

EN POS DE NUEVOS BOTINES
EXPEDICIONES INGLESA
EN EL PACÍFICO NOVOHISPANO (1680-1763)*

Guadalupe PINZÓN RÍOS
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México
gpinzon8@yahoo.com.mx

INTRODUCCIÓN

Desde que en el siglo XVI en el Pacífico o Mar de Sur se buscó la ruta de la Especiería, las costas novohispanas sirvieron como zona de inicio de los viajes exploratorios que tras muchos esfuerzos y dificultades permitieron la comunicación entre Nueva España y las islas Filipinas a través del Galeón de Manila. Dicha ruta pronto sufrió agresiones por parte de los enemigos de España, quienes también pretendieron buscar un paso entre el Atlántico y el Pacífico, así como hacerse de posesiones en los litorales del Mar del Sur y, principalmente, capturar al Galeón de Manila. Esto pudo verse con los viajes de Francis Drake (1576) y Thomas Cavendish (1587).¹

* Este trabajo fue elaborado durante la estancia posdoctoral que se llevó a cabo en el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora de septiembre de 2009 a marzo de 2010 gracias a la beca otorgada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt).

¹ Sobre las primeras incursiones inglesas en busca de un paso por el norte del Atlántico que comunicara al Mar del Norte con el del Sur puede verse Oscar Spate, *El lago español. El Pacífico desde Magallanes*, v. I, traducción de Clara Usón, primera edición en inglés 1979, España, Casa Asia, Australian National University, Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006, 472 p., p. 307-310; Lourdes de Ita, "La presencia británica en el Caribe durante el siglo XVI y principios del XVII", en Yolanda Juárez y Leticia Bobadilla (coordinadoras), *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe colonial*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, Instituto Veracruzano de Cultura, 2009, p. 17-45, p. 21-42. En cuanto a la presencia de Drake por el Pacífico, este navegante cruzó el Estrecho de Magallanes, saqueó algunos establecimientos como Huatulco, alcanzó las costas del Noroeste americano y posteriormente regresó a Inglaterra a través del Cabo de Buena Esperanza, como puede verse en Spate, *El lago...*, p. 331-344 y William Schurz, *El Galeón de Manila*, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción Pedro Ortiz A., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1992, 357 p., p. 271-272; L. de Ita, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de

Dichas travesías pronto fueron registradas en crónicas que describían las riquezas que podrían obtenerse en el Pacífico, en especial si se capturaba a la embarcación filipina.² Estas narraciones fueron retomadas durante la segunda parte del siglo XVII cuando los ingleses se interesaron en extender sus actividades a este océano, principalmente a través de Centroamérica, que era de donde ya extraían palo de tinte, y posteriormente por Sudamérica. Durante el siglo XVIII las continuas incursiones británicas paulatinamente alcanzaron las costas novohispanas, lo que significaba que los enemigos de España cada vez obtenían mayores conocimientos sobre dichos litorales e incrementaban sus posibilidades de agredirlos y hacer adecuaciones a sus travesías por el Mar del Sur.

Debido a la importancia que cobraron estos viajes, el objetivo de este trabajo es analizar la forma en la que las incursiones inglesas se incrementaron y transformaron en el Pacífico novohispano durante la primera parte del siglo XVIII; esto se hará a partir de las propias narraciones de los viajeros británicos. Lo anterior evidenciará el conocimiento que dichos navegantes tenían del territorio americano, sus percepciones sobre las travesías que realizaban y las descripciones que hacían de los territorios coloniales a fin de que sus coterráneos pudieran llegar a ellos en posteriores viajes. Además, permitirá comprender la manera en la que los intereses ingleses se expandieron hacia el Pacífico, así como la forma en la que la corona británica se vio cada vez más ligada a la organización de esas travesías marítimas.

Un estudio de este tipo es necesario ya que, por un lado, si bien se ha abordado la ingerencia inglesa en el Mar del Sur, generalmente se hace más referencia a las agresiones sufridas en territorio peruano y centroamericano ya que fueron las zonas más afectadas por

Investigaciones Históricas, Fondo de Cultura Económica, 2001, 230 p., p. 119-130. En cuanto a Cavendish se refiere, este navegante siguió los pasos de su antecesor, saqueó diversos establecimientos (entre ellos nuevamente Huatulco) e incluso logró capturar el galeón *Santa Ana* en las costas de la California, como puede verse en Schurz, *El Galeón...*, p. 272-278; Ita, *Viajeros...*, p. 130-151. Sobre las derrotas seguidas ver imagen 1.

² Esto en gran medida se debió a las recopilaciones y difusión de noticias que se hicieron en Inglaterra sobre los viajes hechos a territorios americanos, como la de Richard Hakluyt en donde se exaltaba la importancia que los ingleses debían dar al mar. Al respecto ver Ita, *Viajeros...*, p. 37-45; Juan Antonio Ortega y Medina, *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico. Siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, 300 p., p. 143.

su presencia.³ Por otro lado, hacen falta estudios que analicen más las navegaciones británicas practicadas por el Mar del Sur durante la primera parte del Setecientos ya que fue el periodo en el que se sentaron las bases de las posteriores incursiones, las cuales a lo largo de la centuria se incrementaron considerablemente debido al interés por expandir el comercio marítimo en esas aguas. Por último, es importante abordar estos temas a partir de las propias fuentes inglesas a fin de conocer los contactos que llegaron a establecer en las costas americanas, su conocimiento de ellas y los objetivos que perseguían. Hay que mencionar que el hecho de tomar como referencia expediciones específicas se hace debido a que cada una de ellas representa un momento determinado en las políticas navales inglesas, las cuales se adecuaron a sus intereses sobre el Mar del Sur y que pasaron de ser financiadas por particulares a ser organizadas por la propia Corona.

Se parte de la idea de que la presencia británica en los litorales del Pacífico novohispano forma parte de un proceso marítimo mercantil en el que distintas potencias europeas y territorios coloniales se vieron inmersos. Desde principios del siglo XVIII fue evidente que los mercados americanos eran de gran interés para las coronas europeas, y que extender el comercio hacia el Pacífico podría generar importantes ganancias para quienes lo llevaran a cabo. En el caso de los ingleses, si bien su avanzada comenzó con navegantes particulares que buscaban botines propios, en especial al Galeón de Manila, paulatinamente la misma corona se interesó, ordenó y financió incursiones por el Mar del Sur, haciendo de estas expediciones políticas reales a cargo de su propia marina oficial.⁴

La proyección inglesa hacia el Mar del Sur

Hacia mediados del siglo XVII los ingleses estaban interesados en ocupar un asentamiento en el Caribe que pudieran usar en sus actividades marítimo-mercantiles. Así, en 1655 Oliver Cromwell

³ Ejemplo de ello O. Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan* (v. II), Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, 426 p.; y Peter Gerhard, *Pirates of New Spain 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc., 2003, 274 p.

⁴ Este trabajo forma parte de una investigación mayor en curso. Por ese motivo en él únicamente se aborda la presencia inglesa y trata de enfocarse principalmente en sus fuentes.

organizó una expedición contra las posesiones hispánicas de esta zona, en gran medida para minar el monopolio del comercio americano de España, y cuyo ataque concluyó con la toma de Jamaica, lugar que pronto fue estratégico para agredir asentamientos españoles y realizar contrabandos. Si bien la isla fue capturada, la presencia inglesa en este territorio fue reconocida oficialmente hasta 1670 tras la firma del “Tratado de Madrid”.⁵ Esta ocupación en realidad mostraba el interés y las actividades de los ingleses en los litorales caribeños, pues desde tiempo atrás varias naves particulares extraían palo de tinte de las costas de Campeche y Honduras, además de realizar actividades de contrabando (ver imagen 1).⁶ Sin embargo, el nuevo asentamiento inglés dejó a los territorios americanos más expuestos a ser agredidos e incluso permitir el paso hacia el Pacífico, algo que se había visto con el ataque perpetrado por Henry Morgan sobre Portobelo (1668) y aún más cuando este mismo organizó una incursión sobre Panamá (1671), la cual al parecer fue redituable:⁷

Esta fortuna dio ocasión a Morgan de quedar más largo tiempo en Panamá y de disponer cotidianas correrías por todo el país; conque, mientras los unos estaban ocupados en esto, los otros pirateaban sobre la Mar del Sur. Enviaban todos los días partidas de 200 hombres a correr las campañas y, cuando éstos volvían, estaban preparados para salir otros 200, por cuyos medios recogieron grandísimo número de riquezas y, no menor, de prisioneros...⁸

⁵ Hay que recordar que en primer lugar se intentó ocupar Santo Domingo aunque posteriormente los esfuerzos ingleses se centraron en Jamaica. Por otro lado, con el Tratado de Madrid se aceptaba la ocupación de esta isla por parte de la corona británica a cambio de que se redujera su contrabando con las costas hispánicas. Al respecto ver John Lynch, *España bajo los Austrias 1516-1700*, traductor Josep María Bernadas, Barcelona, Península, 1989, 459 p., p. 231; Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004, 206 p., p. 75-76; Clarence Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, España, Renacimiento, 2003, 366 p., p. 111 y J. y F. Gall, *El filibusterismo*, traducción de Álvaro Custodio, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, 246 p. (Colección Breviarios 131), p. 142. Sobre las intenciones comerciales de los ingleses ver John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, traducción de Jesús Pardo, Madrid, MAPFRE, 1992, 280 p., p. 97; Martha de Jarmy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, 1983, 291 p., p. 182-184.

⁶ Haring, *Bucaneros...*, p. 266.

⁷ Gerhard, *Pirates...*, p. 139; Gall, *El filibusterismo*, p. 185-192.

⁸ Alexander Oliver Exquemelin, *Piratas de América*, editor Manuel Nogueira Bermejillo, España, Dustin, 2002, 219 p. (Colección Crónicas de América), p.185-186.

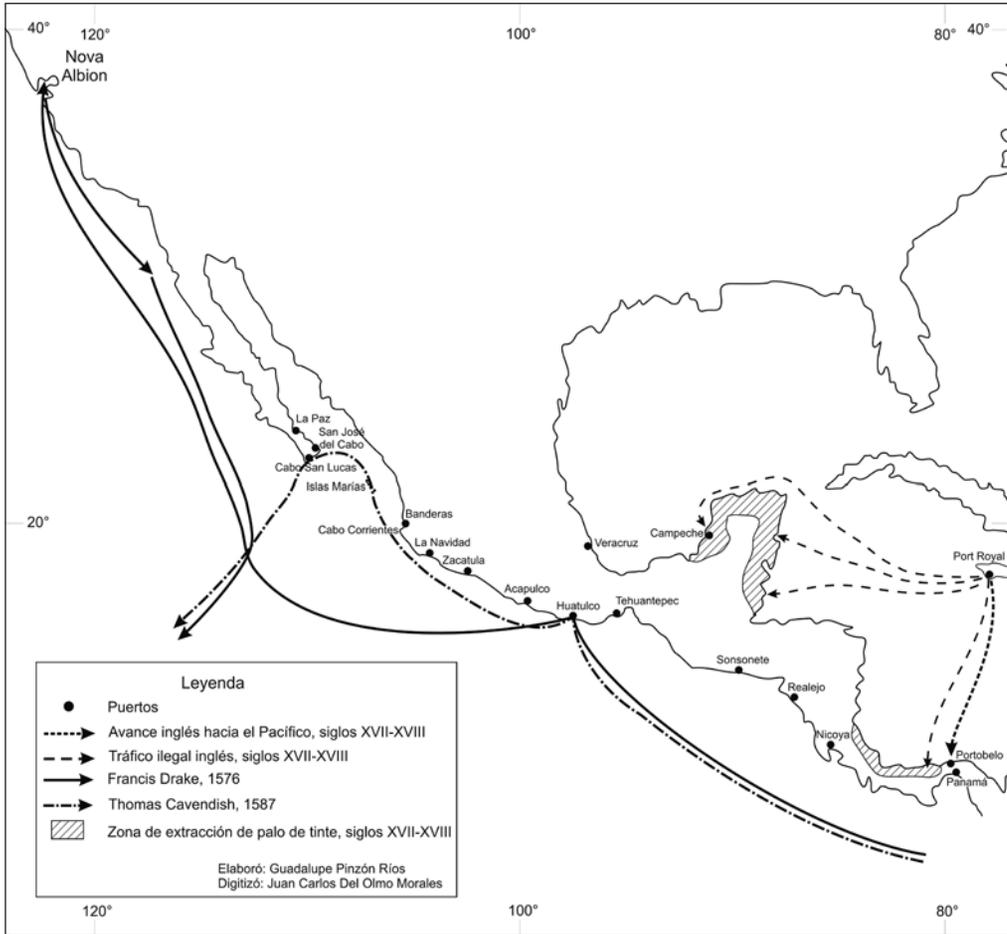


Imagen 1. Primeras incursiones inglesas en territorio novohispano y centroamericano

Estos ataques instaron a otros navegantes a embestir contra más asentamientos hispánicos y penetrar cada vez más en el Pacífico. Así, las posteriores incursiones inglesas en este océano principalmente se llevaron a cabo a través de Campeche, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Veragua (ver imagen 1).⁹

Poco después, estas avanzadas también se realizaron a través de Tierra de Fuego. Esto en gran medida se debió a la competencia establecida con los franceses quienes desde fines del siglo XVII, gracias a inversiones tanto públicas como privadas, dirigieron su comercio a ultramar, primero a través de Cádiz y más tarde directamente a las colonias americanas. Durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) recibieron licencias para comerciar con los puertos peruanos de forma directa tras cruzar el Cabo de Hornos; posteriormente sus bajeles también acompañaron a las flotas y galeones de Nueva España y Tierra Firme, lo que les permitió participar en el comercio americano.¹⁰ Ante este contexto, los ingleses siguieron los pasos de las embarcaciones galas, aunque como incursionaban en territorios donde no contaban con aliados, requerían un lugar donde pudieran hacer parada y conseguir refrescos. Este sitio fueron las islas Juan Fernández, archipiélago ubicado frente a las costas chilenas, pues al no contar con población española sirvió a los bajeles británicos como zona de abastecimiento y descanso, por lo que influyeron en el éxito de dichas expediciones.¹¹ La importancia de las Juan Fernández para los ingleses llevó a que en sus narraciones se les describiera y se intentara ubicarlas, así como hacer referencia a su papel, como se ve con esta descripción de Bartholomew Sharp:

Juan Fernandez at Queen Katherines Isles, as we called it, is very high Land, Water, Goats and Fish, with a wholesome Air, and Lyes in 33 deg. 40 min. South lat. and about 100 leag. from the Main Land.¹²

⁹ Lynch, *España...*, p. 236-237; García, *Contra...*, p. 126-127; Gerhard, *Pirates...*, p. 145-146; Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, 363 p., p. 222-223.

¹⁰ Stanley Stein y Bárbara Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, traducción de Natalia Mora, Barcelona, Crítica, 2000, 350 p., p. 137-140 y 152-176; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, 352 p., p. 40-47.

¹¹ Estas islas fueron descubiertas por Juan Fernández en 1574 y desde fines del XVII sirvieron de parada a muchas embarcaciones no españolas que incursionaron en el Mar del Sur. Spate, *El lago...*, p. 175-176.

¹² "Juan Fernández en las Islas Reina Katherin, como nosotros las llamamos, es tierra muy alta, con agua, cabras y pescado, con buen aire, y está en los 33 grados 40 minutos Lati-

Entre 1671 y 1720 la mayoría de los ingleses que atacaron asentamientos y embarcaciones hispanos en el Pacífico fueron piratas o bucaneros que robaban con pretextos patrióticos de odio a los españoles.¹³ Algunos de ellos amparaban sus acciones con documentos que les autorizaban a emprender actividades contra el comercio en la América española; sin embargo, pocos eran legales, muchos iban firmados por “funcionarios” de los propios territorios caribeños e incluso llegaban a ser vendidos entre los mismos navegantes.¹⁴ La importancia de estos viajes radica en que, si bien permitieron la obtención de botines diversos, también se consiguieron informaciones (como mapas y derroteros) útiles a las navegaciones y reconocimiento de los litorales coloniales españoles.¹⁵

Hubo además otros intentos por tomar territorio continental, en especial en zonas con poca presencia española, como se vio con la ocupación del Darién que hicieron los escoceses entre 1689 y 1700; sin embargo, las condiciones climáticas del lugar obligaron a los invasores a abandonarlo antes de que las autoridades españolas organizaran su desalojo.¹⁶

Por otro lado, el comercio ilegal que se realizaba en los litorales hispánicos continuó siendo una motivación para que los navegantes británicos extendieran sus actividades al Mar del Sur, por lo que incrementaban sus incursiones en él. Esto se ve con viajes como el

tud Sur y aproximadamente a 100 leguas de Tierra Firme.” Tomado de Joel Baer (ed.), *British Piracy in the Golden Age: History and Interpretation, 1660-1730*, London, Pickering and Chatto, 2007, 2 v., v. 1, p. 158. Las traducciones a lo largo del texto son mías. Agradezco enormemente al maestro Roberto Junco las correcciones y sugerencias sobre ellas.

¹³ El término bucanero, si bien tiene sus inicios en el siglo XVI con los hombres que en la isla Tortuga cazaban ganado cimarrón y preparaban carne ahumada o “boucan” que vendían a las naves no españolas que necesitaban alimentos; para la siguiente centuria se refiere a hombres que tras diversos enfrentamientos con fuerzas españolas habían modificado sus actividades y se dedicaban al saqueo de puertos y naves hispánicas aunque de forma más organizada que los piratas, pues incluso llegaron a conformar la “Cofradía de los Hermanos de la Costa”; los botines conseguidos eran repartidos entre sus miembros y las naves que utilizaban eran las que robaban en las costas americanas. Estos “bucaneros” eran diferentes a los corsarios, navegantes que contaban con una “patente de corso” o documento expedido por su corona y que avala sus acciones sobre naves o establecimientos enemigos. Al respecto véase Jarmy, *Un eslabón...*, p. 130-134.

¹⁴ Schurtz, *El Galeón...*, p. 278; Jarmy, *Un eslabón...*, p. 169.

¹⁵ Como ejemplo de esto puede verse el caso de Bartholomew Sharp, quien en 1681 logró capturar al navío *Nuestra Señora del Rosario* cerca del Ecuador; entre sus riquezas esta nave llevaba un “derrotero y libro secreto con mapas de las costas del Pacífico americano”. Al respecto ver Baer, *British...*, p. 100.

¹⁶ Spate, *Monopolists...*; p. 169-180; Lynch, *España...*, p. 237; Gerhard, *Pirates...*, p. 147; Pérez-Mallaina, *La Armada...*, p. 313.

de 1690 a cargo del capitán John Strong, quien cruzó el Estrecho de Magallanes —en un momento en el que las coronas inglesa y española estaban unidas contra la francesa—¹⁷ con el pretexto de perseguir y atacar embarcaciones galas en las costas de Perú. Sin embargo, el verdadero plan de Strong fue conocer el potencial mercado peruano a fin de vender en él mercaderías inglesas.¹⁸ Este navegante fue recibido y pudo comerciar en las costas chilenas en 1692, lo cual generó un llamado de atención por parte de las autoridades metropolitanas quienes indicaron que los ingleses únicamente tenían posesiones en el Mar del Norte, por lo que no debían arribar a los litorales del Pacífico aunque alegaran sufrir algún ataque pirata o descompostura, y si se atrevían a hacerlo serían tratados como enemigos.¹⁹

Es importante notar que para fines del siglo XVII varios ingleses intentaron alcanzar los litorales del Pacífico ya fuera para comerciar o para realizar tropelías; no obstante, muchos de ellos intentaron amparar sus viajes con documentos que los legitimaran a fin de no ser considerados piratas, pues en esos momentos esta actividad ya era perseguida y castigada.²⁰ Estas incursiones se incrementaron y poco a poco los ingleses dejaron de conformarse con los litorales chilenos o peruanos y alcanzaron cada vez con mayor frecuencia las costas novohispanas, pues sus aguas prometían ganancias a quienes lograran hacerse del Galeón de Manila. Estas travesías, si bien no siempre generaron grandes riquezas monetarias, sí sirvieron para

¹⁷ Se trató de un conflicto en el que varias coronas europeas se aliaron en contra de Francia por haber ordenado su rey, Luis XIV, la invasión sobre el Palatinado en 1688. Sobre el tema ver Alberto Tenenti, *La Edad Moderna. Siglos XVI-XVIII*, traductor Ignasi Riera, Barcelona, Crítica, 2003, 500 p., p. 303-304.

¹⁸ Lynch, *España...*, p. 238; Peter Bradley, *Navegantes británicos*, Madrid, Mapfre, 1992, 347 p., p. 273-276.

¹⁹ Archivo General de la Nación, *Reales Cédulas Originales*, volumen 24, expediente 135, fojas 526-528; *Informe sobre el trato que deben recibir los ingleses en los puertos de América*, Madrid, 25 de noviembre de 1692. Esto también puede verse en Carmen Yuste, “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en Carmen Yuste y Matilde Souto, *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad de Veracruz, 2000, p. 21-41, p. 33.

²⁰ Desde que se firmó el “Tratado de Madrid” se retiró la protección oficial a los bucaneros, quienes a partir de entonces fueron considerados piratas y perseguidos debido a que sus servicios ya no eran necesarios. Para acabarlos se les ofreció amnistía y tierras donde pudieran asentarse, aunque muchos no aceptaron y continuaron con sus actividades. Sobre el tema ver Jarmy, *Un eslabón...*, p. 237-238.

conocer cada vez con mayor detalle los litorales coloniales. Los hombres que continuaron con esta aventura podían ser bucaneros, corsarios y oficiales reales; algunos de ellos incluso llegaron a desempeñarse en todas estas actividades en distintos momentos, como se vio con el caso de William Dampier.

En pos del Galeón de Manila: William Dampier

William Dampier fue un personaje que a fines del siglo XVII y principios del XVIII se desempeñó como pirata, corsario e incluso como piloto real. A diferencia de sus compañeros de incursiones, Dampier contaba con cierta preparación pues realizó estudios de latín y aritmética.²¹ Por otro lado, este navegante conocía diversos textos que hacían referencia a las colonias hispanoamericanas, como *History of the Buccaneers*,²² la narración de Thomas Gage,²³ el diario de viaje de John Narborough²⁴ y los textos de Richard Hakluyt.²⁵ De esta última relación, al parecer Dampier estuvo interesado en la descripción del

²¹ Albert Gray, "Introduction" en William Dampier, *A New Voyage Round the World*, estudios introductorios de Sir Albert Gray y de Percy Adams, Nueva York, Dover Publications Inc., 1968, p. XVII-XLV, p. XXII-XXIII.

²² Esta obra, aunque compilada por Exquemelin, cuenta con un apartado escrito por Basil Ringrose, que es el que utilizó Dampier. Ver *A New Voyage...*, p. 5. Él mismo lo señala en el prefacio de su obra.

²³ Inglés que como dominico pasó por Nueva España a fin de dirigirse a Filipinas, pero que terminó en Guatemala. En 1637 desertó de la orden y regresó a Inglaterra, donde se convirtió al "protestantismo". Para 1648 publicó su obra *The English American or a New Survey of the West Indies*, obra en la que dio detalladas informaciones del mundo hispanoamericano. Sobre el tema ver Thomas Gage, *Nuevo Reconocimiento de las Indias Occidentales*, estudio introductorio de Elisa Ramírez Castañeda, México, Sep/80, Fondo de Cultura Económica, 1982, 367 p., p. 7-17. Dampier menciona que sabía de la ciudad de León, en Guatemala, por el texto de Gage quien estuvo en esa zona. Ver *A Voyage...*, p. 154.

²⁴ Almirante inglés que en 1669 recibió orden de explorar la América Meridional tanto en el Atlántico como en el Pacífico, por lo que cruzó el Estrecho de Magallanes, navegó por las costas chilenas y regresó a Inglaterra en 1671, parando en un puerto al que llamó "Port Desire" en las costas argentinas. De su viaje escribió la obra *An Account of several late Voyages and Discoveries to the South and North*, la cual se publicó en 1694. Sobre este navegante ver Bradley, *Navegantes*, p. 266-272. El mismo Dampier hace referencia a esta travesía. Ver *A New Voyage...*, p. 171. Sobre las obras conocidas por Dampier véase Percy Adams, "Introduction", en Dampier, *A New Voyage...*, p. XI, p. VII-XV.

²⁵ Richard Hakluyt, el geógrafo, se dedicó a compilar narraciones de viaje de ingleses que transitaban por las colonias hispanoamericanas hasta el año 1589 primero y en una segunda edición hasta 1600. Entre los personajes a los que hace referencia se encuentran Drake y Cavendish. La obra se tituló *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*. Sobre el tema ver Ita, *Viajeros...*, p. 39-45.

viaje de Cavendish, por lo que su intención era repetir la hazaña de este navegante y capturar al Galeón de Manila.²⁶ De la derrota de esta embarcación, Dampier contaba con bastante información, como puede verse en su texto:

The Ships that Trade hither are only three, two that constantly go once a Year between this [Acapulco] and Manila in Luconia, one of the Philippine Islands, and one Ship more every Year to and from Lima. (...) When either of them sets out from Acapulco, it is at the latter End of March, or the Beginning of April; she always touches to refresh at Guam, one of the Ladrone Islands, in about sixty Days, and then prosecutes her Voyages to Manila, where she commonly arrives some time in June. By that time the other is ready to sail from thence, laden with East-India Commodities. She stretcheth away to the North as far as 36. or sometimes into 40 d. of North Lat. before she gets a Wind to stand over to the American Shoar. She fails in first with the Coast of California, and then coasts along the Shoar to the South again, and never misses a Wind to bring her away from thence quite to Acapulco. When she gets the length of Cape St. Lucas, which is the Southermost Point of California, she stretcheth over to Cape Corrientes, wich is in about the 20th Degree of North Lat. from thence she coasts along till Sallagua, and there she sets ashoar Passengers that are bound to the City of Mexico: From thence she makes her best way, coasting still along Shoar, till she arrives at Acapulco, which is commonly at Christmas, never more than eight or ten Days before or after. Upon the Return of this Ship to the Manila, the other which stayeth there till her Arrival, takes her turn back to Acapulco.²⁷

²⁶ Incluso en su texto hace referencia a que Cavendish capturó al Galeón de Manila en Cabo San Lucas. Ver Dampier, *A New Voyage...*, p. 181. Sobre el tema ver Schurtz, *El Galeón...*, p. 278.

²⁷ "Por aquí, las naves dedicadas al comercio son sólo tres, dos que constantemente viajan una vez al año entre éste [Acapulco] y Manila en Luzonia, una de las islas Filipinas, y una nave más cada año desde y hacia Lima. (...) Cuando cualquiera de ellas sale de Acapulco, es a finales de marzo, o principios de abril; siempre para a abastecerse en Guam, una de las islas Ladrones, en aproximadamente sesenta días, y luego continúa su viaje a Manila, donde comúnmente arriba en algún momento de junio. Para ese tiempo la otra [nave] está lista para navegar desde ahí, cargada con productos de la India Oriental. Alcanza el Norte hasta los 36 o a veces hasta los 40 grados de Latitud Norte antes de tomar el viento que la posiciona en la orilla americana. Cae en primer lugar en la costa de California y luego costea a lo largo de la orilla hacia el Sur de nuevo, y nunca pierde un viento que la lleve lejos de ahí hasta Acapulco. Cuando toma la altura de Cabo San Lucas, que es el punto más al Sur de la California, alcanza hasta Cabo Corrientes, que está aproximadamente en los 20 grados Latitud Norte, desde ahí costea hasta Salagua, y ahí desembarca a un pasajero que es enviado a la ciudad de México: Desde ahí hace mejor camino, costea a lo largo de la orilla, hasta llegar a Acapulco, lo cual comúnmente es en Navidad, nunca más de ocho o diez días

La relevancia de Dampier radica en que de sus distintos viajes dejó descripciones detalladas, tanto en textos como en mapas, de los lugares en los que estuvo, los cuales fueron difundidos y utilizados por sus coterráneos en travesías posteriores.²⁸

La primera incursión de Dampier por el Pacífico la llevó a cabo en 1680 cuando cruzó el istmo de Panamá con cortadores de palo de tinte. De ese viaje obtuvo pocas ganancias, no obstante, logró hacer un cuaderno de notas con observaciones de la tierra visitada, de los habitantes de la zona y de los “usos y costumbres” de los ingleses con los que iba. Posteriormente acompañó a un grupo de aventureros dirigido por Bartholomew Sharp e integrado por personajes que habían participado en la toma de Jamaica como John Coxos, Peter Harris, Basil Ringrose, Lionel Wafer, entre otros. Estos expedicionarios cruzaron el istmo centroamericano gracias a la ayuda de los indios rebeldes de la zona. Con siete embarcaciones los ingleses atacaron Panamá y Arica (1681) aunque sus botines fueron pequeños. Durante el viaje el mando de la expedición cambió regularmente y de hecho en las costas de Puerto Perico cinco naves desertaron tras un enfrentamiento con tres embarcaciones españolas comandadas por Jacinto de Barahona, encargado de la defensa de Panamá. Los ingleses, sin embargo, lograron tomar la nave de bandera llamada *La Santísima Trinidad*, de 400 toneladas, la cual usaron en su travesía. Los ataques fueron variados y los ingleses recorrieron desde las islas Juan Fernández hasta el golfo de Nicoya, pero finalmente regresaron a Barbados en febrero de 1682.²⁹

Para 1683 Dampier cambió de expedición y se unió a la que comandaban el capitán John Cooke y el capitán Crowley, la cual partió

antes o después. Al regreso de este Galeón de Manila, el otro que espera ahí hasta su arribo, toma su turno de regreso a Acapulco.” Dampier, *A New Voyage...*, p. 171.

²⁸ Dampier llegó en primer lugar a Jamaica para trabajar en las plantaciones del lugar, aunque poco después decidió enrolarse para ir a las costas de Campeche como cortador de palo de tinte, labor que realizó durante tres años; para 1678 regresó a Inglaterra y posteriormente volvió a costas americanas, pero con la finalidad de incursionar en el Pacífico. Adams, “Introduction”, p. VIII.

²⁹ Respecto a las embarcaciones, los bucaneros no las construían, sino que lo normal era apoderarse de ellas y usarlas en sus travesías. En cuanto al mando de las naves era común que se hicieran reuniones donde se designaba a capitanes o comandantes de “flotas” que salían juntas, pero este mando cambiaba regularmente. Ver Jarmy, *Un eslabón...*, p. 135-136. Estos ataques y las modificaciones que sufrió la expedición son descritos con detalle por Gerhard, *Pirates...*, p. 146-153, Schurtz, *El Galeón...*, p. 279 y Hugo O'Donnell, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Madrid, Mapfre, 1992, 219 p., p. 212-213.

de Virginia, paró en las costas de Brasil y posteriormente rodeó el Cabo de Hornos para recalar en las islas Juan Fernández. Esta expedición se acercó a las costas de Panamá y ahí se les unieron la nave "Cygnet" comandada por el capitán Charles Swan y que provenía de Londres, así como algunas embarcaciones francesas. Luego de un intento fallido por tomar la flota de la plata que iba de Lima a Panamá en 1685, la expedición se separó y únicamente dos naves se dirigieron a las costas novohispanas. En una de ellas, la "Cygnet", iba Dampier. En octubre de ese año los ingleses intentaron arribar en Tehuantepec para hacerse de provisiones, pero vieron que cientos de indios y españoles los esperaban, por lo que tuvieron que dirigirse a Huatulco, se adentraron en el pueblo de Santa María donde no encontraron resistencia y lograron cortar leña, hacer aguada y cazar algunas tortugas. De este lugar partieron a fines de octubre y a principios de noviembre llegaron a Puerto Ángel, lugar que encontraron desierto pero en el que pudieron conseguir cerdos y gallinas.³⁰ Es necesario señalar que el recorrido fue hecho a partir de un "Libro español" con el que los ingleses contaban y que les permitió saber en qué lugares podían recalar. Por ejemplo, las naves se acercaron a Tehuantepec porque dicho libro indicaba que en esas costas había un río grande que posiblemente les serviría para hacer aguada.³¹ Además, también se retomaban textos ingleses que hacían referencia a las zonas ya reconocidas; así se ve con la descripción que se hace de Huatulco, lugar que Dampier menciona como "uno de los mejores del reino de México" y del cual se tenía referencia desde la expedición de Drake pero cuya situación había cambiado desde entonces:

Here formerly stood a small Spanish Town, or Village, which was taken by Sir Francis Drake: but now there is nothing remaining of it, besides a little Chapel standing among the Trees, about 200 paces from the Sea. The Land appears in small short ridges parallel to the shoar, and to each other; the innermost still gradually higher than that nearer the shoar; and ther are all cloathed with very high flourishing Trees, that it is extraordinary pleasant and delightful to behold at a distance: I have no where seen any thing like it.³²

³⁰ Dampier, *A New Voyage...*, p. 162-164. Esta travesía es descrita en Schurtz, *El Galeón...*, p. 279; Gerhard, *Pirates...*, p. 164-171.

³¹ Dampier, *A New Voyage...*, p. 163.

³² "Aquí antiguamente estaba un pequeño pueblo español, o villa, que fue tomado por Sir Francis Drake: pero ahora no queda nada de él, aparte de una pequeña capilla que está

Este tipo de informaciones dejan ver que los ingleses no entraban ciegamente a los litorales novohispanos, sino que contaban con referencias precisas de los lugares en los que podrían hacer parada para conseguir bastimentos, pero además si esas informaciones no se adecuaban a lo que ellos veían les hacían modificaciones para que así en posteriores travesías se contara con datos precisos de los lugares dónde arribar y que desde altamar se podían reconocer con los detalles señalados.³³

Para fines de noviembre de 1685 las naves inglesas alcanzaron las costas de Acapulco y se dirigieron al río Ometepe, en la Costa Chica, pero ahí vieron a varios españoles esperándolos con una emboscada; además, los cañones de San Diego lograron repelerlos. Pese a lo anterior, los ingleses capturaron a un mulato que les informó que al puerto había llegado una nave, pero que procedía de Perú. Por la noche los ingleses se acercaron a Puerto Marqués para ver la posibilidad de hacerse de la nave peruana, pero no lo llevaron a cabo ya que consideraron que la fortaleza portuaria estaba fuertemente armada, por lo que decidieron dirigirse al norte. Durante su trayectoria pasaron por las costas de Zihuatanejo y Petatlán, y al llegar a Ixtapa obtuvieron víveres y agua. Tras el fracaso de tomar el Galeón de Manila los ingleses se separaron. La nave comandada por Townley se dirigió a Centroamérica donde logró hacerse de algún botín. Por su parte, la embarcación comandada por Swan transitó por las costas de Cabo Corrientes, Banderas, Chamela, Mazatlán, Sentispac, la California y las islas Marías. Gracias a esta travesía Dampier logró describir estos litorales con gran detalle e incluso registrarlos en un

entre los árboles, a unos 200 pasos del mar. La tierra aparece en pequeños montes paralelos a la orilla, y entre ellos; el que se encuentra más adentro es gradualmente más alto que el más cercano a la orilla; y están cubiertos con muy altos y frondosos árboles, que es extraordinariamente placentero y encantador contemplarlo a la distancia: No he visto algo así en ningún lugar." Dampier, *A New Voyage...*, p. 164.

³³ Sobre este punto es necesario mencionar que en las navegaciones eran muy importantes las descripciones de perfiles de costa pues se trataba de las señales que permitían desde altamar reconocer las zonas por las que se transitaba. Por eso en los diarios de navegación, sean ingleses o españoles, se hablaba de las montañas, u otro accidente geográfico, que podían ser detectado desde las embarcaciones. Sobre el tema ver Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, 180 p., p. 52-53; Guadalupe Pinzón, "Una descripción de las costas del Pacífico novohispano del siglo XVIII", *Estudios de Historia Novohispana*, v. 39, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, julio-diciembre 2008, p. 157-182, p. 164.

mapa (ver imagen 2).³⁴ Finalmente, para 1686 los ingleses se dirigieron al poniente y en su travesía pasaron por Guam, Mindanao, las Visayas y Luzón, donde esperaron al galeón, pero al no tener perspectivas sobre su arribo regresaron a Londres por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Para 1691 se sabe que Dampier estaba en Inglaterra ya que fue entonces cuando se publicó su obra *A New Voyage Round the World*, en la cual se mencionan los lugares por los que transitó.³⁵ Si bien este texto es rico en descripciones de los territorios americanos, también contó con mapas que mostraban las zonas referidas, como lo indica el mismo Dampier:

For the better apprehending the Course of the Voyage, and the Situation of the Places mentioned in it, I have caused several Maps to be engraven, and some particular Draught of my own Composture.³⁶

A partir de la publicación de su obra, el papel de Dampier cambió, pues de ser “bucanero” que viajaba en naves particulares, pasó a ser un navegante reconocido que recibió su primera comisión para participar en expediciones ordenadas por la corona inglesa. Hacia 1699 se le encargó el mando de la nave *Roebuck* para explorar las costas de Nueva Holanda siguiendo la ruta neerlandesa que rodeaba Cabo de Buena Esperanza; este viaje sin embargo no fue exitoso y se obtuvieron pocas informaciones cartográficas novedosas, aunque al finalizar Dampier escribió su obra *A Voyage to New Holland*. Su prestigio le permitió que en 1701 recibiera otra comisión para que comandara la nave *Saint George* y practicara corso en las costas del Pacífico americano. Este viaje no fue narrado por Dampier, pero se sabe de él gracias al diario de viaje elaborado por uno de los tripulantes, William Funnell, cuyo texto fue publicado en 1707.³⁷

³⁴ Dampier, *A New Voyage...*, p. 170-192. Sobre este viaje también se puede ver Schurtz, *El Galeón...*, p. 279; Gerhard, *Pirates...*, p. 164-171.

³⁵ La obra de Dampier fue tan exitosa que inmediatamente fue reeditada e incluso se pidieron más textos y esto llevó a que en 1699 se publicara un *Suplemento* que contenía los “Viajes a Campeche” y “Discourse on the Trade Winds”, textos que recibieron el nombre de *Voyages and Discoveries*. Al respecto ver Gray, “Introduction”, p. XVII.

³⁶ “Para la mejor comprensión del curso del viaje, y de la situación de las plazas mencionadas en él, he hecho varios mapas para ser grabados, y algún bosquejo de mi propia composición.” Dampier, *A New Voyage...*, p. 4-5.

³⁷ William Funnell, *A Voyage Round the World. Containing an Account of Captain Dampier's Expedition into the South-Seas in the Ship St. George, in the Years 1703 and 1704*, primera edición Londres 1707, Amsterdam/Nueva York, N. Israel/Da Capo Press, 1969, 300 p. (Colección Bibliotheca Australiana no. 57).

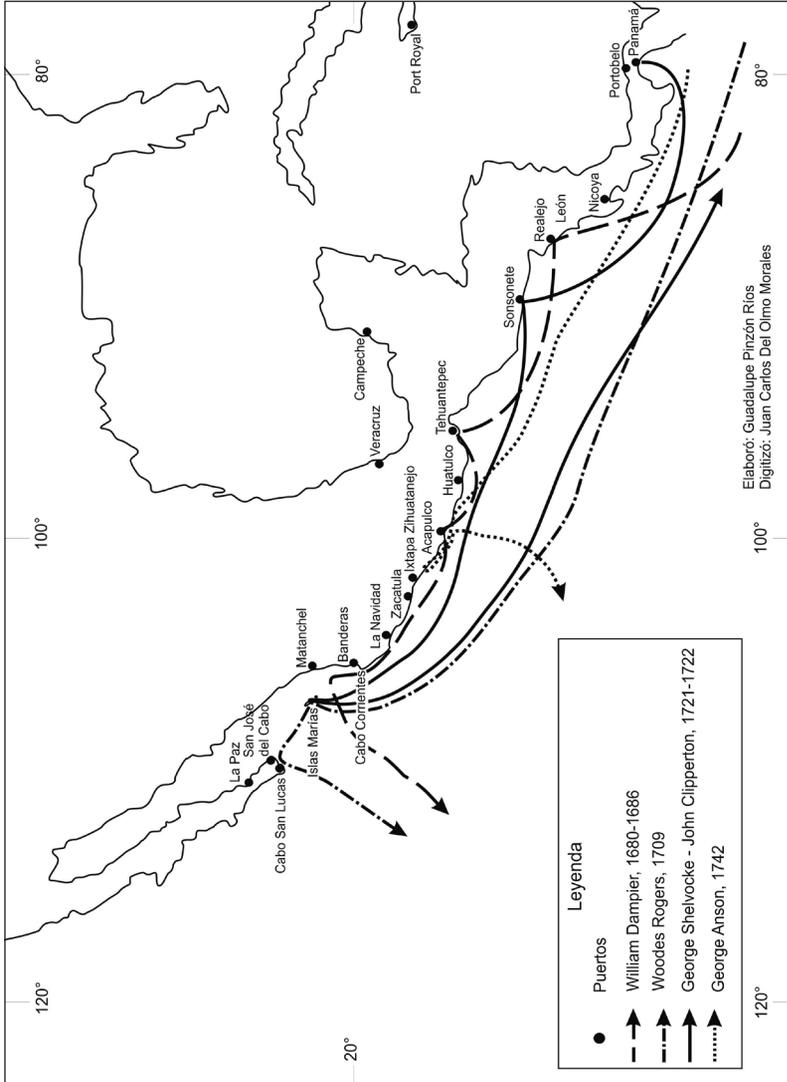


Imagen 2. Navegaciones inglesas por el Pacífico novohispano (1680-1742)

La travesía del *Saint George* se llevó a cabo durante la Guerra de Sucesión Española, por lo que al ser enemigas esta corona y la británica, Dampier tenía autorización de atacar puertos y naves hispanos. A este navegante pronto se le unió la embarcación *Cinque Ports* comandada por el capitán Stradling; juntas cruzaron el Cabo de Hornos y llegaron a las islas Juan Fernández. Posteriormente los bajeles se separaron y Dampier partió hacia Guayaquil, donde fue ahuyentado por barcos españoles. Dampier tomó rumbo hacia el norte, transitó por las costas de Realejo y se dirigió a Zihuatanejo, lugar donde los ingleses vieron hombres a caballo e indios impidiéndoles que se acercaran a abastecerse de agua, por lo que les hicieron algunos disparos y al parecer la gente se dispersó. No obstante, prefirieron viajar más al norte, y al ver los montes de Motines encontraron un río y varias tortugas con las que pudieron reabastecerse y además capturaron una embarcación de aproximadamente 64 toneladas que llevaba perlas del golfo de California. Más tarde, pasaron por las costas de Colima y Salagua y posteriormente se dirigieron a La Navidad, donde se encontraron con algunas naves que el virrey novohispano había ordenado que los persiguiera, pero lograron escapar.³⁸

Posteriormente los ingleses se dirigieron a Chametla en cuyas cercanías, el 4 de diciembre de 1704, avistaron a los galeones *Nuestra Señora del Rosario* y *San Vicente Ferrer*. Intentaron aprehender al primero, pero los disparos que hicieron alertaron a los tripulantes del galeón, nave que era más grande e iba mejor armada que la de los ingleses; éstos desperdiciaron la oportunidad de la sorpresa y tuvieron que huir del fuego enemigo. Así narró Funnell el plan que tenían:

So we, being all provided, gave her several broad-sides, before she could get any of her Guns clear. For they did not suspect us to be an Enemy, and were not at all prepared for us. Captain Martin, whom I formely mentioned, was then a Prisoner on board us: He advised to lay her aboard immediately, while they were all in a hurry, and that this would be the only way to take her; but if we gave them so much time as to get out their great Guns, they would certainly beat us in pieces, and we should lose an opportunity of making our selves masters of the value of sixteen Millions of Pieces of Eight.³⁹

³⁸ Funnell, *A Voyage...*, p. 78-81. Este viaje es narrado en Gray, "Introduction" p. XXXVII-XXXIX; Schurz, *El Galeón...*, p. 282-283; Gerhard, *Pirates...*, p. 204-207.

³⁹ "Entonces estando nosotros proveídos, le dimos varias descargas de nuestra banda, antes de que pudiera alistar sus cañones. Ya que no sospecharon que éramos el enemigo, y

Luego de este fracaso, muchos hombres inconformes se separaron de la expedición y Dampier, con 60 tripulantes, se dirigió al sur para conseguir bastimentos y posteriormente a las Indias Holandesas con el fin de viajar a Inglaterra, donde arribó en 1707.⁴⁰ Para su mala suerte la nave que se le separó y en la que iba William Funnell llegó antes y dicho personaje narró el fallido intento de captura del Galeón, por lo que el prestigio de Dampier se vio afectado.⁴¹

Pese a los tropiezos de Dampier en este último viaje y la mala fama que ganó al comandarlo de forma deficiente, lo cierto fue que su tránsito por los litorales americanos le dieron conocimiento y experiencia sobre ellos, los cuales posteriormente fueron usados en otra expedición.

Curso inglés por el Pacífico: Woodes Rogers

En 1708, también durante la Guerra de Sucesión, la corona inglesa ordenó al navegante y corsario Woodes Rogers dirigirse al Mar del Sur para atacar los litorales americanos. Podría decirse que este viaje muestra la transición que se gestaba en las navegaciones británicas por el Pacífico. Al igual que la expedición de Dampier, ésta contaba con los documentos oficiales emitidos directamente por la corona inglesa que permitían y legalizaban sus acciones sobre naves y territorios enemigos. Sin embargo, a diferencia de las anteriores expediciones, el viaje de Rogers se realizó a partir de una orden real y fue encargada a un experimentado y reconocido navegante-corsario; además, contó con la ayuda de una tripulación compuesta por personajes experimentados que se pensó serían útiles en la travesía, como el doctor en física Thomas Dover y William Dampier, quien

no estaban preparados para nosotros. El capitán Martin, a quien mencioné anteriormente, era entonces prisionero a bordo: Él aconsejó abordarla inmediatamente, mientras ellos estaban en apuros, y ésta sería la única forma de tomarla; pero si nosotros les dábamos tiempo suficiente como para sacar sus grandes cañones, ellos seguramente nos batirían en pedazos, y perderíamos la oportunidad de hacernos señores de la cantidad de dieciséis millones de piezas de a ocho." Funnell, *A Voyage...*, p. 83-84.

⁴⁰ Gray, "Introduction" p. XXXVII-XXXIX, Schurz, *El Galeón...*, p. 282-283; Gerhard, *Piratas...*, p. 204-207.

⁴¹ Gray, "Introduction", p. XXXIX.

era considerado “piloto del Mar del Sur, quien ha estado tres veces ahí y ha dado dos veces la vuelta al Mundo”.⁴²

Las naves a cargo de Rogers, *Duke* y *Dutchess*, salieron de Bristol en agosto de 1708, en enero del siguiente año doblaron Cabo de Hornos y en mayo llegaron a las islas Juan Fernández. Luego de atacar varias naves, en abril de 1709 tomaron Guayaquil y liberaron la plaza hasta que recibieron un rescate de 30 000 pesos. Como su objetivo principal era el Galeón de Manila, se dirigieron a las costas novohispanas y para octubre arribaron a las islas Marías, a las cuales llegaron gracias a la guía de Dampier y en ellas obtuvieron agua y tortugas.⁴³ En su diario de viaje Rogers describió estas islas y señaló los lugares donde hicieron aguada, consiguieron madera, el tipo de aves o animales terrestres que podían consumirse, entre otros puntos.⁴⁴

Cabe mencionar que desde Nueva España se habían avistado las naves de Rogers y se pusieron algunas guardias en Acapulco, pero no hubo en el lugar embarcación que pudiera ser usada para perseguir a los ingleses. Se intentó sin embargo armar un bajel jesuita que estaba en Matanchel para que fuera a las costas de la California a advertir al galeón sobre la presencia enemiga; sin embargo, la nave no pudo cruzar el golfo californio.⁴⁵

Mientras tanto, los ingleses se pusieron de acuerdo para dirigirse a Cabo San Lucas, lugar sugerido por Dampier por ser zona de paso regular de los galeones. Así expresó Rogers el plan:

While we were together, we agreed on a Station to lie for the Manila Ship; but I lately proposed partir, and to meet again at Cape Corrientes, or any other appointed Station, and for us in the Duke to cruize off the same Place where captain Dampier met the Manila Ship in the Saint George, or else the Marquiss and Dutchess to take Station, and I would go to Cape Saint Lucas.⁴⁶

⁴² [“pilot for the South-Seas, who had been already three times there, and twice round the World.”] Woodes Rogers, *Cruising Voyage Round the World First to the South Seas thence to the East Indies and Homeward by the Cape of Good Hope*, primera edición Londres 1712, Amsterdam/Nueva York, N. Israel/Da Capo Press, 1969, 320 p. (Colección Biblioteca Australiana No. 63), p. 6. Sobre el tema ver además Spate, *Monopolists...*, p. 278-283; Gerhard, *Pirates...*, p. 209-210.

⁴³ Rogers, *Cruising...*, p. 266-269.

⁴⁴ Rogers, *Cruising...*, p. 275.

⁴⁵ Schurtz, *El Galeón...*, p. 286-288; O'Donnell, *España...*, p. 237; Gerhard, *Pirates...*, p. 210-216; Pérez-Mallaína, *La Armada...*, p. 317-318.

⁴⁶ “Cuando estábamos juntos, acordamos hacer guardia para esperar al Galeón de Manila; pero más tarde propuse yo partir, y encontramos nuevamente en Cabo Corrientes o en

En noviembre, las naves británicas se trasladaron a las costas de California y convivieron con los indios del lugar quienes les proporcionaron alimento a cambio de cuchillos y herramientas. Los ingleses bajaron a tierra y hasta escucharon música con ellos, y pese a que sabían que esa era una zona de misiones, consideraron que estos indios no pertenecían a ellas; incluso éstos les advirtieron que tuvieran cuidado porque más al sur había milicias españolas que los buscaban.⁴⁷

La espera del galeón se prolongó aproximadamente un mes y para diciembre los ingleses pensaban que era improbable que arribara a costas novohispanas, pues según sus informes esta nave solía llegar por noviembre. Mientras consideraban la posibilidad de dirigirse a Guam o a Brasil a abastecerse antes de su regreso a Inglaterra, el 22 de diciembre alcanzaron a ver su preciado botín. Se trataba de la nave *Nuestra Señora de la Encarnación*, de 400 toneladas, la cual iba armada con 20 cañones, 20 "patereros",⁴⁸ contaba con 193 hombres a bordo e iba comandada por el capitán Jean Presberty, antiguo miembro de la factoría francesa de Cantón y hombre poco experimentado en las navegaciones. Los ingleses persiguieron al galeón y finalmente lograron capturarlo. Los detenidos pronto informaron que se aproximaba otra embarcación de mayores dimensiones, la *Nuestra Señora de Begoña* de 900 toneladas. Esta nave sin embargo estaba mejor pertrechada para la defensa e iba comandada por un experimentado navegante, Fernando de Angulo; durante el ataque,

otro punto acordado, para cruzar en el *Duke* por el mismo lugar donde el capitán Dampier encontró al Galeón de Manila en el *Saint George*, o a menos que el *Marquiss* y el *Dutchess* hicieran guardia, y entonces ir a Cabo San Lucas." Rogers, *Cruising...*, p. 273-274.

⁴⁷ Rogers, *Cruising...*, p. 284-285.

⁴⁸ Paterero, peterero, pederero, era un cañón pequeño que giraba y podía ser puesto en los costados de las embarcaciones y disparados por una sola persona. Este tipo de armamento al parecer se utilizó con relativa frecuencia en el Pacífico asiático y fue introducido ahí por naves europeas desde el siglo XVI. Si bien el término aparece en diccionarios de lengua inglesa, en los de lengua castellana el término más cercano sería pedrero, que de acuerdo con el Diccionario de Autoridades era una pieza de artillería que servía para combatir en el mar contra los navíos y galeras, y en tierra para defender los asaltos de los enemigos, arrojando balas de piedra, o gran cantidad de balas menudas, gastando menos cantidad de pólvora que las piezas de los otros géneros. Sobre el tema ver <http://dictionary.reference.com/browse/Paterero> (Consulta: 07/04/2010); <http://dictionary.reference.com/browse/Pederero> (Consulta: 07/04/2010); <http://onlinedictionary.datasegment.com/word/paterero> (Consulta: 15/08/2010); <http://www.reference.com/browse/paterero> (Consulta: 15/08/2010); <http://buscon.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtllle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>. Pedrero (Consulta: 07/04/2010)

dicho galeón incluso logró provocar daños a las naves inglesas, por lo que tuvieron que dejarlo ir.⁴⁹ Así describió Rogers este evento:

The Enemy was a brave lofty new Ship, the Admiral of Manila, ando this the first Voyage she had made; she was call'd the Bigonia, of about 900 Tuns, and could carry 60 Guns, about 40 of wich were mounted, with as many Patereroes, all Brass; her Complement of Men on board, as we were inform'd, was above 450, besides Passengers. They added, that of the Men on board this great Ship were Europeans, several of whom had been formerly Pirates, and having now got all their Wealth aboard, were resolved to defend it to the last.⁵⁰

Con este ataque, los ingleses lograron obtener un botín de aproximadamente 2 millones de pesos o 14000 libras; además, la nave capturada fue rebautizada como *Batcheler* y puesta bajo el mando de Doves. Los ingleses dejaron a sus prisioneros en las cercanías de Acapulco y cruzaron el Pacífico, pasaron por Guam por vituallas, rodearon Cabo de Buena Esperanza y en octubre de 1710 llegaron a Inglaterra (ver imagen 2).⁵¹

Podría considerarse al viaje de Rogers como una expedición exitosa para la propia corona inglesa, que fue la que la ordenó. Este viaje estuvo mejor preparado que los anteriores, estaba autorizado para agredir a los territorios hispánicos debido a que se desarrolló en pleno conflicto internacional y de él se obtuvieron botines diversos que costearon los gastos de la travesía, pero más importante aún fue que este viaje despertó el interés de más navegantes ingleses por dirigirse al Mar del Sur para capturar al Galeón de Manila. Del viaje de Rogers resultó la obra *Cruising Voyage Round the World*, entre cuyos objetivos estaba dar a conocer diversas bahías y señales del Pacífico que pudieran compilarse en una gran

⁴⁹ Rogers, *Cruising...*, p. 289-300.

⁵⁰ "El enemigo era una nueva y altiva embarcación, la almiranta de Manila, y este era el primer viaje que hacía; se llamaba "la Begoña", de cerca de 900 toneladas, y podía cargar 60 cañones, de los cuales iban montados aproximadamente 40, con otro tanto de patereros, todos de bronce; los hombres con los que contaba a bordo, como fuimos informados, eran cerca de 450, además de los pasajeros. Ellos agregaron que los hombres a bordo de esta gran nave eran europeos, muchos de los cuales anteriormente fueron piratas, y teniendo ahora todo su tesoro a bordo, estaban resueltos a defenderlo hasta el final." Rogers, *Cruising...*, p. 302.

⁵¹ Schurtz, *El Galeón...*, p. 286-288; O'Donnell, *España...*, p. 237; Gerhard, *Pirates...*, p. 210-216; Pérez-Mallaína, *La Armada...*, p. 317-318.

obra que sirviera a los pilotos en el tráfico por este océano.⁵² Esto tuvo como consecuencia que los viajes ingleses por el Mar del Sur continuaran.

¿Piratas o corsarios?: Clipperton y Shelvocke

Luego de la firma de la Paz de Utrecht con la que los ingleses obtuvieron concesiones en el comercio americano a través del Asiento de Negros y del Navío de Permisi3n, en teor3a las agresiones brit3nicas debieron terminar; sin embargo, a3n hubo algunos navegantes que intentaron repetir la haza3a de Rogers. Este fue el caso de John Clipperton y George Shelvocke. La traves3a fue patrocinada por comerciantes que conformaban una asociaci3n llamada "The Gentlemen Adventurers" y su objetivo fue realizar saqueos en las costas peruanas y posteriormente capturar al Gale3n de Manila, aunque en su diario Shelvocke justific3 que su viaje fue hecho durante un periodo de guerra entre las coronas brit3nica y espa3ola (por lo que no se trataba de agres3n pirata) y cuya finalidad hab3a sido recorrer y recopilar datos de los litorales americanos para que sus descripciones sirvieran a otros navegantes.⁵³ Lo cierto fue que esta expedici3n, con permiso o sin 3l, ten3a por objetivo agredir a las colonias hispanoamericanas.

En febrero de 1719 salieron de Plymouth las naves *Success* y *Speedwell*. Por diferencias entre ambos capitanes, las embarcaciones se separaron poco despu3s de haber zarpado. Shelvocke logr3 hacerse de algunos botines en las costas sudamericanas pero en las islas Juan Fern3ndez perdi3 su nave y posteriormente varios de sus hombres cayeron en emboscadas. Sin embargo, lograron capturar la embarcaci3n peruana *Jes3s Mar3a y Jos3* y con ella se dirigieron a las costas novohispanas. En enero de 1721, a la altura de Guatemala y dos a3os despu3s de haber zarpado, se encontraron con la nave de Clipperton. Ambos capitanes narraron sus recorridos y al parecer este 3ltimo captur3 una nave mercante francesa. Pese a los botines logrados, los ingleses carec3an de suficientes bastimentos y por ello

⁵² Rogers, *Cruising...*, Memorandum.

⁵³ George Shelvocke, *A Voyage Round the World by the Way of the Great South Sea*, primera edici3n Londres 1726, Amsterdam/Nueva York, N. Israel/Da Capo Press, 1971, 468 p. (Colecci3n Bibliotheca Australiana n. 71), p. I-II.

decidieron trasladarse a las islas Marías, donde sabían que encontrarían agua y tortugas.⁵⁴ Además, para marzo ambos capitanes planearon unirse y atacar al Galeón al momento en el que saliera de Acapulco. Así lo narró Shelvocke:

[Clipperton] he sent Capt. Cook, his second Lieutenant, in his yaul, with an obliging letter to me, wherein he inform'd me, that he was cruising for the homeward bound Manila Ship, and desir'd I would assist him in the enterprize, and come on board of him the next morning to consult on the properest methods of attacking her, and proposed an union of our two ships companies.⁵⁵

En el caso de que no se tuviera éxito en la empresa, Shelvocke proponía que se dirigieran a Guam, pues sabía que en esa isla los galeones hacían parada para conseguir bastimentos.⁵⁶ Pese a los planes, el ataque no se llevó a cabo. Las diferencias entre ambos capitanes provocaron nuevamente la separación de sus naves. Shelvocke regresó al sur, y en las costas de Guatemala logró capturar a una embarcación peruana de 300 toneladas llamada *La Sagrada Familia*, la cual utilizó para continuar con su travesía y se dirigió a territorio asiático (ver imagen 2).⁵⁷ Por su parte, Clipperton siguió las informaciones de Dampier y esperó en las costas novohispanas la llegada del galeón *Santo Cristo de Burgos*, el cual fue avistado pero los ingleses no pudieron capturarlo. Debido a que la nave inglesa necesitaba bastimentos, se envió a uno de sus prisioneros, Nicolás Boller, a solicitarlos esgrimiendo el argumento de que se trataba de una embarcación francesa que se dirigía a Batavia. No obstante, dichas naves únicamente tenían licencia para comerciar en costas peruanas, por lo que se consideró que su presencia era ilegal. Además, algunos tripulantes habían saltado a tierra y confesaron que se trataba de un

⁵⁴ Shelvocke, *A Voyage...*, 307-311.

⁵⁵ "[Clipperton] envió al capitán Cook, su segundo teniente al mando, en su canoa, con una carta comprometedor para mi, donde me informaba, que él se dirigía hacia donde hacía su regreso el Galeón de Manila, y deseaba que le asistiera en la empresa, y que fuera a bordo con él la siguiente mañana a consultar los métodos más eficaces para atacarla, y propuso una unión de las compañías de nuestras naves." Shelvocke, *A Voyage...*, p. 320.

⁵⁶ Shelvocke, *A Voyage...*, p. 322.

⁵⁷ El gobernador de Sonsonate le envió una misiva a Shelvocke donde le indicaba que la guerra entre las coronas británica y española había terminado, por lo que se le pedía se entregara, devolviera la nave capturada y a cambio él y su tripulación serían enviados a Europa; de no aceptar, se les consideraría piratas y se les perseguiría como tales. Shelvocke no aceptó. Ver Shelvocke, *A Voyage...*, p. 331-336.

bajel inglés, información que se complementó con los avisos sobre la presencia del “pirata Clipperton” enviados desde Perú, Guatemala y Huatulco. Las autoridades de Guadalajara organizaron emboscadas e incluso un abordaje a la nave inglesa, la cual se hizo de noche y se pudo capturar a sus tripulantes.⁵⁸

Esta expedición en realidad fue de las últimas financiadas por comerciantes ingleses para saquear las costas americanas, esto en gran medida debido a que en esos momentos Inglaterra había logrado incursionar en el comercio americano de forma legal y era mejor invertir en esa actividad; la misma corona durante un tiempo no financió este tipo de travesías.

Por otro lado, durante el viaje de Shelvocke y Clipperton fue evidente que las incursiones extranjeras en los litorales novohispanos provocaron que las autoridades virreinales estuvieran mejor preparadas para defenderse, lo que se vio cuando se capturó a algunos hombres de Shelvocke y al mismo Clipperton; en esto último incluso no se tuvo únicamente una postura defensiva, sino que ésta fue más activa al fletar naves que persiguieran y detuvieran a los ingleses. Era necesario que este tipo de acciones continuara, sin embargo los viajes británicos dejaron de realizarse durante algún tiempo, lo que relajó la vigilancia y defensa costera, y se reiniciaron cuando España e Inglaterra volvieron a estar en guerra en 1739. A partir de este momento la corona británica volvió a interesarse en ordenar y financiar viajes al Pacífico, y los novohispanos debieron prepararse para ello.

La Marina inglesa en el Mar del Sur: George Anson

Cuando estalló la “Guerra del Asiento” o “de la Oreja de Jenkins” (1739-1748), debido a las tensiones entre las coronas inglesa y espa-

⁵⁸ Archivo General de Indias, *México* 667; Proceso relativo a la llegada y captura de naves de Juan Clipperton en Bahía Banderas; 1714. Es necesario mencionar que existen distintas versiones sobre el destino de Clipperton, pues mientras que Gerhard, Schurtz y Spate explican que abandonó las costas novohispanas, viajó por territorio asiático y posteriormente regresó a Inglaterra, Duque y Pinzón mencionan que fue capturado en las costas neogallegas. Ver Gerhard, *Pirates...*, p. 218-226; Schurtz, *El Galeón...*, p. 288; Spate, *Monopolists...*, p. 212; O'Donnel, *España...*, p. 237; G. Pinzón, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Tesis de Historia (Doctorado), Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2008, 480 p., p. 135-136.

ñola por el contrabando y corso realizados por sus respectivas embarcaciones en el Caribe, la armada inglesa lanzó un ataque sobre las posesiones hispánicas con fines principalmente comerciales. Esta guerra planteó a los españoles un desafío doble relacionado con la defensa y con el contrabando. Los navegantes británicos intentaron hacerse del territorio centroamericano a fin de usarlo de plataforma para expandir sus rutas mercantiles al Pacífico. Hay que señalar que no les interesó tomar cualquier territorio, sino únicamente aquellos que pudieran servir a sus fines comerciales, como el istmo de Panamá, zona que facilitaría las comunicaciones entre el Mar del Norte y el del Sur. Así, para hacerse de esta zona, se organizaron dos expediciones que atacarían tanto Portobelo (Edward Vernon) como Panamá (George Anson). Estas acciones no tenían únicamente por fin tomar por la fuerza alguna posesión hispánica, sino que a través de proclamas se intentaría convencer a los colonos americanos de sublevarse contra los españoles a cambio de recibir protección de la corona británica y concesiones como mayor libertad comercial, posibilidad de adquirir manufacturas inglesas a bajo costo, menores tributaciones, tolerancia religiosa, entre otros. Pese a lo anterior, para los ingleses fue imposible socavar a las colonias desde dentro como habían pensado, pues no hubo respuesta a su llamado. Si bien las fuerzas británicas tomaron durante un tiempo Portobelo, no lograron hacerse de forma permanente de un establecimiento americano; no obstante, este ataque sí afectó a los territorios coloniales y a las relaciones mercantiles mantenidas con la metrópoli, pues a partir de este evento se puso fin al sistema de Galeones de Tierra Firme y durante un tiempo (1740-1756) se suspendieron las Flotas de Nueva España para dar paso a las naves de registro.⁵⁹

⁵⁹ Hay que señalar que si bien los galeones de Tierra Firme ya estaban en decadencia debido al contrabando, a la presencia enemiga y al Navío de Permiso inglés, de todas formas se intentó mantenerlas. La última registrada fue la de 1730 a cargo de Manuel López Pintado pero que tuvo que convivir con el navío inglés *Prince William* que arribó a Portobelo en 1731. Esta feria no tuvo gran éxito y algunos "galeonistas" se quedaron en Panamá a vender sus mercaderías; los últimos regresaron a España en 1737. En 1735 las autoridades españolas habían determinado suspender los galeones, pero dos años después se envió un grupo de navíos de registro y guardacostas que, al no ser una flota, provocó las reclamaciones de los ingleses que sólo podían vender mercaderías en ferias de flota. Hacia octubre de 1739 estalló la guerra entre Inglaterra y España, lo que suspendió el sistema de galeones de Tierra Firme de forma definitiva. Ver Walker, *Política...*, p. 221-255 y J. Fisher, *El Perú Borbónico, 1750-1824*, traductor Javier Flores, Perú, Instituto de Estudios Peruanos, 2000, 359 p., p. 51-57. El tema también es abordado en Matilde Souto, *Mar abierto. La política y el co-*

Respecto al viaje de Anson, éste partió de Inglaterra en septiembre de 1740 con seis embarcaciones más dos pataches con abastecimientos. Su flota paró en las costas brasileñas para reabastecerse y posteriormente se adentró en Tierra de Fuego, donde los vientos contrarios y el desconocimiento de la zona alargaron la travesía. Tras grandes penalidades sólo cuatro de sus naves alcanzaron el Pacífico (*Centurión*, *Gloucester*, *Tryal* y *Anna*) y en junio arribaron a las islas Juan Fernández.⁶⁰ Mientras los ingleses transitaban de un océano a otro, y gracias al retraso sufrido durante el viaje, las naves peruanas que fueron en su búsqueda a dichas islas no los encontraron. Se pensó que los enemigos no habían podido cruzar así como no pudo hacerlo José Pizarro, comandante de mar que salió de España en pos de las naves británicas.⁶¹ Así lo describió Antonio de Ulloa:

Después de finalizado todo a satisfacción del virrey y de haber vuelto al Callao una escuadra de 4 navíos, que se había enviado a las costas de Chile en el principio de aquel verano para observar y atacar las del enemigo sin traer noticia alguna de que hubiesen entrado en aquellos mares navíos extranjeros, hallándose la estación del tiempo tan adelantada y reconociendo que, empezado ya el invierno, no era practicable pasasen el cabo de Hornos en el resto de aquel año los navíos del vice-almirante Anson si, como se suponía, no lo habían hecho hasta entonces, pedimos licencia al virrey para volvernos a Quito.⁶²

Así, cuando las fuerzas peruanas abandonaron las Juan Fernández, las naves de Anson arribaron. Como los españoles no continua-

mercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2001, 349 p., p. 36.; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, traductor Juan José Utrilla, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 395 p., p. 32-35; J. Lynch, *El siglo XVIII: Historia de España*, traductor Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, 408 p., p. 137-139; Walker, *Política...*, p. 190; Spate, *Monopolists...*, p. 214-216.

⁶⁰ G. Pinzón, "Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, v. 38, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2008, p. 63-86, p. 70-72.

⁶¹ Para estos momentos la Armada del Mar del Sur tenía diversos problemas pues no contaba con suficientes tripulaciones debido a que terminando los viajes los hombres eran despedidos y cuando se necesitaba reclutar más no se les conseguía. Por otro lado, no se confiaba mucho en esta fuerza defensiva, por lo que la corona española consideró mejor opción remitir una armada peninsular a defender los litorales americanos. Por ello enviaron a José Pizarro. Sobre este tema puede verse Pérez-Mallaína, *La Armada...*, p. 330-333; Pinzón, "Defensa..." , p. 72-74.

⁶² Antonio de Ulloa, *Viaje a la América Meridional*, primera edición 1748, España, Dastin, 2002, 2 v., v. 2, p. 204.

ron buscando a los ingleses, esto les permitió permanecer tres meses en ese archipiélago haciendo reparaciones y esperando que los supervivientes se recuperaran lo suficiente para reiniciar la travesía. En septiembre las naves británicas abandonaron las islas y comenzaron a realizar diversos ataques; entre sus principales botines hubo dos bajeles capturados en Valdivia, el *Nuestra Señora del Carmelo* de 450 toneladas y el *Aránzazu* de 600, los cuales fueron incluidos en la expedición; de hecho la última nave sustituyó al *Tryal* y fue rebautizada como *Tryal Prize*. Posteriormente en las costas peruanas también se capturó al *Nuestra Señora del Carmen* de 270 toneladas. Además, las fuerzas inglesas lograron hacerse de diversos botines e incluso saquear y quemar Paita.⁶³ Gracias a los prisioneros que detuvieron durante sus incursiones, los ingleses se enteraron que las fuerzas de Vernon no estaban en Portobelo. Así que Anson consideró que para que su expedición no fuera totalmente inútil debía capturar al Galeón de Manila, objetivo que se convirtió en una obsesión para él y para el resto de los tripulantes.⁶⁴

La travesía inglesa continuó su viaje hacia las costas novohispanas y llegó a ellas en febrero de 1742. Tras pasar por las costas de Colima, Ixtapa, Zihuatanejo y Petatlán, alcanzaron las de Acapulco y en sus cercanías capturaron una nave de pescadores, cuyos tripulantes les informaron del reciente arribo del galeón *Nuestra Señora del Pilar*. También indicaron que al fuerte de San Diego se le acababan de hacer reparaciones y se habían mandado hombres luego de la noticia de que los ingleses habían incendiado Paita.⁶⁵ Sin embargo, la buena noticia era que en esos momentos la carga del galeón ya se había vendido y se preparaba para iniciar su regreso a Filipinas:

Estos tres negros nos sacaron bien pronto de la duda en que estábamos; dijéronnos que habían pasado las galeras de Manila, pues habían llegado a Acapulco el 9 de enero, esto es, 20 días antes que nosotros llegásemos a aquella costa; pero al mismo tiempo nos aseguraron que habían vendido sus mercancías, que se ocupaban en proveerse de agua y víveres, y que el virrey de México había fijado para su salida el 14 de marzo. Esta noticia nos fue muy agradable; creímos tener ya las galeras

⁶³ Sobre las correrías de Anson puede verse Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos*, España, Océano Turner, 1999, 368 p., p. 168-181.

⁶⁴ Williams, *El mejor...*, p. 180.

⁶⁵ [Richard Walter], *Viaje alrededor del mundo hecho en los años desde 1740 al 1744 por Jorge Anson, comandante en jefe de la escuadra de S.M.B.*, traducido por Lorenzo Alemany, primera edición en inglés 1749, Madrid, imprenta de don Tomás Jordán, 1833, 3 v., v. 2, p. 113-114.

de un modo más ventajoso que antes de su llegada; pues su cargamento no nos hubiera sido de tanto provecho como el dinero que había producido su venta.⁶⁶

Sobre este punto hay que mencionar que efectivamente a los ingleses les convenía más capturar al Galeón cuando saliera de Acapulco pues en esos momentos la principal carga de la nave era plata. No obstante, en anteriores travesías, como las de Cavendish, Dampier y Rogers, se habían tomado por referencia las costas de la California por ser zona de paso de los galeones al arribar a Nueva España y estar cerca de lugares donde se conseguirían bastimentos; es posible que ese fuera el motivo por el que las capturas se llevaran a cabo en ese lugar y lo regular no fuera esperar a que el galeón iniciara su regreso a Filipinas.

Para marzo Anson apostó a sus naves en los alrededores de Acapulco en espera de la salida del galeón, sin embargo su retraso le hizo sospechar que se sabía de su presencia y no era factible que la nave zarpara. Esto era cierto ya que las autoridades novohispanas tomaron la decisión de retener al galeón hasta que la presencia enemiga dejara de ser un peligro.⁶⁷ Los ingleses discutieron la posibilidad de tomar Acapulco; consideraron que el puerto seguramente no contaba con suficientes hombres y los que había no podrían pedir ayuda ya que se trataba de un lugar rodeado de montañas y por tanto era de difícil acceso desde el interior; sin embargo, la dificultad de llevar a cabo este plan era que justamente se trataba de una bahía cerrada cuya carencia de vientos dificultaría sus propias acciones.⁶⁸

Los ingleses decidieron que era mejor dirigirse a Cantón, puerto amigo en el que podrían recibir alimentos y hacer reparaciones, pero para ello necesitaban conseguir bastimentos para el viaje. Así, dejaron una embarcación en Acapulco y, siguiendo el mapa de Dampier, el resto de las naves se dirigieron a las costas de Zihuatanejo o Chequetán.⁶⁹ En esos litorales los ingleses lograron obtener agua y bastimentos; además, como no encontraron pueblos, dejaron en algunos matorrales papeles escritos en español donde ofrecían com-

⁶⁶ [Walter] *Viaje...*, p. 85-86.

⁶⁷ Pinzón, "Defensa...", p. 78.

⁶⁸ [Walter] *Viaje...*, p. 119-120.

⁶⁹ [Walter] *Viaje...*, p. 121.

prar alimentos y pagarlos bien; no obtuvieron respuesta alguna.⁷⁰ Donde sí se vio presencia defensiva fue en Petatlán, donde los ingleses detectaron hombres a caballo que resguardaban los litorales; sin embargo, al parecer no estaban bien organizados ni preparados para un enfrentamiento. Así lo describieron:

Luego que le vieron volver se pusieron al frente como para impedirle el desembarco, y aun tiraron algunos tiros, hasta que habiéndose acercado mas la chalupa, mandó Mr. Brett hacer fuego, y a esta descarga echaron a correr nuestros valientes jinetes.⁷¹

Hay que mencionar que en Petatlán sí se estableció defensa costera y se envió a muchos hombres a resguardar el lugar, pero su estrategia defensiva continuó siendo la emboscada, por lo que es posible que los ingleses con esta declaración no supieran sobre las fuerzas terrestres existentes.⁷² Por otro lado, la visita a las costas de Zihuatanejo o Chequetán permitió a los ingleses describir la zona e indicar su utilidad como lugar de abasto para otros navegantes. Se indicó que:

[A pesar de que] Chequetan no es un puerto muy ventajoso, sobre todo para hacer provisiones, sin embargo se puede sacar algún provecho... y siempre conviene que nuestros navegantes no ignoren ninguna de estas particularidades.⁷³

Luego de conseguir bastimentos, de quemar las naves peruanas capturadas debido a que no contaban con hombres suficientes para tripularlas, y de hacer arreglos al *Centurión*, los ingleses regresaron a Acapulco y poco después iniciaron viaje rumbo al poniente.⁷⁴ Un año después, y tras realizar arreglos en las costas chinas, las fuerzas de Anson esperaron al galeón *Nuestra Señora de Covadonga* en las afueras de Filipinas y lograron capturarlo. Si bien esta expedición no logró hacerse de grandes ganancias en las costas novohispanas, la captura de la nave filipina les permitió obtener un botín de cerca de 1 500 000 pesos de plata.⁷⁵ Este viaje, pese a las enormes pérdidas

⁷⁰ [Walter] *Viaje...*, p. 129.

⁷¹ [Walter] *Viaje...*, p. 130.

⁷² Sobre la defensa implementada en las costas novohispanas por la presencia de Anson ver Pinzón, "Defensa...", p. 77-82.

⁷³ [Walter] *Viaje...*, p. 133.

⁷⁴ Gerhard, *Pirates...*, p. 230-237; Pinzón, "Defensa...", p. ; Spate, *Monopolis...t*, 256-265.

⁷⁵ Gerhard, *Pirates...*, 237.

materiales y humanas que significó, en realidad fue considerado una hazaña de las fuerzas inglesas. Esto provocó, por un lado, que el interés de dirigirse a las costas del Pacífico continuara y, por el otro, que la experiencia de Anson le llevaran a realizar diversas transformaciones a la armada inglesa desde su nuevo puesto de Almirante. Así, esta travesía tuvo secuelas en las navegaciones por el Pacífico.

La Guerra de los Siete Años y la latente amenaza inglesa

Si bien anteriormente se habían realizado travesías británicas por el Pacífico, a partir del viaje de Anson posteriores navegantes contaron con más detalladas descripciones de los territorios coloniales y con mapas de sus litorales, por lo que siguieron el itinerario de este navegante.⁷⁶ El mayor problema que dicho viaje provocó fue que la corona británica tomó conciencia de las posibilidades y beneficios que se generarían al expandir el comercio inglés al Pacífico. Así, George Anson, desde su nuevo puesto de mando en el Almirantazgo, y gracias a la experiencia adquirida, comenzó a realizar modificaciones a la marina británica y a promover exploraciones. En primer lugar, era necesario que los ingleses contaran con una base en Sudamérica que les permitiera hacer escala antes de dirigirse al Mar del Sur. Se consideró que dicha base podría establecerse en las islas ubicadas frente a las costas de Río de la Plata, las cuales fueron registradas en los mapas ingleses desde fines del siglo XVI y llamadas Falklands por John Hawkins y Maiden-Land por John Davis. Posteriormente los holandeses también las registraron y llamaron Islas Sebaldinas. Para 1717 el viajero francés Amadée Francois Frezier las llamó Las Malouinas, nombre que los españoles alteraron y registraron como Malvinas. Estas islas para el siglo XVIII se habían convertido en zona de disputa entre españoles, ingleses y franceses debido a que eran estratégicas para que navegantes y cazadores de ballenas, focas y bacalaos cruzaran hacia el Pacífico.⁷⁷ Anson sugirió que los ingleses tomaran las Falklands y en ellas establecieran una estación británica.⁷⁸ Para 1748 el Almirantazgo inglés organizó una expedición sobre

⁷⁶ Vera Valdés, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 368 p., p. 185.

⁷⁷ Fisher, *Relaciones...*, p. 143-144.

⁷⁸ Liss, *Los imperios...*, p. 33. Spate, *Monopolists...*, p. 265-267

dichas islas, pero se abandonó el proyecto a fin de mantener la buena voluntad con la corona española.⁷⁹ No obstante, estas islas continuaron siendo objeto de disputa para las coronas europeas.

Hay que recordar que los intentos ingleses por penetrar en el Pacífico tenían la finalidad de conectar sus redes mercantiles al comercio que ya mantenían con territorio asiático. La presencia inglesa en Asia se llevaba a cabo desde el siglo XVII a través de compañías comerciales, como la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, que surgió para contrarrestar el acaparamiento de especias de los holandeses. Para 1609 los ingleses se apoderaron de Pulicat y para 1643 de Madrás. En 1634 establecieron negociación con Bengala y de forma esporádica con Cantón. En 1661 Catalina de Braganza aportó como dote matrimonial a Carlos II el comercio con Bombay.⁸⁰ Así, los ingleses cada vez estaban mejor posicionados en el comercio asiático, lo que provocaba que la corona británica se interesara en las colonias mineras americanas, en especial en Nueva España, por ser el vínculo comercial con las Filipinas y fuente de plata para sus transacciones. De hecho, los ingleses se habían adentrado en el tráfico novohispano ya que desde fines del siglo XVII existían comerciantes británicos residentes en Filipinas que participaban en la venta de las mercaderías con las que se cargaba a los galeones.⁸¹

La Guerra de los Siete Años (1756-1763) mostró el poderío naval inglés tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Hay que recordar que se trató de una guerra en gran medida con fines mercantiles en la que Inglaterra se hizo de dos puertos clave del comercio español, como fueron La Habana y Manila.⁸² La intervención sobre estos asentamientos fue desastrosa para España pues evidenció la poca posibilidad de esta corona de detener los avances ingleses, de que estos enemigos estaban apostados cerca de las colonias hispanas y de la necesidad de llevar a cabo cambios estructurales en las navegaciones, administración y defensa de sus posesiones de ultramar. No hay que perder de vista que las fuerzas británicas que ocuparon La Habana salieron de Portsmouth, se unieron a otras que partieron

⁷⁹ Liss, *Los imperios...*, p. 40.

⁸⁰ Tenenti, *La Edad...*, p. 178-179.

⁸¹ Stein, *Plata...*, p. 101-103; C. Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, 512 p, p. 101-108.

⁸² Liss, *Los imperios...*, p. 41.

de Norteamérica y a las que estaban apostadas en el Caribe. En el caso de Manila, las fuerzas invasoras salieron de Madrás; se había ordenado al oficial de mar William Draper organizar una expedición que partiera del puerto hindú y pasara por Cantón a averiguar las condiciones de las Filipinas y así planear la forma de reducir a Manila. En Madrás el almirante Samuel Cornish logró juntar 820 marinos, 10 naves con 558 cañones y 4 120 hombres de desembarco. Las huestes inglesas llegaron a costas filipinas y sin grandes complicaciones tomaron la plaza, en especial porque el obispo-gobernador de las islas, Manuel Antonio de Rojo Vieira, no contaba con fuerzas defensivas que contuvieran el avance enemigo.⁸³ La ciudad fue saqueada durante varios días, lo cual afectó tanto a comerciantes como a agricultores que tardaron mucho tiempo en recuperarse. Además, los ingleses incautaron las naves del lugar, entre ellas al galeón *Santísima Trinidad* que iniciaba viaje a Acapulco y cuya carga fue valuada en dos millones de pesos.⁸⁴

Si bien esta guerra no afectó de forma directa a los litorales del Pacífico novohispano, de todas formas mostró que éstos podían ser agredidos fácilmente, lo que ponía al comercio de Nueva España en una situación complicada pues podía quedar bloqueado en cualquier momento. Esto obligó a realizar una serie de transformaciones en los litorales coloniales y en sus navegaciones, las cuales se hicieron evidentes a lo largo de la segunda parte del siglo XVII.

Comentarios finales

El interés de los ingleses por incursionar en el Pacífico americano se evidenció desde que afianzaron su presencia en el Caribe y con la posterior creación de la Compañía del Mar del Sur, que aunque nunca incursionó en esas aguas, el objetivo de su creación fue hacerlo. Posteriormente el deseo de buscar botines en los litorales centro y sudamericanos, y encontrar mercados viables para el comercio inglés, llevaron a que las naves británicas incrementaran su presencia en el Pacífico. En el caso de los litorales novohispanos, la

⁸³ John Elliott, *Imperios del Mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, traducción de Martha Balcells, Madrid, Taurus, 2006, 830 p., p. 434-435. Spate, *Monopolists...*, p. 270-273.

⁸⁴ Yuste, *Emporios...*, p. 176-178.

presencia enemiga había sido esporádica, pero a lo largo del Setecientos se incrementó de forma paulatina. En gran medida los ingleses iban en pos del Galeón de Manila, y pese a que sólo Rogers lo capturó en las costas novohispanas, estos viajes despertaron el interés de más navegantes por incursionar en esas aguas e intentar repetir dicha hazaña.

Los viajes ingleses sirvieron para que sus coterráneos tuvieran cada vez mayor conocimiento de los litorales coloniales, lo cual generalmente difundían gracias a los diarios de viaje publicados y utilizados en posteriores travesías. Así, el Pacífico se convirtió en zona de riquezas y aventuras en el imaginario inglés, lo que provocó que la financiación de estos viajes continuara e incluso se incrementara.

Las expediciones inglesas comenzaron siendo financiadas por particulares, aunque posteriormente fue la Corona la que las organizó y eso le permitió controlarlas mejor y hacer de ellas políticas reales. Esto deja ver que las navegaciones británicas realizadas por el Pacífico novohispano formaron parte de las transformaciones navales y comerciales de la época, pues si bien comenzaron buscando una riqueza altamente anhelada como era el Galeón de Manila, posteriormente estos viajes rescataron informaciones que permitieron conocer mejor los litorales americanos, sus mercados, sus productos y en cierta forma proyectar sus intereses en esas aguas. Las navegaciones inglesas se incrementaron considerablemente durante la segunda parte del Setecientos, pero no debemos perder de vista que fueron parte del proceso mencionado, y que para comprenderlo es necesario conocer la forma en la que los viajes se llevaron a cabo durante la primera parte de la centuria.

Artículo recibido el 21 de junio de 2010
y aprobado el 17 de agosto de 2010