La política hispanoamericana de seguridad y defensa en la costa del noroeste en el siglo XVIII

Mg. Sergio Aníbal Zapata Huamán
Primer secretario del Servicio Diplomático del Perú. Magister en Gestión Pública de ESAN (Perú). Magíster en Relaciones Internacionales y Diplomacia de la Academia Diplomática del Perú. Ingeniero en Gestión Empresarial de la Universidad Nacional Agraria La Molina.



RESUMEN
Entre los siglos XVII y XVIII ocurrieron dos grandes hitos: el incremento del comercio entre el Virreinato de Nueva España y el del Perú por el mar del Sur, y el declive económico y militar del dominio español en sus colonias. En ese contexto se reorganizan las fuerzas navales hispanas y sobresale la figura de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que participó en expediciones marítimas al noroeste de las costas americanas y en importantes negociaciones diplomáticas.

PALABRAS CLAVE: Intercambio comercial, Real Armada, política de defensa, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

ABSTRACT
Between the 17th and 18th century two great landmarks happened: the increase of trade between the vice-royalty of Nueva España and that of Perú by the Southern Sea, and the economic and military decline of the Spanish dominion in their colonies. In that context, the Hispanic naval forces are reorganized and the image of Juan Francisco de la Bodega y Quadra is outstanding. He participated in the maritime expeditions to the Northeast of the American coasts and in important diplomatic negotiations.

KEYWORDS: Commercial Exchange, Royal Navy, Defense Policy, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

Introducción

El siglo XVIII fue un periodo de grandes transformaciones en los territorios hispanoamericanos, debido a las reformas borbónicas que se emprendieron en el ámbito político-administrativo, luego de la Guerra de Sucesión Española. En ese contexto, se reorganizaron las fuerzas navales españolas y se creó la Real Armada, entidad que sirvió como instrumento para asegurar no solamente la defensa del vital tráfico marítimo entre América y la metrópoli, sino también para llevar a cabo las expediciones científicas en la costa del noroeste americano, a fin de consolidar la presencia hispana en el hemisferio norte por razones geopolíticas.

• Artículo recibido el 9 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 18 de diciembre de 2015

El presente artículo consta de las siguientes partes: un resumen del intercambio comercial por la mar del Sur entre los virreinatos del Perú y de Nueva España; una descripción de la reorganización de las fuerzas navales españolas; una revisión de las fuentes del poder marítimo británico en el océano Atlántico y su creciente presencia en el océano Pacífico; un análisis de la política de defensa y seguridad ejecutada por la Corona española, con apoyo de los virreinatos, para fortalecer su proyección geopolítica en la costa del noroeste americano; y, finalmente, un breve recuento de la trayectoria del marinero criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quien sirvió con lealtad a la Real Armada en importantes expediciones marítimas y negociaciones diplomáticas.

Comercio entre los virreinatos del Perú y de Nueva España

A finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII, el comercio entre los Virreinatos de Nueva España y del Perú por la mar del Sur se intensificaba cada vez más, a pesar de las prohibiciones mercantiles por parte de la Corona española. Los negociantes limeños (peruleros), superando las restricciones, exportaban cargamentos de plata hacia el puerto de Acapulco, mientras que la élite novohispana hacía lo propio reexportando las prendas de vestir y las confecciones procedentes de China y España hacia el Perú.



Visión de Lima de Fernando Brambila. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/12/43

Acorde con Guadalupe Pinzón Ríos, citado por Paulina Machuca[1], "los puertos de la mar del Sur gozaron de relativa bonanza a partir del siglo XVII, producto del comercio transpacífico y de la derrama económica generada por el galeón de Manila" o nao de China, nombres con los que se conocían a las naves españolas que cruzaban el océano Pacífico entre el Asia y los puertos de la Nueva España.



Galeón, pintura de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://www.todoababor.es/articulos/nav_carrerafilipinas.htm

Los asentamientos portuarios del Pacífico novohispano como Acapulco[2] fueron testigos de las grandes riquezas que por aquellos puntos transitaban. Asimismo, en ese contexto de comercio marítimo se hizo presente una diversidad de actores sociales: "españoles, indios, las castas en general y filipinos" que participaron en diferentes trabajos relacionados con las actividades portuarias y marítimas, según las necesidades de cada lugar.



Puerto de Acapulco, por Fernando Brambila (1791). Disponible en: http://www.cartadeespaña.es/index.php?seccion=0&reportaje=610

1. MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
2. Acapulco fue el único puerto de altura en la costa oeste del Pacífico novohispano, privilegio que dispuso hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Machuca, op. cit.



Mapa del océano Pacífico, de Abraham Ortelius, en Theatrum Orbis Terrarum (Amberes, 1589). Disponible en: http://www1.uni-hamburg.de/java-history/JavaImages/JavaOrtelius.html

Si bien las rutas marítimas establecidas entre el Pacífico novohispano y Sudamérica funcionaron desde el siglo XVI con amplias restricciones, no fue sino hasta 1778, con el decreto de libre comercio promulgado por el rey de España Carlos III, cuando recién se consagró la apertura comercial entre los puertos españoles y los americanos. Esta medida buscaba terminar con el "lastre del contrabando" o el "comercio secreto" que "perduró prácticamente todo el periodo [virreinal], protagonizado por algunos productos como el cacao de Guayaquil y una gran cantidad de mercaderías de China"[3].

Cabe resaltar que, ya desde 1711, el virrey novohispano duque de Linares propuso oficializar la apertura del comercio entre México y el Perú, así como liberalizar la circulación de bienes y metales por las vías transpacíficas de Asia a México, a través del galeón de Manila, y de Europa a México, por medio de la flota española del Atlántico[4].

Esta propuesta de vanguardia para la época, sin embargo, fue rechazada rotundamente por el Consejo de Indias, pues la formalización de una estructura

3. MACHUCA, op. cit.
4. BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf

semiinformal de comercio podría haber resquebrajado la relación de fuerzas comerciales entre la metrópoli y los Virreinatos de Nueva España y del Perú, y con ello, quizá, haber adelantado el proceso de independencia y la autonomía económica del Nuevo Mundo[5].

Solo después de la guerra entre España y Gran Bretaña (1739-1748) por el control del área del Caribe y la oficialización del navío de registro en el transporte del comercio ultramarino español en el marco de las reformas borbónicas, aparece un proceso paulatino de apertura de los puertos sudamericanos en el comercio directo con España. Dichos cambios, sin embargo, hicieron que el circuito mercantil por el mar del Sur perdiera sus fuerzas, al punto de que la estructura semiinformal del comercio que había funcionado tan bien en décadas anteriores entre México y el Perú retrocediera hasta desaparecer[6].

La Real Armada en el Pacífico Sur

Entre los siglos XVI y XVII, la defensa marítima de las posesiones españolas "estuvo a cargo de diversas organizaciones navales, cada una de las cuales fue creada para actuar en un ámbito específico". En ese sentido coexistieron las armadas de Flandes, del mar Océano, de la Guarda de la Carrera de las Indias, del Estrecho, de Lisboa, de Vizcaya, del mar del Sur, de Barlovento, de Tierra Firme, y las escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova[7].

Luego de la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), la mayoría de dichas flotas desaparecieron, y dieron paso en 1714 a la creación de la Real Armada y a la "reconstrucción del poder naval español"[8].

Al respecto, Valdez-Bubnov[9] señala:

> Durante el primer cuarto del siglo XVIII, las fuerzas navales españolas sufrieron una transformación profunda. El antiguo sistema de los Habsburgo, descentralizado y compuesto por una multiplicidad de escuadras financiadas —en gran proporción— por iniciativa privada, fue reemplazada por una organización burocrática permanente, centralizada

5. BONILIAN, op. cit.
6. BONIALIAN, op. cit.
7. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824.* México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
8. ORTIZ SOTELO, op. cit.
9. VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII).* México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.

> y enteramente dependiente de la Real Hacienda. El concepto tradicional del galeón de la carrera de Indias fue desplazado por nuevos modelos concebidos específicamente como navíos de escolta, y la vieja estructura de comando naval —basada en la diferenciación entre soldados y marineros— fue sustituida por un cuerpo de oficiales profesionales —el Cuerpo General—. De manera paralela, tuvo lugar un decidido esfuerzo por desarrollar la construcción naval, tanto en la Península como en las Américas, siendo creada una nueva corporación para controlar los procesos de aprovisionamiento y administración —el Cuerpo de Ministerio—. Estos cambios vinieron aparejados de un incremento del control estatal sobre los empresarios dedicados a la construcción naval, así como a la progresiva creación de una infraestructura material permanente, tanto en la península Ibérica, como en la isla de Cuba y en el Caribe español.

En ese contexto, sin embargo, las fuerzas del mar del Sur no se incorporaron inmediatamente bajo la égida de la Real Armada porque "diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades en el Pacífico Sur". Finalmente, no fue sino hasta los sucesos posteriores al terremoto y al maremoto, ocurridos el 28 de octubre de 1748, con la destrucción del puerto del Callao y la armada de la mar del Sur, que se daría por término a esa fuerza específica[10].

En las siguientes cuatro décadas, el puerto del Callao se reorganizó y se convirtió en un apostadero naval, con funciones asignadas a la defensa de las posesiones españolas "en un amplio espacio marítimo que iba desde la longitud del cabo de Hornos hasta Panamá". Asimismo, la comandancia de marina tuvo que cumplir "crecientes funciones de control marítimo y de lucha contra el contrabando, así como de exploración y de apoyo a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila"[11].

Entre las importantes misiones que se le asignaba a la Real Armada estaban, por un lado, asegurar las comunicaciones entre España y América, y, por otro, reprimir el contrabando, que por cierto chocaba con los intereses de las autoridades y comerciantes locales. Acorde con Ortiz Sotelo[12], "en repetidas oportunidades [las unidades asignadas al apostadero del Callao entre 1746 y 1824] debieron recurrir al auxilio de naves armadas en corso, y en no pocas [veces]

10. ORTIZ SOTELO, op. cit.
11. ORTIZ SOTELO, op. cit.
12. ORTIZ SOTELO, op. cit.

tuvieron que enfrentarse con los poderosos navieros limeños que veían en las autoridades navales a un elemento de fiscalización no deseado".

A lo largo del siglo XVIII, los efectos de la reforma borbónica y la centralización de la administración española debilitaron los mecanismos de control de las colonias. A este hecho debía sumarse lo costoso que "implicaba mantener una fuerza naval mediana estacionada en el Pacífico [que] resultaba excesivo, y en ocasiones prohibitivos, para el virreinato peruano".

No obstante estas dificultades, la Corona española asignó en ese periodo a la Real Armada y a los apostaderos del Callao (Pacífico Sur), La Habana (Caribe), Montevideo (Atlántico Sur) y San Blas de Nayarit (costa del noroeste americano) las labores de seguridad y de defensa de las posesiones españolas en América, en un entorno de creciente amenaza por una mayor "presencia de naves británicas, francesas y norteamericanas" en la zona, con el "consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales"[13].

Acorde con Ortiz Sotelo[14], entre 1740 y 1808 el Virreinato del Perú "debió enfrentar las secuelas locales de cuatro conflictos europeos": la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748), la Guerra de los Siete Años (1756-1763), la guerra contra Gran Bretaña (1779-1783) y la guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808).

No fue sino hasta la batalla de Trafalgar (1805) que se inicia el declive final de la Real Armada, cuando España "perdió el control de sus comunicaciones con América, impactando de manera sensible en las actividades económicas de las élites a ambos lados del Atlántico"[15].

El Imperio británico en el siglo XVIII: dominio del Atlántico y presencia en el Pacífico

Acorde con Marshall[16], durante el siglo XVIII "Gran Bretaña alcanzó un lugar dominante entre las potencias europeas que competían entre sí en el Atlántico". Sin embargo, es preciso señalar que el dominio británico del Atlántico en esa época "osciló a partes iguales entre la fragilidad y la vulnerabilidad y la fortaleza y la seguridad", hasta alcanzar su plenitud en el siglo XIX.

13. ORTIZ SOTELO, op. cit.
14. ORTIZ SOTELO, op. cit.
15. ORTIZ SOTELO, op. cit.
16. MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.

Según el autor, la dominación que Gran Bretaña trataba de conseguir sobre el Atlántico en ese periodo dependía "del despliegue de una fuerza naval y militar, del mantenimiento y la expansión de un régimen colonial, del dominio comercial y, finalmente, de la hegemonía de las ideas británicas sobre las personas de origen británico que vivían fuera de la metrópoli".

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España".

En el siglo XVIII, dado el aislamiento de Gran Bretaña del resto de Europa, el Imperio británico usó su poder naval para desplegar sus escuadras en aguas europeas, a fin de evitar cualquier intento de invasión. Igualmente, con la ayuda de la Marina Real (Royal Navy), no solamente protegió su Imperio, sino que buscaba desmembrar las colonias y las posesiones de ultramar de otras potencias europeas, a fin de extender su propio dominio político y económico en toda la región atlántica[17].

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España". No obstante, 15 años más tarde Gran Bretaña debió enfrentar un serio revés al verse forzada de "defenderse de las flotas combinadas de Francia y España durante la mayor parte de la guerra de la independencia norteamericana"[18].

En 1781 en Yorktown, Gran Bretaña pierde el dominio naval en aguas norteamericanas y no recobraría "la supremacía naval absoluta" en el Atlántico sino hasta cuando destruiría las "flotas de todas sus rivales potenciales en las grandes guerras contra la Francia revolucionaria y napoleónica"[19].

Por otra parte, en el ámbito del océano Pacífico, la presencia británica se incrementaba con las expediciones del capitán James Cook (1768-1771, 1772-1775, 1776-1779), quien viajó al Atlántico Sur, el Pacífico Sur, la Antártida, las islas Sándwich (hoy Hawái), el sureste australiano, la costa oeste de Norteamérica y llegó incluso hasta el sur de Alaska[20].

17. MARSHALL, op. cit.
18. MARSHALL, op. cit.
19. MARSHALL, op. cit.
20. BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml



Bosquejo de la ensenada de Nutka/Nootka elaborado por H. Humphries en "Plate VII (volumen I), Friendly Cove, Nootka Sound", publicado en Londres en 1798 por J. Edwards Pall Mall y G. Robinson. Cortesía: www.davidrumsey.com

Sin conocimiento de dichas actividades por parte del virrey de Nueva España, Cook arribó "a la ensenada de Nutka" o "Nootka", llamada San Lorenzo por los españoles, en la actual isla de Vancouver, donde, además de reclamar esos territorios para la Corona británica, "entabló contacto con los nativos y algunos de sus tripulantes adquirieron pieles de nutria que vendieron luego en puertos asiáticos con considerable margen de ganancia"[21].

Con la publicación del diario de viajes de Cook, en 1785, la ensenada de Nutka "despertó el interés" del tráfico y comercio de dichas pieles, y motivó que "algunas naves británicas y norteamericanas" se dirigieran al lugar, estableciendo un pequeño puesto en Nutka[22].

21. ORTIZ SOTELO, op. cit.
22. ORTIZ SOTELO, op. cit.

De 1786 a 1796, se evidenció una creciente presencia de naves británicas y norteamericanas en el Pacífico, "dedicadas esencialmente a la caza de ballenas y focas frente al virreinato peruano y al tráfico peletero" en la costa del noroeste americano[23]. No era cuestión de mucho tiempo para que se produjera un incidente en ese contexto por la soberanía de los litorales de la costa norte del Pacífico americano entre los Gobiernos de España y de Gran Bretaña.

La política de defensa y seguridad de la costa del noroeste americano

A finales del siglo XVIII, "el dominio colonial hispano había ingresado en su fase de declive económico y militar, y ello había ocasionado que "el monopolio comercial hispano" no pudiese sostenerse en sus colonias americanas. En esa situación, sus fronteras comenzaron "a ser objeto de asedio y penetración constante", principalmente por Gran Bretaña y los colonos rusos[24].

Para evitar que la presencia de avanzadas rusas[25] se instalasen definitivamente en la zona norte de las costas novohispanas y sus islas cercanas, atraídos principalmente por el comercio de pieles de nutria, la Corona española adoptó una agenda defensiva en dicha área, que "fue asumida por el Virreinato de la Nueva España, así como por la novísima Comandancia de las Provincias Internas del Norte"[26]. El desplazamiento y la ocupación rusa en la "parte del litoral del actual estado norteamericano de Alaska [...] fueron conocidos por Madrid hacia 1770"[27].

En esas circunstancias, y ante la preocupación del rey Carlos III y del virrey novohispano Antonio María Bucareli, por la amenaza de los "planes expansionistas" de las potencias rivales en América septentrional, las autoridades españolas no tardaron en revitalizar la actividad del puerto de San Blas de Nayarit (México), "donde se localizaban los astilleros norteños más importantes, para desde allí promover nuevas y notables expediciones marítimas"[28].

23. ORTIZ SOTELO, op., cit.
24. MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-Ricardo-Melgar-p259-p274.pdf
25. RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio (2013). Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
26. MELGAR BAO, op. cit.
27. ORTIZ SOTELO, op. cit.
28. MELGAR BAO, op. cit.

El departamento marítimo de San Blas se fundó en 1768, a fin de contener las incursiones de otras potencias marítimas europeas que buscaban una presencia más permanente con fines de explotación comercial y científicas en zonas del noroeste americano, con posibilidad de una ocupación territorial. En ese sentido, la creación de dicho departamento respondió a una política de desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de las políticas defensivas y de seguridad de la dinastía de los borbones[29].

En la década de 1770, España promovió la realización de expediciones en la actual costa oeste canadiense para detener el avance de los rusos; sin embargo, dichas empresas se suspendieron a raíz del conflicto con Gran Bretaña. Luego de la Paz de Versalles (1783), que puso fin a la guerra entre España y Gran Bretaña, en 1788 el Virreinato de Nueva España reanudaría las expediciones hacia la llamada "costa del Noroeste"[30].

Al mando de dicha expedición se encontraba el alférez de fragata Esteban José Martínez, quien, al entrar en contacto con los rusos en Kodiak y Unalaska, informó al virrey novohispano que posiblemente dichos pobladores se instalarían en la ensenada de Nutka, por lo que recomendó a la autoridad virreinal



Bahía de Nutka por Tomás de Suria. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid. Disponible en: www.fbbva.es/malaspina

29. Pinzón Ríos citado por MACHUCA, op. cit.
30. ORTIZ SOTELO, op. cit.

que ese territorio fuese ocupado previamente. En esas circunstancias, en 1789, Martínez "arribó a Nutka al frente de un pequeño contingente militar, deteniendo en los días siguiente a algunos buques británicos"[31].

El citado incidente en Nutka ocasionó una "enérgica protesta británica y pronto ambos Gobiernos comenzaron a hacer preparativos militares". Recurriendo a una larga tradición de pacto de familias borbónicas en el siglo XVIII, Carlos III solicitó el apoyo de Luis XVI, "pero si bien este se mostró favorable a otorgarle, la Asamblea Nacional francesa se negó a aprobarlo". Sin la alianza franco-española de por medio, la Corona hispana "se vio forzada a aceptar gran parte de las demandas británicas y el 28 de octubre de 1790 se suscribió el tratado de San Lorenzo de El Escorial"[32].

Según el historiador y estratega naval de la Armada estadounidense capitán Alfred Mahan[33], el Imperio español, que otrora gobernaba los mares, que tuviera puertos bien ubicados en el Nuevo Mundo y que se situara en una posición ventajosa en el comercio transatlántico frente a otros Estados europeos, comenzó su declive de forma irreversible por las siguientes características que le jugaron en contra: 1) la forma como el Imperio español organizó su crecimiento comercial al obtener sus riquezas "ficticias" en América (México y Perú) a partir de la cuasi exclusiva explotación de minerales preciosos (oro y plata); 2) la prohibición, la falta de fomento y la no valoración del desarrollo de empresas privadas y/o manufactureras en los virreinatos; 3) la quiebra de las pocas industrias (lana, frutas, hierro) en la metrópoli; 4) la dependencia del transporte marítimo holandés para surtirse de bienes de consumo cuyos altos costos relativos eran insuficientemente pagados con los ingresos generados de las actividades de sus escasas industrias (términos de intercambio desfavorable); 5) lo previsible y lo vulnerable que era el transporte marítimo hispano en el Atlántico, al surcar sus naves mercantes por pocas rutas regulares que podía ser blanco fácil de naves enemigas; 6) el poco tiempo que las riquezas obtenidas del Nuevo Mundo se quedaban efectivamente en España y que pasaban rápidamente a otras manos en Europa (pérdida de divisas).

Todos estos aspectos condicionaron severamente la generación de riquezas "reales"[34], lo cual afectó y limitó el financiamiento del desarrollo tecnológico, la construcción y la reorganización de un poder naval hispánico que prote-

31. ORTIZ SOTELO, op. cit.
32. ORTIZ SOTELO, op. cit.
33. MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29.
34. MAHAN, op. cit.

giera adecuadamente los intereses marítimos españoles en vastos territorios, particularmente en condiciones de competencia contra otras potencias marítimas en ascenso.

En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra".

Con respecto a Gran Bretaña, Mahan exaltó las características de los británicos, en lo referente a su interés por emprender negocios en las manufacturas, en la marina mercante, en los puertos y en el cultivo de los campos agrícolas de los nuevos asentamientos en ultramar. Esa fuerza privada asociada a las actividades marítimas, como fuente genuina de generación de riqueza y prosperidad para los colonos británicos, sería naturalmente apoyada por el interés permanente del Gobierno de Gran Bretaña, cuyas acciones legales y las políticas públicas de consistente desarrollo del poder naval entre los siglos XVII y XVIII dieron el soporte necesario para proyectar adecuadamente los intereses marítimos de esa nación en el exterior.

Acorde con Marshall[35], en un principio el control político y el factor comercial de Gran Bretaña en el Atlántico "estuvieron estrechamente unidos". En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra". Esta reglamentación comercial buscaba "romper la influencia que los holandeses tenía sobre el comercio inglés, al proporcionar créditos más baratos y mejores salidas para los productos comerciales".

Para 1760, el desarrollo económico de Gran Bretaña, asociado a su capacidad industrial (textil-confecciones) y a la extensión de sus mercados (que incluían sus colonias y los imperios de otras potencias), fue la base de su fortaleza comercial. Eran épocas en que "el potencial de concesión de créditos de los comerciantes británicos superaba con creces los de otros países europeos". Gran Bretaña y sus colonias formaban un bloque económico bien integrado, donde las últimas proveían a la metrópoli de madera, alimentos, café, tabaco, tintes naturales y azúcar, mientras que el Imperio británico les vendía productos manufacturados, al tiempo que el sistema financiero de Londres "mantenía todo el sistema mercantil".

35. MARSHALL, op. cit.

La fuerza comercial de Gran Bretaña fue tan grande que, inclusive después de la independencia de los Estados Unidos, los representantes de la Cámara de ese país sentían que, si bien se habían independizado en lo político, seguían siendo dependientes en el comercio. A finales del siglo XVIII, Gran Bretaña buscaría otras salidas a sus exportaciones: aparte de sus colonias, obtendría mercados importantes en Portugal, Brasil y Estados Unidos.

Las misiones de Juan Francisco de la Bodega y Quadra en la costa norte del Pacífico americano

Es en último cuarto del siglo XVIII que el navegante y explorador criollo-limeño al servicio de la Corona española, Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), realizó trascendentes viajes de exploración para la Real Armada, en la costa del noroeste de América.

En esa época, se destacaría la figura del ilustre marinero limeño en el marco de las múltiples expediciones españolas, llevadas a cabo por varios navegantes y marinos hispanos en América, "que alcanzaron su pleno desarrollo" con el reinado de Carlos III, y que tuvieron como principal objetivo "utilizar la ciencia para los propósitos políticos y económicos de la Corona"[36].

En efecto, Bodega y Quadra, egresado de la entonces prestigiosa Escuela de Guardiamarinas de Cádiz, fue elegido en 1773 como "uno de los oficiales destinados al departamento de San Blas". Posteriormente participó en dos expediciones marítimas que bordearían el noroeste de las costas americanas, en 1775 y 1779, y dejó escritos sus relatos de viajes, junto con "importantes mapas y tablas de navegación" que elaboró o rectificó.

Estos viajes exploratorios de gran significancia geopolítica para la metrópoli le valieron de reconocimientos y ascensos con los grados de teniente de navío (1775), capitán de fragata (1780) y comandante del departamento de San Blas (1789). En sus viajes alcanzaría los 61° de latitud norte, y se adentró en las aguas de las costas de Alaska, distancia lejana si la comparamos con la trayectoria de los galeones españoles de Manila, que navegaban regularmente entre los 40° y 45° de latitud norte[37].

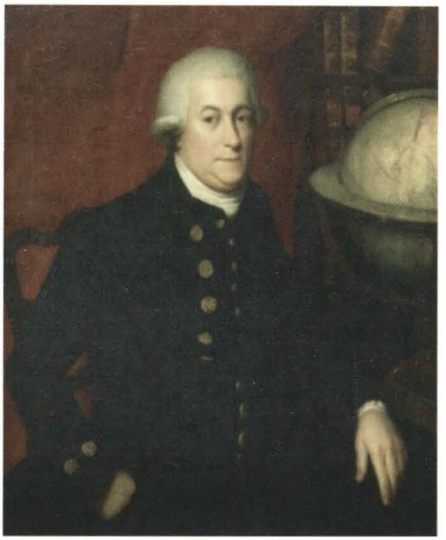
---

36. REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

37. REVERTE BERNAL, op. cit.



Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1743-1794). Disponible en: Wikimedia Commons



George Vancouver (1757-1798). Cortesía: fixquotes.com

Luego del incidente de la ensenada de Nutka, suscitado entre los barcos españoles e ingleses, cuya crisis termina con el Convenio de El Escorial, firmado en 1790, las potencias en conflicto organizaron en 1792 "una expedición conjunta, encargada de fijar los límites de las respectivas posesiones". Dicha misión fue encargada a los marinos Bodega y Quadra por el lado español y George Vancouver[38] por el británico[39].

El citado instrumento de 1790 "fue considerado en medios de la Corona española como un agravio —temporal— en los derechos españoles en el Pacífico septentrional". Es preciso señalar que, "en ese instante frágil", una guerra hubiera significado la ruina económica para España y un mayor costo, "al no poder hacer efectivo el pacto de familia con Francia, por hallarse este último Estado en plena revolución"[40].

38. George Vancouver fue un oficial naval de la marina inglesa, quien emprendió dos viajes junto al capitán James Cook.
39. HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
40. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.

Según el artículo 5 del Convenio de El Escorial, las cortes de España y Gran Bretaña acordaron que sus barcos tendrían "libre entrada y derecho a comerciar en la costa del noroeste e islas adyacentes situadas al norte de dicha costa ya ocupada por España". Tal lectura tenía dos interpretaciones posibles para alcanzar un punto o límite divisorio: la primera incluía a Nutka como zona costera ya ocupada por España, y la segunda, la posición inglesa, que consideraba que el punto más alto de presencia española se encontraba más al sur, en San Francisco[41].

Al respecto, Ortiz Sotelo[42] señala:

> [Con el Tratado de San Lorenzo de El Escorial, España] renunciaba a sus reclamos por encima de los 42° norte, quedando en libertad ambas naciones para ingresar y comerciar en la ensenada de Nutka. Asimismo, reconoció el derecho de los buques británicos a pescar y cazar en el Pacífico, hasta una distancia de cinco leguas de la costa de sus dominios, pudiendo sus dotaciones desembocar en territorios "no ocupados" y construir albergues temporales para llevar a cabo esas labores. Incluso se permitía su ingreso a puerto en caso de extrema necesidad.

A pesar de las múltiples reuniones y conversaciones que Bodega y Quadra sostuvo con talento diplomático con Vancouver entre 1792 y 1793, al punto de cultivar una amistad[43], finalmente los delegados de ambas potencias no pudieron alcanzar un acuerdo que fijasen los límites de ambas naciones, y tuvieron "que dilatar la conclusión de su trabajo hasta que el tema fuese aclarado por ambas cortes".

Momentáneamente, España "había ganado tiempo" al mantener el statu quo y así retener a Nutka como posesión española, en la espera de "encontrar una coyuntura más favorable". Sin embargo, esta situación no duró mucho tiempo, pues dos años más tarde "hubo nuevas negociaciones con lo que el emplazamiento debió ser abandonado en 1795" y fue concedido Nutka a los británicos[44]. Con el tiempo, "el punto identificado y propuesto por Bodega y Quadra" sirvió con "algunas ligeras modificaciones" para trazar "la actual línea de frontera común entre Canadá y los Estados Unidos"[45].

---

41. Bernabeu, citado por FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.
42. ORTIZ SOTELO, op. cit.
43. Según Concepción Reverte Bernal (op. cit.), doctora en Filosofía Hispánica por la Universidad de Navarra y catedrática de la Universidad de Literatura Hispanoamericana, a fin de sellar su amistad, los navegantes de ambas potencias decidieron, en lugar de usar el topónimo indígena Nutka, "el nombre de 'isla de Bodega y Quadra y Vancouver', nombre que con el paso del tiempo perderá su primera parte, quedando abreviado como Vancouver".
44. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.
45. FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.



Muerte de Bodega y Quadra en el convento de San Fernando, México, donde fue enterrado.

Al retorno de la última misión de Bodega y Quadra, la Corona española le concedió al navegante criollo la encomienda de la Orden de Santiago y un nuevo ascenso. De regreso a San Blas, Bodega y Quadra, "cansado y enfermo", pidió trasladarse a la comandancia naval del Callao y, luego de hacer su "testamento en Guadalajara en noviembre de 1793", marchó a la Ciudad de México, donde falleció el 27 de marzo de 1794. Los restos mortales de Bodega y Quadra habrían sido enterrados en el convento de San Fernando[46].

Según Laguerre Kleimann[47], en el incidente de Nutka/Nootka, se confrontaron "diferentes doctrinas coloniales y comerciales", en una época que tuvo como protagonistas, por un lado, al Imperio español, cuyo poder iniciaba su declive en sus dominios americanos; y, por otra parte, a Gran Bretaña, que se consolidaba como una potencia marítima de primer orden y se perfilaba "como la primera potencia mundial" al adentrarse en el siglo XIX.

Hoy la ciudad de Lima recuerda honorablemente al valiente explorador, marino y diplomático limeño. En 2012, se inauguró el Museo Bodega y Quadra, al poner en valor una casona republicana cuyos yacimientos arqueológicos datan de los siglos XVI, XVII y XVIII. El nombre de dicho monumento histórico, convertido en museo de sitio, obedece a que uno de los dueños de la propiedad fue precisamente el navegante Bodega y Quadra, actor y testigo primordial de la política hispanoamericana de seguridad y defensa de la costa del noroeste en el siglo XVIII.

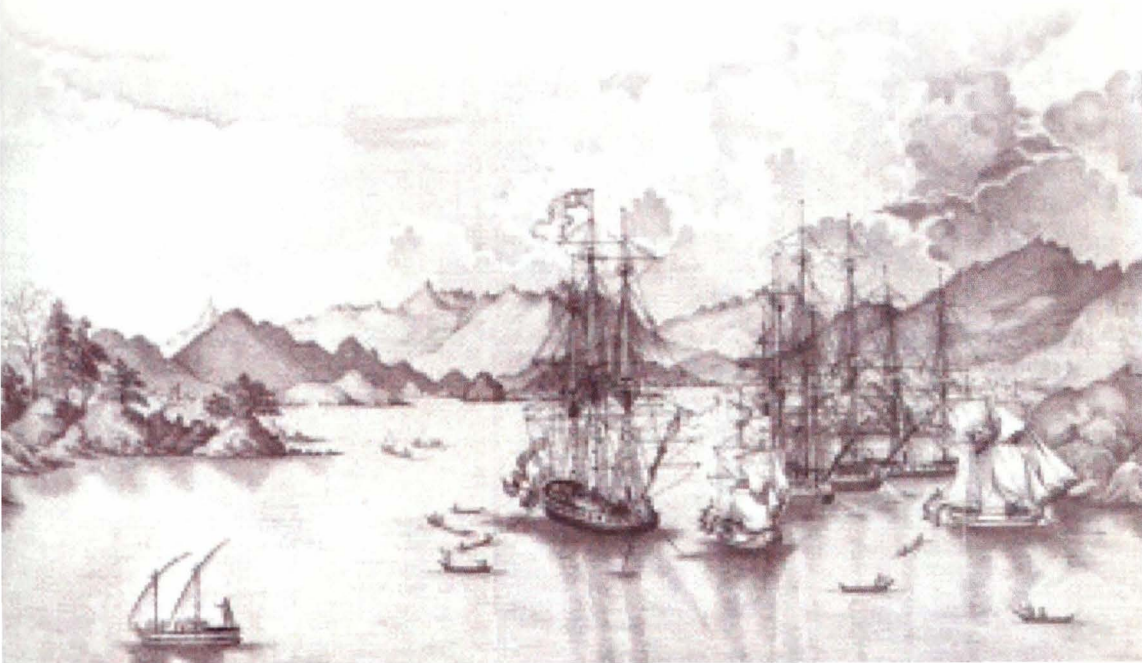
46. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.

47. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka

Bibliografía

- BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml
- BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf
- FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.
- FUSTER RUIZ, Francisco. *El final del descubrimiento de América: California, Canadá y Alaska*. Murcia: Universidad de Murcia. 1998.
- HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
- JIMÉNEZ PELAYO, Águeda. Tomás de Suria, un dibujante de la expedición de Malaspina. Su contribución al conocimiento del occidente de Norteamérica. 1997. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/384/390
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka
- MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
- MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29
- MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.
- MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-RicardoMelgar-p259-p274.pdf
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015, pp. 11-18, 111-116, 159, 164-165.
- REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

- RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio. Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
- VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.




MAERSK
MAERSK
OPDR
OPDR
cosco