Históricas Digital

Guadalupe Pinzón Ríos

“La expedición neerlandesa de 1747. Un intento inglés y holandés por comerciar con Nueva España”

p. 197-222

Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático siglos XVI-XVIII

Carmen Yuste López (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2019

374 p.

ISBN 978-607-30-1558-5

Formato: PDF

Publicado en línea: 25 de junio de 2019

Disponible en:
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

D. R. © 2019, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

LA EXPEDICIÓN NEERLANDESA DE 1747

UN INTENTO INGLÉS Y HOLANDÉS POR COMERCIAR CON NUEVA ESPAÑA

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

En 1747 los vigías costeros del occidente novohispano dieron aviso de la presencia de dos embarcaciones de alto bordo que, se pensó, podrían ser de ingleses y, por tanto, enemigas. Pronto los oficiales de las naves se identificaron como holandeses que habían hecho un viaje exploratorio al Este de Japón pero que, durante la travesía, perdieron rumbo y terminaron en las costas americanas. Dijeron que su nuevo plan era regresar a Batavia y que, para ello, requerían bastimentos frescos, por lo que solicitaban que las autoridades novohispanas les permitieran adquirirlos a cambio de los géneros que llevaban en sus embarcaciones. Aunque los extranjeros argumentaban que su viaje era amistoso, al parecer sus intenciones iban más lejos, pues se trataba de una expedición de avanzada que exploraría la posibilidad de establecer una ruta comercial hacia la Nueva España. El objetivo de este texto es analizar este caso de manera detallada con base en la documentación que se generó en el virreinato y, a partir de ello, conocer el contexto que dio origen al proyecto y las repercusiones que éste tuvo. Con esto, se pretende conocer cómo esta aventura formó parte de las crecientes incursiones extranjeras por el Mar del Sur a lo largo del siglo XVIII, vislumbrar la forma en la que Nueva España y sus relaciones con Filipinas fueron cada vez más consideradas en los proyectos mercantiles de la época, y apreciar las discusiones (y tal vez la toma de conciencia) que esta situación generó entre las autoridades coloniales.

Aunque la aventura que analiza este texto puede considerarse como excepcional, la expedición que le dio origen no era un

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hecho asilado, pues formaba parte de un proceso de avanzada que diversas potencias europeas pusieron en marcha sobre el Mar del Sur desde 1680. La mayoría de estas incursiones iniciaron en el Atlántico y pasaron por Tierra de Fuego. Sin embargo, la expedición neerlandesa se planeó de forma distinta, pues inició en los asentamientos europeos de Asia, tuvo desde un principio fines mercantiles y se llevó a cabo aprovechando el marco de la guerra del Asiento u "Oreja de Jenkins" (1739-1748)[1] a sabiendas de que los contactos entre Filipinas y Nueva España se habían suspendido tras la captura del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* (1743).[2] Por lo tanto, aunque el plan tuvo fines más concretos y se planeó desde un paraje distinto, no fue ajeno a las incursiones y proyecciones marítimo-mercantiles que se gestaron en el Mar del Sur a lo largo del Setecientos.

Es posible pensar en la viabilidad de este proyecto tomando en cuenta las prácticas mercantiles de la época. Al respecto, hay que considerar que, en el marco de conflictos bélicos, las actividades marítimo-mercantiles no se detenían, sino que se adaptaban a esas difíciles circunstancias. Sobre el tema, y tomando como ejemplo el caso inglés, María Nélida García Fernández explica cómo, en épocas de guerra, la marina mercante británica

[1] Este conflicto inició en el Caribe a causa de los enfrentamientos entre naves inglesas y españolas en el marco de las negociaciones comerciales establecidas desde los Tratados de Utrecht. Sobre este tema véase Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, trad. Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, p. 221-255; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las revoluciones de independencia*, trad. Juan José Utrilla, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 32-35; John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, trad. Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 137-139; Oscar H. K. Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, v. II, p. 214-216.

[2] Esta nave fue apresada por la expedición comandada por George Anson, la cual formó parte de un proyecto inglés para capturar los puertos de Portobelo y Panamá, pero que, al no concretarse, terminó con la detención del Galeón a las afueras de Filipinas. Sobre el caso véase Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII,* trad. José Manuel Álvarez Flores, Madrid, Turner Océano, 2002, p. 168-181; específicamente en aguas novohispanas Guadalupe Pinzón Ríos, "Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, 38, enero-junio de 2008, p. 63-86.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

implementaba un sistema alterno de transporte de mercaderías que implicaba remesas de géneros apresados a enemigos o intercambios en determinados enclaves a lo largo de las rutas tradicionales.[3] Por su parte, Matilde Souto menciona que los puertos hispanoamericanos no estuvieron cerrados a cal y canto frente a los extranjeros como pretendía la legislación de Indias, sino que existían diversos mecanismos a través de los cuales se llevaban a cabo los intercambios. Éstos, sostiene la autora, podían ser contrabandos o el resultado de licencias extraordinarias y temporales que se expedían desde el siglo XVI.[4]

En cuanto al tema de las incursiones enemigas en el Mar del Sur, éste ha llamado la atención de varios estudiosos que, sobre todo, han centrado su interés en las expediciones que se lanzaron al Pacífico desde el Atlántico.[5] No obstante, estos estudios se han conectado con investigaciones centradas en la "internacionalización del comercio asiático" y en la forma en que algunas potencias europeas paulatinamente se posicionaron en la zona e intentaron diversificar sus rutas mercantiles.[6]

[3] María Nélida García, *Comerciando con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (en adelante CSIC), 2006, p. 99.

[4] Matilde Souto Mantecón, "El comercio inglés en Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el Tratado del Asiento", en Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) / Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Juiz de Fora, Editorial UFJF/Instituto Mora, 2012, p. 93.

[5] Una visión general de ellas puede verse en Oscar H. K. Spate, *El lago español. El Pacífico desde Magallanes, v. I, España*, Australian National University, Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales, 2006; Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, New York, Dover Publications, 2003; Guadalupe Pinzón Ríos, "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)", *Estudios de Historia Novohispana*, 44, enero-junio de 2011, p. 45-76.

[6] Sobre el arribo de naves inglesas a mares asiáticos y los primeros tratos con Macao, véase Rogério Miguel Puga, *A presenca inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, cap. 2. En cuanto a la presencia de potencias europeas en el comercio asiático véase Sanjay Subrahmanyam, *O império asiático português, 1500-1700. Uma historia política e económica*, trad. Paulo Jorge Sousa Pinto, Portugal, DIFEL, 1993; George Bryan Souza, *The Survival of Empire. Portuguese trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge,

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por lo que toca al caso de las naves holandesas, ésta expedición ha sido abordada en otras investigaciones. Carmen Yuste, por ejemplo, la menciona al hablar de las transformaciones comerciales transpacíficas del siglo XVIII. Guadalupe Pinzón se acercó también al tema para estudiar las medidas defensivas aplicadas en las costas novohispanas, pues la presencia de estas embarcaciones movilizó distintas milicias del virreinato.[7] Por su parte, Benjamín Videira Pires hace referencia a este proyecto desde la perspectiva portuguesa en el marco de los tratos practicados desde Macao.[8] Por otro lado, una visión amplia del caso la ofrece Peter Gerhard, quien hizo una relación detallada de la travesía de esta expedición hasta donde se supo de ella.[9] Podría decirse que, aunque esta aventura se ha abordado en distintas investigaciones, aún falta analizarla de manera profunda para conocer con el mayor detalle posible las redes, intereses y políticas que se entretejieron en torno a ella. Al respecto, cabe hacer referencia a algunas posturas.

Romain Bertrand explica que en la historia de conexiones resaltan las interacciones de los actores sociales y, como los individuos históricos son agentes u operadores de sus respectivos mundos o contextos, para estudiarlos es conveniente utilizar escalas. La escala no necesariamente permiten ver las cosas más grandes o chicas: permite observar cosas diferentes. Lo relevante es encadenar estos elementos en diversas configuraciones y cau-

Cambridge University Press, 1986; K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

[7] Carmen Yuste López, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio de México, 1713-1850*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante IIH)/Universidad Veracruzana, 2000, p. 33; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, UNAM, IIH/Instituto Mora, 2000, p. 107-109.

[8] Benjamin Videiras Pires, *A viajem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI-XIX*, Macau, Museu Marítimo de Macau, 1994, p. 59-60.

[9] Peter Gerhard, "A Dutch Trade Mission to New Spain" en *Pacific Historical Review*, v. 23, n. 3, Aug., 1954, p. 221-226.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

salidades. Lo anterior permite retomar las propuestas microhistóricas de Giovanni Levi y Carlo Ginzburg. Recordemos que, según el primero, este método implica tomar lo particular como punto de partida (un hecho tan específico que no se puede clasificar de típico) y, a través de él, se procede a identificar su significado en el marco de un contexto amplio. Para el segundo de estos autores toda configuración social es un entramado que sólo la observación cercana permite reconstruir a través de la relación entre la dimensión microscópica y la contextual. Finalmente, y retomando las perspectivas anteriores, Serge Gruzinski explica que, para interpretar datos de apariencia microscópica, es necesario cuestionar los mundos que se ven enganchados en ellos, lo cual se hace a partir de conexiones históricas. Por lo tanto, el análisis de la expedición holandesa no sólo nos permite profundizar en un estudio de caso, sino que nos pone en contacto con los mundos relacionados con él y nos permite replantear los contextos generales conocidos a su alrededor.[10]

Las alarmas costeras y las medidas defensivas

En enero de 1747 dos navíos fueron avistados en distintas costas del Pacífico novohispano. Uno de ellos, el *Hervating* (llamado *Recuperación*), fue visto en Matanchel (jurisdicción de Tepic);[11] el otro, el *Herstheller*, llegó al puerto de San Telmo (jurisdicción de Colima). Pronto las autoridades locales informaron que se trataba de naves amigas tripuladas por cristianos, que hablaban

[10] Romain Bertrand, "Historia global, historias conectadas: ¿un giro historiográfico?", en *Protohistoria*, año XVIII, n. 24, diciembre de 2015, p. 3-20; Giovanni Levi, "Sobre microhistoria", en Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 119-143, p. 135; Carlo Ginzburg, "Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella", en Carlo Ginzburg (ed.), *El hito y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 390-391; Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 40-44.

[11] Es importante señalar que en la actualidad el asentamiento se llama Matanchén, pero en el periodo colonial, y en la documentación de la época, se le nombra Matanchel, que es la manera en la que se seguirá llamando en este trabajo.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mal español, que eran originarios de "los Estados Generales de Holanda" y que provenían de Batavia. Al parecer las naves habían iniciado viaje juntas pero un temporal las separó, por lo que arribaron a distintos puertos sin saber el destino la una de la otra.[12] Los oficiales de esas embarcaciones informaron que llevaban cartas dirigidas al virrey novohispano en las cuales solicitaban licencia para comerciar los géneros asiáticos y europeos que cargaban.[13]

La suerte de cada una de estas embarcaciones fue muy distinta al alcanzar las costas americanas. El *Recuperación* había pasado primero por las misiones californianas, donde el capitán pudo bajar a tierra para obtener algunos víveres frescos y pertrechos de los miembros de la Compañía de Jesús. Incluso las misiones enviaron en el *Renovación* a un soldado llamado Juan Nicolás de Estrada y Alarcón para que llevara cartas donde se daba cuenta de la presencia de los holandeses y de la escala pacífica que habían hecho en la California.[14] En Matanchel, doce personas del puerto (entre ellas las autoridades locales) subieron al

[12] Gerhard dice que se separaron a la altura de Marianas en septiembre. Peter Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 222.

[13] Cabe señalar que buena parte de las acciones tomadas partieron de la junta de guerra que se hizo en la Audiencia de Guadalajara a cargo de Fermín de Echeverz, pues el arribo de los holandeses se dio en su jurisdicción y ésta daba cuenta al virrey de las medidas tomadas. Por ello, podemos ver que las primeras comunicaciones de los holandeses iniciaron en Matanchel con don Pedro de la Baquera, mientras que en San Telmo se hizo con don Miguel Morett. Ambos alcaldes dieron noticia al gobernador de la Nueva Galicia, quien, a su vez, informó al virrey Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, primer conde de Revillagigedo. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Marina*, v. 8, f. 2-5v; 8 de febrero de 1747.

[14] Gerhard explica que el diálogo se estableció gracias al padre alemán Karl Neumayer, quien hablaba neerlandés. Véase Peter Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 223. Luego de la noticia de que los jesuitas habían recibido a los holandeses, el virrey les mandó un recordatorio de que no estaba permitido que aceptaran extranjeros. AGN, *Marina*, v. 8, f. 186-187, México, 26 de enero de 1747. Por su parte, Estrada fue interrogado en Guadalajara y México, pues se le consideró sospechoso por haberse trasladado desde la California en una de las naves holandesas. Estrada explicó que lo hizo por encargo de los jesuitas, pues éstos lo enviaron con la carta arriba mencionada. Narró también que cuando se vieron las naves desconocidas se retiraron los ganados de la costa, pero luego una lancha se acercó con bandera blanca y les entregó pliegos donde se indicaban

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Recuperación,[15] donde fueron llevados a la cámara de popa e invitados a tomar dulces, café y vino para brindar por la salud del rey Fernando VI y donde presenciaron algunos disparos hechos en honor al monarca español. A través de un intérprete, los holandeses explicaron su previo arribo a la California, así como su solicitud de que se les abriera feria comercial porque la nave era de la Compañía de Holanda y, como Holanda no tenía guerra con España, nada impedía que pudieran establecer tratos.[16]

La *Herstheller*, por el contrario, tuvo mayores complicaciones, pues la única escala que pudo hacer antes de recalar en Colima fue en las Islas Marías y, aunque en ellas se obtuvo agua, su cantidad fue reducida. La nave llegó con una tripulación debilitada, pues de los 300 que habían iniciado viaje, perecieron más de un centenar, en su mayoría por el "mal de Loanda".[17] Debido a esta circunstancia, las autoridades de esta nave solicitaron licencia fundamentalmente para comerciar sus géneros a cambio de víveres y agua fresca.

Si bien era verdad que Holanda no estaba en guerra con España, lo cierto era que en los reinos americanos estaba prohibido tener tratos con naves de otras potencias y, aunque eso sucedía con frecuencia en el Atlántico, no era así en el Pacífico, pues no había regiones ocupadas por enemigos que les sirvieran de pla-

sus intenciones y se les ayudó. AGN, *Marina*, v. 8, f. 230-236, México, 25 de febrero de 1747. Al final Estrada fue liberado y volvió a la California.

[15] AGN, *Marina*, v. 8, f. 200-204v, Guadalajara, 27 de enero de 1747. Declaró don Christobal de Cartas, vecino de esa ciudad, quien subió a bordo del navío *Recuperación*. Explicó que lo hizo porque estaba en Tepic por un negocio suyo y fue requerido por el teniente de Matanchel para reconocer el navío holandés. Fueron con él don Miguel Marín del Valle, don Joseph Feliciano de Acevedo, don Juan Francisco Lozano, don Gaspar Pinzón, don "Bulano o Fulano" Lorribas teniente general de los presidios de California y otros de quienes no recordaba el nombre, pero que en total eran doce.

[16] AGN, *Marina*, v. 8, f. 202v-203v; Guadalajara, 27 de enero de 1747.

[17] AGN, *Marina*, v. 8, f. 215-216. Escribe el alcalde de Motines Francisco de Lapo y Andrade, Colima, 26 de enero de 1747. Según el *Diccionario de la lengua española* el "mal de Loanda" es una especie de escorbuto. Posiblemente fueron los holandeses quienes refirieron este mal padecido por sus tripulantes en función de lo que les era habitual en sus travesías por el Cabo de la Buena Esperanza. En las fuentes novohispanas consultadas generalmente no se habla de este mal sino sólo de escorbuto.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

taforma para dichos contactos.[18] En el Caribe, mar en el que convivían distintas potencias europeas, era imposible evitar los contactos con naves inglesas, francesas, holandesas o danesas. Además, en la zona era regla brindar ayuda u "hospitalidad" a embarcaciones —aunque fuesen enemigas— que, por cuestiones climáticas o enfrentamientos, quedaran dañadas. Esos arribos claramente se prestaban a la práctica de tratos ilícitos. Pero el caso del Pacífico americano era distinto. En él las otras potencias europeas no tenían posesiones en los litorales americanos, por lo que no había pretexto para que navegaran y, menos aun, para que recalaran en las costas novohispanas. Por ello se emitieron diversas ordenanzas al respecto indicando que los extranjeros que arribaran no debían recibir ayuda alguna, pues no tenían razones para estar en esas aguas.[19]

[18] Sobre la relación con los holandeses, Ana Crespo explica cómo, tras la Guerra de Sucesión Española, las Provincias Unidas intentaron tomar una postura neutral en sus relaciones diplomáticas con la finalidad de resguardar sus redes comerciales. Eso implicó distintas negociaciones con España, pues mantenían diversos contactos tanto con la península como con los territorios de ultramar. Véase "Merchants and Observers. The Dutch Republic's Commercial Interests in Spain and the Merchants Comunity in Cadiz in the Eighteenth Century", en *Dieciocho*, 21.2, fall 2009, p. 193-224.

[19] Por ejempo, en 1714 el teniente del valle de Banderas, Francisco de Itamarren, reportó que se vieron tres embarcaciones francesas que solicitaron reabastecimientos, pues habían perdido el rumbo de su navegación al pasar del Mar del Norte al del Sur persiguiendo naves inglesas. Ante esta noticia se le envió una cédula expedida en 1706 para recordarle que debía estorbar cuanquier desembarco o extravío en las costas por parte de naves extranjeras. El caso se revisó en el Consejo de Indias y ahí criticaron que las naves francesas tardaran cerca de un mes en bastimentarse, lo cual podrían hacer en menos tiempo, pues tales esperas se prestaban a la introducción de géneros de forma ilícita, por lo que, en adeante, de ninguna forma debían admitirse navíos extranjeros en los puertos del Mar del Sur "ni darles bastimentos, debiendo de ser tratados como piratas por el mero hecho de navegar por él, en conformidad con las repetidas órdenes que están dadas sobre esto". AGI, *Guadalajara* 233, L. 10, f. 165v-166v, *Presencia de navíos extranjeros en las costas del Mar del Sur.* Esta regla se reiteró constantemente, como se ve cuando, en 1762, se dictó orden para impedir que naves inglesas hicieran escala en costas novohispanas: "por pretexto ni causa alguna embarcación extranjera ni aunque llegaran con el aparente motivo de hospitalidad, pues la navegación a las nuevas adquisiciones de los ingleses dentro del Seno Mexicano no tienen ni remota conexión con nuestras costas... [del Pacífico]". AGN, *Marina*, v. 19, f. 342-342v, *Orden*

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otro lado, desde la década de 1730 existían tensiones, e incluso quejas, entre españoles y holandeses de las Indias Orientales debido a los intentos de la Corona española por establecer una compañía comercial en Filipinas a través de la cual se hicieran viajes directos por el Cabo de Buena Esperanza entre este archipiélago y la metrópoli.[20] Esto llevó a la revisión de los tratados de Tordesillas (1494), Münster (1648) y Utrecht (1713), así como a discusiones sobre navegaciones y contactos que, pese a dichos tratados, ya se venían realizando por parte de españoles y holandeses.[21] Por lo anterior, el arribo de las naves

de impedir desembarcos extranjeros en Acapulco, México, 14 de diciembre de 1763.

[20] Hay que recordar que la ruta de géneros asiáticos a través de Cabo de Buena Esperanza fue abierta por los portugueses desde el siglo XV, pero desde fines del siglo XVI los Estados Generales siguieron sus pasos y, en 1602, fundaron la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), a través de la cual pronto lograron comerciar pimienta, seda, té, además de adquirir el monopolio de especias como clavo, nuez moscada de las Molucas y canela de Ceylán. Los holandeses fueron desplazando a los lusos de algunas de sus factorías: en 1610 se establecieron en Batavia, en 1641 en Malaca y en 1658 en Ceylán. Además, hubo intentos de frustrar el comercio o capturar plazas en Filipinas y Macao, en especial desde que tomaron Formosa en 1624. Esta ruta por Cabo de Buena Esperanza posteriormente fue seguida por los ingleses de la East Indian Company (EIC), así como por los franceses de la Compagnie des Indies Orientales. Sobre el tema véase Susana Pinar, *El explorador del Índico. Diario de viaje de Francisco Noroña (1748-1788) por las islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, España, CSIC/Ediciones Doce Calles, 2009, p. 23-38; Chaudhuri, *Trade and Civilization…*, p. 82. En cuanto a la propuesta de crear la Compañía de Filipinas, ésta tenía planeadas derrotas por Tierra de Fuego o por Cabo de Buena Esperanza, y fue esta última la que generó la animadversión de los holandeses. Sobre el tema véase Lourdes Díaz Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1965, cap. 1.

[21] Chaudhuri explica que las compañías comerciales europeas eran organizaciones con representantes de sus soberanos y por tanto tuvieron líneas de gobierno que negociaron con los otros comerciantes europeos de la zona. Chaudhuri, *Trade and Civilization…*, p. 83-84. Esto explica que se desataran reclamos e incluso agresiones de naves europeas en mares asiáticos, como se vio cuando se llevó a cabo la captura de la nave neerlandesa *Langerak*, gracias a la cual se dio noticia del malestar que generó el hecho de que el comercio español se hubiese extendido al Este de su respectivo meridiano y con ello hubiesen alcanzado parajes que correspondían a la VOC, asunto que generó propuestas de ataque. Ver Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw,"La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", en Salvador Bernabéu y Carlos

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

holandesas a las costas novohispanas no fue considerado ni amigable ni legal.

Para mala suerte de las naves neerlandesas, las navegaciones transpacíficas acababan de reestablecerse y poco antes habían llegado los galeones *Nuestra Señora del Pilar* y *Nuestra Señora del Rosario*. Es decir que ya no había la carencia de géneros asiáticos que dichos extranjeros pretextaban para justificar su presencia en las costas americanas.[22] Esos galeones, además, dieron aviso sobre la presencia de las "naves desconocidas", por lo que cuando los holandeses llegaron a las costas neogallegas, el gobernador del lugar ya había ordenado tomar medidas ante un posible desembarco enemigo.[23]

En cuando iniciaron los contactos con esos navegantes se intentó conocer tanto las características bélicas de sus embarcaciones como el tipo y cantidad de sus tripulaciones. Pronto se supo que cada nave llevaba aproximadamente 200 hombres entre soldados, marineros y pasajeros. Una de las embarcaciones contaba con 32 cañones montados y, la otra, con 34, además de 6 pedreros en el alcázar.[24] Aunque se llegó a considerar que la expedición holandesa podría tener el mismo desenlace que la de George Anson, pronto se descartó esa idea, pues se explicó que la captura del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* se debió a que los ingleses acababan de tomar refrescos y de hacer repa-

Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, Sevilla, CSIC, 2013, p. 311-317.

[22] Éstas pueden verse en la lista de embarcaciones que hicieron navegación transpacífica en el siglo XVIII. Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1816*, México, UNAM, IIH, 2007, Cuadro 1: "Valor de la carga de los galeones transpacíficos, 1722-1789".

[23] Sobre defensa costera hay que recordar que a lo largo de los litorales del Pacífico novohispano era habitual contar con vigías apostados que, en caso de detectar naves desconocidas, daban aviso a las autoridades locales que, a su vez, informaban al gobernador de Guadalajara o al virrey para que se tomaran medidas defensivas como enviar hombres, armas y bastimentos del interior del virreinato, reclutar indios flecheros, retirar ganados, entre otras acciones. Sobre el tema véase Pinzón, *Acciones…*, p. 154-159, 185-209.

[24] AGN, *Marina*, v. 8, f. 123-126, México, 30 marzo 1747.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

raciones en los puertos de la India Oriental,[25] mientras que los holandeses no estaban en condiciones de realizar ataque alguno por estar sus tripulaciones muy debilitadas. Por otro lado, los oficiales de estas naves mostraron desde el inicio que sólo intentaban traficar. Aun así, se les consideró enemigos "neutrales que han venido únicamente a hacer comercio ilícito a estas costas con la orden precisa de volverse a Batavia en marzo […]", por lo que debían tomarse medidas defensivas a lo largo de los litorales.[26] Incluso el alcalde mayor de Colima, Joseph Joachin Ferril de la Mota, indicó que, pese a que los holandeses anunciaran sus pacíficas intenciones, había que considerar que eran herejes protestantes contrarios a la real Corona y amigos aliados de los vasallos del reino de Inglaterra, que en ese momento tenían guerra con el monarca español.[27] Por ello se dictaron diversas instrucciones para tener gente armada en las costas y evitar los contactos con estos extranjeros.[28]

Las capturas en el marco de tratados internacionales

En principio, las autoridades locales debían estar atentas y evitar cualquier tipo de intercambio, lo cual incluía que los holandeses hicieran aguada u obtuvieran leña y víveres.[29] Esto era importante porque cualquier contacto que se permitiera daría pauta para hacer tratos ilegales y, si ello sucedía, los holandeses podrían volver a intentar su navegación. El argumento principal para prohibir que se reabastecieran era que su presencia violaba "las leyes y reales órdenes de su majestad"[30] y era opuesta al tratado de Wesfalia, pues en éste

[25] En realidad fue en las costas de China. Sobre el tema véase Williams, *El mejor…*, p. 221-232; Pires, *A viagem…*, p. 58-59.
[26] AGN, *Marina*, v. 8, f. 123-126, México, 30 de marzo de 1747.
[27] AGN, *Marina*, v. 8, f. 212, Colima, 25 de enero de 1747.
[28] AGN, *Marina*, v. 8, f. 211-211v, Colima, 25 de enero de 1747.
[29] AGN, *Marina*, v. 8, f. 17-17v, México, 21 de febrero de 1747.
[30] AGN, *Marina*, v. 8, f. 22c-23, Guadalajara, 6 de febrero de 1747.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> se obligaron los holandeses a abstenerse de frecuentar y venir a los puertos y ensenadas de la monarquía española en las Indias Occidentales y también contra las leyes de estos reinos que prohíben con el mayor rigor se admitan embarcaciones extranjeras en sus puertos sin expresa orden de su señor natural que las derogue como supremo legislador, lo que no ignoran las naciones de Europa y mucho menos los vasallos de la república de Holanda.[31]

Como antes se indicó, el hecho de que los holandeses no contaran con asentamientos cercanos justificaba que no se les otorgaran víveres, pues no había razón alguna para que transitaran por aquellas aguas. No obstante, en la Junta de Guerra celebrada en la Nueva Galicia, se discutió que estos extranjeros no serían tratados como enemigos si se volvían a Batavia o si se entregaban para posteriormente ser conducidos a Europa.[32]

No parece que esta decisión fuera anunciada, pues el 19 de febrero los oficiales del *Renovación*, apostado en Matanchel, indicaron que no habían recibido respuesta del virrey.[33] Informaron además que, de ser negado el permiso para comerciar y recibir víveres, se retirarían, pues tenían indicaciones de permanecer en costas novohispanas únicamente quince días para, posteriormente, iniciar viaje a las Indias Orientales antes de la época de monzones. No obstante, reiteraron sus solicitudes explicando la deplorable situación de la tripulación y ofrecieron, como pago a las ayudas recibidas (y por un flete reducido), llevar correspondencia

[31] AGN, *Marina*, v. 8, f. 23, Guadalajara, 6 febrero 1747. Sobre este tratado, Jesús María Usunáriz explica que, en noviembre de 1648, luego de varias negociaciones y propuestas, se reunieron los representantes de los Países Bajos y de España para negociar el borrador de 79 cláusulas que pondrían paz entre sus territorios. Algunas de ellas se centraron en asuntos comerciales con las colonias de ultramar. Por ejemplo, España reconoció que Curazao sería una plaza holandesa y que éstos tendrían exclusividad en el tráfico de especias de las Molucas. Se pusieron además diversas restricciones al comercio con las Indias Orientales y ambas coronas se comprometieron a abstenerse de traficar en puertos y ciudades que poseían en ellas. Véase *España y sus tratados internacionales: 1516-1700*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006, p. 308-309.

[32] AGN, *Marina*, v. 8, f. 24-25v, Guadalajara, 6 de febrero de 1747.

[33] AGN, *Marina*, v. 8, f. 32-35, Guadalajara, 19 de febrero de 1747.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a Filipinas o convoyar a las naves españolas que se dirigieran a las islas en ese momento en el que España tenía guerra con Inglaterra.[34] Así lo señalaron:

> Si Vuestra Excelencia se digna favorecer este comercio chico, que es en favor de ambas partes, le mantendré una obligación infinita, y si a el retorno de estos dos navíos hubiera alguna embarcación pronta con las sumas y fondos necesarios, podrá descuidadamente enviarla bajo la protección y convoy de estos dos navíos, que son de los mejores que tenemos en nuestro servicio y si Vuestra Excelencia quiere ver estos navíos reenviados el año que viene en derechura sin pasar por Filipinas (lo que es bastante peligroso mientras los ingleses cruzan los mares de Indias), tendré cuidado que todo se haga a su satisfacción: del mismo modo, en caso que Vuestra Excelencia no quisiere sino es enviar los fondos con estos navíos y apeteciere que le reenvíen las mercancías que pidiere con los mismos, por un flete y comisión razonable o quisiere interesarse en la mitad, podrá Vuestra Excelencia disponer y ordenar lo que gustase que todo se ejecutara con la mejor fe del mundo.[35]

La respuesta de las autoridades neogallegas hacia las embarcaciones holandesas fue continuar fingiendo retrasos de la correspondencia con el virrey. De esa forma evitaban entregar refrescos a los barcos holandeses para que sus tripulaciones continuaran debilitándose hasta verse obligadas a desembarcar. Finalmente eso fue lo que ocurrió. La nave *Renovación* se dirigió a la Navidad e intentó conseguir abastos. Sin embargo, las fuerzas apostadas en tierra lograron apresar a algunos de sus tripulantes[36] y remitirlos a las casas reales de Guadalajara.[37] Por su parte, la *Hestheller* también se había movido a las costas de Melaque y, en

[34] AGN, *Marina*, v. 8, f. 35-35v, en Navío *Recuperación* en costa de Matanchel, 14 de febrero de 1747, firman Joris Gottsclalk, Mart Chrik Moller y D. Lembroek. Sobre monzones véase la nota 57.

[35] AGN, *Marina*, v. 8, f. 35-35v. La carta fue fechada en Batavia, 30 de junio de 1746.

[36] AGN, *Marina*, v. 8, f. 63-64, escribe al virrey Joseph Antonio de Rezaval, Autlán, 10 de marzo de 1747.

[37] AGN, *Marina*, v. 8, f. 80-80v, carta de Joseph Antonio de Rezaval al gobernador Fermín de Echeverz; Autlán, 6 de marzo de 1747.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la Ensenada del Palmito, tres oficiales y 36 hombres encontraron a siete holandeses y los aprehendieron.[38] Además, una lancha neerlandesa con catorce hombres se acercó a las playas de "Salinas del Guayabal y Tequan", pero una ola la volteó y sus tripulantes nadaron a tierra, donde fueron capturados. Entre los detenidos había un clérigo irlandés, un portugués y un gallego. Los demás eran holandeses (uno de ellos era teniente y otro un cadete),[39] sabían bien la lengua francesa y llevaban una carta en latín dirigida al virrey.[40]

Luego de las capturas, oficiales de ambas naves solicitaron la restitución de sus hombres, puesto que no eran enemigos.[41] Sin embargo, se les respondió que las detenciones se hicieron porque los holandeses contravinieron las órdenes de no bajar a tierra. Las autoridades novohispanas terminaron remitiendo a todos los neerlandeses capturados a la ciudad de México, donde fueron presentados ante el oidor y auditor de guerra, el marqués de Altamira, para presentar sus respectivos testimonios.[42] Mientras tanto, ambas embarcaciones se retiraron de las costas novohispanas en marzo y de ninguna se supo su destino (ver mapa 1). Tras partir los neerlandeses, las autoridades virreinales creyeron conveniente que los galeones filipinos iniciaran su regreso a Manila que, con suerte, llegarían antes de que aquéllos lo hicieran a Batavia.[43]

Peter Gerhard menciona que esta expedición holandesa llevó a que el embajador español en Holanda solicitara que el gobernador de Batavia fuera castigado por su intento de establecer un comercio ilegal con las colonias españolas.[44] Aunque desconocemos si

[38] AGN, *Marina*, v. 8, f. 85-85v, pueblo de Mazatlán, 6 de marzo de 1747.

[39] AGN, *Marina*, v. 8, f. 205-502v, Zayula, 27 de enero de 1747.

[40] AGN, *Marina*, v. 8, f. 85-86v, 6 de marzo de 1747, escribe Joseph Domingo de Murillo y Castro.

[41] AGN, *Marina*, v. 8, f. 35-35v, en Navío *Recuperación* en costa de Matanchel, 12-13 de marzo de 1747, firma Gotschalk.

[42] AGN, *Marina*, v. 8, f. 113-113v, en Navío *Recuperación* en costa de Matanchel, 13 de marzo de 1747, firma Pedro de la Barquera.

[43] AGN, *Marina*, v. 8, f. 35-35v, Matanchel, 12-13 de marzo de 1747, firma Gotschalk.

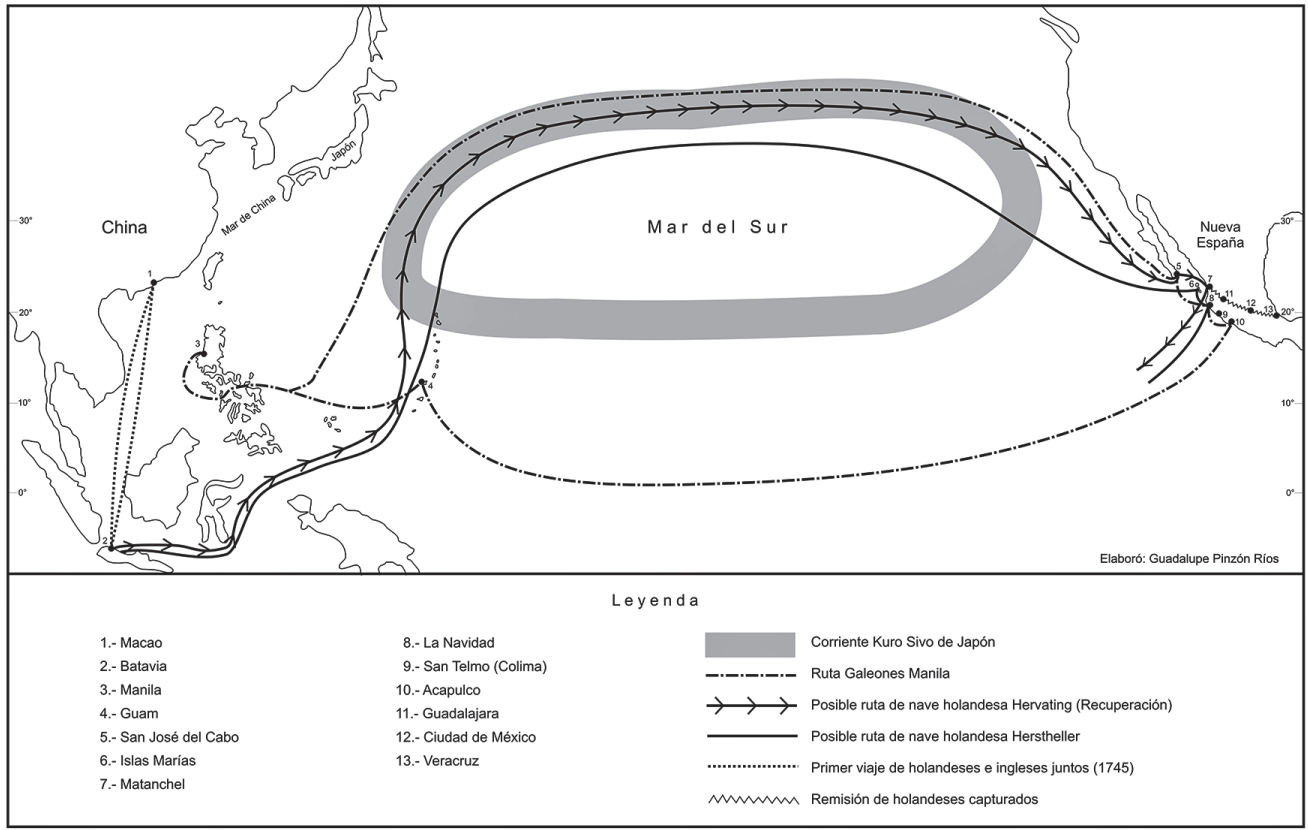
AGN, *Marina*, v. 8, f. 249-256v, México, 15 de abril de 1747.

[44] Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 225-226.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Mapa 1. Derrotero de naves holandesas (1747)



Fuente: a partir de Oscar H. K. Spate, *Monopolists and Freebooters*; Oscar H. K. Spate, *El Lago español*.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

se le dio continuidad a ese caso, sí sabemos que se continuó el de los hombres capturados. En 1753 se consultó al Consejo de Indias lo que debía hacerse con 20 holandeses (de los 25 capturados) que en diciembre de 1747 se remitieron de Nueva España por intentar comerciar ilícitamente en las costas del Mar del Sur desde Batavia, los cuales en ese momento se encontraban presos en Cádiz y en La Coruña. La decisión tomada en el Consejo fue que los holandeses debían servir por cuatro años en alguna carraca de la plaza de Cádiz y que sus funciones debían ser determinadas por los intendentes de marina de ese puerto.[45]

Las redes y planes comerciales a través de las confesiones

Los testimonios de algunos de los hombres capturados fueron relevantes para que las autoridades novohispanas se enteraran de forma general del plan que conllevaba la travesía holandesa. Entre los principales testimonios estaban los de un religioso irlandés, Lorenzo de Ochan (Lawrence O'Cahan); un artillero llamado Francisco Dominice (o Domingo), proveniente de Córcega, que hablaba bien español; y un protestante natural de la corte de Berlín llamado Antonio Serri, que también hablaba español.[46] Ochan dijo que viajaba como capellán en un navío de la Compañía francesa de las Indias Orientales, nave que iba acompañada de otras dos. Las tres iban de regreso desde de China cuando cayeron

[45] Los holandeses detenidos en el castillo de Santa Cathalina fueron tripulantes del *Hervating* (Gerardo Bandoyen, Hrent Beyer, Nicolas Ficert, Rasmus Hancen, Pedro Juan, Enrique Escoldi, Hans Jurge Bahr, David Sirare, Andres Clans, Corneli Rabendis, Lorenzo Lila, Contra Juan Leon y Mathes Aleman) aunque dos de ellos habían muerto previamente (Pedro de Olojer y Juan Joseph). Los otros tripulantes eran de la *Herstheller* y estaban presos en el castillo de San Antón de Coruña (Federico Fako, Jacome Cruz, Martin Andres, Cornelio Yons, Pedro Blusar, Sebastian Samot, Jacobo Yanse, Guillermo Fluen y Cornelio Federico. El primero era el contramaestre, el segundo teniente y los demás marineros). AGI, *Filipinas* 97, n. 33, "Consulta sobre causa contra holandeses por contrabando", Madrid, 7 de febrero de 1753.

[46] AGN, *Marina*, v. 8, f. 225, 28 de marzo de 1747. Gerhard menciona el nombre del irlandés pero no indica el del resto de los capturados. Véase Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 225.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en manos de ingleses en el estrecho de Banca el 5 de febrero de 1745.[47] A todos los prisioneros los llevaron a Batavia, lugar de residencia del gobernador general de todas las colonias pertenecientes a los estados de Holanda en las Indias Orientales. Mientras que los capitanes franceses consiguieron crédito para embarcarse en naves holandesas y pagar a su regreso en Francia, a Ochan y a un franciscano no se les dio esa oportunidad, por lo que el general de Batavia les dio la opción de enrolarse en los navíos que viajarían a Nueva España y que, a su regreso, se les dejaría libres en Manila.[48] Por su parte, Francisco Dominice dijo que se había contratado como patrón de lancha con los ingleses desde 1742, que posteriormente había servido a holandeses en un viaje que hicieron a Batavia con un navío de la Compañía de la India Oriental que hizo varias vueltas a Holanda, y que en Batavia lo contrataron para el viaje a Nueva España.[49] Finalmente, Antonio Serri dijo haber salido de Holanda en un navío como comandante de soldados, aunque posteriormente lo llamaron para viajar a Batavia, donde terminó enrolado en la aventura transpacífica.[50] Estos testimonios muestran los distintos orígenes de quienes conformaron las tripulaciones holandesas y permiten vislumbrar los diversos contactos e intercambios que los neerlandeses establecían de manera directa o indirecta con otras potencias en las costas asiáticas y europeas. Esto explicaría por qué a Ochan se le dio la opción de dejarlo en Manila, aun cuando oficialmente ahí no debía tenerse contacto con holandeses.[51]

En cuanto a las intenciones del viaje, los testimonios fueron similares y evidenciaron el proyecto comercial holandés. Serri

[47] Es probable que se trate del estrecho de Bangka, actualmente Indonesia, que se ubica al Este de Sumatra.

[48] AGN, *Marina*, v. 8, f. 244-248v.

[49] AGN, *Marina*, v. 8, f. 236-240.

[50] AGN, *Marina*, v. 8, f. 240-244.

[51] Al respecto, George Bryan Souza explica cómo los holandeses de Batavia habían fracasado en crear un comercio directo con Manila, por lo que desde 1697 establecieron contratos con navegantes particulares portugueses (*country traders*) para traficar entre Siam, Manila y Batavia. Esto sirvió para dar salida a sus géneros y, sobre todo, para conseguir plata americana que era usada en Batavia para hacer otros tratos. Véase George Bryan Souza, *The Survival*, p. 155-156.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dijo que, aunque a la tripulación se le informó que se dirigían al Este de Japón, todos sabían que se quería alcanzar las costas novohispanas.[52] Por su parte, Ochan reiteró lo anterior cuando dijo que era bien sabido por las tripulaciones que los navíos en los que se enrolaban se dirigirían a Nueva España "a fin de comerciar considerando que el navío de Manila no había venido a este reino en tres o cuatro años pasados y pensando que la necesidad del reino pudiera empelar al virrey a disimular y consentir comercio".[53]

Al parecer el plan inicial se gestó en 1745 y consistía en que los ingleses detuvieran cualquier galeón de Manila que intentara viajar a Nueva España. No obstante, se determinó posteriormente que era mejor planear un viaje con fines comerciales. Sin embargo, como los holandeses no contaban con suficiente gente para equipar sus navíos, tomaron bajo su servicio a corsarios ingleses, a quienes se les prometió el veinte por ciento sobre toda la carga. Posteriormente viajaron a Macao para surtirse de géneros que podrían venderse en Nueva España.[54] Las naves que salieron de Batavia fueron las holandesas *Estrecho de Banca*, *El Aventurero*, *El Galatheo* y el paquebote *Don Quixote*. Los navíos de guerra ingleses que las escoltaron fueron *La Fama* y *El Buen Se* [*sic*].[55] Los objetivos de esta escuadra fueron explicados de manera sintética por Fermín de Echeverz:

> [Éste es] navío holandés que viene cargado de mercancías de Europa con el fin de comerciarlas en el Mar del Sur y tengo entendido

[52] AGN, *Marina*, v. 8, f. 240-244.

[53] AGN, *Marina*, v. 8, f. 198.

[54] Cabe señalar que, así como los holandeses tenían tratos en Macao, los ingleses de la EIC desde 1680 habían establecido también relaciones bastante regulares en dicha plaza. Esto permitía que géneros de Madrás (y a su vez de otros lugares) llegaran al asentamiento portugués y que, por lo tanto, éste fuera un buen lugar para que la expedición holandesa buscara abastecerse. Sobre el tema véase Souza, *The Survival…*, p. 223.

[55] AGN, *Marina*, v. 8, f. 249-256v, México, 15 de abril de 1747. Esta relación general fue firmada por el marqués de Altamira. Peter Gerhard incluso indica que el plan fue orquestado por el gobernador de Batavia en el marco de los intentos por abrir comercio con Manila. Véase Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 221.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> ser de una escuadra de seis que se aprestaron en Macao y de ellos son dos ingleses y cuatro holandeses que con carga venían a comerciar ilícitamente a esta Nueva España y desde el paralelo de Filipinas arribaron dos veces a la costa de Batavia.[56]

Los seis navíos partieron de Batavia el 24 de junio de 1745. El 16 de julio llegaron a Macao, donde cargaron diversas mercaderías y se quedaron hasta el 14 de septiembre. Esas fechas ya no eran las idóneas para navegar, lo que explica que, al salir de Macao, se enfrentaran a un gran temporal y vientos contrarios que los obligaron a volver a Batavia, a donde arribaron el 30 de noviembre.[57] Es posible que este regreso fuese planeado, pues en Macao algunos misioneros les dijeron que no dudaban del buen éxito de su proyecto, siempre que se separaran de los ingleses, pues éstos eran enemigos de España.[58] Esta situación se evidencia cuando Benjamin Videira explica que, luego de la cap-

[56] AGN, *Marina*, v. 8, f. 171-171v, México, 28 de enero de 1747.

[57] AGN, *Marina*, v. 8, f. 249-256v, México, 15 de abril de 1747. Hay que recordar que las navegaciones se regían por temporadas de monzones. Este término proviene del árabe "mausim" que significaba "estación", y por ello era usado como sinónimo de época de lluvias. Los comerciantes de los siglos XVI-XIX lo usaron para explicar el sistema temporal de vientos que servían para navegar en especial por el Índico, el Mar de China o las costas de África. En verano, los vientos son cálidos y húmedos, van acompañados de lluvias e inician desde el mar, mientras que los vientos de invierno son fríos y secos e inician en tierra. Véase R. W. McColl, *Encyclopedia of World Geography*, New York, Facts on File, 2005, p. 629; C.W. T. Layton *et al.*, *Dictionary of Nautical Words and Terms*, Glasgow, Nautical Publishers, 1994, p. 257. Por otro lado, Chaudhuri explica que las naves que se dirigían al Mar de China hacían escala en Malaca y, al esperar que pasaran los monzones, aprovechaban para hacer tratos diversos. Véase Chaudhuri, *Trade and Civilization*, p. 103. Por su parte, Alberto Baena y Xavier Lamikiz mencionan cómo la estancia de comerciantes armenios en Manila —la cual generaba malestar entre las autoridades hispanas— era justificada con el hecho de que no podían salir del lugar sino hasta que pasaran los monzones, y los meses en los que evitaban navegar era entre septiembre y abril. Véase Alberto Baena y Xavier Lamikiz, "Presencia de una diáspora: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, *c.* 1660-1800", *Revista de Indias*, v. LXXIV, n. 262, 2014, p. 694. Esto hace factibles las negociaciones y proyectos entre ingleses y holandeses, así como la larga estancia y recepción de consejos por parte de los portugueses.

[58] AGN, *Marina*, v. 8, f. 195v-196v, Colima, 26 de enero de 1747. Testimonio traducido por el español Thomas Poover residente de Tepic.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tura del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* a manos de Anson, algunas naves españolas transitaron a las afueras de Macao para apresar todas las naves inglesas que fuera posible para compensar la pérdida. Por su parte, los ingleses continuaron con sus correrías e hicieron también algunas capturas de embarcaciones francesas en el Estrecho de Sonda.[59] Por lo tanto, eran evidentes las tensiones existentes entre ingleses y españoles (con sus aliados respectivos) en las aguas asiáticas, por lo que no era conveniente que los primeros participaran en la travesía planeada. Por ello los neerlandeses se despidieron de los ingleses y organizaron una nueva expedición. Ochan aclaró, además, que se había reiterado la necesidad de mantener la paz, por lo que los holandeses tenían orden de no tomar ningún tipo de bastimento a menos de que fuese vendido voluntariamente.[60]

Como se dijo, es posible que el proyecto de establecer tratos comerciales no fuera del todo irreal, pues los extranjeros de origen europeo indirectamente ya participaban en el comercio filipino. Al respecto, George Bryan Souza explica cómo, incluso después del rompimiento de las coronas ibéricas, los tratos entre Manila y Macao no se detuvieron y, por ello, tanto chinos como portugueses se encargaron de remitir diversos géneros asiáticos que se cargaban en el galeón de Manila. No obstante, estas relaciones tuvieron que adecuarse y, a veces, triangularse debido a la competencia que representó la presencia de las compañías comerciales holandesa (VOC) e inglesa (EIC), así como la de navegantes de la zona como los chinos, los musulmanes (ubicados en el sureste asiático) o los armenios.[61] Paulo Jorge Souza Pinto refuerza lo anterior al explicar que, por lo general, los tratos entre españoles y portugueses en aguas asiáticas no se detuvieron tras la restauración de la monarquía lusa, pues de inmediato fue ne-

[59] Videira, *A viajem…*, p. 59. Este estrecho es el que se encuentra entre Java y Sumatra.

[60] AGN, *Marina*, v. 8, f. 195v-196v, Colima, 26 de enero de 1747.

[61] Incluso se menciona cómo los tratos directos e indirectos de Manila muchas veces involucraron a "Country Traders" —o comerciantes particulares— que, de forma discreta, lograron establecer y mantener vínculos en diversos puntos de Asia. Véase George Bryan Souza, *The Survival*, p. 63-92.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cesario establecer cooperación entre ellos ante el incremento de la presencia holandesa y a las reestructuraciones que se sufrían en territorio chino. Por ello, aunque se dictaron cédulas para prohibir los tratos entre Macao y Manila (lo cual se ve en las quejas de autoridades de Goa y Manila), éstas poco se respetaron.[62] Lo anterior se refuerza cuando Benjamin Videiras ejemplifica cómo, entre 1700 y 1746, se practicaron diversos tratos entre Manila y Macao pese a las prohibiciones establecidas.[63] Por su parte, Carmen Yuste ha explicado cómo desde el siglo XVII los ingleses (y posteriormente algunos portugueses, holandeses y franceses) buscaron medios para integrarse al comercio de Manila, que estaba fuertemente resguardado por los chinos sangleyes que se hacían cargo de llevar géneros a Luzón para posteriormente remitirlos a Nueva España.[64] Pero una vez consolidada la presencia de la EIC en posiciones como Cantón, Macao y Madrás, algunos de sus miembros, asociados con navegantes armenios, se acercaron cada vez más al comercio filipino.[65] Las autoridades de Manila aceptaban naves con pabellón chino o armenio aun cuando se sabía que las mercancías que cargaban eran de propiedad inglesa.[66] Además, algunos representantes de la EIC llegaron a asociarse

[62] Sobre las reestructuraciones en territorio Chino, Paulo Jorge de Sousa Pinto se refiere a la caída de la dinastía Ming y el arribo de la Qing, lo cual afectó las relaciones mercantiles en la zona. Véase Paulo Jorge de Sousa Pinto, "Manila, Macao and Chinese Networks in South China: adaptve strategies of cooperation and survival (seexteenth-to-seventeenth centuries)", *Anais e História de Além-Mar*, n. 15, 2014, p. 94-97.

[63] Videira, *A viajem…*, p. 42-60.

[64] Yuste López, *Emporios…*, p. 101-107.

[65] Incluso Chaudhuri explica que desde que la EIC tuvo licencia de construir un fuerte en Madrás en 1639 —aunado a la fragmentación del sureste de la India— se favorecieron los tratos marítimos entre los enclaves europeos. Para la segunda mitad del siglo XVIII sus mercaderes, en especial holandeses e ingleses, distribuían esos géneros en África, América y las Indias Occidentales, redes que se fueron extendiendo con mas compañías o factorías europeas. Véase Chaudhuri, *Trade and Civilization…*, p. 93.

[66] Baena y Lamikiz explican cómo los armenios pudieron involucrarse en las actividades comerciales filipinas de una forma "intercultural" pues a diferencia de otras zonas donde dependían de sus propias redes —Nueva Julfa y, en especial, a lo largo de la costas de la India vinculadas a la EIC—, en Manila recurrieron a testaferros y a participaciones en riesgos de mar ligados a los

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

con comerciantes filipinos e incluso se establecieron como vecinos de Luzón, por lo que hacia la década de 1730 algunos de sus nombres ya aparecían en las listas de cargadores.[67] Resulta evidente que el plan de los holandeses (asociados a los ingleses) fue un intento por tener acceso directo al comercio novohispano, en el cual ya participaban de forma indirecta. Este plan, según parece, no era del todo secreto, pues Videira menciona que en Macao los comerciantes lo llegaron a comentar: "Antes de partir de aquí, estos navíos esparcieron la voz de que iban para Acapulco a negociar, pero esto mismo nos dejó la sospecha de que iban a hacer alguna invasión o a Nueva España o [a] Manila".[68]

Por otro lado, resulta interesante que entre las estrategias comerciales planeadas por los holandeses, y probablemente debido a sus experiencias en aguas asiáticas, estuvo el intento de recurrir a redes clientelares que existían entre Nueva España y Filipinas. Esto se observa cuando Lorenzo de Ochan declaró que los holandeses, además de la carta para el virrey, llevaban otra dirigida a don Joseph Bermúdez, "comerciante muy nombrado en México", con quien se pedía establecer tratos comerciales.[69] En la misiva se señalaba que los géneros que se llevaban eran frescos y de mejor calidad que los que usualmente se enviaban a Nueva España: como muestra se aclaraba que la canela provenía directamente de la Compañía Holandesa.[70] Es posible que, al monopolizar estos géneros, los holandeses tuviera por finalidad despertar el interés de los comerciantes novohispanos que podrían adquirirlos a menor costo, lo cual no era una idea nueva, pues, según explica Peter Gerhard, con el pretexto de vender sus

galeones que se dirigían a Nueva España. Vése Alberto Baena y Xavier Lamikiz, "Presencia de una diáspora…", p. 701-702.

[67] Algunos de ellos fueron los hermanos Enrique e Ignacio Herman o Diego y Dionisio O'Kennery. Además, en las listas de cargadores había comerciantes franceses y portugueses. Véase Yuste López, *Emporios…*, p. 101-107.

[68] "Antes de partirem daqui, estes navios espalharam a voz de que iam para Acapulco a negociar, mas nisto mesmo nos deixaram a suspeita de que iam fazer alguma invasão ou à Nova Espanha ou a Manila". Tomado de Videira, *A viajem…*, p. 59-60.

[69] AGN, *Marina*, v. 8, f. 215-216, Colima, 26 de enero de 1747.

[70] Como antes se dijo, ésta era monopolio de los holandeses y era extraída, sobre todo, de Ceylán. Véase nota 20.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

géneros más baratos, los neerlandeses usualmente pretendían saltarse a los comerciantes chinos en los tratos con Manila.[71]

El intento de contacto con Joseph Bermúdez se debía a que, al parecer, su familia residía en Manila, pues de ella se mencionaba que "don Domingo Bermúdez y toda su familia se mantenía en buen estado de salud".[72] Quien escribió la carta no se identificó y prefirió firmar como "El comerciante incógnito de Batavia", pero daba instrucciones para que, en caso de que Joseph Bermúdez se interesara en este negocio, mandara aviso al Sr. Sjabandhaar o a su tío en Manila y él sabría contactarlo.[73] Es evidente que los neerlandeses tenían noticia de algunos de los comerciantes vinculados al Galeón, por lo que es probable que, a través de un personaje conocido en Manila, intentaran establecer un contacto en Nueva España con alguno de sus socios o parientes. La carta decía lo siguiente:

> Es tan conocido en el mundo por la considerable parte que Vuestra Merced tiene en los negocios mercantiles, que con serle tan desconocido me aventuro a dirigirle a Vuestra Merced esta (que por azar puede llegar a sus manos) para instruirle que los navíos que son los portadores de ésta, han cargado en esta ciudad para un comercio totalmente nuevo, los géneros que verá Vuestra Merced por la adjunta nota, los cuales en caso que los citados navíos arribasen a alguno de sus puertos, podrán servirle de mucho, salvo que no se hallase esa Nueva España suplida de ellos por la vía ordinaria de

[71] Gerhard, "A Dutch Trade…", p. 222.

[72] Según los padrones de comerciantes, los Bermúdez eran una familia de alto rango con tratos en las Filipinas, como puede verse en la "Matrícula de comerciantes de Manila siglo XVIII", en Yuste López, *Emporios…*, apéndice I. De forma más específica, Yuste explica que en 1709 se creó una sociedad para comerciar en Manila entre los primos y mercaderes de México, Pedro de Otero Bermúdez y Antonio de Echeandía y Otero. Se acordó que el segundo se trasladara a Manila para adquirir los géneros asiáticos que se remitirían a Acapulco. Dos años después de su arribo se le unió su primo Domingo Antonio de Otero y Bermúdez, quien se estableció ahí de forma permanente y llegó a convertirse en uno de los hombres más acaudalados de Filipinas. Es posible que éste fuera el Domingo Bermúdez al que se hace referencia en la carta de los holandeses. Agradezco a la autora permitirme consultar su texto inédito "Las relaciones entre almaceneros mexicanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII".

[73] AGN, *Marina*, v. 8, f. 293-294v, Batavia, 20 de junio de 1745.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> las Islas Filipinas, pero de dos años a esta parte, no lo ha estado ni puede esperar estarlo en todo el venidero, por la viva y tenaz guerra en la que solo los holandeses no se han mezclado hasta aquí, y perder esta ocasión pudiera frustrar a Vuestra Merced la coyuntura de proveerse de aquellos géneros que acostumbra Vuestra Merced recibir por la mencionada vía.[74]

En otra misiva a Bermúdez, firmada en Batavia el 30 de junio de 1746, se indicaba que el trato que se proponía sería conveniente, pues la guerra entre España e Inglaterra continuaría de manera indefinida y eso seguiría afectando el comercio con Filipinas. Por ello, los holandeses, junto con varios interesados en la zona, se ofrecían a sustituir a los galeones y a cargar géneros que serían iguales a los que se llevaban desde Filipinas.[75] Esto adquiere sentido si se recuerda que Filipinas era el lugar en el que se concentraban cargamentos de distintos puntos de Asia, por lo que los holandeses intentaron asegurar el éxito de su viaje ofreciendo aquellos géneros que, como la canela, tenían demanda en el mundo americano.[76] Por otro lado, hay que recordar que desde el siglo XVII los holandeses se involucraron en los comercios de otras potencias europeas siendo transportistas de géneros a cambio de pagos por fletes.[77] De esta forma, no es extraño pensar que éstos crearon redes que les permitieron participar en los tratos tanto de sus colonias como de las de otros reinos europeos, así como considerar que estas prácticas justificarían su oferta de escoltar naves o transportar géneros entre Nueva España y Filipinas.

Comentario final

Este intento neerlandés para establecer un vínculo transpacífico resulta en cierta forma novedoso, pues estos comerciantes trata-

[74] AGN, *Marina*, v. 8, f. 293-294v, Batavia, 20 de junio de 1745.
[75] AGN, *Marina*, v. 8, f. 312-313, Batavia, 20 de junio de 1745.
[76] Sobre el arribo de géneros asiáticos a Manila véase Yuste López, *Emporios…*, p. 22-26.
[77] Sobre holandeses véase Crespo, "Merchats", p. 207; Alberto Tenenti, *La Edad Moderna: siglos XVI-XVIII*, Barcelona, Crítica, 2011, p. 173-178.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ron de aprovechar la postura de neutralidad a la que los Países Bajos venían recurriendo para mantener sus redes mercantiles y extenderla a las costas novohispanas del Pacífico. Sin embargo, para su mala suerte, desde un inicio su arribo fue considerado ilegal por las autoridades del virreinato y nunca se creyó que el destino inicial de la travesía fuera el Este de Japón. Esto se debía en gran medida a que se tenía experiencia, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, con este tipo de arribos: era común que algunas embarcaciones alcanzaran lugares que no les estaban permitidos con el pretexto de que necesitaban ayuda, argumentando que los abastos que recibieran los pagarían con su cargamento. Por eso, para las autoridades era imperativo evitar cualquier contacto con las naves holandesas, lo cual se logró negándoles todo tipo de ayuda o bastimento con el fin que sus géneros no llegaran a tocar tierra. Es posible que esto se lograra gracias a la deplorable salud de los tripulantes, que hizo fracasar sus intentos clandestinos por reabastecerse de agua y víveres. Además, hay que recordar que las costas novohispanas habían mejorado su vigilancia tras la travesía de Anson, lo que seguramente impidió los contactos planeados por los neerlandeses.

Es probable que los neerlandeses sí hubieran planeado tener contacto con las autoridades novohispanas y, por ello, entre sus tripulantes había algunos que hablaban español. Además, llevaban y ofrecieron un género que se sabía tenía gran demanda en el virreinato.

Después de aquella aventura, los holandeses no volvieron a intentar otro acercamiento similar y prefirieron mantener negocios indirectos con Manila desde sus asentamientos en Asia. No obstante, este caso evidencia las proyecciones comerciales que algunas potencias europeas tenían sobre el eje transpacífico y en el que Nueva España fue considerada como una escala relevante para establecer nuevos tratos con las redes mercantiles globales que ya se practicaban en aguas asiáticas.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html