

Eugenio Pereira Salas

Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial

(1788 - 1810)

El comercio de pieles de nutrias entre el nor-oeste de América y la China, la pesca de ballenas en el Pacífico y la cacería de lobos, fueron las tres grandes vías, por las cuales la penetración económica norteamericana alcanzó a nuestras costas.

La historia de estas empresas es un romance de aventuras, en que se tiñen de leyenda algunas personalidades, cuyo arrojo, intrepidez y visión comercial, los hacen formar las avanzadas del imperialismo moderno. Kendrick, Amasa Délano, Edmundo Fanning, Caleb Britnall, las viejas familias navieras de Nantucket o New Bedford, son los héroes de esta odisea. Y en la empresa se señalan algunas ciudades que vivieron de la arriesgada cosecha del mar: Salem, New Haven, Norwich, Stonington, etc.

Fué el tráfico del nor-oeste el que arrojó las primeras naves a las desoladas playas del Chile colonial. «El Sábado 24 del corriente a cosa de las diez de la mañana, se dejó ver a distancia de una legua de esta plaza, informaba el Gobernador de Juan Fernández, una embarcación bostonesa, con los mástiles de la maior y el trinquete hendidos». (1)

Era la fragata «Columbia», que al mando de John Ken-

(1) M. S. Capitanía General: Vol. 864.

drick, iba a realizar el sueño de John Leyard, de trocar las pieles del N. O. por los tesoros de la China.

Las razones de la llegada de este barco se confunden con los orígenes mismos de este tráfico marítimo. La existencia de nutrias en la costa septentrional de América había sido descubierta por los rusos. Los comerciantes moscovitas acudían a buscarlas a dichas regiones, sea para distribuir las en los mercados de Siberia, sea para trocarlas por mercaderías a los traficantes orientales.

Estas pieles formaban el vestuario de los habitantes del Imperio chino, y los espécimens más finos el ropaje solemne de sus mandarines. El puerto de Cantón centralizaba el giro.

Las operaciones de los rusos fueron reveladas en Europa por el libro de Coxe, relativo a los descubrimientos de esta nación en el Pacífico, obra que apareció en Londres en 1787. Sin embargo, este tráfico, en su mayor parte terrestre, ofrecía innumerables dificultades. Era necesario encontrar una ruta más fácil para extraer las riquezas insospechadas.

En 1776, el Gobierno inglés, deseoso de descubrir un paso marítimo hacia Europa por el norte de América, despachó con este objeto una expedición, que iba al mando del famoso capitán Cook. El 26 de Marzo de 1778, anclaba la fragata «Resolution», en la bahía de Friendly Cove, después de haber descubierto las islas de Hawai. Los marineros, buscando en que entretenerse, recolectaron entre las nativos una pequeña cantidad de pieles de nutria cuyo valor desconocían. Al llegar a Cantón se realizó un milagro: las pieles alcanzaron el fantástico precio de 10.000 dólares. Este negocio fortuito dió origen al gran comercio que puso en comunicación el Asia y América e impulsó miles de descubrimientos.

Entre los compañeros de Cook figuraba con el rango de caporal de marinos, un aventurero norteamericano llamado John Leyard. Después de desertar de la marina inglesa, Leyard dedicó sus esfuerzos a despertar entre sus compatriotas el entusiasmo por estas empresas lejanas y atrevidas. Inútiles fueron sus peroraciones y escritos. Como todo profeta murió oscuramente en Egipto, tratando de descubrir las fuentes del Nilo. Sin embargo, la semilla que había lanzado esperaba sólo un terreno favorable para germinar y fué en la trastienda de un comerciante de Boston donde dió sus primeras floraciones.

Allí se reunían, después de las horas de trabajo, algunos espíritus emprendedores para quienes el comercio era algo

más que una rutina. El alma del grupo, Joseph Barrel, era un experto financista y un hombre de cultura. Otro de ellos, Charles Bulfinch, recién graduado en Harvard, los incitaba a la apasionante lectura de la vida de aquellos hombres para quienes el mar tenía una significación económica. Y en la tertulia se leyeron con interés creciente las páginas del Capitán Cook. Las imaginaciones se caldeaban con el relato y aquello de avalorios y quincallería fáciles de trocar por pieles y las pieles por oro, decía muchas cosas a estos «bostoneses», que dominaban la anatomía del comercio y habían oído hablar a Leyard. Barrel dijo la palabra definitiva: «Aquí hay una espléndida cosecha para el primero que se arriesgue». En 1787 las ideas se materializaron. Se formó una compañía por acciones con un capital de 50.000 dólares. Se equiparon la fragata «Columbia» y la balandra «Lady Washington». Se entregó la empresa al Capitán John Kendrick, que se había distinguido por sus hazañas de corso en las guerras de la Independencia y a Robert Gray, su íntimo amigo, marino y soldado.

Para conmemorar el viaje se acuñaron medallas de plata y de cobre.

Una tempestad se encargó de lanzar la «Columbia» a nuestros puertos. Hubo alarma en la costa, los ojos timoratos descubrieron en el horizonte escuadras amenazadoras, el pobre Blas González fué destituido por su espíritu cristiano, las autoridades enviaron algunas naves en su persecución, la que gracias a los oportunos auxilios pudo dirigirse tranquilamente hacia el N. W.

Siguieron a la «Columbia» una serie de naves que alentadas por las ganancias se arriesgaron en el Pacífico. Chile pasó a ser de esta manera una recalada forzosa en un largo camino.

Aún cuando más tarde los buques con este destino endezaban rumbo directo hacia el norte o llegaban a California y Oregón, por la vía de las islas Marquesas u otras de los innumerables archipiélagos del Pacífico del sur, más de 25 buques en tránsito incluimos en nuestro estudio en un período de 20 años. Todas ellas recalaron en Talcahuano, Valparaíso o Coquimbo, en busca de víveres o de aguada.

Cronológicamente, el segundo derrotero de penetración norteamericana fué la pesca de ballenas. Los últimos años del siglo XVIII fueron la edad dorada de esta industria. A lo lar-

go del Atlántico, entre las mil hendiduras que forma la costa se encontraba el corazón de la empresa. Nantucket y New Bedford fueron los núcleos de expansión. Esta industria era algo vital para la Nueva Inglaterra.

La esperma constituía el alumbrado por excelencia, esos grandes cirios que al quemarse con isócrona regularidad daban un tono majestuoso a la existencia. Las bellezas de la época comprimían sus opulencias con las barbas del cetáceo, en fin, tenía múltiples aplicaciones. Lentamente los balleneros habían alcanzado a todas las latitudes atlánticas y a fines del siglo sólo el Pacífico permanecía inexplorado. Lo que daba verdadero valor a este océano era la existencia de grandes cachalotes cuyas cavernas contenían a veces hasta 34 galones de la codiciada «spermacetti». La abundancia de estos mamíferos había sido comprobada por las expediciones científicas del siglo XVIII y en especial por el intrépido Cook, que había contemplado su marcha gregaria frente a las costas de Chile.

Los ingleses fueron los iniciadores de esta especulación mercantil. Como en el caso del noroeste una casualidad fué el origen inmediato de este giro. Un comerciante de Londres, Mr. Enderby, había despachado en 1789 la fragata «Amelia», al mando del capitán norteamericano James Swain (otros dicen Sheffield). Concluida la estación propicia, Swain no había topado ningún cetáceo durante su búsqueda por las costas de Guinea. La perspectiva era oscura, por cuanto no quedaban otros «bancos» donde dirigirse.

Swain había leído a Cook y recordaba sus noticias sobre Chile. En vista del fracaso y tomando en cuenta que el tiempo era oportuno decidió atravesar la temida barrera del Cabo de Hornos y aventurarse en el Pacífico. En el gran océano, frente a las actuales costas chilenas, el harponero nantuckés, Archelius Hammond mató la primera ballena blanca.

El viaje fué fructífero; el 12 de Marzo volvía a Londres la fragata «Amelia», después de un año y siete meses de ausencia. Traía un cargamento de 139 toneladas de aceite de esperma.

La buena nueva se esparció rápidamente. Un inédito de la época dice al respecto lo siguiente:

«Hacían dilatados viajes a las costas del Brasil y Patagonia por la abundancia infinita de ballenas y que una de las especies entre las varias que hay en la Mar de este lado del Cavo era tan superior a las de todos los mares que igual car-

gamento excedía en un 100% del valor y que esta bentaja conocían en el Norte desde el año 1788 en que una fragata inglesa hizo su pesca entre Iquique y Arica» (1).

En los Estados Unidos, la patria del capitán de la «Amelia» y del harponero Hammond, tanto Nantucket como New Bedford se aprontaron para la competencia. La fragata «Beaver», comandada por Paul Worth, fué el primer navío de esa nación que persiguiera cetáceos en el Pacífico. A su traza llegaron de New Bedford, idénticas expediciones, siendo la «Rebecca», capitán Joseph Kersey, la primera de esa localidad.

En adelante, hasta la gran crisis ballenera del siglo XIX, cada dos años la multitud se agolpaba en los muelles de esos puertos a otear en el horizonte las velas latinas que traían junto con la fortuna, a sus padres, sus novios o sus esposos.

Las páginas de «Mooby-Dick» de Melville son el relato clásico de este azaroso comercio.

La importancia de esta empresa mercantil para la economía norteamericana puede calcularse por la avaluación que acompañamos más adelante. Se apuntan allí 133 naves, que extrajeron 120.910 barriles de aceite de esperma, los que arrojan un valor total de £ 377.020.

Hacia 1774 se desprendió de la industria ballenera una rama, cuyas actividades van a estrechar más y más el contacto entre los Estados Unidos, nuestras costas y la China, indicando nuevas posibilidades comerciales. La caza de lobos, como digo, tuvo su origen en la pesca de ballenas. En 1774 los capitanes Gamaliel Collins y David Smith, realizaron un viaje a las islas Falkland en busca de cachalotes. Entre las islas los balleneros encontraron enormes manadas de focas que retorcián indolentemente sus bigotes a los rayos de sol. Como la caza era fácil y el aceite de buena calidad, los capitanes tomaron consigo algunas barricas y un cargamento de pieles. En los Estados Unidos se les encontró muy luego empleo en la fabricación de baúles y cofres. A pesar de estas aplicaciones la perspectiva de esta industria no parecía brillante. Sólo conocemos contadas expediciones de los pilotos del Hudson. (New York hacia las Falkland).

Pocos años después de la revolución americana, Lady Halsey, hermana del famoso panfletista John Wilkes, el enemigo de Jorge III, despachó desde Bostón la fragata «States»,

(1) M. S. Medina. Vol. 338.

con rumbo a esas islas. La nave volvió al corto tiempo con más de 13.000 pieles. El viaje iba a tener resultados inesperados. Por ese entonces se dirigía a Calcuta la «Eleanora», capitán Metcalf. Un hábil comerciante habiendo oído hablar del precio iabuloso que alcanzaban las pieles en el Oriente compró equivocadamente el cargamento de la «States» creyendo que se trataba de nutrias, las que fueron puestas a bordo de la «Eleanora». En Calcuta no hubo compradores, pero las falsas nutrias se vendieron en Canton al precio de 5 dólares la pieza. Esta especulación fué el punto de partida. De Falkland los loberos pasaron a las costas chilenas, donde las islas de Más Afuera, Santa María, Mocha y San Ambrosio pasaron a ser los emporios de abastecimiento.

En 1793 el crucero de la fragata «Eliza», capitán W. R. Stewart, puso en comunicación directa estas islas con el puerto de Cantón. El tráfico fué constante y de cierta magnitud. E. Fanning calcula en un millón las pieles transportadas entre 1793 y 1798; Amasa Delano elevaba esta suma a 3 millones entre 1793 y 1804; Benjamín Morrel totaliza en 3 millones y medio el monto entre los años comprendidos entre 1793 y 1807, fecha en que decayó considerablemente este comercio. Nuestro cálculo es un tanto más modesto, y asignamos a las 58 naves loberas que hemos computado la cantidad de un millón ochocientas sesenta y tres mil en un período de 20 años.

De estas tres vías de penetración, cuyos orígenes hemos bosquejado, se derivó muy luego el contrabando. Loberos y balleneros se deslizaron furtivamente en las caletas abandonadas introduciendo mercaderías europeas. A veces el comercio ilícito se hacía con el beneplácito oficial. De vez en cuando ruidosos pleitos de comiso turbaban la tranquilidad colonial y muchos esforzados capitanes fueron a morir obscuramente en las mazmorras de Valparaíso o del Callao, 22 contrabandistas y 12 comisos hemos logrado identificar.

El presente trabajo es una lista de todas las naves norteamericanas, que según las noticias recogidas por el autor, tocaron los puertos chilenos o las islas vecinas entre los años de 1788 y 1810.

El cuadro adjunto tabuliza los resultados obtenidos. Las cifras estadísticas han sido obtenidas por un minucioso estudio. Para los balleneros tenemos los datos que anota Starbuck en su libro. En aquellos buques cuyo cargamento no se conoce he colocado la cantidad mínima de 500 barriles, cifra

TABLA CRONOLÓGICA DE AVALUACION DEL COMERCIO NORTEAMERICANO EN CHILE

(1788-1810)

AÑO	N.º total Buques	N.º ba-lleneros	Carga-mento (barriles)	Valor £	N.º lobe-ros	Cargamento (pieles)	Valor Canton (dollars)	Contrabando		Co-misos	Trán-sito	Nau-fragios
								N.º buques	Valor (dollars)			
1788	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1791	7	5	5.600	17.430	1	20.000	20.000	—	—	—	2	—
1792	3	—	—	—	2	33.000	33.000	—	—	—	1	—
1793	4	3	1.700	5.300	1	38.000	38.000	—	—	—	—	—
1794	4	4	4.500	14.000	—	—	—	—	—	—	—	—
1795	3	3	1.500	4.670	—	—	—	—	—	—	—	—
1796	3	3	1.500	4.670	—	—	—	—	—	—	—	—
1797	3	2	2.150	6.700	—	—	—	—	—	—	—	—
1798	22	16	19.950	62.200	6	270.000	270.000	1	15.000	—	—	—
1799	7	5	6.350	19.800	1	20.000	20.000	—	—	1	—	—
1800	29	10	7.600	23.700	10	483.000	483.000	3	195.000	2	4	—
1801	28	8	5.000	15.600	8	197.000	197.000	4	125.000	3	5	—
1802	10	—	—	—	5	268.000	268.000	2	30.000	—	3	—
1803	29	12	13.750	42.800	15	325.000	325.000	1	15.000	—	—	1
1804	10	6	6.750	21.100	—	—	—	2	30.000	2	—	—
1805	21	10	7.300	22.800	5	99.000	99.000	2	78.000	2	2	—
1806	13	9	5.900	18.400	—	—	—	2	30.000	—	2	—
1807	12	6	6.660	20.800	1	50	50.000	2	30.000	—	3	—
1808	17	11	6.400	19.950	—	—	—	3	60.000	2	1	—
1809	25	20	18.300	57.100	3	60.000	60.000	—	—	—	1	—
20	252	133	120.910	377.020 £	58	1.863.000	1.863.000	22	608.000	12	25	2

obtenida por el término medio de las unidades conocidas. El precio del aceite que sufrió constantes variaciones al correr del siglo se ha fijado en £ 30 por tonelada. Cada barril equivale a 104 kilos. Esta cifra es igualmente un término medio.

En cuanto al comercio tri-partito de los loberos tenemos datos sobre la mayor parte de las naves. Hemos fijado en 20.000 el cargamento de las no conocidas. El precio de las pieles en Cantón fué también variable, tenemos cotizaciones de \$ 1 para 1793; 3 y medio para 1798; 0. 85, para 1800; 1.25, para 1802, etc., por lo cual el valor de un dollar que nos sirve de cálculo no es aventurado.

Por las cantidades conocidas se ha fijado igualmente en \$ 20.000 el monto de las mercaderías introducidas por contrabando por cada una de las naves. Creemos que a pesar de toda su imperfección esta evaluación aproximada puede tener alguna utilidad para la historia económica del intercambio chileno-americano.

Algunos trabajos similares han visto la luz en los Estados Unidos y Canadá. James G. Swain (1) empezó estos estudios en 1857, insertando como un apéndice a su obra sobre el noroeste, la nómina de Tufts sobre los buques destinados a ese tráfico.

Hubert Howe Bancroft (2) en su monumental «History of the North-West» trazó la pauta para los estudios futuros. En nuestros días el historiador por excelencia del comercio marítimo de pieles es el Juez F. W. Howay, de New Westminster, Canadá. (3)

Los viajes de los balleneros han sido prolijamente estudiados por Alexander Starbuck; (4) Howard A. Clark ha compilado una lista de las naves loberas. (5)

Interesantes datos sobre el tema arrojan las historias lo-

(1) James G. Swain. «The North-West Coast». New York, 1857. La lista ocupa las páginas 423-24.

(2) San Francisco, 1884. 2 vol.

(3) Judge F. W. Howay. «A list of trading vessels in the maritime Fur Trade» Transactions of the Royal Society of Canada. Ottawa, 1930-1934.

(4) Alexander Starbuck «History of the American Whale Fishery». Waltham, 1878.

(5) Howard A. Clark, «The Antarctic Fur-Seal», en George B. Goode, «The Fisheries and Fishery Industries of the United States. Washington». 1887, Vol. 2. Sección 5.

cales de las diversas ciudades marítimas enumeradas a lo largo de este bosquejo. (6)

De más está decir que los autores arriba citados no tratan sino de paso lo referente a Chile y esa es la razón principal que me ha movido a compilar esta lista basada en una minuciosa rebusca en los archivos nacionales y norteamericanos.

1788

1.—*Columbia Rediviva*, fragata de 210 toneladas. Capitán John Kendrick. Procedente de Boston con rumbo al N. W. Pertenecía a John Barrel, Samuel Brown, Charles Bulfinch. John Derby, Crowell Hatch y John M. Pintard. Fué el primer buque norteamericano que llegara a nuestras costas. Ancló en la isla de Juan Fernández el 22 de Mayo arrasada por un temporal. Se la creyó contrabandista y su estada dio origen a la separación del Gobernador de la isla don Blas Gonzales y a una serie de incidencias.

Permaneció unos días continuando su famoso crucero al Nor-Oeste. Referencias: M. S. Haswell «Log-Book» (Bancroft Library Berkeley). Extractado por Bancroft en «History of the North-West».

M. S. Capitanía General, Vol. 864. Para el viaje en general: Edwards G. Porter «The Discovery of the Columbia River (Old South Leaflets)» y Robert Greenow «History of Oregon and California». Boston 1844. Los incidentes de su estadía en Chile han sido descritos por Barros Arana «Historia General», Vol. 7 págs. 35-36 y Benjamín Vicuña Mackenna «Historia de Valparaíso», Vol. II, págs. 258-261.

2.—*Lady Washington*, balandra de 90 toneladas, compañera de la anterior y embarcada en la misma empresa. Capitán Robert Gray.

Viajó en convoy con la «Columbia» hasta 100 leguas al sur de Juan Fernández donde un temporal las separó. No tocó en nuestras islas.

Referencias: Las mismas que la anterior.

1791

3.—*Beaver*. Fragata ballenera procedente de Nantucket. Capitán Paul Worth. Zarpó el 3 Agosto de 1791 y volvió el 3 de Septiembre de 1793. Fué el primer ballenero norteamericano que penetró en el Pacífico.

Fué detenido en el Callao y expulsado sin víveres. Con seguridad debe haber tocado en las islas. Un autor contemporáneo a los hechos describe de esta manera el viaje:

«Capitán Paul Worth en un buque recién construido, el «Beaver», zarpó de Nantucket con destino a la pesca de ballenas en el Pacífico. El costo total del viaje incluyendo el cargamento costó \$ 10.212 dólares. Llevaba 17 hombres y un equipo de tres botes manejados por 5 hombres cada uno. Dos hombres quedaban a bordo durante la pesca. El cargamento

(6) En especial Samuel E. Morrison «The Maritime History of Massachusetts» Boston 1921; Obed Marcy «The History of Nantucket», Boston 1835; Daniel Ricketson, «History of New Bedford» New Bedford 1858; Edward E. Atwater, «History of the City of New-Haven», New York, 1887.

consistía en 400 barriles de aros para toneles, 1.400 barriles de madera, 40 barriles de provisiones saladas, 31 1/2 toneladas de pan; 30 bushels de porotos, 1.000 libras de arroz, 40 galones de molasa, 24 barriles de harina. El buque estaba equipado para 17 meses y fué el primer barco de la isla que volvió del Océano Pacífico. Su cargamento al regreso fué de 650 barriles de aceite de esperma que vale 30 libras esterlina la tonelada; 370 barriles de aceite de cabeza que vale 60 libras y 250 de aceite de ballena a 15 libras.»

Obed Marcy, pág. 141-42.

Referencias: Figura en Starbuck, ob. citada.

4.—*Rebecca*, fragata ballenera procedente de New Bedford, Capitán Joseph Kersey, de propiedad de Joseph Russel and Sons y Mr. Howland. Zarpó de New Bedford el 25 de Septiembre de 1791 y volvió el 23 de Febrero de 1793 con un cargamento de 750 barriles de aceite de esperma y 180 barriles de aceite de ballena.

Fué el primer ballenero de New Bedford que llegó al Pacífico. Seguramente tocó en las islas.

Referencias: Figura en Starbuck. Ricketson «History of New Bedford», pág. 58.

5.—*Washington*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán George Bunker. Volvió con un cargamento de 800 barriles de aceite de esperma y 200 de aceite de ballena. Fué el primer ballenero que enarboló la bandera norteamericana en el Pacífico.

Referencias: Starbuck.

6.—*Rebecca*, fragata ballenera de Nantucket, Capitán Seth Folger. Volvió con 800 barriles de esperma y 500 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck.

7.—*Héclor*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Th. Brock. Volvió con 700 barriles de esperma y 500 de aceite de ballena. Esuvo en J. Fernández en 1792, en cuyas inmediaciones cazó 12 ballenas.

Referencias: Starbuck. - M. S. Morla Vicuña, Vol. 45.

8.—*Hancock*, bergantín de 157 toneladas de la matrícula de Boston, perteneciente a Samuel Crowell y Creighton. Capitán Samuel Crowell. Zarpó de Boston en Noviembre de 1790 con destino a l N. W. Se detuvo en Staten Land donde cazó muchos lobos, después de una tempestuosa travesía del Cabo de Hornos ancló en la isla de Más Afuera, continuando a Hawai Siguió al N. W. y a la China.

Referencias: Citado por Howay quien se apoya en M. S. Ingraham Journal; M. S. Hoskins Narrative y Vancouver «Voyages», Vol. 5, pág. 113-14 (Ed. 1801).

9.—*Hope*, bergantín de 70 toneladas de la matrícula de Boston. Perteneció a Thomas H. Perkins y James Magee. Capitán Joseph Ingraham que había venido como primer oficial de la «Columbia» zarpó de Boston el 17 de Septiembre de 1790.

Navegó desde el grado 57° con la ballenera francesa, «Necker» hasta la altura de Valdivia donde las separó un temporal. Por las declaraciones del Capitán de la Necker, John Haines de Boston se pensó que traía intenciones de hacer el contrabando de armas y quincallería en el grado 22°. Venía a bordo un piloto zambo José Alejo Oyanguren, que por declaraciones posteriores parece ser originario de Chile y tomado por la

«Columbia». O'Higgins envió al «Santa Rosa» a perseguir a la «Hope», la que continuó viaje a Las Marquesas, Hawai y el N. W.

Parece que la «Hope», con el nombre traducido de «Esperanza» estuvo en Valparaíso en Mayo de 1793. Donde se le permitió comprar víveres, con la condición que se alejara sin demora del puerto.

Referencias: M. S. Ingraham «Journal». Citada por Howay. Para Chile: M. S. Capitanía General, Vol. 667 y 786; M. S. Medina «Documentos Inéditos». Vols. 210 y 338.

1792

10.—*Jefferson*, fragata de 150 toneladas de Boston, propiedad de J. and T. Lamb. Capitán Josiah Roberts. Zarpó de Boston el 28 de Noviembre de 1791. Pasó el Cabo de Hornos en compañía de la «Margaret» separándose debido a un temporal. El 30 de Mayo de 1792 llegó a Juan Fernández bajando a tierra un hijo de John Kendrick, el capitán de la «Columbia». No se le permitió detenerse en la isla, dándosele órdenes que pasara a Valparaíso. El 4 de Junio anclaron en dicho puerto. O'Higgins los autorizó para hacer víveres y aguada. Zarparon en Julio para la isla de San Ambrosio, donde en siete semanas salaron 1.1000 pieles de lobo. Continuaron luego al norte. El total de la caza de lobos se elevó a 13.000 pieles. El 21 de Septiembre se alejaron de las islas con rumbo a las Marquesas; o Hawai y al nor-oeste.

Referencias: M. S. Log of the Jefferson (Mass. Historical Society). Publicado en parte en: Collectons of the Massachusetts Historical Society Serie I, vol. 4. M. S., Archivo Morla Vicuña, vol. 45.

M. S. Capitanía General, vol. 384 Para el viaje total ver Judge Howay «A Yankee Trader on the N. W. Coast» Scattle, 1930.

11.—*Margaret*, fragata de 150 toneladas de Boston. Pertenecía a T. H. Perkins, James Maggee, Lamb, Sturgis y Johnson.

Venía en convoy con la «Jefferson» y fué desviada por un temporal. No tocó en la costa continuando a las islas de la Reina Carlota y siguiendo a la China vía Hawai.

Referencias: Para Chile las mismas anteriores. Para el resto del viaje ver Howay.

12.—*Fair* (Fayr o Tayr), fragata de 350 toneladas con 35 hombres de tripulación, del registro de Boston. Capitán Benjamín Lee. Tocó el 19 de Octubre el puerto de la Soledad en las Malvinas procedente de la Isla de Mauricio en compañía de la fragata «Pati». Las declaraciones del Capitán fueron las siguientes: «con destino al N. O. de la California a buscar pieles finas para la China y de camino hazar (?) grasa de ballena para venderla en la India a los holandeses e ingleses de cujos parajes tenía práctica por otro viaje de mucho lucro que había echo ahora tres años».

Traía a bordo cinco españoles que desertaron junto con dos americanos, zarpó el día 30 de Octubre con rumbo desconocido.

No tengo más datos. En Howay figura un «Fairy» de Calcuta que parece no ser el mismo, este más bien coincide con un buque sin nombre que anota Howard Clark destinado a las Falkland.

Referencias: Medina M. S., vol. 338.

13.—*Eliza*, capitán W. R. Stewart, de New York llegó a Cantón en Marzo de 1793 con un cargamento de 38.000 pieles que vendió por el bajo precio de \$ 16.000. dolares. La «Eliza» fué el primer barco norteamericano que estuvo en Más Afuera con el propósito de procurarse pieles para los mercados asiáticos.

Referencias: «Amasa Delano», que tomó en Canton el comando del buque. Citada por Vicuña Mackenna.

1793

14.—*Birmingham*, fragata ballenera de Nueva York, Capitán Albert Swain. Saló de New York en Noviembre de 1792. Pasó a Nueva-Vista y a Trinidad. Entró a Coquimbo el 24 de Diciembre de 1793. El Gobernador Víctor Ibáñez de Corvera no le permitió permanecer en el puerto, ni se le autorizó para surtirse de víveres y de aguada.

Referencias: No figura en Starbuck. M. S. Capitanía General, Vol. 379. M. S. Medina, vol. 210.

15.—*María*, fragata ballenera de Nantucket, Capitán Seth Coffin volvió en 1794 con 700 barriles de esperma y 90 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck.

16.—*Washington*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Salomón Smith. Volvió en 1795. No figura su cargamento.

Referencias: Starbuck.

1794

17.—*Ruby*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Isaac Clark. Pertenece a Ricardo Michel e hijos. Zarpó de Sheembourne en Julio de 1793, hizo escalas en Buenaventura y Pisco. En Diciembre de 1794 entró en Coquimbo con un cargamento de 800 barriles producto de la pesca de 5 ballenas. Le faltaban 300 para completar la carga. El capitán calculaba la utilidad del viaje en 8000 libras esterlinas. La «Ruby» permaneció en Coquimbo hasta el 5 de Enero en que se la obligó a salir por sospechas de contrabando, por cuánto tenía a bordo plata inglesa y peruana que se creía producto de negociaciones fraudulentas.

Referencias: No figura en Starbuck. M. S. Capitanía General, vol. 370.

18.—*Favourite*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Obed Barnard. Venía en convoy con la anterior. Fué expulsada por las mismas razones.

Referencias: Las mismas que el anterior. Figura en Starbuck.

19.—*Héctor*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Th. Brock. Volvió en Febrero de 1796 con un cargamento completo.

Referencias: Starbuck.

20.—*Minerva*, fragata ballenera de Nantucket, Capitán Will. Myrick. Volvió en compañía del «Héctor» con un cargamento de 1.110 barriles de esperma y 400 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck.

1795

21.—*Californian*, velero norteamericano que había entrado a Coquimbo de arribada forzosa. Por su capitán se supo la caída de la Bastilla y otras novedades sobre la Revolución Francesa.

Referencias: Citada por Aurelio Díaz Meza en «Patria Nueva, Patria Vieja», Santiago, 1927, pág. 24 a propósito del juicio del sacristán de La Serena Clemente Morán. He recorrido todo el proceso de Morán y no he encontrado la menor alusión a dicho barco, sólo se dice a este propósito «que su genio y modo de pensar se hace más avanzado en el día en que aquel puerto se frecuenta por extranjeros venidos al favor de la pesca de ballenas». O'Higgins al Obispo Morán. Libro Copiador de Ordenes de la Capitanía. Vol. 716.

22.—*Alderney*, fragata ballenera. Capitán Thomas Shee. No tengo más detalles. La cita el Gobernador de Talcahuano en un parte a O'Higgins en que da cuenta de la llegada a ese puerto de 14 balleneros, 4 de los cuales son americanos. M. S. Capitanía General, vol. 410. No figura en Starbuck.

23.—*Penélope*, Capitán John Worth, procedente de Dunkerke con papeles franceses, construída en Philadelphia con tripulación de 9 americanos y 20 franceses. Traía una carta de recomendación en que se alababa la conducta del Gobernador Blas González para con el capitán Kendrick de la «Columbia». Fué arteramente apresada por el nuevo Gobernador Juan Calvo de la Cantera. Cito este caso únicamente como un ejemplo. La mayor parte de las naves francesas y aun inglesas tenían dotación norteamericana.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 695 y Benjamín Vicuña Mackenna; «Juan Fernández», pág. 358. Los datos del Archivo Gay, vol. 9, parecen confirmar su nacionalidad norte-americana.

1795

24.—....., fragata ballenera de Nantucket. Capitán Paul Worth.

Referencias: Se sabe poco del movimiento ballenero de este año. Starbuck cita dos fragatas sin nombre.

25.—....., fragata ballenera. Capitán Easton. Nantucket.

Referencias: Citada sin nombre por Starbuck.

26.—*American Hero*, fragata ballenera. Capitán Salomón. Bunker, procedente de Hudson New York.

No tengo ningún detalle.

Referencias: Starbuck.

1797

27.—*Rose*, fragata ballenera de Nantucket. Salió de Nantucket el 19 de Agosto de 1786. Capitán Paul Worth. Fué apresada a la altura de Valparaíso por la fragata corsaria española «Charmilly» y conducida al puerto con un cargamento de 1.150 barriles de aceite. Más tarde fué conducida al Callao acusada de pesca ilícita.

En vista del Tratado de 1795 entre Estados Unidos y España fué puesta en libertad.

Referencias: Me parece que se trata del ya citado N.º 25 al juzgar por la identidad del nombre del Capitán y del puerto de salida.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 910 y M. S. Medina, vol. 214.

28.—*Fame*, fragata ballenera, Capitán Wyer, encontrada por la «Rose» a la altura del grado 35º en Abril de 1797, junto con tres balleneros norteamericanos.

El 10 de Enero de 1798 se aproximó a Valparaíso solicitando autorización para componer una avería en el palo mayor.

Venía del Puerto de Pisco. El Marqués de Aviles a solicitud del Gobernador de Valparaíso le concedió lo pedido con la obligación de retirarse apenas repusiera los desperfectos.

Referencias: Las mismas anteriores más M. S. Capitanía General Vol. 787. No figura en Starbuck.

29.—*Raquel*, fragata norteamericana, estuvo en la costa. Fué sorprendida en el Callao con objetos de contrabando. No tengo detalles, ni se su filiación.

Referencias: M. S. Comunicación del Virrey al Ministro de Estado. Papeles de Estado. Apartado II, 1480. Copia consultada en Library of Congress Washington.

1798

30.—*Betsey*, bergantín de 100 toneladas de la matrícula de New York, propiedad de John Wetten tripulado por 27 hombres de Nueva Inglaterra, con destino al N. W. y a Canton para el tráfico de pieles. Se detuvo en Patagonia, donde por consejo del Capitán de la fragata ballenera Olive Branch, continuaron a Más Afuera. Llegaron a la isla el 20 de Enero de 1798. A los cuatro meses tenían un cargamento completo de pieles de lobos, más de 100.000.

Fanning calculaba en un millón los animales beneficiados por los loberos para el mercado de Cantón. El 5 de Abril zarparon con rumbo a la China. El viaje de la «Betsey» produjo a sus dueños una ganancia de \$ 53.000 dolares.

Referencias: Ed. Fanning «Voyages to the South Seas Indian and Pacific Ocean» New York, 1838. M. S. David Forbes.

31. *Olive Branch*, fragata ballenera, Capitán Paddock procedente de Nantucket. Dejó en Más Afuera un equipo de loberos con intención de recogerlos a su regreso de la pesca de ballenas. No tengo más detalles.

Referencias: Fanning. M. S. Log-Book of David Forbes New Haven Historical Society. Diary of Mr. Ebenezer Townsend J. Ship Neptune on New Haven Historical Society Vol. IV 1888.

32.—*Neptune*, fragata de 350 toneladas del registro de New Haven, competidor de Providence, Salem y Stonington en el comercio de pieles. Capitán Daniel Greene. Zarpó de New York el 29 de Noviembre de 1796. Recaló en Patagonia, Puerto Egmont. El 12 de Abril de 1798 llegó a Más Afuera; donde encontraron parte de la tripulación dejada a su propio riesgo. En 7 semanas recogieron más de 15.000 pieles de mejor calidad

que las de las islas Falkland. El 8 de Junio dejaron la isla donde quedaba un equipo a cargo del Dr. David Forbes por un período de 22 meses. Estuvieron en San Ambrosio donde recogieron algunas pieles. El 23 de Junio zarpó el Neptune para la China. Las 50.000 pieles que habían recogido alcanzaron un precio de \$ 280.000 dólares en Canton.

Referencias: Diary of Ebenezer Townsend Jr. Connecticut Journal 7 Julio 1799 M. S. Log.-Book of David Forbes. New Haven Historical Society.

33.—*Garland*, bergantín norteamericano. Se dirigía en Abril de 1798 a San Ambrosio en busca de lobos. Fué detenido por sospechoso por el Gobernador de la isla Juan Fernández y conducido a Valparaíso en Marzo de ese año. El Marqués de Avilés teniendo en cuenta el Tratado entre España y los Estados Unidos le entregó los pasaportes el 24 de Marzo,

Referencias: M. S. Forbes. M. S. Capitanía General, vol. 787.

34.—*Gowland*, bergantín de Boston. Salió de dicho puerto en Marzo de 1797 al mando de Bazilia Worth con rumbo a las islas Falkland y San Ambrosio, para la caza de lobos.

Fué apresada en Acapulco por las autoridades españolas en Enero de 1798 hasta el 6 de Marzo de 1799.

Los datos parecen coincidir con el bergantín «Garland», pero las fechas al ser efectivas descartan la posibilidad de ser ambos el mismo bergantín.

Referencias: Howay, que cita el «Columbian Centinel» y el vol. 60 Archivo General de México, Sección California.

35.—*Camila*, fragata norteamericana. Estuvo en Valparaíso en el mes de Marzo de 1798, junto con el bergantín «Garland».

No tengo más detalles.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 787.

36.—*Lidia*, fragata ballenera de New Bedford. Capitán Obed Ficht, estuvo en Valparaíso en Mayo de 1798. Volvió con un cargamento de 950 barriles de esperma y 400 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck y M. S. Capitanía General, vol. 787.

37.—*Ann*, fragata ballenera de New Bedford, Capitán Coleman entró en convoy con la anterior a Valparaíso. En los documentos se la llama Mariana.

Referencias: Las mismas.

38.—*Renown*, fragata ballenera de Nantucket. Volvió con un cargamento de 1.250 barriles de esperma y 150 de aceite de ballenas.

Referencias: Las mismas anteriores.

39.—*Fama*, ballenera americana entró a Valparaíso en Enero de 1798 procedente de Pisco, con la intención de reparar averías del mástil. El Marqués de Avilés lo autorizó para ello con la condición que se hiciera inmediatamente la mar. No tengo más detalles.

Referencias: No figura en Starbuck. M. S. Capitanía General, vol. 787. Parece ser el mismo N.º 28.

40.—*Oswego*, fragata ballenera de Hudson, New York. Fué apresada en Abril de 1798 por la fragata «Aguila» por sospechas de contrabando. Fué puesta en libertad por ser americana en la bahía de Talcahuano.

Volvió con un cargamento de 1.000 barriles de esperma y 100 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck y M. S. Capitanía General, vol. 787.

41.—*Maryland*, fragata ballenera de New Bedford. Capitán Liscomb salió el 25 de Agosto de 1797 de New York, según Starbuck. Llegó a Más Afuera en Octubre de 1798. Pasó a la isla de Santa María. Uno de sus botes fué detenido en las costas de Arauco; llevaba a Concepción un cargamento de 22.000 pieles de lobos, fué puesta en libertad en Enero de 1799. A su vuelta fué detenida por un corsario francés que le exigió 2.000 pieles como rescate.

Entró a puerto con 20.000 pieles y 800 barriles de aceite.

Referencias: Starbuck. M. S. Forbes. Howard Clark. M. S. Capitanía General, vol. 915 y M. S. Comunicación del Virrey de 23 de Julio de 1798 en Archivo de Estado Apartado II, 1480. Copia en Library of Congress, Washington.

42.—*Barclay*, fragata ballenera de New Bedford. Capitán Griffen Barney. Salió el 25 de Agosto de 1797 para un crucero de pesca. En Agosto de 1798 estaba en Más Afuera donde dejó una parte de la tripulación.

Zarpó a Canton con 21.000 pieles. Volvió a New Bedford con 700 barriles de esperma y 500 de aceite de elefante de mar.

Referencias: Howard Clark, M. S. Forbes. M. S. Appleton.

43.—*Alliance*, fragata ballenera de Nantucket. Estaba en Más Afuera en Octubre de 1798. Volvió con un cargamento completo de aceite.

Referencias: Starbuck y M. S. Forbes.

44.—*Héctor*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Benjamín Worth. Estuvo en la costa y cometió excesos en Pisco. Volvió con un cargamento completo.

Referencias: Starbuck y Comunicación del Virrey 23 de Julio de 1798. Archivo de Estado. Apartado II Copia de Library of Congress.

45.—*Ruby*, fragata ballenera de Nantucket. Como la anterior cometió excesos en Pisco. Volvió con un cargamento de 1.250 barriles de esperma y 150 de aceite de ballena.

Referencias: Las mismas anteriores.

46.—*Trial*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Starbuck. Volvió con 800 barriles de esperma. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck.

47.—*Bedford*, ballenera de New Bedford. Capitán J. Barney. Volvió con 1.000 de esperma y 200 de ballena.

No tengo detalles.

Referencias: Starbuck.

48.—*Juno*, ballenera de New Bedford. Capitán W. Clark. Volvió con 1.200 de esperma y 50 de ballena. No tengo detalles.

Referencias: Starbuck.

49.—*Maria*, ballenera de New Bedford. Capitán Paddock. Volvió con cargamento completo. No tengo detalles.

50.—*Wareham*, ballenera de New Bedford. Capitán Clark. Volvió con cargamento completo. No hay detalles.

Referencias: Las mismas.

51.—*President*, ballenera de New Bedford. Capitán Pinkham. Volvió con 1.200 de esperma y 50 de ballena. No hay detalles.

Referencias: Starbuck.

1799

52.—*Hancock*, fragata de Boston, pertenecía a Dorr e hijos, comandada por el capitán Crocker. Zarpó de Boston el 25 de Agosto de 1798. El 20 de Enero de 1799 llegaron a la isla de la Mocha. Desembarcaron algunos marineros enfermos de escorbuto y continuaron viaje al N. W. donde corrieron varias aventuras antes de emprender el viaje a China.

Referencias: M. S. Log. of the Hancock. (Harvard College Library) Para el viaje total ver las indicaciones de Howay.

53.—*Commerce*, ballenera de Nantucket. Capitán A. Gardner. Uno de sus botes fué apresado por los españoles en la isla de Santa María y tratado bárbaramente en el mes de Enero de 1799. Volvió con un cargamento de 1.000 barriles de esperma y 200 de aceite de ballena.

Referencias: Starbuck M. S. Comunicación del Virrey del Perú. Lima Julio de 1799. Archivo de Estado. Apartado LL. Copia en Library of Congress.

54.—*Leo*, ballenero de Nantucket, capitán J. Allen. Entró a Valparaíso en Julio de 1799 en busca de víveres. Se socorrió a la embarcación sin permitir su entrada al puerto. Volvió con un cargamento de 800 barriles de esperma y 300 de aceite.

Referencias: Starbuck M. S. Capitanía, vol. 788

55.—*Favourite*, ballenera de Nantucket, Capitán Th. Folger. Volvió con 1.200 barriles de esperma.

No tengo más datos.

Referencias: Starbuck.

56.—*María*, ballenera de New Bedford. Capitán Benjamín Paddock. Volvió con un cargamento completo de esperma y aceite. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck.

57.—..... Capitán Hibbel de New Haven salió en 1799 volvió en 1802 después de dar la vuelta la mundo.

Referencias: Howard Clark. No tengo otro detalle.

58.—*Ruby*, Ballenera de Nantucket. Capitán A. Myrick. Volvió en 1800, con 1.000 barriles de esperma y 50 de aceite. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck.

1800

59.—*Betsey*, fragata de 275 toneladas de New Haven. Zarpó en 1799 al mando de William Howell en busca de un equipo lobero que había dejado el Capitán Greene a cargo de John Greene su hermano y el Dr. Forbes. Tomaron a bordo 110.000 pieles finas que vendieron ventajosamente en Canton. Volvieron a New Haven en Mayo de 1801. Los artículos comprados con el beneficio de las pieles pagaron derechos equivalente a \$ 44.135,74.

Referencias: Howard Clark. Trowbridge T(h. R.)

60.—*Neptune*, fragata de 350 toneladas. Capitán Greene de New Haven. Zarpó en un segundo viaje en el otoño de 1799. Llevó a Canton 77.000 pieles de Más Afuera que alcanzaron al precio de \$ 1 cada uno.

Trajeron con el importe un cargamento de mercaderías orientales que pagó \$ 35.000 en derechos.

Referencias: Trowbridge (Th. R.) History of Ancient Maritime Interest Of New Haven. M. S. Forbes.

61.—*Oneida*, fragata de 223 toneladas, de New Haven comandada por Caleb Britnall. Zarpó de New York en Octubre de 1799. En agosto de 1800 estaba en Más Afuera, donde dejó un equipo mientras recorría las demás islas. En Noviembre estaba de nuevo en Más Afuera. Continuó a la China realizando un espléndido viaje. Volvió a U. S. A. en Junio de 1801. Su cargamento pagó \$ 27.540 en derechos.

Referencias: M. S. Log of the Concord, (Essex Institute, Salem Mass.) Howard Clark. Trowbridge (Th. R.); William Moulton «Sea Journal of the Onico» (Utica, 1804).

62.—*Minerva*, fragata de Salem. Capitán Mathew Folger pertenecía a Clifford Crownshild y Nathaniel West. Zarpó en Octubre de 1799. Se detuvo un grado al sur de la isla de Chiloé. Estuvo en Más Afuera en Noviembre de 1800, cazó 23.000 lobos.

Invernó al sur de Lima y prosiguió a la China.

Referencias: Felt «Anals of Salem». Howard Clark M. S. Appleton. en Juan Fernández. Prestó declaración en el proceso de la «Belle Savage»

63.—*Carlota*, fragata de Boston. Capitán Diego Ingersoll. Estuvo en Juan Fernández. Prestó declaración en el proceso de la «Belle Savage» en Diciembre de 1801.

Parece haber sido detenida momentáneamente.

Llegó a Cantón en Noviembre de 1801.

Referencias: M. S. Medina, vol. 355. Para el viaje total ver Howay.

64.—*Concord*, fragata de Salem. Capitán Obed Wyer. Pertenecía a Duddley R. Richardson. En Marzo de 1800 estaba en Santa María. El 27 empezaron a cazar lobos. Se quedaron en Santa María porque había muchos lobos en Más Afuera. En un mes pescaron 1.700 pieles. Mala temporada. En Mayo pasaron a Más Afuera donde dejaron parte de la tripulación, continuando a Pisco en busca de víveres. Estuvo detenida tres días por corsario español. En Octubre vuelve a Santa María. En Más Afuera los españoles apresaron parte de la tripulación. En Febrero de 1801 fueron a Valparaíso a reclamar sus hombres. Permanecieron algunos días, continuando la jira. Por espacio de un tiempo se movieron entre Santa María y las otras islas. El 28 de Agosto de 1801 zarparon para Canton, donde cambiaron el cargamento de pieles por mercaderías chinas. Volvió a Salem, en Julio de 1802.

El viaje resultó favorable, obteniéndose \$ 67.794,66 del remate de las mercaderías.

Referencias: M. S. Nath. Appleton. «A Journal of a voyage from Salem to Más Afuera en the South Pacific.» (Essex Institute). Clark.

65.—*Rebecca*, ballenera de New Bedford. Capitán Long o Gardner. Estuvo en Enero de 1800 en Falkland cazando lobos. Se dirigía a Más Afuera. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck M. S. Appleton:

66.—*Barclay*, ballenera de New Bedford. Capitán G. Barney. Estuvo en Falkland junto con Rebecca, siguió a Más Afuera donde llegó en Agosto de 1800.

Referencias: Starbuck; M. S. Appleton.

67.—*Mars*, fragata de Nantucket, Capitán Uriah Swain. Salió de Boston en Octubre de 1799. En Enero de 1800 estuvo cazando lobos en Staten Land en compañía del «Onico». Siguió a Juan Fernández donde dejó un equipo de 15 hombres. Entró a Valparaíso en Diciembre de 1800 en busca de víveres. Fué recibida con recelo de parte de las autoridades. En Enero de 1801 el corsario español «Castor» apresó en Juan Fernández la tripulación que había dejado. La fragata estuvo de nuevo en Valparaíso a reclamar del atropello, pero fué despedida por las autoridades en Febrero de 1801. Recuperó parte de la tripulación en Coquimbo. Pasó al Callao donde fué detenida y desmantelada. Vendió durante la detención su cargamento de una manera ilícita.

A los tres meses fué puesta en libertad. Volvió a Más Afuera donde reunió 20.000 pieles de lobo.

Continuó a la China realizando un buen viaje.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 788.; Howard Clark.; M. S. Appleton.; Journal of W. Moulton.

68.—*Belle Savage*, fragata del registro de Boston, de propiedad de S. C. Coolidge. Capitán David Ockington. Zarpó de Boston el 29 de Diciembre de 1799 con destino al N. O. vía Cabo de Buena Esperanza. Después de 9 meses de navegación llegó a Botany Bay desde donde dió vuelta al mar Pacífico con el fin de situarse a la caza de lobos en Más Afuera, mientras llegaba el tiempo oportuno para seguir al N. O. En Septiembre de 1800 fué detenida cerca de Juan Fernández y conducida a Valparaíso.

Acusada de contrabando se siguió contra ella un juicio de comiso. Ockington pasó a Santiago a defenderse.

A pesar del informe desfavorable del fiscal el 30 de Octubre de 1800 fué puesta en libertad por consideración al Tratado de Paz entre España y los Estados Unidos. A pesar de las amenazas continuó en nuestros mares, dedicada al contrabando y a la pesca de lobos. Volvió un año más tarde a Valparaíso en Diciembre de 1801, donde fué socorrida con víveres. El 1.º de Septiembre de 1802 zarpó para Canton llevando a bordo \$ 81.000 dólares producto del contrabando.

Referencias: Ha sido difícil establecer el itinerario de este buque. Me he atenido a los datos oficiales de la Capitanía General. M. S. Capitanía Vol. 788.; Alegato del Fiscal en Medina. M. S.: Vol. 355. Moulton: Life Voyages and Travels of Captain John Myers, London, 1817.

69.—*Edwards*, ballenera de New Bedford. Capitán John Perry. Entró al Pacífico en compañía de la Barclay y Franklin y estuvo pescando entre las islas. En Abril de 1801 fué a reparar la tripulación a Santa María. Volvió a New-Yok el 14 de Diciembre de 1801.

Referencias: Starbuck. M. S. Appleton. Moulton.

70.—*Franklin*, Ballenera de New Bedford, estuvo pescando en el Pacífico. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck.

71.—*Nancy*, balandra de 79 toneladas de Boston, Capitán Stephen Hoyt. Zarpó de Boston el 5 de Diciembre de 1799. Estuvo en la isla de San Diego. Siguió a la isla de Santa María, a la isla de Lobos en Julio de 1800, volvió a Santa María, siguió a Más Afuera. En 7 de Enero de 1801 estuvo en Valparaíso para conseguir víveres donde se le tomó decla-

ración, volviendo el mismo mes a Más Afuera donde algunos temporales la inutilizaron para seguir directamente a Canton. El Capitán Amasa Delano de la «Perseverance» la adquirió, vendiéndola más tarde al Capitán del «Miantimono» por \$ 516. El 27 de Enero mientras se preparaba para seguir al N. W. fué detenida en Concepción.

Los tripulantes se embarcaron a bordo del «Mars».

El 24 de Octubre fué vendida en subasta pública.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 384. M. S. Claims on Spain, vol. 61. Department of State, Washington. Moulton.

72.—*Hope*, fragata de 200 toneladas de New Haven, Capitán James Ray. Estuvo en las islas. Mató en un día 2.142 lobos. No tengo más datos.

Referencias: Th. R. Trowbridge. Latourette.

73.—*Cato*, ballenera de Nantucket. Capitán John Brown, llegó a Santa María en Noviembre de 1800, entró y salió en repetidas ocasiones de esta isla en pequeños cruceros.

No figura en Starbuck. Puede ser uno de los que anota sin nombre en la flota de 1799 y que volvieron con un cargamento completo en 1801.

Referencias: M. S. Appleton; Moulton.

74.—*Enterprise*, fragata norteamericana. Capitán Symonds. estuvo en Más Afuera en 9 de Septiembre de 1800.

No tengo más detalles.

Referencias: M. S. Appleton.

75, 76, 77, 78.—*Cuatro fragatas sin nombre*, balleneras de Nantucket. Capitanes W. Easton, U. Banker, L. Starbuck y W. Joy., respectivamente. Volvieron a Nantucket con cargamentos completos. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck.

79.—*Alexander*, fragata de Boston, pertenecía a Bass y Co. Capitán Asa Dodge. En Marzo de 1800 dejó una parte de la tripulación en Santa María. Estuvo en San Ambrosio.

Siguió al N. W. esperando volver en el otoño a buscar un cargamento de pieles. Sufrió infinitas penalidades en el N. W. Su capitán saltó por la borda y se ahogó. Más adelante, en Noviembre, se incendió. Volvió a Boston en 1801 después de un pasaje de 230 días desde Canton. El viaje fué ruinoso.

Referencias: Howard Clark que cita el M. S. de Caleb Britnall. M. S. Appleton. Howay que cita el «Columbian Centinel».

80.—*Belsey*, bergantín de 104 toneladas de Boston. Capitán Carlos Winship. Pertenecía a Abel Winship y Joseph O'Cain que formaron sociedad de Boston. Zarpó el 3 de Agosto de 1799. Fué apresado por la fragata española «María Luisa»; capitán José Bartolomé de Larreta, a la altura del grado 56°. Entró en rehenes a Valparaíso.

En Marzo de 1800 se abrió proceso en su contra. Como tenía a bordo \$ 30,000 se creyó en un contrabando. El Capitán se defendió alegando que «no valía la pena vender una camisa cuando por dos cueros daban \$ 600 en Canton». La mercadería era aparentemente destinada al N. W., traía armas y objetos vedados; como pasajeros venían Nathaniel Winship y Joseph O'Cain.

Fué puesto en libertad. El Capitán siguió un contra proceso deman-

dando costas y perjuicios por la detención. El 16 de Abril se condenó a Larreta a pagar \$ 2.129. Este ofreció transacción por \$ 300. En vista de las dificultades se hizo a la vela.

Siguió al N. W. Fué el primer navío americano que penetró en el puerto de San Diego, donde por temor a una confiscación el buque abandonó sorpresivamente la plaza dejando en tierra al Capitán. Continuó a Canton. Volviendo en Octubre de 1801 a Boston.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 641. Bancroft, History of California, vol. 2, pág. 546. Para el viaje total ver las referencias de Howay.

81.—*Essex*, fragata americana; debía salir después de la «Betsey» al mando del Capitán Quinton conforme a las estipulaciones de la sociedad O'Cain Winship. Parece que este viaje no se realizó vía Pacífico.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 641.

82.—*Perseverance*, fragata de Boston, capitán Amasa Delano. Zarpó de Boston el 10 de Noviembre de 1709. Estuvo en Fernando da Noronha y las Malvinas. En Octubre de 1800 llegó a Más Afuera, donde dejó 22 hombres amotinados por la escasez de víveres.

Continuó a las Galápagos, regresando a Santa María y Más Afuera. Estuvo dedicada a la caza de lobos. Delano calculaba en 3 millones la cantidad de lobos que se habían beneficiado en esta isla para llevarlos a Canton.

El 15 de Enero de 1801 entró a Valparaíso, declarando dirigirse al N. W. Las autoridades desconfiaban de este rumbo por cuanto las mercaderías no eran apropiadas para dicho mercado.

En Septiembre entró a Talcahuano, donde su actitud despertó sospechas, poniéndosele una guardia especial a bordo.

Después de vender su cargamento, continuó a Canton con 50.000 pieles de lobo. Las que trocó por azúcar, té y diversos productos asiáticos. Volvió a Boston en Noviembre de 1802.

Referencias: Amasa Delano «A narrative of voyages and travels in the Norther Hemisphere», Boston 1817. M. S. Capitanía General, Vols. 384 y 903.

Amasa Delano y su hermano Samuel fueron los primeros miembros de esta familia que estuvieron en Chile. Durante las guerras de la Independencia Pablo Delano, «marino competente e intrépido y hombre serio y honorable», al decir de Barros Arana, se estableció en Valparaíso siendo el tronco de la rama chilena. En 1934, el Presidente Roosevelt en un simpático gesto de cordialidad hacia sus parientes chilenos obsequió a la Universidad de Chile, un ejemplar de este libro, escrito por uno de sus antepasados, con una dedicatoria que reza así: «May the modest part which my kinsman Amasa Delano, played in the building up of Chile encourage further fruitful co-operation between our peoples who share the common ideals of justice, peace and humanity.»

83.—*Little Sarah*, balandra de Norwich. Regresó a dicho puerto en 1800 con 7.000 pieles de lobos y 6.000 de doble pelo procedente de los mares del sur. No tengo más datos.

Referencias: Howard Clark.

84.—*Onico*, goleta de 140 toneladas, de New London. Pertenecía a Benjamín Cot y Eliza Tracy. Capitán Jorge Howe. Zarpó en Octubre

de 1799. Estuvo en Staten Land, continuando a Más Afuera en compañía de la fragata «Mars». El 30 de Octubre llegaron a la isla donde dejaron 24 hombres destinados a la caza de lobos. Pasaron a Santa María donde continuaron las labores.

En Enero de 1801 entraron a Valparaíso a comprar víveres donde se les recibió con desconfianza. Volvieron a Más Afuera donde se encontraron con la noticia que parte de la tripulación había sido apresada por los españoles. El «Onico» volvió a Valparaíso a reclamar sus hombres. El 30 de Septiembre penetró a Talcahuano donde fué detenida por sospechas. Sólo en Enero de 1802 se le permitió hacerse a la mar. Mientras tanto la tripulación dejada en Más Afuera tuvo que vender las pieles para vivir. Siguió a Valparaíso donde las autoridades la detuvieron nuevamente. El Capitán Howe obtuvo permiso para vender su nave radicándose en Valparaíso, donde murió trágicamente. Los dueños del «Onico» presentaron en 1821 un reclamo contra España por la suma de \$ 65.000 que era el total de lo que pensaban haber ganado en el viaje.

Referencias: S. Claims on Spain, vol. 61. Department of State; M. S. Capitanía General, vol. 384; Moulton, ya citado que venía a bordo del «Onico».

85.—*Ruby*, fragata ballenera de Nantucket, Capitán Swain llegó a Santa María en 23 de Noviembre después de 130 días de navegación. Traía noticia de la venida de muchos loberos a las islas. Zarpó en cruce-ro el 29 de Noviembre. Estaba en Santa María el 14 de Abril de 1801. Volvió ese año a Nantucket.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 376; M. S. Appleton. Starbuck.

86.—*Harlequin*, ballenero de Nantucket, llegó a Santa María el 17 de Noviembre. Salió en cruce-ro junto con el anterior.

Referencias: Puede ser el ballenero sin nombre, capitán Starbuck que cita Starbuck en la lista de 1799 y que volvió con cargamento completo. M. S. Appleton.

87.—*Diana*, fragata de Boston perteneciente a Stephen Higginson y J. and T. H. Perkins, Capitán Obed Barnard salió de Boston el 5 de Junio de 1800 con destino a Rio Janeiro, Mares del Sur y Noroeste. Llevaba mercaderías surtidas. Fué detenida en el Callao el 5 de Diciembre de 1800. Siguió luego a la China vía Hawai. En 1802 estaba en la Isla de Francia. Volvió a Boston al mando del primer piloto Folger, después de la muerte de su Capitán. Al praeer estuvo en las costas de Chile dedicada al contrabando.

Referencias: Para el viaje total ver Howay; M. S. Claims on Spain. Derpatment of State. Vol. 61.

1801

88.—*Aspasia*, corbeta de 22 cañones Capitán Ed. Fanning. Zarpó de New York en Mayo de 1800. Estuvieron en Falkland y South Georgia donde cargaron más de 57.000 pieles. En Marzo de 1801 doblaron el Cabo de Hornos, llegando a Santa María en Abril donde había cinco fragatas y una goleta cazando lobos, se decía en la isla que había más de 30 buques norteamericanos en la costa. En Mayo entraron a Valparaíso.

El Gobernador don Joaquín de Alos tenía sospechas por el armamento que se tratara de un corsario inglés. El registro del buque fué favorable. Además el Capitán de la fragata «Dolly» atestiguó conocer a Fanning como un respetable marino de Stonington.

Fué puesto en libertad, después de dársele excusas. Se hizo a la vela el 23 de Mayo. Siguió a la China.

Referencias: M. S. Capitanía General, vols. 376 y 788.; Howard Clark M. S. Appleton. La narración del viaje ha sido escrita por el propio Fanning, «Voyages round the World». New York, MDCCCXXXIII.

89.—*Dolly*, bergantín de Boston. Capitán Thomas Webb. Pertenece a don Juan Bautista Irisarri, vecino de Guatemala, padre del famoso Antonio José. Tenía autorización para comerciar con Realejo y Sonsonate. Llegó a Valparaíso el 31 de Julio de 1801. El sobrecargo Juan José de Echeverría pidió autorización para vender ciertas mercaderías para pagar las reparaciones. Hizo el contrabando en el propio puerto.

Se le pusieron más tarde dificultades, por lo que fué obligada a seguir viaje hacia el Callao, donde fué nuevamente detenida.

Referencias: M. S. Medina. Doc. Inéditos, vol. 215.; M. S. Capitanía General, vol. 553.; M. S. Archivo de la Real Audiencia, vol. 583.

90.—*Faller* o *Thayer*, fragata de Providence. Capitán Samuel Brountill. Traía un cargamento para don Felipe Echeverría. El Consulado no permitió su desembarco. Pero al fin pudo realizar la operación. Estuvo en Caile al mismo tiempo que la «Dolly». Continuó al Perú. No tengo más detalles.

Parece que pertenecía igualmente a Juan Bautista Irisarri.

Referencias: M. S. Medina 215.; M. S. Capitanía General, vol. 553.; M. S. Libro Copiador del Consulado.

91.—*Asia*, fragata de Boston, fué detenida en el Callao junto con la «Dolly», fué puesta en libertad, previo comiso del cargamento. No tengo más detalles.

Referencias: M. S. Medina, vol. 338.; M. S. Stonington Letter-Book (Baker Library).

92.—*Calharine*, fragata de New York, Capitán E. Prescott, el 25 de Febrero estaba en Más Afuera, dedicada a la caza de lobos. Intentó un contrabando en el puerto de Coquimbo donde fué abordada por el corsario inglés. «Grace». No tengo más detalles. No parece coincidir con la «Catharine» de la lista de Howay o la de Tufts.

Referencias: M. S. Appleton.; Moulton.; Myers.

93.—*Oneida*, Capitán Caleb Britnal de New York. Salió de este puerto en viaje hacia el Pacífico. No hay que confundir con el primer viaje de 1799.

Referencia: Howard Clark.

94.—*Pacific Trader*, Capitán Eads. balandra norteamericana. No he podido averiguar de qué puerto. Estuvo en Enero de 1801 en Más Afuera. Un corsario español le arrebató parte de la tripulación que había dejado cazando lobos.

No tengo más detalles.

Referencias: M. S. Appleton.

95.—*Calherone* o *Katherine*, fragata americana de Boston de 162 toneladas, pertenecía a J. Coolidge y estaba al mando de Bazilia Worth.

Llegó en Febrero de 1801 a Más Afuera con destino al Noroeste. Siguió pronto su camino.

Referencias: Para el viaje total Howay; M. S. Appleton.

96.—*General Washington*, fragata de Providence. Estuvo en las islas dedicada a la caza de lobos. El 4 de Mayo penetró en Talcahuano donde se le puso una guardia especial por sospecharse de ella. En Agosto de 1801 estaba en Más Afuera. No tengo más detalles.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 903; M. S. Appleton.

97.—*Comodore*, fragata de New York. En Abril de 1801 estaba en la isla de Santa María. No tengo detalles.

Referencias: Appleton.

98.—*Despatch*, fragata de 106 toneladas, Capitán Samuel Dorr de Boston. Salió de Boston para el N. O. y China con un cargamento de \$ 19.681. El 9 de Enero de 1801 llegaba a Más Afuera después de un viaje de 4 meses.

Siguió luego al Noroeste. De ahí a la China.

Referencias: Para el viaje total ver Howay; Tufts y Bancroft; M. S. Appleton.

99.—*Alderney*, fragata ballenera de Nantucket. Fué atacada por el corsario inglés «Chance». Estuvo en 1801 pescando en la costa. No tengo más detalles. No figura en Starbuck.

Referencias: M. S. Medina, vol. 338.

100.—*Edwards*, ballenero de New Bedford. Capitán J. Perry, estuvo pescando en la costa, tocando por refrescos en las islas.

Referencias: Starbuck; M. S. Appleton.

101.—*Hanna Eliza*, ballenera de New Bedford, estuvo pescando en la costa. Capitán Garner. Fué apresada por sospechas de contrabando y conducida a Valparaíso por el «Britannia» y el «Castor», el 25 de Diciembre de 1801. El 2 de Mayo de 1802, fué conducida al Callao para la sentencia definitiva. No tengo más detalles.

Referencias: Starbuck; M. S. Appleton; Moulton.

102.—*Wareham*, ballenera de New Bedford. Capitán Gwin. Estuvo pescando en la costa. Fué detenida con la «Hanna-Eliza» y conducida al Callao.

Referencias: Moulton; Starbuck.

103.—*Leo*, ballenero de Nantucket, estaba en las islas en 1801. Volvió con un cargamento de 1.000 barriles de esperma y 500 de aceite.

104.—*Dolphin*, ballenera de New Bedford, Capitán Bennet.

105.—*Maria*, ballenera de New Bedford, Capitán Padock.

106.—....., ballenera de Nantucket, Capitán Perkins.

Referencias: Figuran en Starbuck. No tengo ninguna otra evidencia.

107.—*Miantimono*, fragata de Norwich. Capitán Swain. Pertenecía a la Sociedad de Norwich, la misma que había despachado el «Onico». Zarpó de New London el 5 de Septiembre de 1800. Tocó en las islas de Cabo Verde. Estuvo en Staten Land dedicada a la caza de lobos. El 26 de Marzo de 1801 ancló en Santa María donde permaneció hasta el mes de Mayo. Estuvieron en Concepción por víveres donde se les atendió con prohibición de volver. Dieron parte de las provisiones al corsario inglés «Chance». En Mas Afuera completaron un cargamento de pieles.

Se aprontaba para seguir al N. W. cuando fué detenida en Talcahuano Siguió un largo proceso en que fué condenada. El 23 de Enero de 1802 fué enviada al Callao. El Gobierno americano reclamó diplomáticamente

Referencias: M. S. Claims on Spain. Department of State; M. S. Capitanía General, vol. 214. Moulton; Vicuña Mackenna y Barros Arana la citan.

108.—*Pegasus*, fragata de New York, Capitán Otis Liscomb. Llegó en 1801 a la costa con destino al noroeste, traía un cargamento de \$ 150.000 en mercaderías. Estuvo en Valparaíso; pasó su capitán a Santiago para conseguir licencia. No pudo conseguirla. Estuvieron con el «Interpreter» en Juan Fernández y Más Afuera donde dejaron tripulación. Siguiéron a la costa realizando en todas partes el comercio de contrabando. En Papudo, en Huasco, donde introdujeron con el beneplácito del Subdelegado paños y lozas por valor de \$ 4.000 en oro. Hicieron lo mismo en Copiapó y en Pisco. Fuéron perseguidos por el «Bretaña» y el «Castor» refugiándose en Juan Fernández donde arrojaron parte del contrabando a una laguna. El buque fué apresado; se le encontró a bordo \$ 31.000 en oro. 20.000 cueros y \$ 50.000 en tabacos. Un baúl lleno de relojes. Fué condenada en el Callao al decomiso.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 380; Moulton. Howay cita E. B. Hewes.

109.—*Interpreter*, de New York, estuvo en compañía del «Pegasus» en Valparaíso. Parece que lo acompañó en sus empresas de contrabando. No tengo más detalles.

Referencias: Capitanía General, vol. 380.

110.—*Clothier*, fragata de Baltimore, fué confiscada junto con el «Pegasus» por tentativa de contrabando.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 750. M. S. Juan Stonington Letter-Book. Baker Library, Harvard.

111.—*Brothers*, fragata de Nantucket. Capitán Kidder. Llegó a la costa en 1801. En Marzo estaba en la isla de Lobos donde cazó una enorme cantidad de estos animales. El 17 de Abril de 1801, estaba en Santa María terminando la cacería.

Siguió a la China volviendo a Nantucket con un cargamento de sedas y productos orientales.

Referencias: Howard Clark. Moulton.

112.—*Favorite*, fragata de Nantucket. Según Howard Clark salió en compañía de la anterior, realizando el mismo viaje. No tengo evidencias. No se cita la «Favorita» al hablar del «Brothers».

Referencias: Howard Clark.

113.—*Tryal*, fragata de Nantucket. Perteneía a Garner and Mitchell, 180 toneladas, Capitán Tomas Coffin. Zarpó el 8 de Noviembre. En Mayo de 1801 estaban en Más Afuera donde desembarcaron un equipo para la pesca de lobos, siguiendo a Pisco en busca de refrescos. En Agosto de 1801 tocaron en ese puerto donde fueron esquilados por las autoridades. En Agosto el Virrey dió orden de ponerla en libertad. En Septiembre se hizo a la vela para Más Afuera donde permanecieron hasta el mes de Noviembre. Necesitando víveres pasaron a la costa penetrando en el puerto de Talcahuano donde fueron nuevamente detenidos por las autoridades. El 8 de Enero se les expulsó sin recursos. Siguió a Val-

paraíso. Allí se la apresó por contrabandista. El capitán pasó a Santiago a defenderse. La Real Audiencia hizo decomisar el barco que fué rematado el 12 de Mayo de 1802 en \$ 20.060 pesos. En Diciembre de 1821 se hizo una reclamación diplomática.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 908. M. S. Medina, vol. 215. M. S. Claims on Spain, vol. 55; Moulton; Citada por Barros Arana.

114.—*Jenny*, fragata de 170 toneladas, pertenecía a Dorr and Sons de Boston. Zarpó en Julio de 1801 al mando de John Crocker. Estuvo en Más Afuera en Noviembre de ese año con rumbo al N. W. Siguió a esa costa, de allí a Canton y Boston.

Referencias: Para el viaje total ver Howay; Moulton.

115.—*Eliza*, fragata de Boston. Estuvo en la costa. Fué detenida en el Callao por tentativa de contrabando. El cargamento fué confiscado.

Referencias: M. S. Juan Stonington Letter-Book. Baker Library. Soldén Fuld. Boston.

1802

116.—*Artic*.—Fragata de Philadelphia. Capitán Briggs. Estuvo cazando lobos en las islas. Zarpó de Más Afuera rumbo a Canton el 16 de Agosto de 1802 con un cargamento de 25.000 pieles.

No tengo más detalles.

Referencias: Moulton.

117.—*Columbia*, fragata de Nantucket, capitán Hezekiah Fich. Estuvo cazando lobos en las islas. Zarpó rumbo a Canton el 1.º de Septiembre con un cargamento de 100.000 pieles.

No tengo más detalles.

Referencias: Moulton.

118.—*Grace Greenwood*, goleta de New Haven. Hizo un viaje muy provechoso a Más Afuera y a las islas del Pacífico. Fué denunciada por el cónsul español en Boston por un contrabando de \$ 100.000. Se hicieron averiguaciones en Chile, los libros sólo arrojaban la entrada de una goleta «Madera Verde» a Valparaíso el 11 de Mayo de 1802, venía en lastre y pedía hospitalidad.

Referencias: Howard Clark; M. S. Capitanía General, vol. 899.

119.—*Hetty*, goleta de Philadelphia, Capitán Jona Briggs. Zarpó en el otoño de 1801 y estaba en Más Afuera en Febrero de 1802.

Siguió al N. W. y en Noviembre de 1802 zarpó para Canton.

Referencias: Howay, que cita el «Independent Chronicle» y «Boston Gazette». Figura en la lista de Tufts.

120.—*Polly*, bergantín de New Haven, despachado por Ebenezer Townsend. Volvió a principios de 1803 con 43.000 pieles del Pacífico, las que fueron vendidas a las curtiembres de la ciudad y pueblos vecinos.

Referencias: Trowbridge.

121.—*Palmira*, fragata norteamericana: entró a Coquimbo el 10 de Mayo de 1802. Fué socorrida con víveres y refrescos. Volvió al mismo puerto el 8 de Agosto y fué obligada a salir por sospechas de contrabando.

Referencias: M. S. Capitanía General, val. 789.

122.—*Sally*, fragata de New Haven, Capitán Nathaniel Storer. Zar-

pó de New Haven el 22 de Mayo de 1800. Estuvieron cazando en las islas Falkland donde consiguieron una gran cantidad de pieles. Continuaron a South Georgia donde permanecieron dos temporadas. Según el testimonio del hijo del capitán Storer citado por Howard Clark sólo a comienzos de 1803 penetraron en el Pacífico. Moulton afirma en su Diario, que el 8 de Agosto de 1802, la «Sally» zarpó rumbo a Canton desde Más Afuera con un cargamento de 70.000 pieles. Clark dice que muy pocas de ellas fueron cazadas en las islas del Pacífico y da la cifra de 45.000 como total. Pasaron a Hawai, de allí a Canton. Volvieron a New Haven en Junio de 1803. El buque pertenecía a Mr. Cowles de Framington, Conn.

Referencias: Howard Clark que incluye una carta de Peter Storer Moulton.

123.—*Hazard*, fragata de Providence (215 toneladas). Capitán Rowan, pertenecía a John Curtis, William F. Magee y Benjamín Page, destinado al N. O. Zarpó de Liverpool en Septiembre de 1801. El 4 de Febrero de 1802 estaban en Más Afuera donde desembarcaron un equipo compuesto de 5 hombres y dos muchachos con víveres para 22 meses destinado a recolectar un cargamento de pieles. Entraron después a Valparaíso para reparar velas y obtener víveres. El 18 de Marzo estaban listos para zarpar.

El Gobernador García Carrasco se negó a entregarles los papeles por sospechas de contrabando. El Presidente Muñoz Guzmán dió orden de dejarlos salir. Carrasco exigió sin embargo, la entrega de los fusiles que tenían en bodega: como Rowan se negó a esta exigencia, el buque fué abordado y saqueado. La protesta de Rowan se complicó con la de William Shaler, capitán del «Lelia Bird». Una largo cambio de notas y cartas enconó el asunto.

Por último Muñoz Guzmán dió orden que le devolvieran el cargamento. El 31 de Mayo se hizo a la vela. El «Hazard» continuó al N. W. Posteriormente sus dueños reclamaron a la Corte de España por la injusta detención y los malos tratamientos.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 378. M. S. Claims on Spain, vol. 40. Departamento de Estado Washington. M. S. Medina, vol. 215. Moulton y Cleveland; Citado por B. Arana.

124.—*Lelia Bird*, fragata de 175 toneladas de Portsmouth, Virginia, Capitán William Shaler, sobrecargo Ricardo Cleveland. Salió de Hamburgo el 8 de Noviembre de 1801. Tocó en las islas Canarias y en Río de Janeiro. Fondeó el 24 de Enero de 1802 en Valparaíso. Pedía víveres y autorización para pagarlos con una letra por 2.000 francos. El Gobierno de España había avisado ya el viaje de un navío sospechoso desde Hamburgo. Muñoz Guzmán desconfía de su procedencia y dió orden que se los hiciera salir. William Shaler invocó el tratado entre España y Estados Unidos. El 24 de Abril se los llama a declarar. La cuestión se complicó con el «Hazard». Después de una larga detención se les ordenó hacerse a la vela el 7 de Marzo de 1802.

Referencias: Richard J. Cleveland. A narrative of voyages and commercial enterprises, 2. vol. Cambridge 1842; H. W. S. Cleveland (hijo) «Voyages of a merchant navigator» New York 1886. M. S. Capitanía General. Vol. 378. M. S. Medina. Vol. 215.

125.—*Etiza*, Capitán Bunker zarpó de Nantucket en Julio de 1802

con rumbo al Pacífico y a los mares del sur en busca de pieles. No tengo más datos.

Referencias: Howard Clark.

1803

126.—*Dispatch*, fragata de New London (otros dicen de Hartford, o New York). Capitán Nathaniel Howard. En Febrero de 1803 desembarcó un equipo lobero en la isla de la Mocha. En Febrero estaba en Santa María donde en 4 meses cazó 8.000 lobos.

Continuó en la costa de Chile y el Perú, tal vez dedicada al contrabando o a la pesca de ballena. Trowbridge dice que vino con este fin desde New London y que el viaje no fué repetido.

Referencias: Moulton; Root. Howard Clark.

127.—..... En las islas Malvinas los tripulantes de la fragata «*Dispatch*» construyeron una pequeña embarcación para explorar las rocas. Mr. Gross que estaba a su cargo realizó la hazaña de hacer el viaje en ella desde Puerto Egmont hasta Santa María. Estuvo también en la isla de Lobos.

Referencias: Moulton.

128.—*Draper*, fragata de New Haven. Capitán W. Howell, En Marzo de 1803 dejó en Santa María un equipo lobero. Estuvo cerca de 14 meses en la costa tocando varios puertos en el Pacífico: Ilo, Arica, Pisco, etc. Parece que introdujo artículos de contrabando.

Referencias: M. S. Medina, vol. 338. Root.

129.—*Stranger*, fragata de Boston, Capitán Ephrain Prescott. En Marzo de 1803 estaba en Santa María dedicado a la caza de lobos y al contrabando. Pasó a Valparaíso donde lo expulsaron, siguió a Talcahuano donde le dieron víveres.

Continuó en la costa. Hizo el contrabando en Pisco donde vendió mercaderías por valor de \$ 6.000 dólares. Estuvo cazando en Más Afuera.

Referencias: M. S. Medina. Vol. 338; Moulton.

130.—*Rebecca*, fragata de New York, Capitán Pitts. Dedicada a la caza de lobos y a la pesca de ballenas. En Febrero de 1803 estaba en Santa María. El 4 de Marzo desembarcó un equipo lobero en la Mocha. El 12 de Abril estaba en la isla de Lobos. Permaneció largo tiempo en la costa.

Referencias: Fanning-Root.

131.—*Huron*, fragata de 230 toneladas de la matrícula de New Haven, Capitán Moulthop, Joel Root sobrecargo.

Estuvo en las Falkland. En 8 de Febrero llegó a la Mocha. Al día siguiente quisieron desembarcar pero el bote ballenero erró el rumbo y fué a recalar a la costa de Arauco.

Allí fueron bien atendidos. El Intendente de Concepción les ordenó volver a Santa María; por desgracia los indios habían destruído el bote. Por esta razón fueron llevados presos. El 24 de Febrero vino el «*Huron*» a rescatarlos a Talcahuano.

Root y parte de la tripulación se quedó en Santa María. El «*Huron*» continuó a la isla de Lobos. Hasta el 25 de Septiembre, cazaron 19.000 lobos. El «*Huron*» vino a buscarlos y los llevó a Más Afuera. Allí los es-

pañoles dieron orden de abandonar la isla en cuatro meses. Root aprovechó para comprar 10.000 pieles en 3.400 dólares ocultándolas en la isla. El «Huron» siguió viaje a Estados Unidos dejando a la tripulación. El 7 de Marzo de 1805 volvió el «Huron» a buscarlos, siguiendo a Canton.

El viaje resultó un éxito financiero.

Referencias: Narrative of a Sealing and Trading Voyage in the Ship Huron. . . . New Haven Historical Society Papers. Vol. V, 1894, págs. 149-171.

132.—*Griterion*, fragata de Boston, capitán Peter Chase. Pertencia a Samuel Parkmann.

Estuvo en el Pacífico destinada a la caza de lobos.

Referencias: Sólo Howard Clark.

133.—. El Capitán Nathaniel Storer de New Haven salió este año en un crucero a los mares del sur y nunca se supo de él.

Referencias: Ver número 121 donde se cita la narración del hijo de Storer.

134.—*Rachel*, fragata de Salem, Capitán Bunker. El 8 de Octubre de 1803 estaba frente a Más Afuera y tenía en la isla 20 hombres dedicados a la caza de lobos. Continuó a lo largo de la costa.

Referencias: Root. Howard Clark.

135.—*Commerce*, fragata ballenera de Nantucket. Capitán Eldridge, entró a Talcahuano el 16 de Mayo de 1803 pretextando reparaciones. Se dió orden de no dejar desembarcar a la tripulación. El reconocimiento hecho por las autoridades demostró que podía continuar a Valparaíso, a donde continuó.

Referencias: Starbuck lo incluye erróneamente en la flota de 1804 y dice que volvió con cargamento completo. Howard Clark lo anota igualmente en 1804. M. S. Capitanía General. Vol. 380.

136.—*Brothers*, ballenera de Nantucket, capitán Folger. Estaba en la isla de Lobos en Abril de 1803 dedicada a la caza de lobos y a la pesca de ballenas. Estuvo en Santa María y Más Afuera.

Referencias: Moulton.

137.—*Minerva*, fragata de 200 toneladas del puerto de Nantucket (otros dicen Newburyport). Salió de Nantucket en 1802 para un crucero de ballenas y lobos.

Estuvo largo tiempo en la costa tocando en el puerto de Refugio, islas de los Pájaros, Santa María. El 10 de Julio de 1803 estuvo en Coquimbo donde hizo frente a las autoridades negándose a salir del puerto. En Septiembre de 1803 entró a Valparaíso donde hizo declaraciones sobre la ocupación norteamericana de Más Afuera. Se la obligó a salir del puerto en 24 horas. Dejó en Santa María un equipo lobero. Continuó a Canton con 23.000 pieles. En Agosto de 1804 estaba en Nantucket.

Referencias: M. S. Medina, vols. 217 y 338. Howard Clark. Starbuck la cita erróneamente en la flota de 1802.

138.—*Lady Adams*, fragata de 250 toneladas de Nantucket, capitán Fitch. Salió de dicho puerto el 24 de Agosto de 1802. Estuvo en Más Afuera cazando lobos en Enero de 1803. Entró en convoy con otros balleneros a Talcahuano en Mayo donde se les ordenó retirarse. Siguió más tarde a Canton con un cargamento de 23.000 pieles.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380. Howard Clark. Moulton.

139.—*Eleanore*, fragata de Providence, capitán Cole. Hizo el viaje desde las islas Falkland con la ballenera francesa «Victor». El 5 de Febrero estaban a la altura de la isla de Chiloé. En la isla de la Mocha estalló una insurrección a bordo de la «Eleanora» la que pudo ser sofocada gracias a los oportunos refuerzos de la fragata ballenera «Hudson». El 21 de Marzo estaba en Santa María donde dejó un equipo lobero con un contrato de 512 dólares por el mil de pieles.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 401. M. S. Extract. Log-Book of the Victor (Capitán Gardner de Nantucket); Moulton.

140.—*Hudson*, fragata ballenera de Nantucket. Estuvo en las islas; auxilió a la «Eleanore» en la Mocha. Entró a Talcahuano pidiendo víveres y refrescos el 16 de Marzo de 1803. El Gobernador permitió su estadía. En los documentos españoles se la denomina «Orson». Starbuck la cita erróneamente en la flota de 1802 y dice que volvió con cargamento completo.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380; Starbuck.

141.—*Sukey*, ballenera de Nantucket. Entró a Talcahuano el 30 de Abril de 1803. Se la cita con el nombre de «Susanita». Su Capitán David Whippley declaró tener 10 meses de navegación. Traía 450 barriles de aceite. Daba como excusa para entrar al puerto la necesidad de víveres y reparaciones para continuar a la costa el 7 de Mayo de 1803.

Starbuck la cita erróneamente en la flota de 1802.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380; Starbuck.

142.—*Rose*, fragata de Nantucket. Capitán Focha. Howard dice que realizó tres viajes a los mares del sur en busca de lobos entre 1803 y 1813. No tengo ningún otro detalle.

Referencias: Howard Clark.

143.—*Quietud*, fragata ballenera de Nantucket. Entró a Talcahuano el 20 de Abril de 1803 y salió con víveres el 7 de Mayo rumbo a las costas del Perú.

Referencias: Starbuck no la cita; tal vez pueda ser la fragata sin nombre de la flota de 1802, Capitán Coffin, que volvió con un cargamento completo.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380.

144.—..... ballenera de Nantucket, Capitán Coffin. Volvió a Nantucket en 1803 con cargamento completo. Tal vez se trate del mismo N.º 142.

Referencias: Starbuck.

145.—*Lion*, ballenera de Nantucket, 217 toneladas. Capitán Peter Paddock. Entró a Talcahuano el 20 de Abril de 1803 en convoy con la «Sukey», «Belvedere» y «Quietud». Pidió autorización para cargar víveres. Se marchó con las otras el 7 de Mayo de 1803.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380. No la cita Starbuck.

146.—*Belvedere*, fragata de Nantucket, entró a Talcahuano junto con la anterior. Capitán H. Barnard. Volvió a Nantucket con 1.800 barriles de aceite en 1805.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 380. Starbuck.

147.—*Atlas*, ballenera de Nantucket, Capitán A. Gardner. Volvió

en 1805 con un cargamento extraordinario. No tengo detalles de su estadía en Chile.

Referencias: Starbuck.

148.—*Stuart*, ballenera norteamericana, Capitán Jaun Brown. Encontrada por el Comandante Luis Garretón durante la ocupación de la isla de Santa María por las fuerzas españolas el 13 de Enero de 1803. No he podido identificarla.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 658.

149.—*Alecuans* (?) ballenera norteamericana. Capitán Lisberg Estanbay. (?) Lo mismo que la anterior, fué encontrada en Santa María por Garretón. No he podido identificarla.

Referencias: M. S. Capitanía Genral. Vol. 658.

150.—*Tarzan*, (?), ballenera norteamericana. Capitán R. Banquez. Mismo caso que las dos anteriores. Se me figura que el nombre de los capitanes debe ser Starbuck para el N.º 148 y Bunker para el 149.

Referencias: Capitanía General, Vol. 658.

151.—*Salee*, (?) fragata norteamericana. Capitán Meigue (?). Estuvo en Carampangue en Mayo de 1803 dedicada al contrabando en combinación con las autoridades. No tengo otro detalle.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 329.

152.—*Favorite*, fragata de Nantucket. Capitán Jonathan Paddock. Estaba en Más Afuera en Enero de 1803. Moulton le asigna por Capitán a Eduard Coffin del que se expresa muy bien.

Siguió a la China con un cargamento completo de pieles las que cambió por mercaderías orientales.

Referencias: Howard Clark; Moulton.

153.—*Perseverance*, fragata de Boston, Capitán Amasa Delano. Zarpó de Boston el 25 de Septiembre de 1803. Estuvo cazando en las islas. Fué durante este viaje en que Delano rescató a la fragata «Prueba» (ex-Trial) de manos de unos negros bozales que se habían sublevado. Episodio que ha sido descrito por Vicuña Mackenna aprovechando la narración del propio Delano.

Delano siguió después a la China volviendo a Boston en Julio de 1807.

Referencias: Amasa Delano «A narrative of voyager and travels in the Northern and Southern Hemisphere». Boston 1817; M. S. Capi General Vol. 160; M. S. Medina. Vol. 331.

154.—*Pilgrim*, goleta de 62 toneladas del puerto de Boston, capitán Samuel Delano, hermano del anterior. Zarpó en Convoy con la «Perseverance». Estuvo en las islas cazando lobos.

Tomó un cargamento de 13.000 pieles a la China, donde se vendieron junto con la goleta.

Referencias: Amasa Delano «A narrative of voyages and travels»... Boston 1817; Howard Clark.

1804

155.—*Massachussets*, fragata de Boston, Capitán John Hefferman. Estuvo en la costa con un cargamento de géneros consignados por don Julián Hernández Banuso del comercio de Buenos Aires.

Referencias: M. S. Juan Stonington, cónsul español en los Estados Unidos. Letter-Book. Baker Library (Soldier Field, Boston).

156.—*Cayuya* (?), fragata de New York. Capitán Peleg Barker. Estuvo en la isla de Juan Fernández con rumbo hacia el N. W. Siguió al Perú donde el mal estado de la nave los hizo recalar en Paita. El Virrey del Perú autorizó la venta de la nave para costear la mantención de los marineros.

Referencias: M. S. Comiso del «Grampus». Papeles de la Real Hacienda.

157.—*Henry*, ballenera de Nantucket. Capitán Peter Myrick. Volvió en 1805 con 1.000 barriles de aceite. No tengo más detalles

Referencias: Starbuck.

158.—*Lydia*, ballenera de Nantucket. Capitán U. Banker. Volvió con 1.100 barriles de aceite. No tengo detalles.

Referencias: Starbuck.

159.—*Perseverance*, ballenera de Nantucket, Capitán Coffin. Volvió en 1805 con 1.250 barriles de aceite.

Referencias: Starbuck.

160.—*Renown*, ballenera de Nantucket. Capitán A. Coffin. Volvió en 1805 con un cargamento completo.

Referencias: Starbuck.

161.—*Juno*, ballenera de Hudson, (New York). Capitán Bunker. Figura en la flota de 1803. Sin detalles.

Referencias: Starbuck.

162.—*Mentor*, bergatín de Boston. Capitán Wilson Jacobus. Estuvo en la isla de Juan Fernández y Más Afuera dedicado a la caza de lobos. Entró a Talcahuano en cuya bahía se varó el 4 de Mayo de 1804 a causa de un fuerte temporal. Se permitió meses más tarde la venta del bergatín para costear el traslado de su tripulación. El remate se efectuó el 13 de Agosto.

Referencias: M. S. Capitanía General, vol. 375; M. S. Medina, Vol. 338.

163.—*Grand Sachem*, ballenera norteamericana estaba en la lista de Santa María en 1804 donde comunicó a los españoles la noticia de la declaración de guerra de Napoleón a España. No tengo detalles. No figura en Starbuck.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 658.

164.—*Cordelia*, fragata de Boston. Capitán Ricardo Codman. Salió el 8 de Mayo rumbo al mar del sur con un cargamento de géneros de don Julián Hernández Banuso, del comercio de Buenos Aires.

Estuvo en la costa y en el Callao. Pagó a la vuelta 1.535 en derechos.

Referencias: M. S. Juan Stonington Letter-Book. Baker Library.

165.—*Juno*, fragata de Salem de 250 toneladas. Capitán Charles James, pertenecía a De Wolf of Bristol R. I. Zarpó de Salem rumbo al No O. el 13 de Agosto de 1804. Estuvo en Cabo Verde y en las Falkland. El 5 de Diciembre, en vista de la mala situación del buque, el Capitán

consultó a la tripulación si enderezaban rumbo directo a las islas Hawai o tocaban en Chile. Desde el Cabo de Hornos venía en convoy con la fragata «Mary». Por miedo a los españoles no se atrevieron a entrar a Talcahuano. El 8 de Enero tocaron en Valparaíso. Las autoridades les permitieron tomar víveres. En vista de los continuos temporales siguieron a Coquimbo donde permanecieron del 20 al 28 de Enero reparando las averías. Siguió al N. O. y fué vendida a los comerciantes rusos.

Referencias: W. H. Munro, «Tales of and old sea port», Princeton 1917. Incluye el «Log-Book» del Juno. Para el viaje en general ver las referencias de Howay.

166.—*Tabor*, bergantín de Providence. Capitán Cornelius Sole. Amasa Delano habla de este meritorio Capitán y de sus aventuras con los corsarios ingleses.

En Septiembre de 1805 fué acusado en Coquimbo de contrabando. Había estado en Vallenar y en las caletas vecinas donde embarcó cobre y vendió mercaderías. Los comerciantes de la plaza se quejaron. Hubo un proceso en contra de los subdelegados. Los asuntos se complicaron de tal manera que la cuestión fué silenciada.

Referencias: Amasa Delano «A Narrative of voyages and travels» Boston 1817. M. S. Capitanía General Vol 694.

167.—*Vancouver*, fragata de 285 de Boston. Fué enviada para auxiliar la expedición de Clark y Lewis. Salió de Boston el 3 de Agosto, voivió por mal tiempo zarpando nuevamente de Nantucket.

Estuvo en Mas Afuera en Febrero de 1805 y dió víveres a los lobos que había en la isla. Continuó al N. O. donde pasó dos temporadas en el trafico de la costa.

Referencias: Howard Clark. Howay que trae abundante bibliografía

168.—*Uncle Toby*, fragata de Hudson, New York, perteneciente a Jacobo Bunker. Estuvo en la isla de la Mocha y Santa María dejando parte de la tripulación dedicada a la caza de lobos, mientras el buque seguía a la pesca de ballenas. La tripulación fué arrestada por el bergantín «Peruano» en Octubre de 1805.

Referencias: M. S. Medina. Vol. 338. Citada por Starbuck.

169.—*Huron*. Fragata de New Haven. Capitán Moulthrop. Volvió a la isla de Más Afuera el 7 de Marzo de 1805 para buscar la tripulación que había dejado. Siguió a la China con 19.000 pieles y de allí a Hamburgo, San Petesburgo y New Haven.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 329; ver N.º 131.

170.—*Snow Polly*, goleta de New Haven. Capitán John F. Trowbridge. Estaba fondeada en Santa María en 1805. Venía del puerto Deseado en las Malvinas junto con una goletilla. Fué apresada por el bergantín «Peruano» y puesta luego en libertad.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 338.

171.—..... goletilla, fabricada por el Capitán J. F. Trowbridge en Puerto Deseado. Fué apresada por los españoles y conducida a Talcahuano, donde fué confiscada apesar de las reclamaciones de su propietario.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 338.

172.—*Mary*, bergantín de 202 toneladas del puerto de Boston. Pertenecía a Samuel and Sylvanus Gray. Capitán Trescott. Recorrió la cos-

ta de Chile en compañía de la «Juno», separándose de ella en la costa.

Referencias: Las mismas que para el N.º 161.

173.—*Hope*, fragata de New York. Capitán Sheffield. Estuvo en las Malvinas dedicada a la caza de lobos, recorrió la costa de Chile. Llegó a Canton en Diciembre de 1805. Poco más se sabe.

Referencias: Howay que cita las Notas manuscritas de Mr. E. B. Hewes.

174.—*Wareham*, ballenera de New Bedford. Capitán Benjamín Pad-dock. Estuvo en la isla de la Mocha y tocó en Coquimbo.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 338; Starbuck la cita erróneamente en la flota de 1802.

175.—*Héclor*, ballenera norteamericana, estuvo en la Mocha y en Coquimbo en convoy con la anterior. No la cita Starbuck. En los documentos se lee Capitán Bassou.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 338.

176.—*Thomas*, fragata de New York. Capitán Seth Folger, pertenecía a Thomas Jenkins. Estuvo en Coquimbo y en las islas.

Referencias: Amasa Delano, op. cit. y M. S. Medina, Vol. 338. Citada por Vicuña Mackenna.

177.—*Belvidere*, ballenera de Nantucket. Capitán R. G. Swain.

No tengo ningún detalle.

Referencias: Starbuck.

178.—*Fame*, ballenera de Nantucket. Capitán Obed Wyer. Volvió en 1806 con un cargamento completo.

Referencias: Starbuck.

179.—*Henry*, ballenera de Nantucket. Capitán Peter Myrick. Volvió en 1806.

Referencias: Starbuck.

180.—*Lima*, ballenera de 160 toneladas de Nantucket. Capitán Salomón Swain volvió con 1.600 barriles de aceite.

Referencias: Starbuck.

181.—*Mars*, ballenera de Nantucket. Capitán John Barney. Volvió en 1806.

Referencias: Starbuck.

182.—*Marta*, ballenera de New Bedford. Capitán Coffin. No tengo detalles.

Referencias: Starbuck.

183.—*Triton*, ballenera de New Bedford. Capitán Coleman. No tengo detalles.

Referencias: Starbuck.

184.—*Grampus*, fragata del registro de New York, 426 toneladas. Capitán Pleg Bearer. Pertenecía a John R. Livingsgton, Zarpó el 29 de Abril con destino al N. O. Estuvo 33 días en Río de Janeiro reparando el timón, donde cargó tabaco. Entró el 9 de Noviembre a Talcahuano, procedente de la isla Santa María. Fué apresado por las autoridades por sospechas de contrabando. El 13 de Mayo de 1806 fué condenado en un ruidoso pleito de comiso. El buque y su cargamento fué rematado el 27 de Agosto de 1807, con su cargamento por don Pedro Nicolás Chopea en \$ 52.690.6. El sobrecargo don Mateo Arnaldo Hóevel, más tarde cónsul de los Estados Unidos en Santiago y destacado patriota, llevó

el asunto al Consejo de Indias obteniendo la devolución del comiso. Por Real Orden de 14 de Marzo de 1809 se ordenó entregar a Hoevel, en su calidad de apoderado de Livingston la cantidad de \$ 65.601.1.

Referencias: M. S. Comiso del «Grampus». Papeles de la Real Hacienda 2 vols., Archivo Nacional. Barros Arana y Vicuña Mackenna dan erróneamente la fecha de 1803 para este comiso.

185.—*Herkinner*, fragata de Boston. Capitán Diego Banker. Zarpó el 6 de Mayo a los mares del sur con un cargamento de géneros, de Julián Hernández Banuso, del comercio de Buenos Aires. Al parecer tenía privilegios reales.

Referencias: M. S. Juan Stonington, Letter-Book, Baker Library. Soldier Field. Boston.

1806

186.—*Grendy*, ballenera de Nantucket. Capitán Pedro Mariquet. Salió de Nantucket el 16 de Julio de 1806. Tocó en Cabo Verde. Estuvo pescando en la costa. En la isla de Santa María encontró a la fragata «Ruby» y juntas entraron a Coquimbo en busca de víveres. Las autoridades las detuvieron por haber pagado con plata española, pero ellos demostraron que la traían con este objeto desde New York. Fueron puestas en libertad por no habérseles encontrado nada sospechoso en el registro verificado en Enero de 1807.

Referencias: No figura en Starbuck. M. S. Capitanía General. Vol. 362.

187.—*Ruby*, ballenera de Nantucket. Capitán Tristán Barnard. Se hizo a la vela el 26 de Junio de 1806. Estuvo en San Antonio (Cabo Verde). Desde la isla de Santa María navegó en convoy con la «Grendy» sufriendo las mismas vejaciones.

Referencias: Las mismas que la anterior. Figura en Starbuck.

188.—*John Jay*, ballenera de Nantucket. Capitán W. Clark.

189.—*Mars*, ballenera de Nantucket. Volvió con 1.400 barriles de aceite.

190.—*Neutrality*, ballenera de Nantucket. Capitán Folger.

191.—*Ranger*, ballenera de Nantucket.

192.—*Rebecca*, ballenera de Nantucket.

193.—*Susey*, ballenera de Nantucket, Capitán Gardner, volvió con 1.000 barriles de aceite.

194.—*Unión*, ballenera de Nantucket.

Referencias: Del N.º 182 a 188 sólo tengo los datos apuntados que inserta Starbuck.

195.—*Maryland*, fragata de New York. Capitán Jonathan Perry. Zarpó de ese puerto rumbo al N. O. en 1805, estuvo en la costa en 1806.

Referencias: «Howay, que se apoya en M. S. E. B. Hewcs «List of American Trading Vessels» y en Samuel Patterson. «Narrative of adventures and Sufferings of Palner». Mass. 1817.

196.—*Eagle*, fragata norteamericana de New York, fué denunciada por el Cónsul español don Pedro Ceballos por tentativa de contrabando en los mares del sur. No se si llegó a nuestras costas, no he encontrado pruebas documentales.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 753.

197.—*Amelia*, fragata norteamericana, dedicada al tráfico negrero en la costa del Pacífico por cuenta del Conde de Premio Real que había obtenido en Lima (en vista de la escasez de negros) un privilegio para poder exportar libremente por cada negro bozal, 150 cueros al pelo o 40 arrobas de cacao.

Referencias: B. Vicuña Mackenna, «Historia de Valparaíso», Valparaíso, 1872, vol. II, pág. 298.

198.—*General Washington*, fragata de Boston. Capitán Samuel Bountli. Zarpó rumbo al Pacífico llevando una partida de géneros del comerciante bonaerense Julián Hernández Banuso. Pagó al regreso \$ 551 de derechos de aduana.

Referencias: M. S. Juan Stonington, Letter-Book. Baker Library.

1807

199.—*Griterion*, ballenera de Nantucket. Capitán Starbuck.

200.—*Chiti*, ballenera de Nantucket. Capitán Bunker.

201.—*Leo*, ballenera de Nantucket. Capitán Gardner, volvió con un cargamento completo.

202.—*Samuel*, Capitán Gardner volvió con cargamento completo.

203.—*Barclay* ballenera de New Bedford. Capitán Randall.

204.—*Chartes*, ballenera de New Bedford. Capitán Baxter, volvió con cargamento completo.

Referencias: Para los Nos. 201 a 206 no tengo más informaciones que la lista de Starbuck.

205.—*Warren*, fragata de 396 toneladas del puerto de Baltimore. Capitán Samuel Evans. Entró a Talcahuano el 20 de Enero de 1807, venía con un gran cargamento de mercaderías perteneciente a Samuel Taylor, Smith y Buchanan. Fué uno de los pleitos más ruidosos de la colonia; detenida por sospechosa y en vista del enorme cargamento, poco apropiado para el nor-oeste, fué acusada de contrabando.

El 28 de Enero se lo declaró en comiso. La causa pasó luego a Santiago. En Abril llegó una denuncia en su contra del Cónsul español en los Estados Unidos. Parte del cargamento fué vendido en Concepción, parte pasó a Lima. El buque fué destinado al servicio de la costa.

Citado por Barros Arana y Vicuña; M. S. Capitanía General. 648.

206.—*Lafebre*, fragata de New York, Capitán Robert Cliben. No sé si estos nombres obedezcan a deformaciones tan usuales entre los lenguajes de la colonia. Estuvo dedicada al contrabando en el Huasco y Chañaral, donde desembarcó mercaderías. Logró huir.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 648.

207.—*Triumph*, fragata de New Haven. Capitán Caleb Britnall. Zarpó el 9 de Enero de 1807, estuvo en las islas Falkland, Más Afuera y otras islas del Pacífico, dedicada a la caza de lobos. Zarpó para Canton con 50.000 pieles. Volvió a los Estados Unidos en 1809.

Referencias: Howard Clark, según los papeles de Britnall.

208.—*Venus*, bergantín norteamericano procedente de la isla de Jackson en la Nueva Holanda. Capitán Benjamín Kelly entró a Talcahuano en Enero de 1807. El navío estaba inservible. Se mantuvo al Ca-

pitán y a los marineros por cuenta del Gobernador, dándosele autorización para rematar el buque, subasta que tuvo lugar en Septiembre de 1807.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vols. 372 y 808.

209.—*Triunfo*, fragata norteamericana, equipada por comerciantes peninsulares. Capitán Juan Castro. Venía de Cádiz. Estuvo en el Huasco, Coquimbo y Totoralillo dedicada al contrabando. Fué perseguida por la corsaria española «Bretaña» pero logró escapar.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 894.

1808

210.—*Neptune*, fragata de 332 toneladas. Capitán A. Paddock. Procedente de New York, Estuvo dedicada al contrabando en la costa. El 19 de Diciembre de 1808 penetró al puerto del Morro.

El Capitán bajó a tierra para anunciar la noticia de la declaración de la libertad de comercio por las autoridades españolas. Muchas personalidades subieron a bordo. El Capitán declaró un cargamento de más de \$ 400.000 pesos.

El subdelegado temiendo que entrara en combinación con los oficiales de la fragata española «La Liebre» la obligó a darse a la vela. Se siguió un largo proceso contra las personas que habían visitado el buque, pero nunca se llegó a algo positivo.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 378.

211.—*Mariana*, fragata norteamericana, tal vez de Boston, Capitán John Kelly. El 27 de Julio ancló en Coquimbo. Su Capitán pidió autorización para hacer aguada, la solicitud fué rechazada. El 28 fondeó en Totoralillo hasta donde se les persiguió. Se dió a la vela para el Huasco donde lo esperaban algunos comerciantes contrabandistas.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 376.

212.—*Brothers*, ballenera de Nantucket. Capitán Worth.

213.—*Halequirn*, ballenera de Nantucket. Capitán Starbuck. Fué condenada en comiso en el puerto de Paita.

214.—*John Jay*, ballenera de Nantucket, volvió con 1.400 barriles de aceite de esperma.

215.—*Leo*, bergantín de Nantucket. Capitán O. Swain volvió con 500 barriles de aceite.

216.—*Mars*, ballenera de Nantucket.

217.—*Ranger*, ballenera de Nantucket.

218.—*Danube*, ballenera de New Bedford. Capitán Usher.

219.—*María*, ballenera de New Bedford. Capitán Coffin.

220.—*Phebe Ann*, ballenera de New Bedford. Capitán Russel.

221.—*Sally*, ballenera de New Bedford. Capitán Clark.

222.—*Walker*, ballenera de New Bedford. Capitán West.

223.—*Winslow*, ballenera de New Bedford. Capitán Coleman.

Referencias: Del Ni° 212 a 223 únicamente la lista de Starbuck.

224.—*Topaz*, fragata norteamericana, Capitán Folger. Salió en busca de ballenas y a la caza de lobos, tocó el marzo (16) de 1808 en Juan

Fernández, solicitando de un colono que le vendiera unas ocho reses. El Gobernador de la isla lo atrajo con halagos y aprovechándose de la ausencia del Capitán y la marinería saqueó cobardemente el navío. El «To-paz» siguió viaje a los mares del Sur y redescubrió las islas Pitcairn.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 532; Vicuña Mackenna «Juan Fernández», pág. 339-401 ha referido con detalles las atrocidades cometidas por el Gobernador Larenas.

225.—*Dromo*, fragata de Boston de 492 toneladas, Capitán Woodward. Propiedad de Andrew Cabor, James y Henry Lee. Zarpó de Boston el 5 de Diciembre de 1808 con la falsa apariencia de un viaje al noroeste pero en realidad para comerciar con los puertos hispano-americanos del Pacífico.

El 10 de Marzo llegaron a Más Afuera donde hicieron aguada. El 15 tocaron la costa al sur de Concepción enviando dos botes de avanzada para informarse si había buques de guerra.

De acuerdo con dos comerciantes españoles introdujeron un contrabando de 20.000 pesos. A 20 millas al sur de Talcahuano hicieron otro desembarco vendiendo cerca de 7.000 pesos. El 2 de Abril llegaron a Coquimbo donde continuaron negociando y así sucesivamente en Huasco, Punta Negra, Arica. Allí supieron la captura de la «Belle Savage». En la costa tuvieron una refriega con un guarda costa. En Febrero de 1809 estaban en California. Continuando luego a Canton con un espléndido cargamento.

Referencias: George Little «Life of the Ocean». Baltimore 1843, que es la historia completa del viaje relatada por un marineró. Howay ha mostrado algunos errores cronológicos.

226.—*Belle Savage*, fragata de 183 toneladas del registro de Boston, propiedad de Joseph Coolidge y J. K. Jones. Capitán David Ockington. Zarpó de Boston el 6 de Octubre de 1807.

Fué capturada en Coquimbo por la fragata corsaria española «Lal Flecha». El navío y su cargamento alcanzaron el precio de \$ 113.000 en un remate público.

Referencias: M. S. Claims on Spain. Vol. 8. Department of State. Washington.

1809

227.—*Atlas*, ballenera de Nantucket, de 249 toneladas. Capitán Jay.

228.—*Brothers*, ballenera de Nantucket de 256 toneladas. Capitán B. Worth.

229.—*Criterion*, ballenera de Nantucket, de 299 toneladas capitán W. Clasley. Volvió con un cargamento completo.

230.—*Chili*, ballenera de Nantucket. Capitán James Bunker, de 293 toneladas. Volvió con cargamento completo.

321.—*Essex*, ballenera de Nantucket, de 238 toneladas. Capitán David Russel.

232.—*Gardner*, ballenera de Nantucket. Capitán S. Ray. Volvió con cargamento completo.

233.—*Golden Farmer*, ballenera de Nantucket de 295 toneladas. Capitán G. Swain. Volvió con cargamento completo.

- 234.—*Monticello*, ballenera de Nantucket. Capitán Barzillai Coffin.
 235.—*Leo*, ballenera de Nantucket, Capitán R. Gardner.
 236.—*Lion*, ballenera de Nantucket. Capitán Peter Paddock. Volvió con cargamento completo.
 237.—*Lima*, ballenera de Nantucket. Capitán Salomón Swain.
 238.—*Henry*, ballenera de Nantucket. Capitán R. Gardner.
 239.—*Perseverance*, ballenera de Nantucket. Capitán Absalón Coffin. Volvió con cargamento completo.
 240.—*Ruby*, ballenera de Nantucket. Capitán Ch. Wyer. Volvió con cargamento completo.
 241.—*Sterling*, ballenera de Nantucket. Capitán Seth Folger.
 242.—*Sukey*, ballenera de Nantucket. Capitán George W. Gardner.
 243.—*Samuel*, ballenera de Nantucket. Capitán Jonathan Swain.
 244.—*Thomas*, ballenera de Nantucket. Capitán Daid Whippey.
 245.—*Barclay*, ballenera de New Bedford. Capitán Gideon Randall.
 246.—*Diana*, ballenera de Nantucket. Capitán Paddock.

Referencias: La mayor parte de estos balleneros se vieron envueltos en la guerra anglo-americana de 1813, cuya declaración fué conocida en Chile por las noticias que trajo la fragata «Atlantic», capitán Obed Wyer, procedente de Londres. Algunos de ellos fueron hechos prisioneros por los ingleses, pero la llegada de la fragata «Essex» al mando del Comodoro Porter puso fin a los ataques británicos.

El «Criterion», el «Sukey», el «Gardner», el «Perseverance», el «Monticello», el «Chili», el «Lima», fueron apresados por las autoridades españolas en Talcahuano en Abril de 1813. Después de la batalla de San Carlos, el cónsul norteamericano Joel Robert Poinsett entró a Talcahuano con las tropas chilenas rescatando a los balleneros.

Figuran en Starbuck. Ver «Poinsett and the Nantucket Whales Nantucket Inquirer». Agosto de 1824. Es un artículo del capitán Nathaniel Fitzgerald en que hace reminiscencias del rescate de los balleneros por Poinsett. Ver igualmente «Inquirer Mirror» de Nantucket de 14 de Septiembre de 1872.

247.—*Hope*, fragata de New York. Capitán N. Storer. Estuvo en el Pacífico entregada a la caza de lobos.

Referencias: M. S. New York Custom Records, citado por Kenneth Scott Latourette «Voyages of American Ships to China 1784-1844». En «Transactions of the Connecticut Academy», vol. 28 Abril de 1927.

248.—*Triunfo*, fragata norteamericana equipada en Lisboa por don Luis O'Gorman con autorización real para el tráfico en el Pacífico. Fué detenida en Valparaíso por traer un cargamento de azogue. Después de una reunión en casa de don Francisco García Carrasco fué puesta en libertad.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 754. M. S. Medina Vol. 331.

249.—*Eliza*, fragata de Nantucket. Capitán Joseph W. Planket. Naufragó en la isla de Santa María el 1.º de Abril de 1809. Los sobrevivientes llegaron a Colcura el 6 de Mayo. Declararon que una tempestad los había arrojado a la playa y que estaban dedicados a la caza de lobos. Los restos del buque se remataron en Concepción el 8 de Julio, para auxiliar la obra de repatriación de los náufragos.

Referencias: M. S. Capitanía General, Vol. 375. Francisco Vidal Gor-

maz «Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días». Santiago, 1901, pág. 124.

250.—*Lydia*, goleta de Boston o Marblehead. Capitán Tomás Meck. Con destino a Canton, dedicada a la caza de lobos. Dejó en Más Afuera al segundo piloto y seis hombres. Pasó a Santa María por aguada. Estuvo en Valparaíso el 26 de Diciembre de 1809. En el Perú se recibieron órdenes de apresarla por creerse que venía a bordo un emisario de Napoleón. Se envió una nave a perseguirla, sin ningún éxito.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 330.

251.—*Buena Gente*, bergantín norteamericano encontrado en la isla de Santa María por la goleta «Lidia», dedicado a la caza de lobos.

Referencias: M. S. Medina, Vol. 330.

ADENDA

252.—*Dispatch*, fragata de 332 toneladas, entró a Valdivia el 19 de Enero de 1807, procedente de New York y Montevideo.

Referencias: M. S. Contaduría Mayer. (1800-1810.)

253.—*Warren*, fragata de Nantuket; Capitán Roland Meadie. Recaló en Juan Fernández el 19 de Septiembre de 1791. Traía un año de navegación.

254.—*Tybray*, fué avistada por la anterior en Más Afuera el 15 de Noviembre de 1791. Traía 700 barriles de aceite.

255.—*Rasti*, fragata americana, estuvo dedicada al contrabando en la costa, a fines de 1791. Fué detenida en el Callao y puesta en libertad.

256.—*Lucía*, fragata ballenera, entró por tercera vez a Juan Fernández el 25 de Septiembre de 1793; traía 18 meses de navegación desde Dunquerque; estuvo en Valparaíso con un cargamento de 1.500 barriles.

Referencias: M. S. Noticias de las embarcaciones extranjeras que han tocado en la isla, 1793-1795 en Archivo Gay. Vol. 45.

257.—*Rose*, bergantín americano, regresó a Philadelphia el 29 de Mayo de 1799. Su capitán Meady dió aviso que las autoridades españolas habían ordenado la evacuación de la isla Juan Fernández en 30 días.

Referencias: Charles Lyon Chandler «Interamerican Acquaintances». Swansue 1917, pág. 36.