Tratado de Utrecht (1713-1715) comenzaron a cimentar la penetración inglesa en las costas americanas, y si bien la Guerra del Asiento (1739-1748) implicó un choque entre el Aspa de Borgoña y la Cruz de San Jorge, el avance angloparlante era algo incuestionable. Ello se haría latente con el descubrimiento de recursos marítimos por el capitán inglés James Cook en 1770⁷, recursos por demás

³ Geoffrey PARKER (Ed.): *Historia de la Guerra*, AKAL, Madrid, 2010, p. 135.

⁴ Ramiro Alberto FLORES GUZMÁN: “Los balleneros Anglo-estadounidenses...”, p. 43.

⁵ “Carta de Alonso de Sotomayor al Consejo de Indias sobre el estado del reino”, 6 de diciembre de 1583. CDIHCh, Segunda serie, Tomo II, 1957, p. 213.

⁶ Raúl CONCHA MONARDES: *El Reino de Chile. Realidades estratégicas, sistemas militares y ocupación del territorio (1520-1650)*, Editorial CESOC, Santiago, 2016, p. 149.

⁷ Ramiro Alberto FLORES GUZMÁN: “Los balleneros Anglo-estadounidenses...”, p. 44.

cotizados en Europa: pieles de focas y nutria, y aún más importante, aceite de ballena. Rápidamente se armaron expediciones que cruzarían el Atlántico para la explotación de los bancos de Brasil (1774), luego los de las Islas Malvinas y, ya en 1789, cruzarían el Cabo de Hornos para ingresar al Pacífico. A ellos prontamente se les unirían navíos norteamericanos. De tal modo, el Pacífico se transformaría en el centro neurálgico de balleneros provenientes de Nantucket, New Bedford⁸, Londres, Dartmouth, Nueva Escocia, Canadá, Milford Haven y Gales⁹, dando paso a lo que Benjamín Vicuña Mackenna denominaría “la era de las invasiones pacíficas del comercio en todo nuestro litoral”¹⁰.

Por si fuera poco, ya en 1790, los ingleses lograron limitar la dominación española hasta el paralelo de Chiloé por el lado del Mar del Sur, y al paralelo del río Saladillo, por el Mar del Norte, como consecuencias del apresamiento de dos navíos británicos y a la destrucción de un establecimiento de la misma nación en la Bahía de Nootka en 1789¹¹. La Convención de San Lorenzo, del 28 de octubre de 1790, convocada precisamente por el episodio de los dos navíos, vino a significar la explícita renuncia de España a su hegemonía marítima del Pacífico, quedando estipulado que en adelante los ingleses podían navegar y pescar en aguas del Mar del Sur y ‘desembarcar temporalmente en las costas no ocupadas por los españoles, a fin de realizar faenas complementarias de la pesca’¹². El monopolio, que se mantenía a duras penas en el papel, por fin había sido roto por verdaderas flotas norteamericanas, inglesas, francesas e incluso germanas que daban caza a los enormes cetáceos¹³. No por nada el Marqués de Avilés llegaría a sostener lo siguiente:

La piratería y contrabando, no frecuentado en los pasados tiempos, se ha hecho general y común por los ingleses y bostoneses, y demás naciones que bajo de esas banderas se han internado á estos mares con el pretexto y permiso de la pesca de ballena, que sólo es concedida á los ingleses á 10 leguas de distancia de la costa: uno y otros abusan de esa franquía fingiendo necesidad de arribar á algún puerto;

⁸ Daniel QUIROZ LARREA: *Soplan las Ballenas. Historia sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, Santiago, 2020, p. 47.

⁹ Rhys RICHARDS; Thierry DU PASQUIER: “Bay Whaling off Southern Africa, c. 1785-1805”, en *S. Afr. J. mar. Sci.*, n°8, 1989, pp. 232-233.

¹⁰ Benjamín VICUÑA MACKENNA: *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Universidad de Chile, Santiago, 1936, p. 390.

¹¹ Para más información sobre la controversia de Nootka, recomendamos la lectura de William R. MANNING: *The Nootka Sound Controversy*, Government Printing Office, Washington, 1905.

¹² Rodolfo URBINA BURGOS: *La Periferia Meridional Indiana. Chiloé en el Siglo XVII*, Ediciones Universidad de Valparaíso, Valparaíso, 1983, p. 216.

¹³ Richard C. KUGLER: “Historical survey of Foreign whaling: North America”, en H.K. JACOB; K. Snoeiijing (Ed.): *Artic Whaling: Proceedings of the International Symposium Arctic Whaling*, Artic Centre, University of Groningen, Groningen, 1984, p. 151.

proporcionándoles ese tráfico seguros conocimientos de los puertos, bahía y caletas para aguadas y refrescos y facilitándoles puntos de apoyo para diverso género de empresas¹⁴.

Frente a tal escenario, era normal el recelo de las autoridades americanas se hiciera latente, al igual que las dudas sobre cómo proceder frente a la llegada de buques ingleses a los puertos. Común era que, a causa de temporales, desperfectos o falta de víveres, los navíos angloparlantes debiesen, obligatoriamente tocar puerto, de ahí las inquietudes de los gobernadores de Luis de Álava (Valparaíso), Francisco de la Mata Linares (Concepción), Víctor Ibáñez de Corvera (La Serena) y Mariano Pusterla (Valdivia) en 1790¹⁵. Y, a pesar de que el gobernador Ambrosio O'Higgins insistiera en la necesidad de evitar que tales naves tocasen puerto, la verdad es que lo hicieron continuamente, no tanto por la indiferencia de las autoridades locales, sino más bien por su incapacidad, tanto logística como militar, de hacer frente a estas intromisiones. A lo que se le sumaba el interés mismo de los comerciantes y sectores criollos en general en mantener el vivo contacto con las naves extranjeras, principalmente por el rédito que podían obtener de la venta de sus productos, así como por lo cotizados que eran los productos manufacturados en el Viejo Continente.

Así, por ejemplo, solo en diciembre de 1794 arribaron al puerto de Coquimbo cuatro buques balleneros, dos ingleses (*Alderley* y *Bellisarius*) y dos angloamericanos (*Ruby* y *Favourita*)¹⁶. En cifras macro, para citar un ejemplo, tan solo en 1792 surcaron las costas chilenas nada menos que 24 navíos ingleses¹⁷ y entre 1788 y 1804 unas 110 embarcaciones balleneras norteamericanas (muchas de ellas con capital inglés) arribaron a Chile¹⁸. Ello llegaría al punto de que, solo en Talcahuano para 1803, en palabras del gobernador Luis Muñoz de Guzmán, habían tocado puerto 16 naves norteamericanas, inglesas y francesas. Al informar sobre este hecho, el gobernador anotaba que 'por ser cotidiano el arribo de embarcaciones extranjeras no causa ya novedad digna de elevarse a la consideración del rey'¹⁹. No obstante, las acusaciones justificadas de contrabando,

¹⁴ Carlos Alberto ROMERO (Ed.): *Memoria del Virrey del Perú Marqués de Avilés*, Imprenta del Estado, Lima, 1901, p. 64.

¹⁵ Eugenio PEREIRA SALAS: *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1971, p. 34.

¹⁶ Daniel QUIROZ LARREA: *Soplan las Ballenas*, p. 54.

¹⁷ Eugenio PEREIRA SALAS: *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*, p. 43.

¹⁸ *Ibidem*, p. 353.

¹⁹ Sergio VILLALOBOS: *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile 1700-1811*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1965, p. 95.

sumadas al temor de una posible invasión inglesa y las pugnas entre Albión y la Península (1796-1802), conllevó a que muchos navíos balleneros, y algunos otros, fueran presa de las autoridades hispanas.

Así, por ejemplo, en 1797 el Marqués de Osorno informaba alegremente que tanto en Perú como en Chile numerosos balleneros de bandera inglesa habían sido apresados²⁰, dos de los cuales habían sido capturados en Talcahuano por el capitán del puerto, Tomás de Figueroa y Caravaca²¹. Ya al despuntar el siglo XIX, numerosos navíos serían capturados en las costas chilenas²². Sería bajo estas condiciones que en febrero de 1805 dos navíos con bandera inglesa, la *Thomas* y la *Betsey*, recalaban en Talcahuano, dando inicio a una cruenta lucha.

2. SOBRE LOS PASOS DE LA *BETSEY* Y LA *THOMAS*

Las operaciones balleneras, y otras que no, eran ya por lo demás comunes en las aguas del Pacífico, lo mismo aplicaba para los embargos, detenciones, capturas de los navíos, fueran de bandera española o inglesa. Por ello, no nos ha de sorprender que se capturase una nave en un puerto tan septentrional, y medianamente pujante, como lo era el de Talcahuano del siglo XVIII, localidad dependiente enteramente de la ciudad de Concepción y defendida por una escasa guarnición, mayoritariamente miliciana, y dos baterías (San Agustín y Gálvez) provistas de unas cuantas piezas de artillería²³. Sin embargo, las preguntas son evidentes: ¿por qué recalaban en este puerto? ¿cuál era su intención? y, finalmente, ¿de dónde provenían estas naves?

La primera de ellas era la *Betsey*, propiedad de Daniel Bennett & Cía., y, según los datos Jane M. Clayton en su *Ships employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775-1815*, sabemos que inició sus funciones bajo el nombre de *L'Esperance* enarbolando bandera francesa; sin embargo, pasa a bandera británica en 1791 al ser capturada en la Isla Bermudas. Es empleada en la pesca ballenera en los Mares del Sur a partir de 1798, registrándose una serie de viajes: 1798-1801 bajo el cap. Obediah Clark; en 1801-1803 bajo el cap. Charles Forster (Foster) hacia la Bahía de Walvis (África); en

²⁰ “El Virrey Marqués de Osorno informa haberse apresado diez fragatas inglesas dedicadas a la pesca de ballena”, 23 de mayo de 1797. CDIP, Tomo XXII, Vol. I, 1972, pp. 90-91.

²¹ AGS, SGU, leg. 6889,44, fol. 377. Sabemos, por documentación procedente del mismo Archivo General de Simancas, que una de las naves capturadas llevaba por nombre *La Castor*. Véase en AGS, SGU, leg.6888,38, fol. 244.

²² Para más información sobre los balleneros capturados en el período, véase Diego BARROS ARANA: *Historia General de Chile*, Tomo VII, Rafael Jover Editor, Santiago, 1886, pp. 278-287.

²³ Vicente CARVALLO GOYENECHÉ: *Segunda Parte de la Descripción Histórico-Geográfica del Reino de Chile*. CHCh, Tomo X, 1876, p. 112.

1803-1804 bajo el cap. William Watson hacia Isla Desolación²⁴. Hacia 1804 la Society of Merchants, Ship Owners and Under Writers describía al navío como de *Segunda Clase*, lo que significaba que la nave se hallaba en perfectas condiciones y no parecía tener defectos visibles, lo que le hacía perfecta para el transporte de carga de forma segura²⁵. Finalmente, su tonelaje llegaba hasta las 316 toneladas al momento en que emprendía su cuarto viaje en 1804 bajo el mando del cap. Thomas Richards, también llamado Richardson.

Este escenario contrasta enormemente con la información presentada por la *Thomas*, de la cual poco se ha llegado a saber. Solo es por el New Bedford Whaling Museum que podemos dar con ciertos datos de la nave. Por ejemplo, sabemos que su posible propietario era J. Braddock y que el capitán al momento de emprender el viaje hacia las costas del Pacífico se apellidaba Moody. Salvo aquellas anotaciones, no existe registro alguno de la nave, ni siquiera en la *Lloy's List* correspondiente al período. Por lo que saber el tonelaje, el lugar de construcción y los viajes antes realizados por el navío sería únicamente especulación. Respecto a su tripulación, sabemos por el testimonio de Amasa Délano en su *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres* (1817) que Moody iba acompañado de su esposa²⁶. Salvo aquello, no existen informaciones.

Ahora bien, nuevamente es la *Betsey* la que nos ofrece un catastro de quienes participaron en el viaje de 1804, demostrándonos que los balleneros ingleses contaban con una variopinta tripulación a bordo:

Nombre	Lugar de Nacimiento	Rol dentro de la embarcación
Thomas Richards (Richardson)	Inglaterra	Capitán
William Hudson	Inglaterra	Oficial en Jefe
Joseph Crew	Prusia	Marinero
Anthony Nass	Portugal	Marinero
James Hayes	No figura	Jefe de Línea
Thomas Edwar James	Inglaterra	Jefe de Línea
Thomas Palmer	No figura	Jefe de Línea
John Young	Escocia	Jefe de Línea
John Baker	Inglaterra	Timonel

²⁴ Jane M. CLAYTON: *Ships employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775-1815: An alphabetical list of ships*, Sin Editor, Crete, 2014, p. 73.

²⁵ SOCIETY OF MERCHANTS, SHIP OWNERS AND UNDER WRITERS: *The New Register-book of shipping, for the year 1804*, Printed for the society, London, 1804, s.p.

²⁶ Amasa DELANO: *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres: Comprising Three Voyages Round the World; Together with a Voyage of Survey and Discovery, in the Pacific Ocean and Oriental Islands*, Vol. I, E. G. House, Boston, 1817, p. 281.

James Fisher	Irlanda	Timonel
Robert Gray	Inglaterra	Timonel
William Hayton	No figura	Timonel
John Powell	No figura	Timonel
William Wall	Inglaterra	Timonel
William Eaton	Inglaterra	Arponero
John Forbes	Escocia	Arponero
John Smith	Escocia	Arponero
Mathew Walters	Inglaterra	Arponero
George Cheeseman	Inglaterra	Aprendiz
William Jones	Inglaterra	Aprendiz
Alexander McIntosh	Inglaterra	Aprendiz
Arthur Morris	Inglaterra	Aprendiz
Henry Smith	Inglaterra	Aprendiz

Fuente: *British Southern Whale Fishery*, New Bedford Whaling Museum.

Ahora, ¿Por qué reviste importancia la llegada de estas naves al puerto de Talcahuano? Precisamente porque lo hacen en un período de coyuntura de las relaciones anglo-hispanas. Según la *Lloy's List*, la *Betsey* zarpaba desde Londres hacia los Mares del Sur el 25 de septiembre de 1804²⁷, mientras que el 28 del mismo mes²⁸ se reportaba que el navío seguía su marcha con normalidad, todo aquello mientras las tensiones entre España e Inglaterra desembocaban en un conflicto abierto. Estas se habían mantenido con relativa estabilidad desde la paz de Amiens de 1802; sin embargo, el desencadenamiento de las hostilidades entre Francia y Gran Bretaña en 1804, sumado a la debilidad hispana y al Pacto de no Agresión con Napoleón (1803), conllevó a que los españoles nuevamente se vieran envueltos en el conflicto. De tal manera que, cuando Carlos IV declaraba la guerra a Gran Bretaña el 12 de diciembre de 1804 y ordenaba el embargo, arresto y captura de todo buque inglés y sus tripulaciones que tocasen puerto en sus posesiones, la *Thomas* y la *Betsey* se hallaban de pleno en los Mares del sur y muy cercanas a los puertos chilenos.

Considerando esto es de entender las acciones que posteriormente describiremos; sin embargo, también es menester considerar el contexto regional, pues, además de la declaración de guerra, se encontraban las tropelías que algunos buques británicos habían realizado en puertos chilenos. De hecho, fue precisamente en 1804 cuando el Marqués de Avilés, Virrey del Perú, denunciaba la incursión de dos buques ingleses en el puerto de Talcahuano:

²⁷ *Lloy's List*, 25 de septiembre de 1804.

²⁸ *Lloy's List*, 28 de septiembre de 1804.

En Talcahuano, puerto del distrito del reino de Chile, dos balleneros ingleses burlaron las providencias de aquel gobierno, pues despedidos se dirigieron a la inmediata isla nombrada Quiriquina y rechazaron haciendo fuego de cañón y fusilería a la lancha que con tropa del capitán del puerto y el comandante militar se dirigían a intimarles su salida²⁹.

Teniendo en consideración estas acciones y circunstancias, sumadas a la expresa orden de apresar cualquier navío con bandera inglesa, no resultaba extraño que cualquier embarcación, fuese de cualquier índole, corriera extremo peligro. Ello lo vemos cuando en febrero de 1805, instancia en la que según Amasa Délano ambos navíos arriban a Talcahuano, las alarmas corrieron inmediatamente cuando fueron avistadas. Según el cronista norteamericano, las noticias de la Batalla del Cabo de Santa María (1804), en la que cuatro fragatas provenientes del Río de la Plata habían sido capturadas por los ingleses, ya habían llegado al puerto chileno, razón por la cual muchos se hallaban deseosos de vengar aquella afrenta. Tanto la *Thomas* como la *Betsey* no estaban al tanto de aquello y, aunque guardando las distancias y las apariencias, desembarcaron a fin de conseguir pertrechos y realizar algunas reparaciones³⁰.

Los hechos se dieron de la siguiente manera: los dos navíos echaron anclas a un cuarto de milla de las baterías (San Agustín y Gálvez), mientras que Tomás de Figueroa y Caravaca, capitán de la guarnición de Talcahuano, se acercaba a los buques en pequeñas lanchas a fin de ofrecer la ayuda y asistencia requerida. Tanto los capitanes Richards como Moody habrían aceptado tal invitación, no sin antes advertir a sus respectivos oficiales que no dejaran que ningún español subiera, pues sospechaban de la amabilidad de sus anfitriones. Una vez en el puerto, ambos capitanes fueron llevados a la guarnición, donde, rodeados de soldados, fueron informados de las discrepancias y estallido de la guerra entre sus respectivas naciones y que, en razón de ello, se apoderarían de sus naves³¹.

El combate comenzó con la negativa de los dos capitanes por rendirse, ante lo cual Figueroa, junto a sus hombres, abordaron las lanchas cañoneras del puerto a fin de rendir las naves. Desde los fuertes San Agustín y Gálvez se abrió nutrido fuego de artillería, el cual prontamente fue respondido por los barcos. Délano simplemente nos dice que fue tras el acoso de la artillería de los fuertes que la *Thomas* se rinde; sin embargo, es

²⁹ “El Virrey Avilés denuncia los excesos cometidos por las embarcaciones extranjeras que pululan por aguas del Pacífico”, 23 de noviembre de 1804. CDIP, Tomo XXII, Vol. I, 1972, p. 154.

³⁰ Amasa DELANO: *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, pp. 280-281.

³¹ *Ibidem*, p. 281.

Benjamín Vicuña Mackenna quien nos ofrece un panorama más amplio, ello al considerar algunos despachos de Juan Martínez de Rosas³²:

I fue en una de esas ocasiones de guerra cuando tratando de expulsar de la bahía de Talcaguano dos balleneros ingleses que se resistían a obedecer aquel mandato con menosprecio de las armas del rei i de su propia autoridad, metiéndose en un bote con diez granaderos, i saltando sobre la borda de una de las naves con su impetuosa valentía acostumbrada rindió la insolenta tripulación³³.

Con ello, Mackenna nos da a entender que la *Thomas* no fue capturada de buenas a primeras sin presentar combate, lo que se condice enormemente con lo acaecido con la *Betsey*. Déjano, tomando el testimonio de algunos de los hombres que participaron en la acción, nos relata con lujo de detalle lo acaecido a bordo de la nave al mando del capitán Richards, quien se hallaba prisionero en el puerto:

El oficial en jefe de la Betsey, cuyo nombre era Hudson, (un hombre de extraordinaria valentía) cortó el cable, y su barco se balanceó en sentido contrario, con la proa hacia la orilla, pasando entre varias lanchas, que [...] con trescientos soldados [...] y dos baterías, mantenían fuego constante sobre él. El viento era ligero, casi tranquilo. El fuego fue tan sostenido que le resultó difícil navegar, ya que una parte del aparejo se cortaba a cada minuto. Mantuvo a los hombres en las armas [...] La acción continuó de esta manera durante casi una hora y media. Sin embargo, logró llevar el barco al mar, desafiando toda la fuerza que se podía ejercer contra él. El barco estaba hecho pedazos, las velas, aparejos y casco; y un número considerable de hombres fueron asesinados y heridos a bordo.

Hudson siguió yendo de una parte de la cubierta a la otra durante todo el tiempo de la acción; alentando y amenazando a los hombres según lo requiera la ocasión. Mantuvo un mosquete en la mano la mayor parte del tiempo, disparando cuando podía encontrar la oportunidad. Algunos de los hombres llegaron a popa y rogaron que abandonara el barco; diciéndole que todos serían asesinados [...] que un hombre fue cortado por la mitad [...] y el cuerpo había caído en la cubierta en dos partes separadas, que tal hombre fue asesinado en su deber en el castillo delantero, y uno más había muerto en la cubierta principal –que Sam, Jim, Jack y Tom estaban heridos– y que no harían nada más para sacar el barco del puerto. Su respuesta fue: “Entonces ten por seguro que morirás, porque si no te matan ellos, lo haré yo si persistes en tal resolución”. Diciendo al mismo tiempo: “Ella se va o ella cae”. Dando a entender que el barco se hundiría si no salía del puerto. Con su conducta decidida y

³² Benjamín VICUÑA MACKENNA: *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Universidad de Chile, Santiago, 1936, p. 397.

³³ Benjamín VICUÑA MACKENNA: *El Coronel Don Tomás de Figueroa. Estudio Crítico según documentos inéditos sobre la vida de este jefe i el primer motín militar que acaudilló en la plaza de Santiago el 1.º de abril de 1811 i su proceso*, Rafael Jover Editor, Santiago, 1884, p. 63.

*resuelta, mantuvo a los hombres en el deber y logró una de las empresas más atrevidas, tal vez, jamás intentadas*³⁴.

El testimonio de Délano nos recalca lo crudo del combate y la osadía de aquellos a bordo de la *Betsey*, los que, a pesar de perder a su compañera la *Thomas*, pudieron cortar amarras, muy contrario a las estimaciones que nos da Mackenna al sostener que Figueroa “echó a pique a su consorte a cañonazos”³⁵. Si debemos dar crédito a una de las versiones, deberemos quedarnos con la versión del cronista norteamericano. Primeramente, porque basa su relato en las apreciaciones de los dos capitanes de las respectivas naves, Richards y Moody, quienes figuraban como prisioneros en Talcahuano al momento de su arribo, sumado al hecho de que otras fuentes confirman la fuga de la *Betsey*.

En primer lugar, debemos tener en cuenta que el navío fugado, a pesar de la valentía demostrada, no quedaría en las mejores condiciones, no por nada Délano confirmaba que las baterías de Talcahuano habían disparado más de ciento treinta tiros de 32 libras únicamente sobre ésta, ello sin contar con el fuego que se hacía desde las lanchas de abordaje. Ello lo podemos ver en la preocupación en Londres a fines de 1805, en las cuales incluso se temía un posible hundimiento en las cercanías de la Bahía de St. Ives, al suroeste de la capital inglesa: “*The Betsey, Richards, is supposed to have foundered near St. Ives*” (La *Betsey*, Richards, se supone que se hundió cerca de St. Ives)³⁶. Afortunadamente para los ingleses, la información se ratificó y se informaría que el navío fue divisado en las costas peruanas en 1806, aunque presentando varias dificultades: “*The Betsey, Richards, and Sally, Rowe, were well on the Coast of Peru, the former having lost a boat an five men, the latter a boat and seven men*” (La *Betsey*, Richards, y *Sally*, Rowe, estaban bien en la costa del Perú, el primero había perdido un bote y cinco hombres, el último un bote y siete hombres)³⁷. Finalmente, es en junio de 1806 que, tras más de 620 días de travesía, la *Betsey* llegaba a Portland³⁸.

Tras ello, el navío continuaría prestando servicios en el rubro ballenero, incluso nuevamente empleándose en los Mares del Sur en 1809 hasta 1811. Es en este año que se le reporta en las afueras de Liverpool³⁹. Inclusive, es en *The New Register-book of*

³⁴ Amasa DELANO: *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, pp. 281-282. La traducción es nuestra.

³⁵ Benjamín VICUÑA MACKENNA: *El Coronel Don Tomás de Figueroa*, p. 64.

³⁶ *Lloy's List*, 17 de diciembre de 1805.

³⁷ *Lloy's List*, 21 de enero de 1806.

³⁸ *Lloy's List*, 6 de junio de 1806.

³⁹ Jane M. CLAYTON: *Ships employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775-1815: An alphabetical list of ships*, p. 73.

shipping de 1811 donde se especifica que su tonelaje había sido ampliado a 325, nueve más de las que tenía en 1804. Sin embargo, posterior a ello, no figuran registros del navío, lo cual nos hace creer que sería dado de baja tras 20 años de servicio enarbolando la bandera británica.

Pero, ¿qué sucedió con los capitanes? Délano nos describía las prisiones de Lima y Valparaíso en tiempos de su visita, la cual precisamente coincidió con la guerra contra Inglaterra. Eran celdas pequeñas, oscuras, húmedas y atiborradas de prisioneros, muchos de ellos marinos ingleses capturados tras la ordenanza de Su Majestad Católica, siendo uno de importante consideración James Bacon, natural de Londres, quien por azares del destino se hallaba prisionero en una de estas sucias celdas. Lo importante en este punto no es el historial de Bacon, sino que tras su apresamiento y tras convencer al capitán Délano, sería liberado por Délano y enviado nuevamente a Londres, lugar desde el que informaría el 29 de diciembre de 1807 sobre el desconocimiento del paradero y destino de algunos capitanes apresados en las costas chilenas y peruanas, entre ellos los capitanes Richards y Moody:

“I am sorry to inform you that we have not had any account of captains Richards, Moody, or Burns, since I saw you” (Lamento informarte que no hemos tenido ninguna noticia de los capitanes Richards, Moody, o Burns, desde que te vi)⁴⁰.

Posteriormente, no hay registro de los capitanes, salvo en los apéndices aportados por Jorge Ortiz Sotelo en su *La Real Armada en el Pacífico Sur* (2015), donde sostiene que Richards logró escapar de la prisión de Concepción⁴¹. Más allá de aquella noticia, no existen registros. Pero si para la *Betsey* y sus capitanes no existen demasiadas fuentes, el caso de la *Thomas* es completamente diferente.

3. EL CAMINO DE LA THOMAS

Pero si la *Betsey* pudo volver a Inglaterra, lo que podemos considerar una verdadera hazaña teniendo en cuenta el estado en el que se encontraba tras el combate en Talcahuano, el derrotero que seguiría la *Thomas* sería totalmente contrario. Recordemos que la *Thomas* no pudo huir del combate, puesto que Figueroa la había abordado junto a sus hombres, por lo que el navío quedó en posesión de los españoles en el puerto.

⁴⁰ Amasa DELANO: *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres*, p. 508.

⁴¹ Jorge ORTIZ SOTELO: *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones históricas, Ciudad de México, 2015, p. 466.

Ahora bien, una práctica más que común en la época era la posterior subasta del navío en cuestión, el reacondicionamiento, el cambio de nombre y bandera. De hecho, la misma *Betsey* nos da prueba de ello. En la América española tampoco era algo extraño; es más, por ejemplo, la *Oneco*, capturada en Valparaíso en 1802 sería posteriormente subastada, lo mismo con la *Tryal* que posteriormente fue rebautizada como *Prueba*⁴². Otras en cambio, eran reacondicionadas y utilizadas para las labores castrenses, tal sería el caso de la *Castor*⁴³. Siendo ese el escenario, no nos debe sorprender que el navío en cuestión fuera subastado en el Puerto de Talcahuano el 26 de noviembre de 1805 por el precio de \$16.320 a Antonio García. Aquello no era de extrañar, pues, tal como lo ha ejemplificado Armando Cartes Montory, el remate estatal de las naves confiscadas era por demás cotidiano⁴⁴. Ahora, lo interesante de esta transacción es que quien figura como fiador de dicha compra no es otro que Francisco Xavier Manzanos y Guzmán, comerciante acaudalado de la zona y quien hipoteca sus vastas posesiones para ello:

Las haciendas de su dominio, Magdalena y Torreón, compuestas de cuatro mil seiscientos veinte y media quadras de tierra con lo edificado y plantado ubicadas en el partido de Itata; además, una bodega que posee en el puerto de Talcahuano y su casa que tiene en la esquina de la plaza la cual linda por su frente calle de por medio con sitio y casa del finado don José Urrutia y Mendiburu... y por su esquina con el palacio de los Hermanos SS: Obispos de esta Diócesis Parroquia de la Catedral⁴⁵.

El hipotecar tales posesiones, las cuales no eran para nada despreciables, nos puede dar una idea del tonelaje, cargamento y condiciones en las que el navío quedaría tras el combate. Paralelamente, por documentación posterior, la propiedad del buque sería traspasada al mismo Manzanos y sería rebautizada bajo el nombre de *Santo Domingo de Guzmán*, aunque posteriormente se le seguiría llamando *Tomas* o *Thomas*⁴⁶.

Al igual que el cambio de nombre, le siguió el cambio de rubro. Esto en gran parte debido a que su nuevo propietario, tal como lo sostiene Arnoldo Pacheco Silva, se entrelaza entre los rubros mercantiles y las labores de terrateniente⁴⁷, aquello al punto de que Francisco Xavier Manzanos figura como uno de los terratenientes y mercantes más

⁴² Ibidem, pp. 461-463.

⁴³ Ibidem, p. 269.

⁴⁴ Armando CARTES MONTORY: *Concepción contra Chile: Consensos y Tensiones Regionales en la Patria Vieja*, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2016, p. 70.

⁴⁵ Citado por Arnoldo PACHECO SILVA: "Los Comerciantes de Concepción, 1800-1820", en *Revista de Historia*, Año 9-10, Vol. 9-10, 1999-2000, p. 209.

⁴⁶ Diego José BENAVENTE: *Primeras Campañas en la Guerra de Independencia*, Imprenta Chilena, Santiago. 1856, p. 68.

⁴⁷ Arnoldo PACHECO SILVA: *Economía y Sociedad de Concepción: Siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885*, Universidad de Concepción, Concepción, 2003, p. 30.

importantes de Concepción, junto a los Urrutia, los Urrejola, los Pantoja y los Urmeneta⁴⁸. Así, de la caza de ballenas, pasó directamente al comercio de exportaciones e importaciones, generándole una pequeña fortuna a su nuevo propietario⁴⁹. Las bodegas de la *Thomas* o *Santo Domingo*, otrora atiborradas de aceite de ballena, ahora transportaban hacia el Callao productos propios de Chile, tales como trigo, vinos y maderas⁵⁰, para retornar posteriormente al puerto de Talcahuano, mismo en el que fuera capturada, con productos que escaseaban o derechamente no podían producirse en la zona: azúcar, miel, algodón, tocuyos, pabilos y cacao, entre muchos otros⁵¹. Por los datos aportados por Nicolás de la Cruz y Bahamonde, sabemos que esta línea sería seguida hasta 1813, pues la *Santo Domingo* aún figuraba como navío de transporte en Concepción. Lo interesante en este punto, y muy probablemente para ajustarse al nuevo rubro, es que la *Thomas* figura con un tonelaje de 469 toneladas⁵².

Esta última fecha es de suma importancia, no solo para el comercio entre el Callao y Talcahuano, sino también para el destino del otrora buque inglés. Y es que desde 1810, la antigua Capitanía General de Chile iniciaba un largo proceso que conllevaría el desencadenamiento de la lucha por la emancipación, primeramente, con pasos muy tímidos; sin embargo, desde 1811, y especialmente en 1812 con el Reglamento Constitucional al afirmar la autonomía y rechazar cualquier autoridad foránea⁵³, la cuestión era bastante clara. Evidentemente, tales normativas, sumadas a otras como la libertad de comercio (1811), provocarían una radicalización del movimiento autonomista y un choque directo con el poderío español, representado en estos lares a través de la autoridad del Virrey Fernando de Abascal. Tampoco era de extrañar que prontamente se decidiera poner fin al experimento chileno al enviar una expedición armada al mando de Antonio Pareja, desembarcando en San Vicente (bahía aledaña a Talcahuano) en marzo de 1813, dando inicio así a la Guerra de Independencia de Chile.

Es en este contexto que la *Santo Domingo* nuevamente entra en juego, cambiando otra vez sus banderas. Frente a la falta de información, pues ni las crónicas ni misivas

⁴⁸ Jay KINSBRUNER: "The Political Status of the Chilean Merchants at the End of the Colonial Period: The Concepcion Example, 1790-1810", *The Americas*, Vol. 29, n°1, 1972, p. 33.

⁴⁹ Cristóbal GILLET DEL SOLAR: *Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política (1808-1851)*, Archivo Histórico de Concepción, Concepción, 2022, p. 87.

⁵⁰ *Minerva Peruana*, n°41, 16 de octubre de 1806.

⁵¹ Luis DE LA CRUZ: *Descripción de la naturaleza de los terrenos que comprenden en Los Andes, poseídos por los pehuenches*, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1835, p. 5.

⁵² Nicolás DE LA CRUZ Y BAHAMONDE: *Viage de España, Francia, é Italia*, Tomo XIV, En la Imprenta de D. Manuel Bosh, Cádiz, 1813, s.p.

⁵³ Véase artículo el artículo V. en *Reglamento Constitucional Provisorio del Pueblo de Chile*, En la Imprenta del Gobierno, Santiago, 1812, p. 5

especifican lo sucedido con el navío al inicio de la guerra, resulta incierto establecer el momento en que comienza a servir bajo la bandera realista, esto en consideración de que su propietario y su clan familiar fueron acérrimos defensores de la causa patriota⁵⁴. Ahora, gracias al testimonio del brigadier Simón Díaz de Rávago, quien fuera embarcado y enviado a Chile, tenemos certeza de que el navío se hallaba en el Callao al momento de iniciarse las hostilidades y que, por orden del 29 de abril, el Virrey Abascal estipulaba que los oficiales del Callao se embarcasen a Chile en él a fin de socorrer a las fuerzas de Antonio Pareja. El zarpe desde el Perú se haría el 12 de mayo⁵⁵ bajo la capitania de Pedro Ignacio Colmenares. En otras palabras, la fragata sería confiscada cuando estaba en El Callao.

Mientras la gran parte de la población criolla se enfrentaba bajo el rojo monárquico y el tricolor independentista, la *Santo Domingo* emprendía una larga travesía desde El Callao hasta Talcahuano enarbolando la bandera realista a fin de socorrer a los defensores del rey que se hallaban sitiados en Chillán, sin saber que Concepción y Talcahuano habían caído en poder patriota el 27 y 29 de mayo respectivamente. Según el informe levantado por José Miguel Carrera el 8 de junio de 1813, y publicado en *El Monitor Araucano* el 15 del mismo mes, el 7 de junio se había avistado el mencionado buque en la bahía de Talcahuano, aunque la guarnición del puerto no llegó a tener noticia de que se trataba de la *Santo Domingo* hasta el momento en que capturaron un pequeño bote que fondeaba en Tumbes (pequeña caleta pesquera a 12 km al norte de Talcahuano). Fueron capturados cuatro marineros al mando del teniente de la Marina Real Felipe Villavicencio y, por las informaciones entregadas, se supo que la nave había finalmente fondeado en Tomé (pequeña ciudad al noroeste de Talcahuano, a unos 32 km.)⁵⁶. Con tal información, José Miguel Carrera nuevamente ordenó el apresamiento de la nave:

En aquella hora monté á caballo y vine á tomar todas las providencias necesarias para que no se volviese del tomé donde estaba fondeada. Ya habían salido las cañoneras y varias falúas armadas. Hoy al amanecer intimaron la rendición, á la que se convinieron sin perder momento, bien es que no había otro arbitrio⁵⁷.

⁵⁴ Cristóbal GILLET DEL SOLAR: *Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política*, pp. 87-88.

⁵⁵ “Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago, del Orden de Santiago, del viaje que hizo a la Concepción de Chile”. CHDICH, Tomo IX, 1903, pp. 386-390.

⁵⁶ Diego BARROS ARANA: *Historia General de Chile*, Tomo IX, Rafael Jover Editor, Santiago, 1888, p. 116.

⁵⁷ *El Monitor Araucano*, 15 de junio de 1813.

En efecto, se despacharon dos lanchas cañoneras al mando de Nicolás García, hábil y experimentado piloto, y Ramón Freire, quien más tarde destacase como general patriota en la Guerra, y otras lanchas equipadas ligeramente⁵⁸. Rodearon la nave e intimaron la rendición con disparos de salva. Los tripulantes, sin los medios para la defensa, no tuvieron otra opción. Rávago, quien además fuera elegido por el Virrey para asumir el mando del ejército realista, diría sobre el hecho:

Se subieron al alcázar los más de los oficiales [...] subí prontamente arriba, porque ya empezaba a rayar el día i me encontré con que Colmenares estaba hablando con los que venían en una chalupa, que estaba sobre los remos al costado, i que la intimación que le hicieron de que la fragata se rindiese a las armas de la patria, contestó que estaba rendida, porque ni viento ni armas para su defensa tenía⁵⁹.

Rendida la nave, vino la cuestión de qué hacer con los pertrechos que tenía. En palabras de Carrera, la nave transportaba “mas de 50.000 pesos con bastante tabaco en polvo y rama”⁶⁰; Diego José Benavente nos aporta la cifra de 51.000 pesos en plata⁶¹; sin embargo, José Rodríguez Ballesteros, oficial realista, asciende la cantidad a “cien mil pesos fuertes, parte en dinero i resto en azúcares”⁶². Todo ello sería empleado por las fuerzas patriotas para apertrechar, alimentar y socorrer a sus menguados ejércitos.

Además de ello, estaban las pertenencias de los oficiales a bordo, las cuales eran bastante considerables. Rávago, preso en Concepción, describió el estado de su equipaje y los elementos sustraídos del mismo: 4 mil pesos en plata labrada, un sable de plata, un cutó de oro (pequeña daga), bastón, alhajas, dos catres y “*otras muchas cosas para que así fuese el quebranto i persecución estensiva a nuestros intereses*”⁶³. La correspondencia fue arrojada por la borda antes de que llegasen los oficiales patriotas⁶⁴. Ahora estaba la cuestión de los prisioneros, los que llegaron a ser 32 oficiales destinados a Chile y asumir cargos en el Ejército Real:

⁵⁸ Diego José BENAVENTE: *Primeras Campañas en la Guerra de Independencia*, p. 68.

⁵⁹ *Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago*, pp. 395-396.

⁶⁰ *El Monitor Araucano*, 15 de junio de 1813.

⁶¹ Diego José BENAVENTE: *Primeras Campañas en la Guerra de Independencia*, p. 121.

⁶² José RODRÍGUEZ BALLESTEROS: *Revista de la Guerra de Independencia*, Tomo II. CHDICH, Tomo VI, 1900, p. 101.

⁶³ *Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago*, p. 401.

⁶⁴ CDIP, Tomo VII, Vol. I, 1971, p. 395.

Prisioneros de la <i>Santo Domingo de Guzmán (Thomas)</i> 8 de junio de 1813			
Nombre	Cargo	Nombre	Cargo
Simón Díaz de Rávago	Brigadier de los Reales Ejércitos - Secretario del Virrey Abascal	Juan Muñoz	No figura
Manuel Olaguer	Coronel de Ingenieros	Antonio Rubio	No figura
Pedro Ignacio Colmenares	Capitán de Fragata	Lorenzo Ugalde	No figura
Francisco Marín	Ministro de Hacienda	Juan Díaz	No figura
Bernardo Montuel	Teniente Coronel de Artillería	Juan Antonio Osorio	No figura
Tomás Marchante Rondón	No figura	Juan Bautista Eguía	No figura
Manuel Mata	No figura	Juan Xalavera	No figura
Ramón de Torres	No figura	Juan Larra	No figura
Juan del Río	No figura	Antonio Ayo	No figura
Vicente Navas	No figura	Manuel Julián Grajales	Cirujano
Valentín Monteverde	No figura	Esteban Tramón	No figura
José Arriagada	No figura	Felipe Villavicencio	Alférez
José Fernández	No figura	Blas Ballesteros	Hijo de José Rodríguez Ballesteros
José Sumalacareguir	No figura	Enrique Olaguer	No figura
Silberio Marino	No figura	Manuel Riveros	Capellán
José Villalobos	No figura	Domingo Iribar	Capellán

Fuente: *El Monitor Araucano*, 15 de julio de 1813.

Muchos de estos oficiales fueron destinados a las prisiones de Concepción y Talcahuano, muchos otros a Talca y Santiago. Aquí es cuando surge un tema generador de debate, pues, tras la captura, venía la cuestión de los prisioneros. Y es que, dependiendo de la fuente consultada, se podrían alegar buenos o malos tratos. Por ejemplo, la *Gaceta de Lima* denunciaba las vejaciones a las que eran sometidos los oficiales: “De los prisioneros que hicieron en la Fragata *Thomas*, a su capitán lo han azotado por las calles, al coronel de Yngenieros D. Manuel Olaguer despachado para Santiago por caminos extraviados; y al Ministro de Real Hazienda D. Francisco Marin [...], desterrado á esta banda del rio San Pedro”⁶⁵. Por su parte, Carrera, siendo prisionero en 1814, en su diario militar dejaba registro de los malos tratos recibidos,

⁶⁵ *Gaceta del Gobierno de Lima*, 26 de octubre de 1813.

sosteniendo que “así me pagaron el buen trato que recibieron los de la *Thomas*”⁶⁶. Fuese como fuese, la mayoría de los prisioneros fueron puestos en libertad allá por 1814, muy a pesar del parecer de muchos patriotas. La carta de Antonio José de Hurtado a Bernardo O’Higgins da prueba de ello:

El día 31 se hicieron a la vela dos fragatas inglesas donde van todos los prisioneros de la *Thomas*. Estos van con la espada en la mano a informar al Virrey, como que lo han mirado todo de puertas adentro. No sé que confirmen los tratados. Nosotros hemos perdido en un momento la gloria de un año⁶⁷.

Por otro lado, la *Thomas* sería nuevamente conducida al Puerto de Talcahuano para servir a la causa independentista.

Ahora bien, ¿cuál fue el impacto de esta nueva captura de la *Thomas*? Las palabras de Mariano Torrente, escritor y fiel defensor de la causa del Rey, nos hacen pensar que lo acaecido con la *Santo Domingo* fue decisivo en el transcurso de la guerra: “*Este último golpe fue de los más terribles para los realistas. Cincuenta mil pesos, gran número de vestuarios, mucha pólvora i municiones, 32 oficiales i el secretario del Virrei, fueron la presa con que la fortuna vino a lisonjear la ambición del sedicioso Carrera*”⁶⁸. El mismo Virrey Fernando de Abascal llegaría a sostener que “*yo padecía en mi animo con la perdida de 34, oficiales los mas de ellos de grados superiores con los demás útiles efectos y numerario remitidos en la Fragata Tomás por lo que aumentaba el poder de los Chilenos*”⁶⁹.

Sin embargo, lo cierto es que su impacto fue bastante limitado, ello considerando que los pertrechos y bastimentos solo vinieron a alimentar a un ejército que se caracterizaba por una crónica carestía de prácticamente todo. Simplemente fue un pequeño respiro antes de la inundación. Sucesos como el Sitio de Chillán (27 de julio-10 de agosto de 1813), que terminó con una aplastante derrota y cuestionamiento de las armas patriotas, confirman lo dicho. Y si bien se lograron victorias para las armas republicanas, como la de El Roble (17 de octubre de 1813), estas fueron efímeras. La falta de liderazgo, las disputas internas y las nuevas expediciones venidas desde el Perú

⁶⁶ “Diario Militar del Jeneral don José Miguel Carrera”. CHDICH, Tomo I, 1900, p. 283.

⁶⁷ “Oficio del Director Supremo al General en Jefe con que adjunta en copia ciertas noticias interesantes”, 27 de junio de 1814. ABO, Tomo II, 1947, p. 212.

⁶⁸ Mariano TORRENTE: *Historia de la Revolución de Chile (1810-1828)*. CHDICH, Tomo III, 1900, p. 52.

⁶⁹ Vicente RODRÍGUEZ CASADO; José Antonio CALDERÓN QUIJANO (Eds.): *José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú 1806-1816. Memoria de Gobierno*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1944, p. 173.

(primero la de Gabino Gainza en enero de 1814 y posteriormente la de Mariano Osorio en julio de aquel mismo año) eran cuestiones que decidieron el curso del conflicto. Y, ante eso, ni la captura de una maltrecha fragata y sus tesoros podían hacer algo al respecto.

Por otro lado, la misma nave no llegó a ser utilizada en la guerra o prestar servicios significativos como cabría esperarse, más bien sería destinada a convertirse en una prisión flotante. Testimonio de ello nos lo dan las palabras de José Rodríguez Ballesteros, quien sostiene que en las cercanías de San Rafael (ciudad cercana a Talca) se presentó un soldado herido que había sido prisionero en la *Thomas*⁷⁰. El mismo Carrera informaba en la lista de prisioneros realistas la presencia de dos capitanes, José de Vildósola y Felipe Urros, ambos cautivos en el navío⁷¹. Este cambio de función se debió a las paupérrimas condiciones en las cuales ya estaba el barco hacia comienzos de 1813. El mismo Rávago fue insistente en su relato en recalcar tales condiciones: desde la pestilencia emanada por el trigo podrido embarcado, lo estrecho del espacio dentro de los camarotes, hasta un pequeño incendio en las bodegas que requirió reparaciones. De ahí que describiera constantemente “*la mala calidad de la fragata sin mas velamen que el pendiente en malísimo estado*”⁷². Su destino, entonces, era incierto: no servía para el combate y tampoco hay registros que den certeza de lo ocurrido con posterioridad a su uso como prisión. Lo más probable es que se dejara a merced de las inclemencias del tiempo en el puerto de Talcahuano, acrecentando su ya paupérrima condición. Bien nos decía Carlos López Urrutia en su *Historia de la Marina de Chile* (2006): “difícil es comprender lo que fue de la *Thomas*, pero la verdad es que no se hizo ningún esfuerzo para ponerla al servicio de la patria”⁷³.

Pero si su impacto fue nulo en la guerra en Chile, el escenario en el Perú fue totalmente lo opuesto, despertándose gran alarma por lo sucedido. Algo no menor si consideramos los grandes recursos invertidos en la *Santo Domingo* para socorrer a las fuerzas realistas. No por nada, en agosto de 1813 dos marineros de *La Potrillo*, pequeño bergantín bajo bandera realista y que zarpó desde Lima, fondearon en la Isla Santa María (al sur de Concepción) con la única finalidad de tomar noticias de lo sucedido con la *Thomas*⁷⁴, lo cual resultaba en extremo riesgoso, más si se tiene en consideración el destino de esta última. De ahí la interrogante: ¿por qué arriesgar el destino de otro navío,

⁷⁰ José RODRÍGUEZ BALLESTEROS: *Revista de la Guerra de Independencia*, p. 152.

⁷¹ CHDICH, Tomo XXIII, 1913, p. 171.

⁷² *Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago*, p. 396.

⁷³ Carlos LÓPEZ URRUTIA: *Historia de la Marina de Chile*, El Cíprés Editores, Santiago, 2006, p. 11.

⁷⁴ *El Monitor Araucano*, 31 de agosto de 1813.

de igual o mayor importancia que la *Santo Domingo*, enviándola a un territorio hostil como lo era Chile? La respuesta es clara: porque el cargamento de la nave era considerado de vital importancia para las fuerzas leales al rey y las autoridades peruanas, sin mencionar que, a sus ojos, aquello supondría un enorme contratiempo en el curso del conflicto. Ello, sumado a la falta de información propia de la época, no alentaba un escenario muy prometedor tras la captura:

Ambos declarantes [los marineros de *La Potrillo*] afirman que en Lima nada se decía acerca de [la] expedición contra Chile, del cual allí nada sabían. Que en el Callao hay once buques mercantes sin algún destino: que la gente de Lima esta consternada por la derrota de Goyeneche: que, de temor, de una fragata, que llaman la *Rebajada*, no se atreven a salir la *Bretaña*, y la *Warren*. Que en Lima están pereciendo por falta de trigos; que ni en las panaderías se amaza, ni en los molinos se muele. Que se hallan en Lima el Obispo y los demás que escaparon de Concepción⁷⁵.

De ahí que no deba sorprendernos que, debido a la carencia de información y al estado de las cosas con Chile, en el Virreinato, allá para septiembre, se expulsara y remitiera a los chilenos que figuraban como prisioneros en el Perú hacia costas chilenas, previo al juramento de no tomar las armas contra el poder imperial. Samuel Burr Johnston, viajero norteamericano en el Perú allá por 1813, estimaba que todas aquellas medidas habían sido adoptadas por la captura de la *Santo Domingo*, incluso llegando al punto que el avistamiento de algunas naves en El Callao vino a levantar la alarma por una supuesta escuadra chilena⁷⁶.

Lo cierto es que la sola idea de una escuadra chilena en 1813 ahora nos parece irrisoria, al menos tras la captura de nuestro navío y los sucesos mismos que siguieron a la captura de Concepción, más cuando el erario chileno a duras penas podía mantener al maltrecho ejército en tierra. La idea de la *Thomas* liderando a aquella escuadra nos resulta aún más imposible, especialmente cuando su impacto en la contienda fue nulo, o lo sumo, temporal: las fuerzas patriotas serían completamente diezmadas en Rancagua en 1814; se reinstauraría el poder monárquico en Chile y la sola idea de una escuadra nacional únicamente terminaría de tomar forma en 1818.

Ya para esos años, el destino mismo de la *Santo Domingo* es difuso, conociéndose muy pocos antecedentes de lo que acaecería en años posteriores; sin embargo, el rompecabezas es sencillo de armar. Y es que, tras la captura de Concepción y Talcahuano

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ CDIP, Tomo XXVII, Vol. I, 1971, p. 70.

en abril de 1814 por Francisco Sánchez, líder y caudillo realista, el navío será remitido al Perú a fin de socorrer a las fuerzas monárquicas. El mismo Virrey Abascal dejaría prueba de ello en su *Memoria de Gobierno*: “Por la propia razón se hicieron navegar los artículos de Guerra que estaban destinados al punto de Quilca con más de 26.000 pesos en dinero embarcados en la Fragata Tomás que acababa de regresar de Chile después de la toma de Talcahuano”⁷⁷.

En efecto, la *Tomás* terminaría prestando servicios nuevamente a la causa monárquica, solo que ahora lo haría en mares peruanos. Ya para septiembre de 1814, se tenía noticia de su zarpe desde El Callao, con la finalidad de socorrer a las fuerzas que estaban en Arequipa. En sus bodegas llevaba 100 hombres del Batallón Real de Lima, 500 fusiles, municiones y dinero⁷⁸. De ahí en adelante, no se tienen más noticias o datos del navío, ni siquiera que llegase a destino, no por nada Andrés García Gamba llegaría a decir: “por desgracia la fragata Tomas, que conducía los auxilios que el virey [sic] marqués de la Concordia remitía de Lima, no se sabia hubiese aportado a ninguno de los puertos intermedios”⁷⁹. Algo similar nos dice Luis Antonio Eguiguren, al sostener que la *Thomas* no pudo llegar con los auxilios a su debido tiempo⁸⁰.

Lo más probable es que yaciera deshuesada o pudriéndose en algún puerto del litoral peruano, ello en consideración de las paupérrimas condiciones en las que se hallaba.

CONCLUSIONES

Tanto la *Betsey* como la *Thomas* nos ofrecen un esclarecedor ejemplo de lo ocurrido con el monopolio español en el Pacífico: dos balleneros ingleses, escasamente armados y tripulados, lograron burlar las directrices imperiales para estos lares a fin de explotar los recursos marítimos de los Mares del Sur, todo ante la mirada impotente de las autoridades criollas, las que, sin embargo, habidas de contrarrestar ello, se hicieron con ésta última. Y es que no podría ser de otra forma, pues el poderío español en América era menguante a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX: desde un monopolio exclusivo de sus aguas, ahora debían competir por guardar sus puertos y productos de

⁷⁷ Vicente RODRÍGUEZ CASADO; José Antonio CALDERÓN QUIJANO (Eds.): *José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú 1806-1816*, p. 217.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 226.

⁷⁹ Andrés CARCÍA GAMBA: *Memorias para la Historia de las armas españolas en el Perú por el General Gamba*, Tomo I, Sociedad Tipográfica de Hortelano y Compañía, Madrid, 1846, p. 131.

⁸⁰ Luis Antonio EGUIGUREN: *La Revolución de 1814*, Oficina Tipográfica la Opinión Nacional, Lima, 1914, p. 67.

naciones competidoras como Francia, Holanda e Inglaterra, sin mencionar al reciente ingreso de los Estados Unidos a los mercados mundiales.

El arribo de estas dos naves son un claro ejemplo de esto. No fueron las únicas, ni las primeras, ni las últimas en tocar puerto en los dominios americanos de Su Majestad Católica, ni mucho menos en Chile. La posición estratégica del país, y subsecuentemente del puerto de Talcahuano, lo hacían una pieza clave para los navíos extranjeros, ya fuera para introducir sus productos, muchas veces de contrabando, a los expectantes mercados americanos deseosos de estar al tanto de las mercancías provenientes del Viejo Mundo, como también para el abastecimiento. Las autoridades locales poco o nada pudieron hacer, muchas veces optando hacer la vista gorda antes que tomar medidas que resultasen por demás ineficaces. No obstante, tanto la *Betsey* como la *Thomas*, más bien la contienda por las naves, nos deja algo en claro, y es que la política europea y el choque de naciones también era posible de evidenciar en América, incluso en lugares tan periféricos como Chile. De tal manera, y a pesar de la distancia que separaba a Chile y demás capitanías y virreinos de la metrópoli, podemos sostener que todos los territorios americanos estaban supeditados a una política de defensa mucho mayor, sujeta siempre a los dictámenes provenientes desde España.

También, podemos extraer unas cuantas conclusiones de lo que ocurría en los mares más septentrionales del imperio a partir del combate, y es que ambas naves no fueron las primeras en enfrentar las armas criollas; de hecho, por las evidencias en las fuentes, el silencio de las mismas o la generalidad con la cual es trabajado el suceso, nos demuestran que aquello era algo cotidiano en todos los océanos. La única particularidad del combate de 1805 en Talcahuano es la rigidez, incluso brutalidad, con la que las tropas apostadas en la guarnición se hicieron de los navíos, cuestión inusitada hasta el momento. Aunque no por ello harían amilanarse a las autoridades británicas.

El hecho de que en los registros británicos no se hiciera mención alguna al combate deja en claro que aquello era un riesgo que muchos balleneros o transportistas ingleses estaban dispuestos a correr para explotar las aguas y mercados americanos, además de lo cotidianos que podían llegar a ser tales enfrentamientos. El rédito económico valía el peligro, de exponerse tanto a las fuerzas de la naturaleza como a la pólvora española. El combate de Talcahuano solo sería un pequeño grano de arena en el escenario mundial, casi sin impacto: los británicos siguieron enviando naves, los hispanos siguieron capturándolas o comerciando con ellas según la necesidad, y la política imperial seguía su curso. El simple hecho de que la *Betsey* siguiera en el rubro ballenero tras su

agotadora travesía nos da un claro ejemplo de que aquellas peripecias no eran más que percances momentáneos.

Por otro lado, la *Thomas* nos ofrece un escenario completamente diferente: una fragata tomada por la fuerza, subastada, rebautizada y posteriormente utilizada por criollos. Algo que no escapa mucho a lo que ocurría en otros lares de América con los barcos requisados tanto a ingleses como a norteamericanos; sin embargo, lo curioso con la *Santo Domingo de Guzmán*, nuevo nombre dado en Chile, es que serviría en las primeras etapas de la lucha por la Independencia. Podemos decir con certeza que aquel maltrecho navío fue espectador del declive del poderío español en América, de la intromisión de naciones rivales a los Mares del Sur, de la política hispana en los dominios americanos, de la expansión de las rivalidades europeas hacia el Nuevo Mundo y, finalmente, del surgimiento de nuevas naciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivos y Recopilaciones Documentales

- Archivo General de Simancas (AGS).
- Archivo Bernardo O'Higgins (ABO): Tomo II, 1947.
- Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile (CDIHCh): Tomo II (Segunda Serie), 1957.
- Colección de Historiadores de Chile y de Documentos Relativos a la Historia Nacional (CHCh): Tomo X, 1876.
- Colección de Historiadores i Documentos Relativos a la Independencia de Chile (CHDICH): Tomo I, III, VI, IX, XXIII, 1900-1913.
- Colección Documental de la Independencia del Perú (CDIP): Tomo XXII (Vol. I), XXVII (Vol. I), 1971.

Fuentes Documentales

- *Lloy's List* (1803-1806)
- *Minerva Peruana* (1806)
- *El Monitor Araucano* (1813)
- *Gaceta del Gobierno de Lima* (1813)
- BENAVENTE, D. J.: *Primeras Campañas en la Guerra de Independencia*, Imprenta Chilena, Santiago, 1856.
- CARCÍA GAMBA, A.: *Memorias para la Historia de las armas españolas en el Perú por el General Gamba*, Tomo I, Sociedad Tipográfica de Hortelano y Compañía, Madrid, 1846.
- DE LA CRUZ Y BAHAMONDE, N.: *Viage de España, Francia, é Italia*, Tomo XIV, En la Imprenta de D. Manuel Bosh, Cádiz, 1813.
- DE LA CRUZ, L.: *Descripción de la naturaleza de los terrenos que comprenden en Los Andes, poseídos por los pehuenches*, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1835.
- DELANO, A.: *Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres: Comprising Three Voyages Round the World; Together with a Voyage of Survey and Discovery, in the Pacific Ocean and Oriental Islands*, Vol. I, E. G. House, Boston, 1817.
- *Reglamento Constitucional Provisorio del Pueblo de Chile*, En la Imprenta del Gobierno, Santiago, 1812.
- RODRÍGUEZ CASADO, V.; CALDERÓN QUIJANO, J. A. (Eds.): *José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú 1806-1816. Memoria de Gobierno*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1944.
- ROMERO, C. A. (Ed.): *Memoria del Virrey del Perú Marqués de Avilés*, Imprenta del Estado, Lima, 1901.
- SOCIETY OF MERCHANTS, SHIP OWNERS AND UNDER WRITERS: *The New Register-book of shipping, for the year 1804*, Printed for the society, London, 1804.

Libros

- ALCÁZAR SEGURA, A.: *Las Guerras de Independencia Hispanoamericanas*, CISDE Editorial, España, 2013.
- BARROS ARANA, D.: *Historia General de Chile*, Tomo IX, Rafael Jover Editor, Santiago, 1888.
- BARROS ARANA, D.: *Historia General de Chile*, Tomo VII, Rafael Jover Editor, Santiago, 1886.
- CARTES MONTORY, A.: *Concepción contra Chile: Consensos y Tensiones Regionales en la Patria Vieja*, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2016.
- CLAYTON, J. M.: *Ships employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775-1815: An alphabetical list of ships*, Sin Editor, Crete, 2014.
- CONCHA MONARDES, R.: *El Reino de Chile. Realidades estratégicas, sistemas militares y ocupación del territorio (1520-1650)*, Editorial CESOC, Santiago, 2016.
- GILLET DEL SOLAR, C.: *Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política (1808-1851)*, Archivo Histórico de Concepción, Concepción, 2022.
- EGUIGUREN, L. A.: *La Revolución de 1814*, Oficina Tipográfica la Opinión Nacional, Lima, 1914.
- KUGLER R. C.: "Historical survey of Foreign whaling: North America", en H.K. JACOB; K. Snoeiijing (Ed.): *Arctic Whaling: Proceedings of the International Symposium Arctic Whaling*, Arctic Centre, University of Groningen, Groningen, 1984.
- LÓPEZ URRUTIA, C.: *Historia de la Marina de Chile*, El Ciprés Editores, Santiago, 2006.
- MANNIN, W. R.: *The Nootka Sound Controversy*, Government Printing Office, Washington, 1905.
- ORTIZ SOTELO, J.: *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones históricas, Ciudad de México, 2015.
- PARKER, G. (Ed.): *Historia de la Guerra*, AKAL, Madrid, 2010.
- PACHECO SILVA, A.: *Economía y Sociedad de Concepción: Siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885*, Universidad de Concepción, Concepción, 2003.
- PEREIRA SALAS, E.: *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos, 1778-1809*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1971.
- QUIROZ LARREA, D.: *Soplan las Ballenas. Historia sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile*, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, Santiago, 2020.
- URBINA BURGOS, R.: *La Periferia Meridional Indiana. Chiloé en el Siglo XVII*, Ediciones Universidad de Valparaíso, Valparaíso, 1983.
- VICUÑA MACKENNA, B.: *El Coronel Don Tomás de Figueroa. Estudio Crítico según documentos inéditos sobre la vida de este jefe i el primer motín militar que acaudilló en la plaza de Santiago el 1,º de abril de 1811 i su proceso*, Rafael Jover Editor, Santiago, 1884.
- VICUÑA MACKENNA, B.: *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Universidad de Chile, Santiago, 1936.
- VICUÑA MACKENNA, B.: *Historia de Valparaíso*, Tomo II, Universidad de Chile, Santiago, 1936.
- VILLALOBOS, S.: *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile 1700-1811*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1965.

Artículos

- FLORES GUZMÁN, R. A.: “Los balleneros Anglo-estadounidenses y la cuestión de la ‘extranjerización’ del comercio peruano a fines de la época colonial, 1790-1820”, en *Am. Lat. Hist. Econ.*, n°46, 2011, pp. 39-63.
- KINSBRUNER, J.: “The Political Status of the Chilean Merchants at the End of the Colonial Period: The Concepcion Example, 1790-1810”, *The Americas*, Vol. 29, n°1, 1972, pp. 30-56.
- PACHECO SILVA, A.: “Los Comerciantes de Concepción, 1800-1820”, en *Revista de Historia*, Año 9-10, Vol. 9-10, 1999-2000, pp. 291-235.
- RICHARDS, R.; DU PASQUIER, T.: “Bay Whaling off Southern Africa, c. 1785-1805”, en *S. Afr. J. mar. Sci.*, n°8, 1989, pp. 321-250.