01069

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

RIVALIDAD COMERCIAL Y EXPLORACION EN LA CUENCA DEL PACIFICO DURANTE EL VIRREINATO

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA DE MEXICO
QUE PRESENTA BUNSO UEKI KATO

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
SERVICIOS ESCOLARES

FALLA DE ORIGEN

CIUDAD DE MEXICO, 1995



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

RIVALIDAD COMERCIAL Y EXPLORACIÓN EN LA CUENCA DEL PACÍFICO DURANTE EL VIRREINATO

VOLUMEN UNO

FALLA DE ORIGEN

A mis padres

I N T R O D U C C I O N

Actualmente, el océano Pacífico representa uno de los temas de mayor relevancia por su significado histórico, económico, cultural, geopolítico y por la trascendencia en el desarrollo de las relaciones entre Europa, Asia y América, a través de lo que conocemos como la cuenca del Pacífico. En una época el desarrollo económico de ésta se presentó a la opinión publica como un "milagro" como si se tratara de una aparición. Sin embargo, varias investigaciones nos están emancipando de la hechicería de dicha palabra entrecomillada.

Hoy día, varios estudios encuentran en la historia económica, que la cuenca del Pacífico tenía una imperiosa actividad comercial cuando los mercantilistas europeos alcanzaron ésta, y durante toda la época mercantilista los europeos se convirtieron en comerciantes intermediarios frente la potencia económica de la zona.

En el presente trabajo buscaremos si existió un lazo comercial entre el Occidente y el Oriente en la cuenca del Pacífico durante el virreinato de la Nueva España.

Antes de que los europeos occidentales irrumpieran en el continente americano, el conjunto de tierras euroasiáticas y africanas constituían una unidad geográfica que, a través de vastos cinturones comerciales vinculaban, por tierra y por mar, a Asia oriental con el Mediterráneo.[1] Los juncos chinos surcaban en las zonas monzónicas, que denominamos la ruta marítima indopacífica, desde antes de la era cristiana; así también navegaban los barcos de otros pueblos de dicha zona, tales como los árabes, los indios y

los pueblos asiáticos del sudeste. Asimismo, los asiáticos viajaban por tierra en varias rutas de caravanas. Geopolíticamente, dichas zonas comerciales pueden caracterizarse de la siguiente manera:

1. Existen dos grandes esferas geográficas y comerciales: el norte y el sur, delimitadas por la cadena montañosa de Kunlun y los Himalayas (techo del mundo) extendiéndose a la cordillera Elburz, para encontrarse con el Cáucaso, los Cárpatos, los Alpes y, los Pireneos para descender al océano Atlántico.[2]

2. La gran muralla china (al norte) tuvo como finalidad alejar tanto a los mongoles como a los turcos del espacio chino. Asia central se comunicaba con el sur a través de la Persia y la India. Una vez que los mongoles eliminaron la barrera china, se expandieron a la estepa del oeste erigiéndose en el gran imperio asiático (siglos XIII-XIV).[3]

3. Al margen del continente asiático estaba la península europea (actualmente el "continente" europeo) cubierta por bosques y rodeada casi por completo por el mar Báltico, el mar del Norte, el océano Atlántico, y por el Mediterráneo.[4]

4. Las islas del Japón en el Extremo Oriente, de difícil acceso con el resto del continente asiático.

De este modo, los antiguos imperios en el continente asiático, extendían su dominio a vastas regiones y países; a su vez, éstos procuraban entablar relaciones con los centros de desarrollo más importantes del mundo para intensificar el intercambio cultural y económico. Así mismo, este intercambio produjo relaciones de dominio y dependencia como también, la correlación de fuerzas se gene-

ra en busca de la hegemonía y la coexistencia internacional. De tal manera, la civilización china pudo construir el orden mundial en Asia oriental bajo el sistema tributario.[5]

El conocimiento geográfico del "viejo mundo" se amplía en el siglo XIII. Asia, África y Europa constituían una unidad geopolítica caracterizada por una cadena de intercambios en experiencias y conocimientos geográficos, políticos, económicos, sociales, culturales, tecnológicos y comerciales, que vincularon a Asia oriental con el Mediterráneo: cuando la pax mongólica ejerció su dominio desde Asia oriental hasta la actual Europa oriental, la dimensión y dinámica del movimiento comercial asiático adquirió rasgos de unidad de mercado. El debilitamiento y la caída del imperio mongol propició el auge de nuevos imperios regionales tales como el de China (durante la dinastía Ming) en Asia oriental; el imperio ruso en Asia noroccidental; el imperio turco-otomano establecido en Asia occidental, y el surgimiento de otras culturas como la musulmana que abarcó las regiones comprendidas entre el océano Índico y el Mediterráneo.

Por su parte, los países al margen de la órbita del imperio, esto es, Europa occidental y Japón, se lanzaron a los mares en busca de un comercio más lucrativo y de conexiones con las civilizaciones islámica y china entre otros países asiáticos. Fue una coincidencia pero, tanto los europeos como los "wako" japoneses simultáneamente comenzaron a piratear las costas musulmanas del Mediterráneo y la costa pacífica del continente asiático respectivamente.

La autosuficiencia económica de Asia oriental contrastó con la dependencia europea del mercado asiático. En el primer caso, el autodesarrollo económico de Japón, emprendido bajo el régimen feudal, condujo a que ambicionara los mercados de China y Corea. En el segundo, el fortalecimiento de Europa occidental estuvo supeditado al establecimiento de un régimen monárquico poderoso que impulsara la expansión y dominio comercial en tierras lejanas.

En cuanto a China se refiere, ésta amplió su imperio gracias al orden mundial sinocéntrico en la práctica de vasallaje de otros pueblos asiáticos, y al desarrollo del comercio que se esparció hasta las costas de África oriental. En esta época, Japón tuvo gran interés, en ampliar su comercio con China; sin embargo, como no estaba bajo dicho orden en el sistema tributario, la dinastía Ming decidió cerrar sus puertas como medida represiva ante la pretensión japonesa. Fue entonces cuando el ejercicio del comercio ilícito, favorecido por algunos chinos, contribuyó a expandir el comercio a los países del sudeste de Asia.

En este orden de acontecimientos y llegado el siglo XVI, los portugueses, bordeando el cabo de Buena Esperanza y en busca de especias en el Oriente, arribaron a las islas de las Especias para más tarde relacionarse con China y Japón. Este último estaba en la fase histórica a comienzos de la época moderna temprana.

Por esta misma época, la metrópoli española diseñó planes para acercarse al Lejano Oriente. Su colonia en América, la Nueva España, fue el punto de partida de sus emisarios al continente asiático. De tal manera, España llegó a las Filipinas, estableciendo allí un puente comercial con China, lugar a donde fluía

la plata procedente de México y Perú, transportada por el galeón de Manila. La Corona española expidió cédulas reales que restringieron el comercio intercontinental y transpacífico al mismo tiempo que, aquéllas facilitaron el control de sus posesiones coloniales en América.

En estas circunstancias la posesión española en Manila se vio amenazada por el avance japonés en la cuenca del Pacífico quien, a través de la invasión a Corea y valiéndose de las estrechas relaciones existentes entre ésta y China pretendía conquistar a esta última para que dividiera el territorio continental entre los vasallos del regente Hideyoshi y abrir sus puertas a Japón. Asimismo, este último tuvo un plan de sujetar las Filipinas y Taiwan. Las intenciones niponas inquietaron a los españoles asentados en Manila. Los temores fundados en la posible invasión japonesa llevaron a que el gobernador de Filipinas pactara con Japón como la única alternativa de conservar su dominio en las islas. Dicha alianza, en primer lugar, daba paso a la inauguración de una nueva ruta comercial entre Japón y Nueva España. En segundo lugar, la alianza con Japón permitió contrarrestar la competencia holandesa que ponía en peligro la posesión española en Manila. En tercer lugar, la obvia imposibilidad de una eventual conquista española al Japón se desvaneció; por lo tanto, hubo quienes soñaran con impedir que Holanda y Japón se entendieran.

La presencia europea en la cuenca del Pacífico generó una fuerte competencia y enconada rivalidad entre ellos, ante la confrontación entre el orden mundial de China y la soberanía del Japón, y el vínculo tradicional de comercio entre los dos países

principales mencionados en la cuenca. Los europeos debían convertirse en los mercaderes intermediarios entre la plata japonesa y la seda china. En esta circunstancia internacional, la expansión católica quedó en dificultad ante la autoridad japonesa y fue expulsada como resultado de la coalición entre Holanda y Japón. **Por su parte, Inglaterra no pudo establecer contacto con China hasta el siglo XVIII. Luego, mientras se daba la revolución industrial tuvo que sufrir un déficit comercial con dicho país.**

Una vez concluida la guerra Sino-Japonesa, Tokugawa Ieyasu inició las negociaciones de paz con China y Corea. Por su parte, Ieyasu declaró el comercio en el sistema del Certificado de Sello Bermejo a los países del sudeste asiáticos, cuyo desarrollo amenazó a los intermediarios europeos. Mientras tanto, el shogun Iemitsu estableció las relaciones diplomáticas con el título de Taikun (o Tycoon) con los países vecinos, con el cual Japón pudo evitar la opresión del orden mundial de China. Así, cuando defendió la soberanía con su propia diplomacía internacional, a través del comercio normal entre China y Japón por los países intermedios de Corea y Ryukyu, Japón decidió rechazar a los países católicos a mediados del siglo XVII.

El desarrollo del capitalismo mercantilista no hubiera podido cumplir sus objetivos sin el éxito de las expediciones marítimas emprendidas por los portugueses, españoles, ingleses, holandeses, y franceses con el fin de encontrar salidas que les permitieran tener acceso al Extremo Oriente. Por su parte, el hallazgo de una nueva ruta evitaría la larga travesía por el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes, derrotero ya dominado por los ibéricos en el siglo XVI. El auge de dichas expediciones marítimas

y el desarrollo del comercio con América septentrional, permitieron ampliar los conocimientos geográficos por ellos denominado "Paso del Noroeste". Sin embargo, este cometido sumado a la posterior colonización conduciría al enfrentamiento de intereses económicos entre estos países.

Mientras tanto, el tratado de Utrecht evidenció tanto, el debilitamiento de España, como las grandes modificaciones que surgirían en el orden hegemónico promovidos por la rivalidad comercial que generó la guerra de los Siete Años, hecho que instigó a los europeos para impulsar expediciones geográficas en el océano Pacífico, por ser éste el último reducto mercantil, que a través de las islas Sandwich se extendería a la costa noroccidental de América. A su vez, Cantón y Kiakhta se transformaron en centros principales del comercio en pieles, actividad desarrollada por Inglaterra y Rusia respectivamente.

En estos acontecimientos históricos, nuestra preocupación radica en la búsqueda de elementos analíticos que faciliten el estudio de la rivalidad comercial por la cuenca del Pacífico, en el período señalado. En este sentido, el presente trabajo pretende encontrar las formas de confrontación al orden mundial de China con los países fuera de dicho orden en la región que hemos denominado la cuenca del Pacífico, como sigue:

1) La cuenca del Pacífico tenía gran superioridad económica y cultural, frente la pretensión ibérica de incluir el Asia oriental en su predominio del orden mundial de la Roma católica y al desarrollar el comercio con la cuenca del Pacífico, a través de las rutas marítimas de Manila-Acapulco y Macao-Goa.

2) La cuenca del Pacífico estaba formada tanto de la confrontación sino-japonesa entre el orden mundial de China y el orden nipón, como de la liga económica entre ellos en el comercio triangular y, posteriormente, en el cuadrangular integrado por el comercio del sudoeste asiático. Esto denominamos régimen imperial en la zona.

3) Durante el disturbio sino-japonés a fines de los Ming, hubo lugar para que los europeos intervinieran en el comercio de la cuenca del Pacífico como intermediarios. Sin embargo, los mercantilistas europeos no podían superar dicho régimen imperial hasta que Europa desarrollara la revolución industrial, organizando los vínculos comerciales entre metrópoli y colonia tales como país productor industrial y país suministrador de materias primas, respectivamente.

4) La política española debía concentrarse en la explotación de la vasta tierra de América evitando la influencia económica de la cuenca del Pacífico. De tal manera, el imperio español restringió sus lazos comerciales tanto transpacíficos, entre Manila y Acapulco, como interamericanos, especialmente entre Acapulco y El Callao. También prohibió el comercio directo entre Macao y Acapulco.

5) Los ibéricos pudieron extender la religión católica en Japón sólo durante el disturbio sino-japonés, a través del comercio intermediario que realizaban los europeos debido a la imperiosa necesidad de tráfico entre Japón y China. De esta manera, los españoles planearon la conquista de China a través del futuro país católico del Japón.

6) Holanda a diferencia de los ibéricos católicos, como enemigo

de ellos, pudo convertirse en el intermediario bloqueando Macao y Manila. Sin embargo, tuvo que competir con el propio comercio japonés del sistema del Certificado del Sello Bermejo; y ocasionó un problema territorial sobre Taiwan.

7) El comercio cuadrangular en Asia oriental arrinconó a los mercaderes europeos en la cuenca del Pacífico: Portugal en Macao, España en Manila y Holanda en Batavia.

8) Durante el virreinato, diversas guerras mercantilistas impulsaron a los ingleses a colonizar tanto a la India como a América septentrional, por un lado. Por otro, los rusos extendieron su territorio en Asia central y septentrional, inclusive en Alaska.

9) En esta circunstancia internacional de la última fase mercantilista, tanto el imperio chino en el continente asiático como el imperio español en el continente americano, se encontrarían con una crisis territorial y un cambio comercial. Asimismo, dicho régimen sino-japonés de la cuenca del Pacífico fue amenazado, tras la pérdida de las zonas periféricas del imperio.

10) Los europeos volverían de nuevo a aspirar a la apertura de la cuenca del Pacífico por conducto del surgimiento industrial en su propia zona metropolitana, luego para dominar el mercado internacional en el orden capitalista. La búsqueda del "paso del noroeste" fue para inducir la influencia occidental en la cuenca del Pacífico en ruta directa de dicho canal, así como para destruir el régimen imperial de España en América.

11) Las expediciones europeas en el Pacífico significaron un acceso comercial con la cuenca del Asia-Pacífico. El régimen imperial sino-japonés en la cuenca del Pacífico, sincrónicamente,

se desmoronaría tanto por el cambio económico interno de esta región, como por la opresión del nuevo orden capitalista industrial traído por la presencia europea.

De este modo, la finalidad de este estudio es presentar un panorama histórico de la apertura del océano Pacífico septentrional durante el virreinato y subrayar el desenvolvimiento de la rivalidad comercial en la cuenca del Pacífico.

Metodológicamente, la interpretación histórica nos proporciona elementos de reflexión que convergen hacia el objeto trazado en muestro estudio.

El primer capítulo constituye una revisión histórica de las expediciones marítimas y expansiones comerciales relacionadas con la cuenca del Pacífico, lo que nos permitirá introducir el problema que nos hemos propuesto analizar. Este capítulo consta de siete partes:

La primera parte contiene, a grosso modo, un panorama de la civilización china y las relaciones comerciales interasiáticas, desde Asia oriental hasta el Mediterráneo. También señalamos la importancia que la China tuvo en el desarrollo de intercambios tanto comerciales como técnicos y culturales, los cuales influían hacia el Lejano Occidente, especialmente en el período de la pax mongólica. Así, igualmente, hacemos mención al interés que despertaron las noticias sobre Asia oriental en los europeos para emprender largos viajes realizados por italianos. En ese entonces, la cuenca del Pacífico estaba formada por el comercio triangular entre China, Corea y Japón, integrando los países del sudeste asiático. Y, más tarde, surgió el problema sobre el sistema tributario sinocéntri-

co, basado en el orden mundial de China, con Japón.

En la segunda parte vemos la transferencia tecnológica a Europa occidental con base en la civilización greco-árabe y de China, y se trata de la búsqueda de los europeos de una salida al Lejano Oriente en el siglo XV. Asimismo, mencionamos las rutas así como las expediciones marítimas más sobresalientes que precedieron al hallazgo del océano Pacífico en el siglo XVI.

La tercera parte, señala la rivalidad comercial en la cuenca del Pacífico entre China y Japón. Igualmente, tratamos de la intensificación del comercio a raíz de la llegada de los ibéricos a Goa-Macao y Acapulco-Manila generando del mismo modo rivalidades entre los ibéricos y los nuevos participantes holandeses e ingleses.

La cuarta parte se refiere a la reglamentación del comercio del azogue en las colonias españolas en América y en la región transpacífica.

La quinta parte abarca la rivalidad comercial europea que se desarrolló en la cuenca del Pacífico a raíz del tratado de La Haya. También incluímos la repercusión que las informaciones sobre la cuenca del Pacífico tuvieron en impulsar la fundación de la Compañía de las Indias Orientales holandesa y la Compañía inglesa de las Indias Orientales. Finalmente, anotamos la confrontación entre España y Holanda en la cuenca del Pacífico, señalando a Japón como punto clave en la estrategia geopolítica en Asia oriental.

En la sexta parte, describimos la rivalidad comercial en la cuenca del Pacífico con los nuevos participantes holandeses e

ingleses. Sobre todo, los conflictos mercantilistas entre los ibéricos establecidos en Macao y Manila, y los holandeses que comenzaron a bloquear las dos ciudades portuarias ibéricas para intervenir en el comercio de la cuenca. Asimismo, incluimos el desarrollo del comercio japonés a través del sistema del Certificado de Sello Bermejo que provocó la disminución del valor del comercio intermediario en la zona. El conflicto territorial sobre Taiwan entre Japón y Holanda dirigió el último país a obedecer al shogunato. La dificultad de buscar el comercio chino para suministrar sus mercancías a Japón ocasionó a los holandeses manipular con piratas chinos. Asimismo, incluimos la participación europea en la expulsión portuguesa de dicho país asiático.

La séptima parte contiene el estudio del régimen sino-japonés a través de la formación del comercio cuadrangular entre China, Japón, Corea y Ryukyu, además del sistema comercial del Certificado de Sello Bermejo relacionado con los países del sur asiático. Incluimos la expansión holandesa establecida en Batavia (actual Yakarta) y su monopolización del comercio de especias, expulsando a los portugueses de la zona. Finalmente tratamos de la expansión inglesa en India y su extensión comercial con China.

El segundo capítulo comprende el estudio de las expediciones rusas, españolas, francesas e inglesas emprendidas en la región septentrional del océano Pacífico, en el curso del siglo XVIII. Este acápite consta de cinco partes.

En la primera parte trataremos de la formación de la ciencia moderna a través de la transferencia a Europa de las civilizaciones antiguas del Oriente y del Lejano Oriente, donde habían desa-

rrollado la astronomía y las matemáticas que influyeron en la época renacentista y que fueron la base sobre la que se construyó la nueva sociedad de la Ilustración en el siglo XVIII, cuyo movimiento se extendió al resto del mundo.

En la segunda parte, incluimos algunos aspectos relacionados con la búsqueda de un paso corto por el norte que condujera a Asia oriental en el siglo XVI. Igualmente, nos referiremos al desenvolvimiento del comercio ejercido por los europeos y los habitantes de América del Norte así como también, la búsqueda de una ruta marítima que a través del mar de Barents, facilitara la comunicación de dicha región con China.

En la tercera parte, tratamos sobre la expansión rusa después de la caída de Constantinopla en poder de los otomanos hasta las expediciones de Behring. En este sentido, haremos alusión a la búsqueda rusa por un lado, de salidas tanto al Báltico como al mar Negro y, por otro, recordaremos las gestiones de esta nación para ampliar el comercio de pieles que, a través de Asia central, se extendería a la costa pacífica asiática favoreciendo su comercio con China.

En la cuarta parte, analizamos la reacción española frente a la llegada de los rusos a América septentrional. De esta manera expondremos las principales expediciones españolas dirigidas a la costa noroccidental de América (1774-1779).

En la quinta parte, abarcamos las expediciones españolas en el Pacífico meridional (los siglos XVI y XVIII), las expediciones holandesas (el siglo XVII) y las expediciones francesas e inglesas en el Pacífico como por ejemplo, las de Byron, Bouganville, Cook y La Pérouse, realizadas después del tratado de paz en París (1763).

En el tercer capítulo, describimos el fenómeno histórico acontecido en la costa noroccidental de América referente al comercio con China cuando, todavía España no alcanzaba el poder efectivo en América del norte (a fines del virreinato novohispano). Este capítulo consta de cinco partes.

En la primera parte, nos referiremos a la explotación de la piel de nutria efectuada por los rusos e ingleses en la costa noroccidental de América. En primer lugar, haremos alusión a que, después de la expedición de Behring, los rusos expandieron el comercio de pieles desde Siberia hasta Alaska, para conquistar el mercado chino a través de Kiakhta. En segundo lugar, trataremos la manera de cómo los ingleses comenzaron también a explotar el comercio de pieles de nutria, después del tercer viaje de Cook. Asimismo incluimos el comercio de pieles y la importación del azogue de China por los españoles.

En la segunda parte, examinaremos las medidas tomadas por el virrey novohispano Flores en 1788, una vez que las noticias acerca de una expedición rusa confirmaron sus propósitos de establecer una colonia en Nutka. De esta manera, observamos que, un año después, cuando los españoles llegaron a Nutka, con el fin de obstaculizar el plan ruso, se encontraron con la novedad de que la costa noroccidental de América también era objeto de la presencia tanto de los ingleses como de los norteamericanos.

En la tercera parte, estudiaremos las modificaciones de la política española frente a los acontecimiento en Nutka, emprendidas por Revillagigedo, sucesor del virrey Flores, y profundamente influido por el despotismo ilustrado, característico de la metró-

poli española de ese entonces.

En la cuarta parte, nos referimos a las disputas de los territorios ocupados por las potencias, luego de lo acontecido en Nutka. De la misma manera, examinaremos los preparativos de guerra de Inglaterra contra España.

En la quinta parte, abarcamos del convenio de Nutka a la entrega de este puerto a Inglaterra, con la debida participación de España en las futuras expediciones con el objeto de fijar los límites territoriales de las dos metrópolis en el noroccidente de América.

El cuarto capítulo tiene como objetivo principal analizar en primera instancia, el desarrollo del comercio de la costa noroccidental de América con China (a fines del virreinato novohispano). En segundo lugar, el ejercicio mercantil inglés que gana terreno frente a Francia quien quedó aislada de sus colonias, por la práctica del bloqueo naval impuesto por ingleses (1793-1815).

En la primera parte de este capítulo, incluimos, en primer lugar, una revisión de las expediciones inglesas y norteamericanas que continuaron su avance hacia la costa noroccidental de América estimuladas por el comercio de pieles. Por otro lado, subrayamos la fundación de la Compañía Ruso-Americana en Alaska, para lo cual los rusos planearon desarrollar el comercio con la cuenca del Pacífico, especialmente con Japón y China.

En la segunda parte, observamos el desarrollo del comercio de pieles en la costa noroccidental de América con China, a través de la implementación del nuevo sistema corporativo comercial que incluyó a los rusos.

En la tercera parte, subrayamos que, a partir de la derrota del imperio español propiciada por la Francia napoleónica, los ingleses y los rusos extendieron su esfera de influencia en el Pacífico, por medio del ejercicio comercial con China. Así, anotaremos que, las islas Sandwich se convirtieron en un centro naval de vital importancia para la comunicación entre la cuenca del Pacífico y América septentrional.

En la última parte, mencionaremos algunos aspectos sobre los cambios económicos mundiales en la cuenca del Pacífico.

En el presente trabajo utilizamos términos como "el occidente" con "el oriente", "el lejano occidente" con "el lejano oriente" y "el extremo occidente" con "el extremo oriente", cuyos contenidos son relativos en la geografía de dos mundos civilizados en la historia. Así como, empleamos también los términos de "Lejano Oriente", "Medio Oriente", "Cercano Oriente" y "Oriente" en contraste con el "Occidente" de Europa occidental; pero las palabras son aún más relativas al manejo geográfico por la política del mundo eurocentrista, puesto que la sociedad europea formó el mecanismo cultural para integrar las civilizaciones del resto del mundo con sus propias ideas internacionales. Hasta que el poderío de la Europa occidental influyó en el resto del mundo a través de la industrialización capitalista, las civilizaciones orientales se imponían al mundo occidental, pero desde aquel momento se invirtió el flujo de la civilización entre el occidente y el oriente. Varios historiadores describen con ello, pero también revisan de esta manera la historia de las civilizaciones.

Sobre los datos consultados en diversos libros publicados, tenemos entre ellos a Henri Pirenne, Historia de Europa, desde las invasiones al siglo XVI, que busca el origen del desarrollo de Europa en la Edad Media. Josepn Needham, La gran titulación; ciencia y sociedad en Oriente y Occidente, y De la ciencia y la tecnología chinas, cuyas obras nos impresionan por su investigación acerca de la civilización china influyendo al Occidente. Fernand Braudel, Las civilizaciones actuales, estudio de historia económica y social, el cual valora a las civilizaciones no europeas tanto como a las europeas. Eric R. Wolf, Europa y la gente sin historía, que trata de analizar la explotación europea del mundo desde el punto de vista geopolítico y económico. J. H. Parry, Europa y la expansión del mundo, 1415-1715, que nos da una comprensión general sobre la expansión europea. Lothar Knauth, Confrontación transpacífica; el Japón y el nuevo mundo hispánico, 1542-1639, cuyo estudio trata de presentarnos el conflicto nipo-novohispano con la precisión debida. Ronald P. Toby, State and Diplomacy en Early Modern Japan; Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu, que es una investigación destacada en el campo de las relaciones internacionales de la diplomacia japonesa en la cuenca del Pacífico, en el período señalado. Yoko Nagazumi, Kinsei shoki no gaiko (Foreign Policy in Early Modern Japan), cuyo estudio nos presenta con nuevos datos la diplomacia japonesa, la política económica y el comercio en la cuenca del Pacífico en la época mencionada. Kazui Tashiro, Kinsei Niccho tsuko boeki-shi no kenkyu (Estudio de la política exterior y comercio entre Japón y Corea en la época moderna), cuya investigación nos revela la barrera oscura de las relaciones nipo-coreanas.

Asimismo, hemos trabajado en el Archivo General de la Nación, donde hemos obtenido varios datos inéditos, aunque no pudimos consultar el Archivo General de Indias.

ADVERTENCIA

Los vocablos japoneses transcritos en español están ajustados a la letra latinizada según el sistema Hepburn. Los términos chinos transcritos en español están tomados de las obras consultadas, sin embargo las palabras chinas en las obras consultadas de los textos japoneses están transcritas de acuerdo con el diccionario de los caracteres hanes (kanji): Ogawa, Tamaki, Taichiro Nishida y Tadashi Akazuka (compilación), Shinjigen, 81a. ed., Tokyo, Kadokawa-shoten, 1975.

AGRADECIMIENTO

El presente trabajo se realizó bajo la dirección del doctor Ernesto de la Torre Villar, en la carrera de Historia de México, en la Facultad de Filosofía y Letras, División de Estudios de Posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México, a quien agradezco cordialmente su valiosa ayuda. Igualmente, agradezco la lectura realizada por el doctor Miguel Soto Estrada como revisor de tesis. En cuanto a la corrección de estilo me ayudaron la lingüista Sylvia Jáuregui, y los historiadores Carmen de Luna, Alba Stella Camelo Mayorga, Tomás Jalpa Flores y Salvador Méndez Reyes. Agradezco cordialmente a todos, sus valiosas opiniones.

CAPITULO I

PENETRACION EUROPEA HASTA EL LEJANO ORIENTE Y LA APERTURA DEL OCEANO PACIFICO

1. Antecedentes históricos de la cuenca del Pacífico

En las vastas regiones de India y China se erigieron grandes imperios y centros culturales. La abundancia de riquezas naturales y el auge del comercio permitió el desarrollo de comunicaciones marítimas transindopacíficas.[1] Hoy día, con claro prejuicio se ha calificado a los chinos de pueblo no marítimo pero, desde antes de la era cristiana ellos surcaban los mares de Asia oriental aprovechando los monzones para llegar al golfo de Bengala, a través del estrecho de Malaca. En el siglo I d.c. ellos no pasaban de la costa de Coromandel y Ceilán, pero gradualmente las traspasaron y llegaron hasta el mar de Arabia.[2]

La embarcación que utilizaban los chinos para surcar los mares es la que conocemos como junco. Tenía la característica de la forma de un cajón rectangular, basada en la primitiva balsa de bambú, con travesaños en la proa y en la popa y puesto un timón en esta última. Esta técnica era empleada desde antes de la era cristiana.[3] Desde los siglos II y III d.c. tanto los chinos como sus vecinos malayos e indonesios de la zona de contacto, emplearon la vela de cuchillo que permitió navegar aerodinámicamente en orza utilizando grandes naves. Asimismo, los marineros chinos desarrollaron la vela con esteras y listones. A partir del siglo III, los barcos tenían mástiles múltiples, ya que la construcción con mamparos permitió plantar varios mástiles en la línea central de la

embarcación.[4] En el Asia sudoriental se mezclaron las influencias chinas con las indias y aparecieron tipos híbridos de barcos.[5]

En esta última región, entre los siglos II y VI, surgió el reino Funan en el delta del Mekong, región privilegiada por poseer fértiles llanuras aluviales adecuadas para el cultivo de arroz. Su poder se extendió sobre lo que hoy llamamos Camboya y Vietnam meridional. Su dominio abarcó partes de Siam, Malaya, Java y Birmania. La región controlada por Funan era un enclave sumamente importante para el desenvolvimiento del comercio marítimo y terrestre en las regiones comprendidas entre los océanos Índico y Pacífico: la ruta terrestre abrazó las zonas ubicadas entre las costas siamesa y birmana, en el istmo de Kra entre los golfos de Siam y de Bengala. Las dos principales rutas marítimas fueron demarcadas por los estrechos de Malaca y Sonda.[6] El reino de Funan se enriqueció además del cultivo de arroz por el comercio establecido gracias a las relaciones desarrolladas con India y con China; sobre todo con esta última por los estrechos vínculos creados a través de las relaciones de vasallaje por los cuales reyes de Funan y sus vasallos eran tributarios del emperador chino. Durante las dinastía Sun meridional, Sui y T'ang (entre los años 420 y 606) numerosas embajadas tributarias procedentes de Asia sudoriental contribuyeron con sus tributos al incremento comercial.[7]

El comercio marítimo desarrollado entre la India y el Mediterráneo alcanzó gran apogeo a comienzos del imperio romano. Las importaciones orientales de Roma a través de los intermediarios griegos de Egipto, árabes e indios fueron la pimienta, las resinas, los perfumes, la seda, las muselinas, las piedras preciosas

entre otros productos asiáticos. Los romanos no tenían para ofrecer a la India a cambio de sus productos más que oro. Al principio de dicho tráfico, los marineros de Egipto navegaban por el mar Rojo costeando las orillas de la tierra para llegar a la India. Más tarde descubrieron el fenómeno del monzón que podían aprovechar para pasar rápido y directamente a los puertos de la costa occidental de dicho subcontinente. Sin embargo, este comercio se debilitó a partir del siglo II d.c. Esto significó una reorientación comercial hacia la India y el sudeste asiático, de tal manera que, a partir de este momento, los árabes y los persas dominaron el comercio en el área.[8]

Los árabes viajaban por los mares hasta la costa sudoriental de China. En el siglo IV tenían un establecimiento en Cantón y en el siglo VII hubo colonias de mercaderes árabes en la costa occidental de Sumatra y en Cantón.[9] Entre los siglos VIII y XI los malayos del reino de Sriviyaya en Sumatra controlaron el comercio entre India y China, y posiblemente participaron en el comercio de exportación de África oriental a la India y otras regiones de sudeste asiático. Los mercancías de exportación consistieron en esclavos, marfil, hierro, cuernos de rinoceronte, conchas de tortuga, ámbar y pieles de leopardo. Los árabes establecidos en Cantón, para desarrollar sus actividades comerciales, llevaron esclavos africanos aproximadamente a partir del siglo VIII.[10] En el siglo IX, los árabes tuvieron que abandonar China, pero continuaron desarrollando el comercio con los chinos a través de los puertos del sudeste de Asia. De esta manera, Kedad (al norte de Penang en la península de Malaca) se transformó en centro comercial donde los

barcos chinos y árabes intercambiaron especias, maderas aromáticas y otros productos de Asia sudoriental. Igualmente utilizaron a Palembang (en la isla de Sumatra) como otro centro comercial. Las islas Filipinas también se beneficiaron con este comercio y adquirieron mercancías chinas. En esta época dichas islas exportaron perlas, cera, algodón, betel y paño e importaron oro, porcelana, cuentas y utensilios de hierro.[11]

Hasta el siglo X los chinos exportaron sus mercancías en naves árabes o iraníes y en barcos de otros pueblos navegantes de los mares de China y del sur de dicho país.[12] Sin embargo, frente al gran incremento de este comercio, la dinastía Sung septentrional (960-1126) reorganizó el servicio de aduanas marítimas de Cantón en 971, y en los últimos años del siglo X se declaró que todo comercio era monopolio del Estado, estableciendo inspecciones aduanales en Hangchow, Ningpo y Cuánchow.[13] A los comerciantes extranjeros se les concedieron licencias especiales de importación en los puertos chinos. Como resultado, el comercio se desarrolló rápidamente. Por ejemplo, entre 1049 y 1053, se multiplicaron por diez las importaciones anuales a China de colmillos de elefantes, incienso y mercancías similares. Los chinos pagaban estos artículos suntuarios en oro, trigo y objetos rituales.[14]

El incremento de la complejidad de la estructura económica influyó ante todo sobre el comercio y las comunicaciones. La arquitectura naval llegó a su propio desarrollo bajo los Sung. Sus buques llevaban de 500 a 600 hombres y transportaban varias toneladas de carga.[15] Los navegantes se orientaban en su viaje por la estrella polar,[16] utilizando las técnicas náuticas más modernas

anticipándose al tiempo; los pilotos sabían el modo de determinar y seguir la latitud; sus astrónomos tenían esferas armilares desde hacía tanto como los griegos. Sin embargo, el desarrollo de la navegación cuantitativa en los mares indopacíficos empezó con la introducción de la brújula náutica en los barcos chinos en los primeros años del siglo XI; posiblemente antes ya en el IX. La brújula antigua estaba compuesta de flotadores de hierro magnétizado suspendidos de una hebra de seda cruda. A fines de esta dinastía, los marineros chinos viajaban habitualmente con ella. Además, en China, el báculo de Jacob era conocido y usado desde hacia 1086 (o sea, tres siglos antes de la descripción de Levi ben Gerson). También, en el mismo siglo, los chinos usaban la ballestilla. Y, desde comienzos del siglo XII, los navegantes utilizaban relojes náuticos; pues la ampolleta en el uso de arena para medir el tiempo, posiblemente junto con la brújula magnética y el timón de codaste, se transmitió al Extremo Occidente del Oriente Lejano a fines del siglo XII. Este progreso llegó a la relojería mecánica hacia 1370 con la sustitución del agua por arena en reloj de tipo hidromecánico, que tenía esfera y manecilla.[17]

En los mares de Asia oriental no surgieron las galeras multirremes tripuladas por esclavos, tan importantes en la historia mediterránea hasta el Renacimiento. Pero, como vimos, se desarrollaron el timón de popa, la vela a barlovento y la brújula magnética. Además, en el siglo XII, la época marítima china comenzó a desarrollar el barco de guerra de rueda de paletas. —Este nuevo tipo de barco ya se había encontrado en la literatura china en las descripciones de rueda de paletas accionados por un molinete en los

siglos V y VI, y sus construcción y aplicación era para el combate naval en ríos y lagos en el siglo VIII.— Un arquitecto naval, Kao Hsüan, construyó las naves de guerra del gobierno con un número de hasta 23 ruedas (once en cada costado y una en la popa). También se utilizaron grandes cantidades de bombas de pólvora y humos tóxicos.[18]

El avance de la ciencia y tecnología en China destaca también en el uso de pólvora, que se originó en las ceremonias religiosas pues se utilizaba en el triquitraque desde el siglo VI d.c. Esto evolucionó las armas de fuego en el siglo IX. Las composición fue la mezcla de carbón vegetal con salitre y sulfato, fórmula que está publicada en un libro taoísta de 1044.[19] El desarrollo de las armas de pólvora continuó con el invento de un detonador en un lanzallamas en el año 919 y, con la creación de sencillas bombas y granadas hacia principios del año 1000. Al mismo tiempo se utilizó en un nuevo tipo de flecha incendiaria, como el cohete. De aquí se siguió la transición hasta el cañon de pólvora, hacia 1120, el cual empleaban las huestes Sung de China contra los tártaros de Chin. Un siglo más tarde, las armas de fuego dirigían las últimas campañas entre los Sung y los mongoles Yuan. Finalmente, hacia 1280, apareció el cañón metálico en el continente asiático.[20]

Durante el siglo XI los chinos empezaron a extender su fuerza económica por el mar. Ellos llegaron hasta las costas sureñas de la India y establecieron asentamientos comerciales en el sudeste de Asia, dondequiera que encontraban un gobierno firmemente formado.[21] En los siguientes siglos XII y XIII, los juncos chinos surcaban frecuentemente los mares de la cuenca del Pacífico. Asia

oriental experimentó un notable auge del comercio chino con Corea, Japón y Asia sudoriental. Los chinos importaban predominantemente artículos suntuarios, tales como maderas raras, alcanfor, especias, marfil, corales y perlas. Entre sus exportaciones figuraban la porcelana, las telas y brocados de seda.[22] De este modo, los chinos arrebataron a los árabes, que controlaban las rutas transoceánicas, el acceso a la India y a países aún más lejanos.[23] Pese al desarrollo marítimo del comercio en la China de los Sung meridional (1127-1279) éste no alcanzó la dimensión de un imperio en Asia oriental.[24]

En esta época, esa zona se formó una extensión de comercio internacional entre China, Corea y Japón con lazos interdependientes a través de la actividad del comercio marítimo del país continental. Lo observamos en relación con las exportaciones de los productos entre ellos.

Los chinos exportaban a Japón productos nacionales como sargas, brocados, y artículos de reexportación procedentes de los países sureños como maderas tropicales aromáticas y cuernos de rinoceronte. Con Corea, el intercambio consistía en maderas aromáticas, telas teñidas de cinco colores procedentes del continente y mercancías de los reinos del sur consistentes en especias, maderas tropicales aromáticas, cuernos de rinoceronte y marfil entre otros productos.

El comercio coreano con Japón incluía ginseng, almizcle y otros productos nativos, así como productos chinos de reexportación como brocados y sargas. El comercio coreano con China incluía materias medicinales, utensilios de cobre, artículos hechos de

bambú y productos japoneses de reexportación como lacas y objetos con incrustración de concha, azufre y abanicos.

Las exportaciones japonesas a China incluían polvo de oro, perlas, mercurio, azufre, biombos y abanicos. Asimismo se reexportaban los productos del comercio coreano entre los que se incluían artículos hechos de bambú y materias medicinales. El comercio japonés con Corea era básicamente de productos nacionales.[25]

Este comercio triangular, entre China, Corea y Japón, nos señala que se había organizado un acuerdo internacional entre ellos y, se cubría la falta de productos de los reinos sureños por la reexportación de China. Más tarde se estableció el reino de Ryukyu en el siglo XV, que desempeñó un papel importante como intermediario del comercio de los reinos del sur con los países de Asia oriental. El comercio ryukyu con los sureños empezó desde los comienzos del siglo XIV. En el siglo siguiente, los ryukyus frecuentaban Siam, Patani, Malaca, Sunda, Annam, Palembang, etc.[26]

A su vez, la expansión de los mongoles había alcanzado su punto culminante entre 1276 y 1279; ellos habían emprendido operaciones marítimas después de haber logrado el dominio de China, y de haber utilizado las flotas mercantes de chinos, creadas durante el reinado de la dinastía Sung. Es preciso señalar que esta dianstía había mantenido contactos diplomáticos con los países vecinos, mediante presiones militares, lazos tributarios con la China de los Khan y con los vasallos del imperio. El jefe mongol Kubilai Khan (1215-1294, nieto de Gengis Khan) envió diversas expediciones contra dichos países. Atacó Annam, Champa y Birmania septentrional en 1278 y 1283; también Java en 1281 y 1292 pero,

estas expediciones no tuvieron gran éxito.[27]

Kubilai Khan, tras haber invadido la mayor parte de China y toda Corea, intentó tres veces sojuzgar al Japón. El período Kamakura del Japón (1185-1333) estuvo bajo el dominio de la aristocracia militar durante la primera fase del régimen feudal. En 1274, un ejército mixto de unos 30,000 mongoles y coreanos zarpó de los puertos de Corea hacia el Japón, desembarcando en la costa del Kyushu septentrional, enfrentándose ahí con las fuerzas japonesas precipitadamente reunidas. Pero Japón sufrió una oportuna tempestad, aprovechada para rechazar la flota invasora con graves pérdidas. En 1281, Kubilai envió nuevamente una segunda expedición contra Japón desde Corea y China. El ejército mongol, de aproximadamente unos 140,000 hombres, se enfrentó en la gran muralla defensiva construida por los japoneses a lo largo de la costa de la bahía Hakata; en ese entonces, Japón contaba con mejores tropas y técnicas de lucha para contrarrestar a los mongoles. Así, los invasores no pudieron penetrar en el interior del territorio nipón por las cualidades combativas de sus moradores. Tras dos meses de lucha, de nuevo otra tormenta dispersó a la gran flota invasora. Por tercera vez, Kubilai organizó una última expedición, la cual fracasó a raíz de su muerte en 1294.[28]

En los siglos XIII y XIV, China, como parte del imperio universal mongol, ocupaba una posición de vanguardia a escala mundial; desde el punto de vista tecnológico y cultural China era superior al resto del mundo y llegó a ser una gran potencia económica.[29] La política económica promovió la actividad comercial tanto interior como exterior del imperio. A los mercaderes musul-

manes se les permitió correr en el vasto territorio asiático. Las rutas que unían a China con Asia central, con Asia occidental y con Europa, que se extendían de Corea al Danubio. Los árabes transportaban mercancías al sudeste de Asia y de ahí al océano Índico. Muchos extranjeros llegaron a China, entre ellos algunos dejaron relatos de sus experiencias, tales como Marco Polo e Ibn Battuta.[30] Es preciso aclarar que los europeos tenían poco conocimiento sobre el Lejano Oriente. En la era de la pax mongólica hubo grandes intercambios científicos y culturales entre los chinos y los musulmanes. Los europeos recibieron objetos y conocimientos de los asiáticos, como el uso de la pólvora, la imprenta y la brújula, que servirían a la expansión europea. De 1254 a 1259, dos venecianos, Maffeo y Nicolo Polo, visitaron la corte de Khan mongol y recorrieron Asia. Más tarde, en 1271, éstos emprendieron otro viaje llevando con ellos al hijo de Nicolo, Marco Polo. El relato escrito por este último, en 1298, fue una revelación para Occidente; después, sus notas fueron completadas por otro veneciano, Nicolo de Conti, en la primera mitad del siglo XV.[31] Dentro de este relato estaba la "leyenda" de que existía la Isla Rica de Oro del Japón, la cual despertó en los europeos el deseo de llegar a la India, porque el oro y las especias eran ambicionadas por Europa. También, de Europa, papas y reyes enviaron a Karakorum y Pekín misioneros franciscanos con objetivos políticos religiosos, tanto en contra de los sarracenos como para explotar la posibilidad de evangelizar al pueblo.[32] Los chinos también viajaron y recorrieron el imperio mongol, además llegaron a todo Asia central y a Rusia y Persia. Con ellos llevaron su tecnología y su artesanía, las

cuales utilizaron los ingenieros chinos, por ejemplo, para mejorar el riego de la cuenca del Tigris y el Éufrates.[33]

Hacia mediados del siglo XIV, a los debilitados mongoles les asestaron los chinos una sorpresiva insurrección tomando Nankín en 1356; su ejército expulsó a los mongoles de Pekín en 1368. Los mongoles se vieron obligados a abandonar Karakorum, y luego, en 1404, emprendieron una campaña contra los Ming en el Asia occidental. Sin embargo, esta campaña abortó en 1405, por la muerte de Timur.[34] China empujó a los mongoles hacia el desierto y, arruinando todos los intentos de los últimos por recobrar el poder, el imperio Ming (1368-1644) consolidó su dominio.

El nuevo imperio chino cerró las puertas occidentales del comercio y se esforzó en abrirse caminos marítimos. Entre 1405 y 1431-1433, China lanzó una notable serie de siete expediciones navales a los reinos del sur. Estas flotas zarparon de Nankín para fundar el protectorado chino en las islas de Java y Sumatra, las cuales proveían a China de polvo de oro, pimienta y especias. En Ceilán dejaron una guarnición, de ahí se dirigieron al golfo pérsico, al mar Rojo y a la costa de África.[35] Estas expediciones sucesivas fueron llevadas a cabo bajo el mando del almirante Chen Ho, quien fue un eunuco de Yunang de origen mongol-arábigo. En una de estas flotas, compuesta de 73 navíos, se sumaban 27,870 hombres entre oficiales, soldados de escuadra, combatientes, mercaderes, paisanos y funcionarios.[36] Pese al éxito de Chen Ho, dicha empresa se terminó en 1431-1433 y ya no fue reemprendida. En comparación con las expediciones posteriores de los europeos es curiosa esta historia, pues China poseía las tecnologías más adelantadas de

la época sumadas a los grandes juncos, que eran los únicos capaces de doblar el cabo de Buena Esperanza para comunicarse con el Atlántico.[37] Sin embargo, los chinos no avanzaron más allá de la costa oriental de África, ya que estas expediciones no eran de exploración ni de comercio, sino para ampliar la influencia imperial y el prestigio del emperador Yung Lo de los Ming hacia los reinos en la cuenca del Índico. De esta manera, los Ming establecieron el orden mundial sinocéntrico por estas expediciones hasta los países del sur. No obstante, el problema era la notable presencia japonesa pues con mayor frecuencia aparecían los mercaderes norteños en la costa sudoriental del continente chino, hasta que en 1419 se les autorizó tocar regularmente los puertos de la provincia de Chekiang en la costa de China.[38] Además, la enorme China tenía que reunir gran cantidad de sus fuerzas en las fronteras septentrionales debido a las tradicionales preocupaciones contra sus enemigos. En 1421 fue abandonada la capital Nankín para establecerla en Pekín.[39]

De esta manera, el comercio entre Japón y China se desarrollaba con más vigor. Las exportaciones del primero al último consistían en mercancías en serie y productos elaborados tales como cobre refinado, azufre, abanicos plegables, biombos, rollos pintados y, sobre todo, tradicionales espadas de acero japonés. Una sola misión llevaba a China decenas de miles de dichas espadas. A su regreso, los barcos norteños volvían con sartas de dinero contante (50,000 sartas en 1453), seda natural, porcelanas, pinturas, medicinas y libros.[40]

Durante los siglos XIII y XVI, fue muy notable el desarrollo

económico del Japón, aunque estaba en incesantes luchas después de la guerra de Onin (1467-1477) y hasta la unificación del Estado por Toyotomi Hideyoshi en 1585. Bajo el estímulo de los jefes militares regionales, los japoneses aplicaron nuevas técnicas tanto en el cultivo de la tierra, que contribuyeron a incrementar las zonas de cultivo y la producción agrícola, como en la explotación de minas. Así, la producción en expansión condujo a una nueva actividad comercial. Los mercados y las tiendas se organizaron desde el siglo XIII de forma regular y después se ampliaron y se multiplicaron. Los cultivos comerciales y la producción artesanal establecieron un mercado más amplio. La seda natural, el cáñamo, el algodón, el papel, las materias colorantes, la laca, los aceites vegetales y muchos otros productos secundarios de la economía aldeana se producían en ese entonces con excedente para la venta al mercado.[41] De tal modo que la economía comercial desarrolló el sistema de valor y de intercambio en el empleo cada vez mayor de las monedas importadas de China. Además el comercio exterior fomentaba el comercio doméstico y viceversa, en progresión geométrica. Mientras tanto, en la segunda mitad del siglo XIII, la amenaza del Mongol obligó a los japoneses a desarrollar primero, su propia marina mercante y segundo, las comunidades de la costa, establecidas en el mar interior Setonaikai y en el Kyushu, comenzaron a aventurarse en los mares de China. Los primeros años del siglo XIV se caracterizaron por la piratería comercial japonesa, conocida como "wako".[42]

Los wako arrasaron las costas de Corea durante todo el siglo XIV y, durante dos siglos siguientes, trasladaron su principal

zona de actividad a China.[43] Ante estas circunstancias, China interrumpió (entre 1383 y 1403) las relaciones comerciales con Japón presionando de esta manera a las autoridades de éste para que la piratería de los wako fuera controlada por ellas. Los wako posteriores estaban formados la mayor parte de chinos y el resto, en 10-30% por combatientes japoneses. Más tarde, al pirata portugués también se le llamó con este término.[44] En cuanto al surgimiento de los wako, este aumentó por la política china de la "prohibición de actividad marítima" para controlar el comercio ultramarino en la cuenca del Pacífico.

Es importante mencionar que el comercio con China estaba bajo el orden internacional sinocéntrico, predominando tanto en el continente como en la cuenca del Pacífico, sujetando a los países vecinos con su gran civilización. En mayores períodos en su historia, uno de los prerrequisitos de la admisión en las relaciones diplomáticas con China fue el nombre de una era china. Con base en el desarrollo de la ciencia astronómica, uno de los principales funciones del emperador fue intermediar entre el cielo y el hombre, denominándolo "Hijo del Cielo". Él perfeccionaba ceremonias rituales a sus propios tiempos en el orden del universo y proclamaba el calendario. Así, la proclamación de calendario y del nombre de una era fue el Hijo del Cielo. De tal manera, para fundar las relaciones diplomáticas con el imperio, debía reconocer a la soberanía china con confirmación externa de la legitimidad de su tenencia en el oficio de mediador cósmico. Esta admisión en las relaciones diplomáticas se había formado entre el imperio chino y sus reinos limítrofes, desde la edad antigua, junto al sistema de investidura y al

sistema tributario. En estos sistemas, el emperador chino daba una investidura de rey a sus vecinos en una relación de estado protector y posesión, o señorío y súbdito; los países vasallos enviaban tributos a China y recibían obsequios imperiales. En esta política sinocéntrica, los reinos asiáticos podían ser favorecidos por la civilización china. Desde el punto de vista económico, este procedimiento funcionó para intercambio de materias primas y productos elaborados. Sin embargo, durante la dinastía Ming, China integró el comercio general con los vecinos asiáticos al orden arriba mencionado, para que los Ming dominaran el resto de Asia y, especialmente, para evitar el comercio agresivo del Japón. Como el último país no fue sojuzgado, China le cerró sus puertas.[45] Los Ming mantuvieron la política de no intervenir en asuntos exteriores, ni enviar tropas militares fuera del imperio. Así, en la cuenca del Pacífico, el comercio se desarrolló en este régimen sinocéntrico en el siglo XV.

Japón estaba siempre fuera de este orden, él mismo proclamaba los nombres de la era en su propio sistema bajo el gran privilegio de la corte; pero, entonces, a los japoneses no les interesaba mucho considerar al concepto chino en torno del sistema tributario, sin aumentar el intercambio comercial. En 1401, el shogunato Ashikaga envió una misión a China con el propósito de obtener los beneficios del lucrativo comercio con ella, a cambio de controlar a los wako. Como resultado del acuerdo, el limitado comercio de los barcos japoneses sería controlado por la corte de los Ming para verificar su legitimidad. A su vez, Ashikaga Yoshimitsu aceptó la investidura de "Rey del Japón", norma que se acercaba

al concepto chino de vasallaje, para obtener tributo, bajo el orden mundial de China. Yoshimitsu fue severamente criticado por la sociedad aristocrática del país, por su sometimiento a los Ming y su consiguiente desprecio al honor nacional.[46]

En 1404 y 1410, en este sistema, se registraron seis viajes de Japón a China. En este último año, el shogun quebrantó el pacto con los Ming por cuestiones de honor nipón, pero en 1428 se reanudaron las negociaciones y se logró un convenio comercial más liberal. El comercio se reinició en 1432, bajo una negociación mediante la cual podía enviarse embajadas oficiales. Por ejemplo, la misión japonesa de 1454 constaba de diez barcos. Las exportaciones de ésta, como anteriormente señalamos, se basaban en una serie de mercancías y productos muy elaborados entre los que figuraba el el acero y el cobre refinado. En la curva ascendente de la gráfica, Japón se acercaba a la técnica china en la elaboración de los productos; este rápido desenvolvimiento se vió limitado por las restricciones comerciales impuestas por China.[47]

Es preciso aclarar que, el desarrollo del comercio japonés con China continuó hasta 1547, año en que los Ming se enfrentaron con Japón debido al envío de numerosos barcos por parte de este último. Por consiguiente, las relaciones comerciales entre estos países resultaron seriamente obstruidas en los años siguientes. La mayor parte del intercambio de productos con China siguió realizándose en barcos no autorizados o piratas. La China de los Ming quedó expuesta a las incursiones navales de Japón en la cuenca del Pacífico, y transfirió el dominio del océano Índico a los árabes.

El comercio interasiático ocupaba una gran dimensión en el

mundo, que abarcó desde el Asia oriental hasta el mar Mediterráneo, inclusive África del norte. En él, varios países asiáticos se dedicaron al comercio, especialmente en este vasto cinturón comercial. El Extremo Occidente, en la Edad Media, estaba carente de objetos suntuarios. En aquel entonces, históricamente, ninguna parte del mundo dependía de la Europa occidental para obtener lo necesario para vivir, incluyendo los artículos suntuarios.[48] En la época medieval, al igual que en la antigüedad, Asia obtenía grandes beneficios de este comercio: la seda y la porcelana de China, el algodón de India y la pimienta y las especias de las Indias orientales.

A propósito, los europeos sacrificaban gran cantidad de ganado menor (ovejas y cerdos) los fines de otoño por déficit de forraje del largo invierno, y conservaban su carne adobándola. De ahí que la demanda de especias era constante e indispensable para el condimento y la conservación. Aparte de la sal (más común y barata), las especias preservadoras venían de los países asiáticos tropicales. Los barcos chinos recogían clavo de las islas de las Especias, es decir, de las Molucas: las de Tidore, Ternate, Amboína y Banda; la macis (corteza aromática) y la nuez moscada eran extraídas de la isla Célebes y otras islas de las Indias orientales. Dichas especias eran llevadas al puerto malayo de Malaca, y de ahí a la India, a través de la bahía de Bengala. Hacia 1500, el comercio había caído en manos de los mercaderes musulmanes. En la India, los cargamentos del Lejano Oriente, además de la canela de Ceilán y la pimienta de la India, eran vendidos en los puertos de la costa Malabar y, más hacia el norte, en los puertos

de Gujerat. En el mar de Arabia, el comercio era manejado en su mayor parte por los árabes y otros musulmanes. Los barcos salían de Malabar (con dichos cargamentos valiosos) con destino a los puertos del mar Rojo y del golfo pérsico, —después de haber sido transportados por tierra a los puertos de Alejandría o Siria y de haber pagado fuertes impuestos— para ser vendidos a los mercaderes italianos y distribuidos en Europa.[49]

Así, cuando se encara el asunto desde el punto de vista económico, los árabes ejercieron una gran influencia sobre los pueblos europeos. Henri Pirenne nos manifiesta que:

"Aquí los árabes han sido, gracias a su contacto simultáneo con el Occidente y el Extremo Oriente, preciosos intermediarios. Desde la India transportaron la caña de azúcar a Sicilia, a África; el arroz a Sicilia y a España (desde donde los españoles lo llevarán a Italia en los siglos XV y XVI), el algodón a Sicilia y a África; aclimataron en Asia la fabricación de la seda que los chinos les enseñaron; son ellos también los que descubren y extienden el uso de papel, sin el cual la invención de la imprenta hubiera sido inútil o, mejor dicho, no se habría realizado, e importaron la brújula. Por lo demás, estas y otras muchas innovaciones sólo pasan mucho más tarde a los pueblos cristianos. En un principio sirvieron únicamente para hacer del Islam, en relación con sus vecinos de Europa, un enemigo sumanente temible, pues era más rico y se encontraba mejor provisto. De siglo VII al XI será sin duda el amo del Mediterráneo. Los puertos que construye (el Cairo, que sucede a Alejandría, Túnez y Keruán) son las etapas obligadas del comercio que circula entre

el estrecho de Gibraltar y el mar de China, por los puertos del Egipto que se comunican con el mar Rojo, y por los de Siria, donde concluye la ruta de Bagdad y del Golfo Pérsico. La navegación cristiana se reduce a un tímido cabotaje a lo largo de las costas del Adriático, de la Italia del sur y entre las islas del Archipiélago. Todas las grandes vías marítimas pertenecen a los musulmanes."[50]

Mientras China abandonaba el océano, la transición tecnológica de China a Europa occidental permitió a los occidentales una mayor utilización de barcos en alta mar. Los instrumentos náuticos europeos hicieron posible la navegación y llegar al Lejano Oriente. En cuyo caso fueron la brújula giroscópica, la clepsidra para medir el movimiento de la nave, la redacción de cartas náuticas con sus correspondientes instrucciones, la compilación de tablas trigonométricas para la navegación y el timón de popa sobre la línea central de la nave.[51] De esta manera, a comienzos del siglo XVI, los portugueses llegaron a los mares de la cuenca del Pacífico, y erigieron establecimientos en Macao (1553-1554) y en Amoy (1554). Por esta misma época, los españoles comenzaron la ocupación de las Filipinas (1565). Más tarde, a comienzos del siglo XVII, los holandeses aparecieron en dichos mares.

Estos acontecimientos no modificaron la barrera de las relaciones sino-japonesas de 1547, pero sí favorecieron a la presencia de los ibéricos en Macao y en Manila, de modo que China finalmente renunció a la política de puertas cerradas e inauguró una nueva era en el comercio marítimo con los europeos.

Los turcos vivían en gran parte de Asia central, Cercano

Oriente y Medio Oriente. En el transcurso de los siglos XIII y XIV, la mayor parte de los turcos, rechazados por las conquistas de Gengis Khan y sus descendientes mongoles, continuaban bajo el dominio de éstos. Pero, cuando el régimen de los Khan fue derrotado por la dinastía Ming, surgieron grandes movimientos en Asia que provocaron la interrupción de la comunicación entre este continente y el Extremo Occidente. Los musulmanes fueron expulsados de Cantón; asimismo, las comunidades musulmanas del Cercano Oriente cayeron progresivamente bajo el dominio de los turco-otomanos.[52] Finalmente, la conquista del imperio bizantino, con la caída de Constantinopla en 1454, y la conversión de Mehmet II en el gobernante más poderoso del mundo musulmán, condujo a que éste soñara con el establecimiento de un imperio turco, que se extendiera desde la costa atlántica hasta el Pacífico, en el cinturón comercial asiático.[53] Mientras la guerra veneciano-otomana continuaba (1463-1479), Mehmet realizó varios avances importantes en otras direcciones: sometió a todas las colonias comerciales genovesas situadas a lo largo de la costa del mar Negro, en Anatolia.[54] Entre 1474 y 1477 Mehmet envió expediciones destructivas a lo largo de la costa adriática hasta llegar a Venecia. Esta victoria obligó a Venecia, en 1479, a celebrar un tratado de paz con los turcos por medio del cual cedió todas sus bases de Albania y de Morea, aceptó pagar un tributo anual y reconoció la soberanía otomana a cambio de mantener sus derechos comerciales en el imperio.[55] Los khanes mongoles de Crimea también reconocieron la soberanía otomana.

El comercio turco otomano se fue supeditando cada vez más al comercio con Venecia, Génova, Florencia y con los emporios comer-

ciales en las riberas del mar Negro. Este enorme imperio se convirtió en la clave del comercio asiático y del Cercano Oriente, a lo largo de tres siglos, bloqueó el acceso europeo directo al Oriente a tavés del Mediterráneo y desvió la expansión europea por las rutas marítimas hacia las Américas y hacia el Lejano Oriente, dando vuelta por el cabo de Buena Esperanza.

Por su parte, los rusos conquistados por los mongoles también comenzaron a aprovechar la unión mongol-rusa para extender su autoridad bajo el título de gran duque, cedido a Iván I de Moscú por el Khan de Uzbec (1332). Tras el casamiento entre Iván III y una sobrina del último emperador bizantino, y la caída de Constantinopla, Moscú se convirtió en la heredera política y religiosa del imperio romano ruso, que se expandió a los cuatro puntos cardinales, logrando llegar a la América septentrional, a través de Siberia.

Así, a grosso modo hemos planteado las relaciones comerciales que se desarrollaron en el cinturón comercial asiático entre el Asia oriental y el mar Mediterráneo, cubriendo las etapas iniciales de expansión correspondiente a los siglos XI a XV.

A continuación nos referiremos a las expediciones marítimas del Extremo Occidente con el fin de lograr la apertura comercial del océano Pacífico, enfrentándose los países periféricos con respecto a Asia, especialmente a China, tanto los europeos occidentales como los japoneses, en la cuenca del Pacífico.

2. Transferencia tecnológica en Europa y las expediciones marítimas europeas hacia la cuenca del Pacífico

La civilización china estuvo en la vanguardia del mundo hasta el siglo XVI y la transferencia de la ciencia tecnológica al occidente convirtió a la Europa occidental en una sociedad industrializada por la imperiosa necesidad de establecer una relación comercial con los orientales. Europa empezó la industrialización de los artículos textiles a fines del siglo XVIII y comenzó a combinarla con la máquina de vapor en el siguiente siglo. Esta morfología* tecnológica ya existía en la civilización oriental en el siglo XIII, como veremos.

En la historia de la ingeniería, el molino giratorio y la aplicación de la fuerza hidráulica aparecieron casi al mismo tiempo, tanto en China como en el occidente. Los primeros molinos de agua chinos se remontan hasta alrededor del 30 a.c. dando movimiento a las machacas de martillo, y hacia 30 d.c. para accionar muelles metalúrgicos. Además, se desarrollaron no sólo la rueda hidráulica vertical sino también la horizontal; asimismo se dio la invención fundamental del excéntrico o cigüeñal, que se utilizó en las máquinas aventadoras rotatorias. También, el fuelle con émbolo de doble acción que proporciona aire fuerte y continuo y que se había usado desde la época Han, cuyos éxitos tecnológicos contribuyeron al desarrollo industrial del hierro y el acero. Los chinos aplicaron la energía hidráulica en el fuelle metalúrgico, cuya máquina era de uso común y generalizado en el imperio oriental hacia el siglo XIII. Wang Chen describió en el tratado de la ingeniería agrícola, llamado el Nung Shu, sobre el fuelle meta-

---

*La morfología es la forma y estructura de un organismo considerado en conjunto. Respecto a la tecnología morfológica, véase la Figura 9.

lúrgico accionado hidráulicamente, en 1313. El mecanismo era una rueda hidráulica horizontal que impulsaba un volante, y por medio de una correa de transmisión el volante hacía girar una pequeña polea que llevaba una orejeta excéntrica, cuya movimiento estaba conectado con la biela y el vástago de émbolo a través de una palanca. Según el estudio de Joseph Needham, los chinos reunieron dichos elementos básicos, tales como el cigüeñal, el fuelle de émbolo en doble acción y la rueda hidráulica, para dar lugar a la anatomía de la máquina de vapor durante el periodo de los Sung del Norte. La energía hidráulica desempeñaba su papel también para mover la maquinaria textil. Y, después del viaje de Marco Polo en China, aparecieron en las ciudades italianas las hilaturas de seda con una maquinaria muy similar a la mencionada.[1]

Las civilizaciones antiguas se desarrollaron llevando consigo el progreso de la astronomía junto con las matemáticas. La de China es antigua pero no tanto como la de Babilonia y el antiguo Egipto, sin embargo es mucho más vieja que la greco-romana. El techo del mundo, Himalaya, distanció las civilizaciones entre el oriente y el occidente, tanto de China como de Grecia. No obstante, ambas se interesaban en estudios calendáricos y seguían los períodos de revolución de los planetas y sus retrogradaciones. Los chinos llevaban registros de asuntos astronómicos ya a mediados del milenio II a.c., y hubo contactos entre dos partes del mundo desde aquellos tiempos antiguos, pero la astronomía china mantuvo su carácter muy original. El catálogo estelar clásico de China se remonta a los astrónomos Shin Shen y Kan Te del siglo IV a.c. Este fue anterior al de Hiparco del año 134 a.c., y aún fue un tercio mayor que el

católogo del Almagesto por Ptolomeo en el siglo II d.c. Para determinar la posición de una estrella en el cielo, se construía una esfera armilar a base de círculos graduados, bajo tres sistemas: (1) las coordenadas eclípticas de los griegos, (2) las medidas árabes del azimut, y (3) el sistema ecuatorial de los chinos, que se emplea hoy día en la moderna astronomía. Los astrónomos orientales del siglo IV a.c. instalaron anillos armilares con las mediciones ecuatoriales; pero en el 100 d.c., un poco antes de Ptolomeo, la esfera armilar ya estaba completamente desarrollada por Chan Heng, el gran erudito y científico del último período de los Han. Más tarde, Su Sung perfeccionó la esfera armilar, que fue construida en 1088 en Khaifeng, la capital de la dinastía Sung del Norte. Este fue en la historia de la astronomía la primera máquina para la observación sideral de un mecanismo de relojería. En cuanto a los relojes mecánicos se refiere, los chinos tenían interés desde la antigüedad en construir figuras uranográficas que giraran por conducto de la energía hidráulica; y el escape para la maquinaria de relogería hidromecánica fue inventado por I-Hsing y Ling Tsan en el 725 d.c. es decir seis siglos antes de la primera aparición de la forma más primitiva de los relojes mecánicos en Europa. En el período de los Yuan, el gran astrónomo Kuo Shou-Ching llegó a construir el instrumento aún más perfecto de la esfera armilar de bronce, llamado chien i, que fue de hecho el precursor del montaje de todos los telescopios modernos, el cual aparato reequipó el observatorio de Pekín en 1275. Posteriormente, en el occidente, Tycho Brahe se convirtió en el padre de la astronomía moderna de observación en el siglo XVI, introduciendo los usos chinos de las

coordenadas ecuatoriales y su montaje con telescopio en Europa, a través de los libros astronómicos árabes que contenían la práctica china.[2]

En Europa, la antigua unidad mediterránea bajo el orden romano se había desmoronado entre el imperio bizantino y los reinos ostrogodo y visigodo.[3] Luego, la expansión sarracena destruyó el comercio europeo con Oriente, ya que los musulmanes no comerciaban con los cristianos, salvo los que querían comprar: especialmente esclavos y madera. A comienzos del siglo VIII, tanto las especias y la seda así como el papiro desaparecieron de Europa, en especial en los siguientes siglos en el norte de los Alpes. Las costas mediterráneas estaban asoladas por guerras y piratas, los puertos y las ciudades estaban abandonadas. Pero no completamente, Bizancio conservó el dominio del mar sobre el Islam. En el siglo XI el establecimiento de los normandos en Italia y en Sicilia permitió a los barcos venecianos a circular a lo largo de la costa adriática, de la costa griega, hacia la ciudad del Bósforo, y también visitar los puertos musulmanes de Asia Menor, de Egipto, de África, de Sicilia y de España.[4]

Por otra parte, se abrieron nuevas rutas comerciales, unidas al mar Caspio con el Báltico por el Volga. Los escandinavos comenzaron a frecuentar las orillas del mar Negro, y para mantener comercio con los islámicos aprovecharon Bizancio y Bagdad; lo largo del Rin, por Inglaterra y por el norte de Francia. Mientras tanto, los germánicos construyeron la Liga Hanseática en el siglo XIII.[5]

Por un lado, como vimos, a través de la transferencia tecnológica del oriente al occidente, por otro con la disgregación de

la potencia islámica en el siglo XI, la Europa cristiana recibió elementos científicos, a través de la civilización árabe alimentada en fuentes griegas, persas, indias y chinas. Toledo, desde la reconquista española en el siglo XI, se convirtió en un emporio hispano-árabe, y pudo desempeñar su papel de mediador de la ciencia oriental, junto con la Sicilia normando-árabe.[6]

La transferencia de la ciencia islámica a la Europa cristiana se basó en la traducción del texto original árabe al latín. En el siglo XI, esta forma de adopción del pensamiento árabe por los cristianos orientó la ciencia europea occidental. El Almagesto de Ptolomeo, traducido de la versión árabe al latín en Nápoles, dio a conocer el álgebra, de cuyo nombre Algoarismus se derivó la expresión "logaritmo", y con esta obra entró en Europa el sistema numérico indo-arábigo. Entre los autores árabes que fueron traducidos en el siglo XII, encontramos varios matemáticos, astrónomos y médicos, tales como Abu-l-Hasan 'Ali al-Riyal, matemático y astrónomo; Abraham bar Hiyya ha-Nasi, con su obra sobre geometría práctica; Abu Muhammad Yabir b. Aflah, quien escribió un libro sobre astronomía que contiene una crítica severa a Ptolomeo por los fundamentos de la geometría esférica. También, se conocieron varias obras sobre alquimia en sus aspectos de metalurgia y ciencia de las mutaciones psíquicas. Michael Scotus (escocés) y Hermannus Alemannus (alemán) tradujeron los comentarios de Ibn Rusd a las obras de Aristóteles. A partir de 1251, la Universidad de París abrió un seminario sobre Aristóteles, de lo que resultó que Ibn Rusd dio impulso al racionalismo.[7]

Para sustituir el papiro, la fabricación de papel se hizo por primera vez al norte de los Pirineos, en Herault en 1189. Los

musulmanes habían tomado dicha técnica de los chinos en la batalla de Samarkanda de 704, y ahí en el mismo lugar se estableció el primer taller papelero del Islam en 751. En segundo, en Bagdad en 793; más tarde, hacia 900 la fabricación extendió a Egipto, y hacia 1100 a España, desde donde la pasó al norte de Europa por la vía de Toledo.[8]

La generalización del uso de papel en el crecimiento económico y social impulsó la introducción de la tecnología de impresión tallada en bloques, que se había inventado en China a fines del siglo VII. Los más antiguos textos existentes se encuentran en Asia oriental: un sutra budista en Corea, impreso no después de 751, y los ensalmos encargados por la emperatriz japonesa Shotoku entre 764 y 770.[9] En El Cairo ya imprimían en 950, selecciones de Qu'ran. La invención de los tipos móviles, hechos de arcilla, originó a Pi Sheng en China hacia 1045, luego apareció la invención independiente de tipos metálicos en Corea en 1240. La imprenta europea inició la impresión de naipes en Alemania en 1377,[10] y más tarde, Gutenberg difundió la técnica de impresión de tipos móviles en Europa en el siglo XV. Ésta se vinculó con el Renacimiento europeo, para la difusión de la cultura.

El Almagesto de Ptolomeo se basó en la astronomía esférica, que había derivado del pensamiento geométrico, desarrollado en Grecia. "La Tierra es redonda", cuyo origen proviene de una idea filosófico-religiosa de la escuela pitagórica. "El cielo es divino, completo y eterno; cuya figura, por tanto, debe ser sin inicio y sin fin. Si es el plano, es un círculo; si es el sólido, es un globo." De este modo, se dirigió una idea de que el cuerpo celeste fue una esfera perfecta y se podía dibujar una órbita circular.[11]

Entre los astrónomos árabes, Al Battani o Albatenius en el nombre latinizado, nacido a mediados del siglo IX en la Mesopotamia, dejó su notable investigación en un códice árabe de los siglos XI y XII, conservado en El Escorial. En él expuso muchos problemas de astronomía esférica para resolverlos por nuevas fórmulas, manejando las funciones trigonométricas; así introdujo por primera vez un triángulo esférico, dado un ángulo y dos lados adyacentes. En ellos, señaló la manera de construir relojes solares, globos celestes, cuadrantes murales y el triguetrum.[12]

En la península ibérica bajo los dominios musulmanes, algo avanzó la astronomía; la obra más importante en ese campo fue las Tablas toledanas, pero la astronomía desapareció de España, después de la expulsión de los árabes de Córdoba y Sevilla.[13] La Europa occidental, desde la traducción del Almagesto hasta la época de Copérnico, se basó en la astronomía greco-árabe, cuando ésta perdió vigencia posteriormente por la ciencia moderna: la órbita circular criticada por Kepler, y la astronomía esférica impugnada por Descartes y Newton.

El Asia central fue una de las rutas de la transmisión de las ciencias orientales. Existió la formación de un observatorio astronómico en Maraghah, en Azerbaidján, el cual estaba dotado de los mejores instrumentos que había por entonces y que contenía una biblioteca de más de 400,000 volúmenes. Cuando el mongol Hulagu Khan conquistó Bagdad del califato abbasida, en 1258, encontró al ilustre Nasir al-Din al-Tusi; entonces Hulagu envió astrónomos chinos para que colaboraran con él. Uno de ellos fue Fu Meng-Chi. En Maraghah se encontraron los occidentales, incluso de España, tales

como al Maghribi al Andalsi, quien publicó tablas astronómicas y otras obras, incluyendo su Risalat al-Khita wa'l-Ighur, monografía sobre la astronomía y el calendario de los chinos y los uigues. Más tarde, en 1362, 'Ata ibn Ahmad al-Samarqandi escribió un tratado astronómico con tablas lunares para un príncipe mongol de la dinastía Yuan, Chen-Hsi-Wu-Ching.[14] Por su parte, en Samarkanda, Ulugh Begh, quien fue nieto de Tamerlán, construyó un observatorio hacia 1420, y ahí también florecieron los estudios astronómicos, cuyas nuevas tablas de los planetas y un catálogo de estrellas fueron registrados en las coordenadas de latitud y longitud, dadas en grados y minutos, como los chinos hacían desde varios siglos antes.[15]

También, hacia 1454, surgió un centro de estudios de la astronomía y matemáticas en la Universidad de Viena, bajo la dirección de Jorge Purbach, quien había publicado una obra basada en el Almagesto. Un alumno suyo que se llamó Juan Müller o Regiomontano en el nombre latinizado, colaboró en la recopilación y revisión de las Tablas alfonsinas. Más tarde, los dos mencionados astrónomos fueron invitados a Roma para estudiar el Almagesto y uniformar sus traducciones.

Bajo la dirección de Regiomontano, se publicaron almanaques y efemérides astronómicas, las cuales contenían la posición de un punto en el mar. Parece que, Cristóbal Colón las conocía y utilizó en sus viajes como veremos más adelante. Mientras tanto, la Universidad de Padua en Italia instituía las disciplinas matemáticas y astronómicas. Paolo del Pozzo Toscanelli era estudiante de medicina en Padua, pero sus conocimientos le permitieron tratar el pro-

blema de la cuadratura del círculo y prever la teoría de Copérnico. Tuvo contacto con el navegante práctico Cristóbal Colón.[16]

En Europa, la difusión y desarrollo de la metalurgia fue lento y comenzó entre los siglos IX y XIII; cuya transferencia tecnológica se inició en la desembocadura del río Rin, y de ahí pasó a Francia septentrional. Hasta entonces los europeos no podía utilizar los instrumentos hechos de hierro: cultivaban con laya hecha de madera, a mano sin rueda; labraban con una azada, molían granos a mano con piedra de molino, y en la vida cotidiana sin cuchillo de cocina ni cacerola de hierro. La aparición y uso de instrumentos de hierro posibilitó el desarrollo de la agricultura, además éste provocó un movimiento de gran desmonte con hacha y podón hechos de dicho metal en los siglos XII y XIII. De esta manera, la popularización de la agricultura se extendió en las zonas al este del río Elba y en la región occidental de Francia. Los feudos introdujeron la tecnología más avanzada en su territorio, tales como arados pesados de hierro, y también comenzaron a utilizar caballos como fuerza motriz, con nuevo estilo de arneses.[17]

Tradicionalmente, los arqueros chinos usaban arcos y flechas montando en caballos, ya desde el siglo IV a.c., y disponían los estribos para montar en dichos animales desde el siglo III (en la dinastía Chin). Ni los europeos occidentales ni los bizantinos conocieron el uso de los estribos hasta los comienzos del siglo VIII. Es importante ver la introducción de los arreos equinos en el desarrollo de agricultura, puesto que relativamente es fácil el uso de un animal bovino por la forma anatómica, los cuales tienen una especie de joroba que permite apoyarse el yugo en las vérte-

bras cervicales. En la antigüedad los occidentales, tales como sumerios, caldeos, egipcios, griegos y romanos, utilizaban el arreo de cuello y cincha, cuya tracción procedía del lomo de caballo, ocluyendo la tráquea y medio sofocando al animal, que por tanto no podía desarrollar más de la cuarta o la tercera parte de su capacidad de arrastre. La China antigua acostumbraba emplear eficazmente el arreo de zambarco y tirantes en los que una correa suspendida por unos tirantes en cruz rodea al animal, tirando así también desde el esternón. Esta forma de guarnición se encontraba en dicho imperio ya en el período Shan entre 1500 y 1027 a.c. La primera representación del último mencionado arreo de zambarco y tirante en Europa apareció en Irlanda en el siglo VIII, aunque los eslavos y los germanos los conocieron dos siglos más antes. Sin embargo, la civilización china solucionó el problema conexo de los arneses de buen rendimiento para equinos, con los arreos de collera, en los que se coordinaba una parte dura y otra blanda y que estaba dispuesto de tal modo que la tracción se hacía desde la región del esternón del caballo, cuyos arneses contribuyeron a la agricultura desde el siglo V; estas armaduras modernas aparecieron en Europa, a través de Asia central, por primera vez en el siglo X.[18]

El desarrollo de la agricultura dio incentivo a la mecanización de la industria; desde el último período de la Edad Media europea se generalizó el uso de molinos de agua y de viento, con los instrumentos mecánicos de las bombas, las prensas y las catapultas, las ruedas motrices, las ruedas dentales, los martinetes y las cinco cadenas cinemáticas (tornillo, rueda, leva, trinquete y polea). El origen del molino de agua se encuentra en la antigüedad tanto

en Roma como en China; sin embargo, no se generalizó el uso en el occidente hasta la época arriba mencionada. Mientras los occidentales instalaron los montajes verticales, los ingenieros chinos podían montar una rueda horizontalmente. Los molinos de viento aparecieron más tarde que los de agua. Acerca del tema, varios siglos a.c. los tibetanos y los mongoles utilizaron máquinas eólicas con fines religiosos, conocidas como ruedas de oraciones. Estos ingenios, de eje vertical, probablemente se difundieron hacia Persia y China con anterioridad al siglo II a.c. Y, antes del siglo V d.c. por lo menos, los chinos usaban la maquina eólica como panémonas para bombear agua en las salinas. En Persia, la utilización de los molinos de viento se generalizó en el siglo IX y su uso estaba muy difundido en las llanuras de Sijistán, donde soplaban vientos fuertes, en la frontera con Afganistán. Según la leyenda, el califa de Bagdad, Omar II, mandó construir un molino de viento en el año 644. El primer conocimiento de los molinos de viento para los europeos occidentales proviene de los geógrafos árabes que viajaron por Persia en el siglo X, y estos molinos llegaron a la España musulmana, desde Persia, por medio de los árabes establecidos en Iberia. También se puede considerar, que llegaron a través de las Cruzadas, o por medio del comercio entre Persia y el Báltico, que pasaba por Rusia. Hacia finales del siglo XII, el molino de viento se extendió por Inglaterra, Países Bajos y el norte de Francia, donde tenían vientos constantes todo el año.[19]

El comercio mediterráneo era de cabotaje en galera. Sin embargo, entre los siglos XI y XIII, el mercado de excedente alimenticios y productos artesanales se desarrolló considerablemente en Europa, especialmente en el norte, comunicado con los mares Báltico

y del Norte. Este desenvolvimiento ocasionó fuerte rivalidad mercantil con el comercio mediterráneo. En este tiempo, al parecer, el sistema náutico oriental del timón de codaste se pasó al occidente junto con la brújula o al mismo tiempo con ella hacia el año 1200. Este sistema oriental de timón, caracterizado por su mayor capacidad de giro y de seguridad náutica, fue introducido en la nave kogge de la Liga hanseática fundada por las ciudades germánicas en 1241. En general, dicha nave hanseática no era grande, medía unos 22 metros (máximo 29 m.) en total, 15 metros en la quilla y unos 7 de manga; no obstante tenía gran capacidad para transportar cargamentos voluminosos de grano, sal, pescado salado y maderas entre otros artículos. Además no necesitaba gran tripulación por su aparejo sendillo de un solo palo con una vela cuadrada. El timón axial de la náutica oriental permitió gobernar los barcos en gran dimensión marítima y, de esta forma, los mercaderes hanseáticos llegaron a dominar la mayor parte del comercio en el norte de Europa a fines del siglo XIV. Al mismo tiempo, dicho barco posibilitó circunnavegar la península europea entre el sur y el norte a través del estrecho de Gibraltar: el pescado del mar del Norte y el grano del Báltico eran vendidos por los hanseáticos en el Mediterráneo.[20]

En dicho mar interior, la vela cuadrada era de uso general desde los fenicios hasta los griegos, cartagineses y romanos; sin embargo, al establecerse el Islam en gran parte de él, la sustituyó con la vela triangular llamada "latina", que provenía de los pueblos marítimos del océano Índico. Fue introducida en Portugal por la fuerte influencia musulmana. En el transcurso del siglo XIII, también aparecieron las naves de gran capacidad llamadas galerines en el Mediterráneo; a mediados del mismo siglo ya se econtraban algunos

navíos "largos" de unas 500 toneladas métricas en Venecia y, a finales del siglo los grandes navíos mercantiles de Génova comenzaron a viajar directamente a Brujas y se incorporaron en lo mejor de los tráficos del norte. Estos produjeron intercambios tecnológicos entre dos marinas distintas, la mediterránea y la nórdica: por un lado, la larga nave del Mediterráneo sirvió de modelo a la náutica nórdica y proporcionó la posibilidad de utilizar la eficaz vela latina. Por otro, la construcción de tablazones de solapa (tablas montadas unas sobre otras) de los barcos del norte y, sobre todo, el timón de codaste —la primera imitación de la nave hanseática kogge aparecida en Venecia en 1315 y la cual se llamó cocca— se generalizaron en los astilleros del Mediterráneo.[21]

Así, como vimos, en el curso de los siglos XIII al XV se desarrollaron la construcción naval y la técnica náutica, en primer lugar, a través de la transferencia tecnológica del Oriente al norte de Europa (el timón de codaste y la brújula) y al Mediterráneo (la vela triangular); en segundo lugar, mediante el intercambio tecnológico que se dio entre el norte y el sur de Europa occidental. De esta manera, los occidentales crearon nuevos tipos de navíos más eficaces y poderosos. La carabela, nacida en Portugal hacia 1430, fue un producto resultado de la mezcla tecnológica internacional. Era un velero de tamaño reducido, construido de tablazones de solapa con un timón de codaste y con tres mástiles: dos velas cuadradas y una vela latina. Estos veleros se utilizaron en el viaje de cabotaje y en la pesca en las costas de Europa meridional. Sin embargo, al explorar los mares extraeuropeos totalmente desconocidos e inseguros de lograr ganancias en ellos, era útil botar una nave económica como la arriba mencionada, la carabela, para no arriesgar la

inversión de un reino sin recursos financieros del rincón de Europa occidental, como Portugal. De tal manera, a fines del siglo XV, las carabelas se convirtieron en navíos de búsqueda de nuevas rutas oceánicas al llegar al Lejano Oriente, hasta la cuenca del Pacífico.[22]

En las postrimerías del siglo XV, Europa occidental comenzó a buscar directamente por mar el acceso a los productos asiáticos, pero esta búsqueda no fue repentina. Durante los siglos XIII y XIV se hacían viajes hacia la costa occidental de África, pero no eran continuos ni extensos, ni sistemáticamente orientados. Sobre todo, los pescadores del sur de Portugal llegaron cada vez más lejos en su persecución de peces y ballenas, y en el saqueo.[23]

En cuanto al desenvolvimiento lusitano se refiere desde el punto de vista geográfico y económico, podemos analizarlo como sigue. Portugal era un país pequeño y marginado de Europa occidental, y siempre vivía con el amenazador vecino español hasta comienzos del siglo XV. La tierra cultivable era escasa por la gran dimensión de terrenos rocosos y montañosos, por ende, la agricultura era precaria en gran parte del país. El territorio semeja una larga costa atlántica con una rica pesca de bajura; no obstante las costas bajas, arenosas o rocosas y escarpadas limitaron al país a ser una nación de marineros o pescadores. Sólo Lisboa y Setúbal son puertos seguros y extensos. Lisboa fomentaba un comercio mayor y más diversificado y exportaba a Flandes, Inglaterra y el Magrib. Cuando las flotas de galeras del norte de Italia establecieron la ruta comercial con Southampton y Brujas, Lisboa se convirtió en puerto de escala adecuado para dicha flota, y ahí comenzaron a residir los representantes de poderosas casas italianas y hanseáticas. Los mercaderes portugueses tenían que competir con dichos grupos privilegiados de co-

merciantes extranjeros. Sin embargo, a principios del siglo XV, los lusos tuvieron éxito en algunos campos del comercio: los más importantes productos exportables eran la sal, el pescado salado, el vino, el aceite, la fruta y las pieles. La sal se vendía tanto a numerosos centros pesqueros pequeños, como se la exportaba a la Europa del norte de gran consumo. A su vez importaba trigo, paños, hierro y maderas del norte, así como monedas de oro de Marruecos. El comercio de Portugal se transportaba no sólo en barcos de cabotaje que iban a Lisboa, sino también en barcos lusos en una proporción considerable. Sin embargo, las naves construidas en Portugal seguían siendo pequeñas y modestas conforme al tamaño de su comercio.[24] De esta circunstancia, el camino para que este país destacara a diferencia de los centros poderosos de Europa del norte y del Mediterráneo fue que Portugal saliera a la costa atlántica del África musulmana.

En la Europa medieval, el pescado seco o salado fue un artículo comercial muy demandado para la provisión alimenticia de proteínas en los largos inviernos. Sin embargo, en los siglos XV y XVI, bajó la pesca de arenque en el Báltico, monopolizada durante años por los buques de la Liga hanseática. Los pescadores, tanto lusos como de otros países, comenzaron a explotar los mares cada vez más lejos de las costas de su país en el Atlántico.[25] Así, Portugal tenía virtualmente monopolizado el comercio de África occidental y de las islas del Atlántico. Las primeras expediciones organizadas por el rey Juan I se iniciaron en 1415, con un ataque por mar a Ceuta. La toma de dicho sitio proporcionó a los lusitanos numerosas informaciones sobre África. Desde 1420, el príncipe portugués Enrique comenzó a enviar una serie de expediciones, a fin de explorar la costa occidental de África. En 1448, Enrique el Navegante ordenó

la construcción de una fortaleza para depósito, en la isla Arguim (20.5° N), no lejos del continente africano, que fue la primera factoría comercial europea en ultramar.[26] Antes de la muerte de Enrique el Navegante, ocurrida en 1460, los portugueses poseían ya una rica experiencia de expediciones y de comercio. Al morir el príncipe, su monopolio pasó a la Corona.

A comienzos de la década de 1460, los portugueses habían alcanzado el golfo de Guinea, y de 1469 a 1474, quedó explorada toda la costa septentrional de África.[27] Sin embargo, la guerra con Castilla (1475-1479), causada por la pretensión lusitana al trono de ésta, no resultó favorable para Portugal, ya que se dio el casamiento de Isabel de Castilla con Fernando de Aragón, lo que incitó a la reina Isabel a renovar sus pretensiones sobre la soberanía de los mares africanos y desafiar el monopolio portugués en el golfo de Guinea. Para conservar sus derechos de exclusividad, Portugal tuvo que pactar la paz con España, mediante el tratado de Alcaçovas en 1479 (ratificado en Toledo al año siguiente, y confirmado por el Papa en 1481), por el cual Portugal perdió las Canarias y, además, renunció a todo derecho sobre la corona castellana, pero obtuvo en compensación concesiones importantes en África, tales como el monopolio del comercio, la colonización y exploración de la costa occidental africana, y la posesión de todas las islas conocidas del Atlántico, al sur de las Canarias y al norte de Madeira y las Azores. Portugal perdió la guerra, pero ganó el tratado, obteniendo el derecho de explotar toda la costa occidental de África.[28]

Más tarde, en 1482, el rey de Portugal, Juan II (1481-1495), envió su primera expedición al descubrimiento de África, bajo el mando de Diego Cão. En el término de año y medio, Cão descubrió

la costa a los 13° S, abarcando los actuales Gabón, Congo y la mayor parte de Angola. En el segundo viaje, 1485-1486, alcanzó los 22° 10' S, muy cerca del Trópico de Capricornio, en el sudoeste africano. En 1487, el rey ordenó a Bartolomeu Dias intentar el descubrimiento de la ruta marítima hacia la India. Por fin, alcanzó el extremo meridional de África y exploró toda la costa, descubriendo los dos cabos que marcan el fin de África: el de las Agujas y el de Buena Esperanza, en 1488.[29]

Durante el período que se viene relatando, al finalizar la pax mongolica los flujos comerciales del oriente al occidente se destruyeron lenta pero implacablemente tras el cierre de la China de los Ming, de Persia y de grandes regiones de Asia central. Además el imperio turco otomano se fortalecía continuamente y su poder era mucho más fuerte que cualquier otro Estado europeo. Resulta que, en primer lugar, la más importante ruta comercial transcontinental de Asia con Europa quedó reducida. En segundo lugar, el mar Rojo con la zona mediterránea estaba controlado por el sultán de Egipto. Por su parte, a la muerte de Mehmet (o Mahomet), en 1481, Anatolia y la Europa sudoriental estaban bajo la supremacía de los turco-otomanos; entre 1485 y 1519 su extensión territorial se triplicó, o sea, desde la guerra decisiva entre los otomanos y los mamelucos, hasta las conquistas de Egipto y Siria. Mientras los mercaderes europeos se sometían a éste, los musulmanes monopolizaban los intercambios comerciales de la zona entre el océano Índico y el Mediterráneo. Sin embargo, los turco-otomanos siempre dieron mayor importancia a sus comercios con Asia que con Europa occidental. Este poderío imperial permanecería a lo largo de cuatro siglos.[30]

La navegación portuguesa era del cabotaje tradicional, y, desde el siglo XV, avanzaron los lusos por las costas del África occidental. Cuando se dispuso de mapas exactos al timón y a la brújula, se pudo surcar los mares con las naves sin necesidad de costear. Sin embargo, los primeros mapas medievales fueron los portulanos o cartas marinas —los árabes ya disfrutaban de ellos desde una fecha remota—, los cuales todavía no indicaban los grados de latitud ni de longitud (esta última medida se podía obtener hasta finales del siglo XVIII, como veremos más adelante). No obstante, con la relativa perfección de la técnica, se podía navegar basándose en distancias y azimuts utilizando la corredera y la brújula. De tal manera, las cartas estaban cubiertas por una red de líneas en forma de irradiación de varios puntos señalados sobre la rosa de los vientos, cuyas líneas orientaban los rumbos conforme a la brújula.[31] Como muchos aristócratas de aquel tiempo, Enrique el Navegante (1394-1460) se mostró interesado por la astronomía, las matemáticas y la náutica. Inauguró un instituto de investigación náutica y un observatorio astronómico en Sagre, en el cabo de San Vicente, hacia 1420. En los cuales se utilizaron la teoría de Ptolomeo y otras antiguas de astronomía y geografía. Aplicó las obras de Ptolomeo en la exploraciones, pero con ellas resultó "todo al revés". De esta manera, dicha institución contrató a matemáticos alemanes y cartógrafos italianos. Estos últimos preparaban cartas de las tierras y mares explorados desde la década de 1450. Los matemáticos utilizaban el cálculo de Posidonio y Ptolomeo para la longitud del grado y, al medir de nuevo la circunferencia de la tierra, obtuvieron una estimación corta. Con esta valoración, en 1474, se cartografió optimistamente una ruta para la navegación hacia el oeste.[32]

El comercio europeo con Oriente estaba dominado por los mercaderes de Italia del norte; sin embargo, las ciudades-estados de dicho país tenían rivalidades entre ellas, sobre todo entre Venecia y Génova. Los comerciantes venecianos establecieron un sistema de transporte llamado el galere mercato, por medio de convoyes estatales y armados, para asegurar el comercio lucrativo con los puertos del mar Negro y del Mediterráneo junto con los de Portugal, Flandes e Inglaterra, teniendo como centro de operaciones a la propia Venecia. En cambio, los genoveses, así como los florentinos, invirtieron en el desarrollo del comercio atlántico, cuya base principal de operación fue construida en la península ibérica. De esta manera, colaboraron con las iniciativas de los portugueses y posteriormente, de los españoles, haciendo rumbo a África y ultramar. Ya entre 1325 y 1339, el genovés Malocello, al servicio de Portugal, llegó hasta las Canarias, cuyas islas pasaron a la soberanía castellana en 1436. Los lusitanos sucesivamente desembarcaron en Madeira el año 1418, y sujetaron las Azores entre 1431 y 1453.[33]

Los buques mercantes genoveses, rivales de Venecia, trataban de llegar a la India por dos vías diferentes, la del Levante y la del Atlántico, apoyados por los catalanes, y luego por los portugueses. Cristóbal Colón vivió algunos años en Lisboa y en Madeira, donde aprendió el arte de navegar, o se perfeccionó en él. Más tarde ofreció sus servicios al rey portugués Juan II. La idea de Colón era llegar a la India navegando hacia el occidente. Marco Polo había señalado que la isla de Japón estaba situada hacia el oriente, a unas 1,500 millas de distancia de tierra firme desde la costa de Mangi.[34]

El proyecto de Colón, al parecer resultado de una idea geográfica muy imprecisa, concebida por el cosmógrafo florentino Paolo del Pozzo Toscanelli que suponía una distancia de 135° entre Portugal y el Extremo Oriente por la vía occidental. Esta distancia es, en realidad, de 217°, y los cosmógrafos portugueses de la época la estimaban ya en un mínimo de 183°.[35] No obstante, Juan II era un geógrafo competente y no se impresionó con el razonamiento geográfico de Colón.[36] Rechazado su proyecto por exorbitante, el genovés salió desesperado de Portugal. En España, los reyes católicos, Isabel y Fernando, accedieron a las insistentes peticiones de Colón, sobre todo por la rivalidad marítima que tenían con Portugal, confiando, además, en un extraordinario golpe de suerte. El 12 de octubre de 1492, Colón llegó a la isla Guanahani, creyendo que había arribado a una isla perteneciente a un archipiélago adyacente al Japón; años más tarde, este acontecimiento fue considerado como el "descubrimiento de América".[37] En ese mismo año, España reconquistó Granada, último reducto árabe.[38]

Al regresar Cristóbal Colón de su primer viaje, hizo escala en Lisboa, en marzo de 1493, para presentar sus respetos a Juan II, puesto que las tierras recién descubiertas estaban situadas al sur de las islas Canarias. Juan II decidió reclamar el derecho de la corona portuguesa a las tierras descubiertas por Colón, basándose en el hecho de que estaban consideradas en las previsiones del tratado de Alcaçovas, de 1479, suscrito por Portugal y Castilla, y ratificado por la bula Aeterni Regis de Sixto IV en 1481.[39]

Juan II envió inmediatamente una embajada a los Reyes Católi-

licos y, al mismo tiempo, mandó preparar una escuadra para que tomara posesión de las nuevas islas. En seguida, se entablaron negociaciones: Isabel y Fernando, deseosos de evitar la guerra, pidieron el apoyo papal para validar sus pretensiones. El Papa Alejandro VI, elaboró apresuradamente una bula con errores geográficos y del todo inaplicable. La bula alejandrina dividió al mundo desconocido en dos partes: la oriental para Portugal, y la occidental para España. Las negociaciones directas entre los dos países condujeron, en 1494, a un acuerdo: el tratado de Tordesillas, el cual dividió la tierra en dos áreas de descubrimientos y conquistas, según una línea meridiana que pasaba a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. La parte occidental le correspondería a España, la oriental a Portugal. Este tratado impidió una guerra entre las dos naciones y, al mismo tiempo, entregó a cada una de ellas un área libre para sus descubrimientos y expansión. No obstante, los españoles hicieron un mal negocio al aceptar que las bulas de demarcación fueran reemplazadas por el tratado; perdieron, sin saberlo, su derecho a explorar el Brasil. Los portugueses consolidaron sus ventajas al obtener la confirmación papal del tratado, mediante la bula Ea Quae, otorgada por el Papa Julio II en 1506.[40]

Vasco de Gama partió de Lisboa, pasando por el cabo de Buena Esperanza, descubierto por Bartolomeu Dias en 1488, y abrió una ruta comercial con India (1494-1499). Pedro Alvarez Cabral salió de Lisboa en 1500 y, navegando más hacia el sudoeste, llegó por primera vez a la costa del Brasil. El florentino Américo Vespucio auspiciado por los portugueses, realizó un segundo viaje, en 1501, con destino a las regiones subecuatoriales, recientemente halladas;

en el Cabo Verde encontró a la flota de Cabral, que regresaba de la India. El propósito de Vespucio era llegar al océano Índico, navegando hasta las costas subecuatoriales reconocidas durante la expedición anterior, que se había realizado bajo el mando de Ojeda (1499-1500). Una vez alcanzado su primer objetivo, pretendía proseguir el viaje, siguiendo la costa, en busca del lugar por donde pudiera pasar al océano, deseaba circunnavegar el globo por primera vez en la historia, hasta llegar a Lisboa por el cabo de Buena Esperanza. Llegó a la misma costa (5° S) que Cabral había avistado: la costa de Brasil. Siguió en dirección sudoeste, más allá del río de la Plata, hasta un punto de la costa de la Patagonia.[41]

El nuevo dato empírico sobre la existencia de una masa de tierra firme austral, no fue considerado por Colón en su cuarto viaje; prevaleció en él la imagen tradicional del mundo, pues acogió la tesis de la península adicional. A diferencia de Colón, Vespucio pensó que había explorado los litorales de la tierra firme austral, separada de la superficie de tierra septentrional, ya que era imposible seguir suponiendo que aquella tierra pertenecía a Asia. Vespucio concibió la existencia de un "Nuevo Mundo".[42] Así aparece en la famosa carta Mundus Novus, que el navegante florentino dirigió en 1503 a Lorenzo di Pier Francesco de Médicis, publicada en 1504.[43] El cosmógrafo Waldseemüller, en su Cosmographiae Universalis Introductio, de 1507, propuso que, en honor al navegante florentino Vespucio, la nueva tierra descubierta fuese llamada "América".[44]

Entre los españoles se difundió la noticia de las tierras a las que había llegado Colón y salieron rumbo a ellas en busca de

oro. No pasó mucho tiempo antes de que encontraran el océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, quien vivía en La Española, salió a buscar oro a tierra firme; cruzó el actural istmo de Panamá, en 1513, avistando por primera vez el océano Pacífico, al que bautizó con el nombre de "la Mar del Sur".

En el año de 1519, cuando Hernán Cortés salía de Cuba hacia tierra firme, el piloto portugués al servicio de España, Fernando de Magallanes navegaba hacia el occidente. Magallanes había vivido varios años en el Oriente, tomando parte activa en la toma de Malaca. Entonces creía que las Molucas estaban bastante cerca de Sudamérica y, por tanto, que era posible encontrar un paso occidental, siguiendo la ruta del tercer viaje de Vespucio, por el extremo meridional de Sudamérica.[45] Pero era inútil esperar que el gobierno portugués financiase tal viaje. Planeado por él mismo y por otro luso, el gran cosmógrafo Rui Faleiro, Fernando de Magallanes deseaba encontrar una solución adecuada para el rey de España, es decir, hallar la manera de alcanzar esas islas sin tener que pasar, salvo en un mínimo, por aguas portuguesas. Acudió, por lo tanto, a España, ofreciendo descubrir ricas islas en el Oriente, dentro de la demarcación española y por una ruta completamente española. En las capitulaciones celebradas entre Magallanes y el emperador Carlos V no se mencionaba específicamente a las Molucas. Magallanes salió de Sevilla y llegó a las Filipinas, cruzando el estrecho que hoy lleva su nombre. Él mismo bautizó con el nombre de "Pacífico" al inmenso mar, que permaneció sereno a lo largo de la travesía y cuyos buenos vientos impulsaron a sus naves hasta las Filipinas. Infortunadamente, Magallanes murió antes de concluir el viaje, el cual

fue continuado por el navegante vasco Juan Sebastián Elcano, segundo de Magallanes. Costeando Borneo, llegó a las Molucas en noviembre de 1521. Estableció un depósito en Tidore, donde dejó una guarnición pequeña para preparar futuras expediciones. Cruzó el océano Índico, dobló el cabo de Buena Esperanza y regresó a España con su precioso cargamento y una información riquísima.[46] Fue la primera circunnavegación del mundo. No obstante, la información respecto a la distancia entre el estrecho de Magallanes y las Molucas era entonces muy equivocada. La distancia longitudinal entre la boca del estrecho de Magallanes y las primeras islas en las Filipinas quedó señalada en 106° 30'. Las islas de Ladrones fueron ubicadas 300 leguas más lejos al este.[47] La segunda expedición a Tidore, en 1524, constituyó un fracaso, puesto que los portugueses dominaban la situación en el Oriente. Entonces, el emperador Carlos V cedió a Portugal, a cambio de 350,000 ducados, todos sus derechos sobre las Molucas; así quedó estipulado en el tratado de Zaragoza de 1529. También en este tratado se fijó una línea arbitraria de demarcación: 17° al oriente de las islas.[48]

En el mapa de Johann Schöner, grabado en 1524, se ubicó a Tenochtitlan, conquistada por Hernán Cortés en 1521, en Mangi al sur de Catay y situó la mar del Sur hacia el mediodía, entre Mangi e India. La teoría del globo de Schöner se inspiró principalmente en Marco Polo y en la tesis muy tradicional de Cristóbal Colón.[49]

Conquistada la capital del imperio mexica por Hernán Cortés, los españoles emprendieron la búsqueda de riquezas, basándose en diveras noticias acerca de la existencia de ricas minas de oro y

plata: exploraron hacia el sur y el poniente de la tierra recientemente adquirida, que fue llamada Nueva España. Al mismo tiempo que lograban imponer su hegemonía comenzaron también las expediciones ultramarinas en el océano Pacífico.

Francisco Pizarro, compañero de Vasco Núñez de Balboa, que había escuchado los relatos de los nativos referentes a una "tierra de oro", ubicada hacia el sur, hizo un viaje durante el período de 1526 a 1528. Bajando de Panamá por la costa del Pacífico, llegó al río Santa; de allí volvió a Panamá con la noticia de que el fabuloso reino de oro sí existía. Preparó nuevamente un viaje zarpando de Panamá en 1531. En el golfo de Guayaquil organizó la conquista: llegó a la antigua capital, Cuzco, entrando a ella triunfalmente en 1533.

Álvaro de Saavedra zarpó de Zihuatanejo en 1527, con destino a las Molucas, aprovechando los vientos alisios, que en las latitudes tropicales soplan continuamente hacia el Lejano Oriente. Esta fue la primera exploración que llegó de la Nueva España al Oriente. Al doblar al sur, hacia las Molucas, se encontró con otros españoles, entre los que estaba Andrés de Urdaneta, que había llegado de España por la vía del estrecho de Magallanes. Urdaneta acompañó a unos mercaderes españoles, pero tuvieron dificultades para volver por la misma ruta. El único camino conocido que les quedaba era a través del Indico; pero estaba monopolizado por los portugueses y por tanto era intransitable. Saavedra realizó algunos viajes hacia el norte, en busca de los vientos que le permitieran el regreso; descubrió así las islas Marshall en 1529; finalmente murió por enfermedad. Urdaneta re-

gresó a España en 1536; 30 años después se incorporó como piloto en la expedición de Miguel López de Legazpi a las Filipinas.[50]

Hernán Cortés, en busca de una ruta marítima entre el Atlántico y el Pacífico en la América septentrional, decidió preparar una nueva flota al mando de Diego Hurtado de Mendoza. En 1532 salió de Tehuantepec con dirección noroccidental; pero Nuño de Guzmán confiscó la nave en la costa de Jalisco. Al año siguiente, preparó otra expedición, que procuraría rescatar la nave que había sido confiscada con todo y tripulantes. Se hizo a la vela y, a pesar del continuo temor a ser apresado y a que los tripulantes se amotinaran, llegó a la bahía de La Paz, donde encontró una gran riqueza perlera. En 1535, Cortés zarpó de la costa de Jalisco y tomó posesión formal de La Paz. Sin embargo, por instrucciones del virrey de la Nueva España, el conquistador volvió a México en 1537. El mando para que se realizara una nueva expedición fue cedido a Francisco de Ulloa, quien, en 1539, zarpó de Acapulco, llegó hasta el río Colorado y de allí volvió hasta el cabo San Lucas; luego siguió hasta el norte, alcanzando la Isla de Cedros.[51]

Hacia 1540, durante el gobierno de Antonio de Mendoza, primer virrey de la Nueva España, fueron suspendidas las expediciones privadas; las nuevas empresas quedaron sujetas a real asiento y a la autorización virreinal.[52] Mendoza reconoció la importancia de extender el dominio español hasta la costa occidental de la Nueva España y procuró que continuaran las exploraciones cortesianas, a partir de California.

En 1542 Juan Rodríguez Cabrillo zarpó del puerto de Navidad

con rumbo noroccidental, pasó por el cabo San Lucas, continuó hacia el norte por la costa del Pacífico, y tomó posesión de la Ensenada de Todos Santos, la bahía de San Miguel (llamada hoy San Diego) y del canal de Santa Bárbara. Recorrió hasta los 37° 10' al norte de Monterrey. A su muerte, el piloto Bartolomé Ferrelo continuó sus descubrimientos hasta los 43°, donde vio el cabo Blanco.[53] Así, en el mismo año de 1542, con el objeto de extender el dominio español en el océano Pacífico hasta el Lejano Oriente, Ruy López de Villalobos zarpó del puerto de Navidad, desembarcando en las Filipinas. Tomó posesión formal de ellas y les dio este nombre en honor del rey de España, Felipe II. De regreso, por Java, falleció a causa de una enfermedad tropical. Uno de los sobrevivientes de dicha expedición, el experimentado marino fray Andrés Urdaneta, recibió órdenes del monarca hispano, en 1559, para que acompañara a la exploración de Miguel López de Legazpi. La expedición partió del puerto de Navidad en 1564 y llegó a las Filipinas en el año siguiente. En el mes de junio emprendió el regreso, salió de Cebú hacia Acapulco. En este viaje de retorno, Urdaneta encontró la clave de la navegación a vela en el Pacífico: la combinación de los vientos alisios del noreste, en los trópicos, con los vientos del oeste, más al norte. Urdaneta se dirigió al norte, hasta la altura del Japón; en estas latitudes descubrió los vientos del oeste de la zona templada, que son casi tan constantes como los alisios, pero soplan en dirección contraria. Gracias a ellos cruzó el Pacífico, hasta cerca del cabo Mendocino, de donde siguió por el litoral, con rumbo al sur, arribando a Acapulco. Esta ruta de Urdaneta fue la que siguió el Galeón de Manila (o la

Nao de China) hasta principios del siglo XIX. Este fue el único lazo comercial entre el Lejano Oriente y el Nuevo Mundo.[54]

Acapulco comenzó a poblarse con varias familias que llevó Fernando Santa Ana en 1550.[55] Desde la llegada de Urdaneta a este puerto, en 1565, y debido a sus condiciones portuarias (tamaño, seguridad, condiciones salubres y calidad del agua) fue considerado más adecuado que el puerto Navidad para el galeón de Manila. Desde entonces se convirtió en un puerto intermediario entre El Callao y Manila. Este eje del comercio transpacífico comenzó a amenazar el monopolio del imperio de España, como veremos más adelante.

3. Expansión ibérica y el comercio con la cuenca del Pacífico

La expansión del Islam fue constante en la zona indopacífica, a través de la India. En esta última se establecieron sultanatos musulmanes. El antiguo imperio de la India se había desmoronado y desparecido en el siglo XVI. Portugal tomó Goa en 1510, convirtiéndola en una de las bases más importantes de su poderío en la cuenca del Indico. Un grupo de portugueses alcanzó a Atjeh en Sumatra, y Alonso Albuquerque conquistó Malaca en 1511.[1] En vista de que el estrecho de Malaca estaba parcialmente cerrado al tráfico musulmán, los sultanatos poderosos abrieron otra ruta, como alternativa comercial, que conduciría a Java a través del estrecho de la Sonda. Una serie de hábiles y fuertes sultanes de Ternate inquietaban constantemente a los gobernantes portugueses en esa región.[2]

Los portugueses se presentaron por primera vez frente a Cantón en 1517 y obtuvieron la autorización oficial para comerciar con la China, hasta que en 1522-1523 se desencadenó una serie de conflictos que obligó al gobierno a ordenar su alejamiento. Los japoneses corrieron con la misma suerte por haber ocasionado disturbios en Ningho. A partir de 1547, el comercio se interrumpió y las costas chinas fueron asoladas permanentemente, tanto por el comercio ilícito entre los chinos y los japoneses, como por los piratas. Los últimos entonces lograron ocupar varios puertos de la costa de Fukien a mediados del siglo XVI.[3] Estas hostilidades entre China y Japón facilitaron el restablecimiento de las relaciones comerciales entre China y Portugal. En 1557, los portugueses pudieron establecer una avanzada en Macao, desde la cual mantenían

el comercio con Cantón.

En ese entonces, un barco lusitano naufragó en una isla sureña del Japón (1543) y, las naves portuguesas comenzaron a frecuentar los puertos de dicho país rompiendo el aislamiento comercial impuesto por China a Japón. Se estableció la ruta comercial entre Macao y Nagasaki en 1571. Así Macao servía de intermediaria entre los dos países asiáticos, rindiendo enormes beneficios, principalmente en el comercio de la plata japonesa y de la seda y el oro de China.[4]

Goa era la capital del imperio portugués en Asia. Contaba con una compleja red de tráfico comercial que iba a las islas Molucas, la costa oriental de la India, Bengala y Malaca; de esta salía para Siam, Timor, Japón y Macao; del último al Japón, Indonesia y Timor.[5] Estas carreras marítimas se efectuaban generalmente dentro de un régimen de monopolio —la corona lusitana concedió el monopolio del comercio con la India a compañías particulares en 1576— así como en tareas de abastecimiento y protección militar o desarrollo de actividades corsarias.[6] Era preciso que los comerciantes portugueses fuesen intermediarios entre India, China, Japón y las Molucas, pues negociaban con plata, aceite y vino, entre India y Macao; con seda y oro de China para Japón; con la plata del Japón para conseguir de nuevo seda en Macao; especias de las Molucas y volvían después a Goa.

El comercio de las especias de la India, las islas Molucas y Ceilán alcanzó su momento culminante con las importaciones portuguesas efectuadas en el decenio 1550-1560; luego, a fines del siglo XVI, disminuyó con variaciones notables año tras año, hasta

que declinó totalmente a lo largo de la segunda mitad del siglo siguiente. En 1547 llegaron a Lisboa 36,000 quintales de pimienta, y el promedio anual fue de más de 30,000 quintales hasta 1587, año en que descendió a 25,000 quintales; pero, en realidad, los números confiables eran muy inferiores: un promedio de 9,000 a 10,000 quintales entre 1611 y 1626, y todavía menos en el período siguiente. En 1628, por ejemplo, sólo llegaron a Portugal 1,981 quintales de pimienta.[7] Esta disminución en la importación fue producto de la rivalidad comercial con los holandeses. Sin embargo, en lugar de las especias, aprovecharon los contactos comerciales con la China y con el Japón.

Las islas Filipinas eran tierras de moros, quienes comerciaban con los chinos. Por su parte, los japoneses hacían contratos con los filipinos por todo este archipiélago. Cuando Miguel López de Legazpi llegó a Cebú, en 1565, también arribaron los chinos y los japoneses, procedentes de Luzón y Mindanao a comerciar cada año.[8] Los japoneses habían establecido una base comercial en el río Cagayán, en el norte de la isla Luzón. Manejaban hábilmente la artillería, mucha arcabucería y las picas.[9] Así, cuando los españoles fundaron un establecimiento en Manila, los mercaderes chinos, llamados sangleyes, comerciaron con aquéllos. También pasaron a Manila los grandes navíos nipones. Cada uno cargaba 1,500 ó 2,000 picos (peso usado en las Filipinas)[10] de harina para vender; asimismo, podían transportar en cada barco a unas 100 personas. Así, los mercaderes japoneses suministraban a Manila los que necesitaban ahí los españoles: harina, cobre, mantas, jamón y atún, además de armamento y municiones.[11] Pero su mayor intención de llegar a

las islas era contratar con los chinos, manteniendo las rutas marítimas del Japón a Indochina y a Siam. Además de los chinos y japoneses, llegaron navíos portugueses y praos malayos con canela, clavo, nuez moscada y otras especias de las Molucas, Ceilán y Malabar. Asimismo los españoles frecuentaban las Molucas para conseguir estas especias.[12]

Manila se constituyó como capital de las Filipinas por orden de Legazpi en 1571; a partir de este año, los galeones de Manila comenzaron a transportar los productos chinos que se conseguían en Filipinas a cambio de plata americana a través de Pacífico, siguiendo la ruta de Urdaneta hasta Acapulco. Los cargamentos del galeón de Manila consistían principalmente en productos chinos. Al inicio, los mercaderes asiáticos vendieron en el establecimiento español los artículos baratos, pero pronto conocieron la demanda del mercado americano donde podían hacer mejor negocio, proporcionando artículos de buena calidad y aún de lujo, tales como la seda en todos sus grados de manufactura cruda, floja y torcida; madeja, terciopelos, rasos, damascos, tafetanes, felpas, brocados, satínes, camisas, batas, capas, vestidos, colchas, tapices, pañuelos, manteles, servilletas y ricos ornamentos para el culto en las iglesias. También había en estos cargamentos telas y prendas de algodón muy fino, así como artículos muy diversos como almizcle, benjuí, ambar, algalia, loza de porcelana, escritorio y otro muebles y obras de madera y artefactos de marfil y de hueso. Además, se añadían algunos algodones finos provinientes de Bengala, Coromandel y Malabar en la India; alfombras y tapetes persas y piedras preciosas como rubíes, diamantes y jades, así como las

joyas elaboradas con ellas procedentes de todo el Oriente. El comercio filipino ofrecía no solo bienes de lujo sino también artículos de primera necesidad, tales como especias, hierro y cobre.[13]

Antes de zarpar la nao hacia Acapulco, los comerciantes chinos en una flota de 30 a 40 llegaban al puerto Cavité de Manila para vender sus mercancías a los españoles, quienes acudían a un mercado llamado El Parián, en donde los chinos manejaban hábilmente el precio al vendedor. Pero pronto intervino en el mercado el gobierno manileño, introduciendo un sistema de regateo colectivo llamado "pancado", junto con el sistema de las boletas. El gobernador designaba una comisión de dos o tres comerciantes destacados para que negociaran con los representantes chinos los precios del cargamento traido, así como, se dividían desde un principio los productos comprados entre los ciudadanos españoles y criollos, ya que ellos tenían derecho de participar en este comercio. A su vez, el gobierno daba ciertos boletos a los mercaderes, tanto para restringir la iniciativa individual como para disminuir el tráfico comercial.[14]

Desde esa época, el comercio europeo con China se dividió entre España y Portugal. Tras la unión de las coronas española y portuguesa, en 1580, la vía Manila-Acapulco se convirtió en una parte de la inmensa red de rutas comerciales ibéricas, que se extendía por los océanos Pacífico y Atlántico; por otra parte, Macao-Goa por la ruta indopacífica con el Atlántico.

En este caso, se prohibió traficar entre los dos países ibéricos en la cuenca del Pacífico. Sin embargo, en 1590, un barco portugués llegó a Acapulco procedente directamente de Macao para

vender mercancías asiáticas, esto es, sin necesidad de la intermediación de Manila. De hecho, en 1593, se prohibió a los españoles ir a adquirir productos chinos a Macao. A pesar de las prohibiciones de la Corona española, los barcos lusitanos de Macao frecuentaban las costas filipinas.[15]

Antes de 1550, los cargamentos procedentes de América eran fundamentalmente de metal amarillo; poco tiempo después los galeónes transportaban a Sevilla solamente plata en cantidades enormes. La apertura del comercio entre Manila y Acapulco coincidió con el acentuado crecimiento de la producción de plata del Potosí,[16] que actuó inmediatamente como un imán, ya que la producción de plata en la Nueva España creció a partir de 1600, por la expansión hacia el norte, que permitió la apertura de minas más ricas como las de Zacatecas y San Luis Potosí. Perú abastecía de plata al mercado de Acapulco y era capaz de impulsar las importaciones chinas. Es preciso señalar que muchos navíos cargados de mercancías orientales llegaban al puerto de El Callao; como el precio de ropa china era más bajo que el de la ropa peruana y aun que la de España, los nativos adquirían todas las mercancías de la China.[17]

En 1579, el gobierno real no vio ningún inconveniente en permitir el tráfico de China con Nueva España, Guatemala, Perú y Tierra Firme. Resulta que el gobernador de las Filipinas envió un galeón a El Callao en 1581, otro en 1582, ambos con gran éxito. No obstante, el comercio transpacífico entre Manila y El Callao inquietó a los mercaderes sevillanos, ya que Perú era entonces el principal mercado de ellos. Los monopolistas inmediatamente reac-

cionaron a que el rey restringiera a la Nueva España el tráfico con la cuenca del Pacífico, prohibiendo a las demás partes de América. De tal forma, en el año 1591, ellos lograron que todo el comercio con Europa debía pasar por Sevilla y todo el de Manila tenía que entrar por Acapulco.[18]

En el comercio interamericano, la Nueva España tenía un papel importante con el Perú. Desde la conquista y colonización de este último, la Nueva España proporcionó los artículos que se necesitaba ahí: armas, pólvora y municiones, estacas de frutas y de caña de azúcar, ganado, implementos agrícolas. De este modo, las exportaciones novohispanas vinieron a ser artículos manufacturados: colorantes, hilados y tejidos de algodón, lana y seda, prendas de vestir, herramientas de trabajo y del hogar, muebles, tocador y aseo, joyas, medicina, libros, papel, etc., así como varios productos tanto de la Nueva España como de procedencia española.[19] Sin embargo, muchas platas arraigaron en sudamérica y varias industrias agrícolas se fundaron en aquella tierra.

De esta manera, la economía peruana no se basaba necesariamente en las importaciones procedente de España. Era autosuficiente y tenía bastantes recursos económicos y una marina mercante propia. De este modo, podía satisfacer muchas de las necesidades de consumo de América, especialmente de México y del Lejano Oriente. La marina mercante del Perú, constituida por 52 buques, cubría largas distancias hasta Panamá, México y Chile; además, 23 barcos se dedicaban al comercio costero local. Estos 75 barcos entraban y salían de los puertos del Pacífico; sus propietarios eran comerciantes de Lima, jesuitas, mineros de Potosí y, en algunos casos,

capitanes españoles, genoveses y portugueses. Las mercancías transportadas eran cobre, sebo y pieles de Valparaíso, vino de Pisco, grano y azúcar de Trujillo, maderas tropicales, algodón y cacao de Guayaquil. La mayor parte de este comercio estaba controlado por negociantes de Lima. A partir de la explotación de plata, Potosí se convirtió en la ciudad más importante de América, con una población de 120,000 habitantes en 1580 y de 160,000 en 1650; los comerciantes de Lima proporcionaban a dicho centro minero la mayor parte de mercancías. En el puerto de Arica descargaban los suministros y mercancías de Potosí y recogían sus exportaciones de plata, y en Panamá se enlazaban con el tráfico transatlántico. La producción de plata del Potosí alcanzó su punto máximo hacia fines del siglo XVI. Todo esto reflejaba el auge del Perú, que en el siglo XVII se desarrollaba independientemente de la economía española, teniendo sus propios mecanismos comerciales. Productos como el vino y el azúcar tenían un amplio mercado por toda la América española, y estaba empezando a quedarse para sí mismo una parte cada vez mayor de la producción.[20]

Hacia 1590, el valor del comercio entre México y el Perú, incluyendo las reexportaciones de los productos chinos, sumaba cerca de dos o tres millones de pesos anuales. Los tejidos chinos se vendieron en el Perú a casi la novena parte del precio de las telas españolas.[21] Además, este reino producía gran cantidad de vino, paños bastos y cordellates, bayetas y sayales. De esta manera, eran muy pocos los géneros enviados de España a esta tierra. España no pudo surtir de mercancías a Perú durante mucho tiempo, pues en las tiendas se acumuló la ropa de Castilla, disminuyendo

el comercio de estos reinos con los de España.[22] Por esta circunstancia, en 1593, Felipe II ordenó que el comercio de la Nueva España con la cuenca del Pacífico se redujera a dos barcos anuales de 300 toneladas cada uno y que el valor de las mercancías transportadas en un año no excediera de 250,000 pesos en Manila y de 500,000 al venderse en Acapulco.[23] Además, los cargamentos de productos chinos procedentes de Manila, dirigidos a otras colonias distintas de México, fue prohibido; debían consumirse en la Nueva España. Pero, estas disposiciones simplemente desviaban el comercio entre México y el Perú hacia los canales del contrabando.[24] Este tráfico creció todavía más en 1602 como si no hubiera la prohibición; pues en ese año salían unos cinco millones de pesos anuales de Acapulco a las Filipinas y de ahí a China. Gran parte de ese dinero provenía del Perú, a donde se dirigía la mayoría de los cargamento y de donde salían unos tres millones de ganancias. En esta época, México era simplemente un almacén para la reexportación de los productos orientales al Perú, puesto que las manufacturas mexicanas no sumaban más de un onceavo del valor total del comercio entre los dos reinos, puesto que muchas manufacturas similares de la Nueva España podían producirse en el propio Perú.[25]

Reiteradamente, Felipe III, siguió la política proteccionista; la ropa de China no se podía embarcar al Perú, ni venderse, comprarse o permutarse allá ni aún a título gratuito o por vía de donación.[26] Es interesante mencionar aquí que por un lado, España prohibió el tráfico entre Acapulco y el Perú, pero por otro, los gobernantes de los reinos de la costa pacífica de América protegían sus propios intereses. Cuando los comerciantes de Cádiz es-

tablecieron un tráfico directo, por el cabo de Hornos, con Chile y Perú e incluso con las Filipinas, el virrey Montesclaros presentó, en 1612, un informe desfavorable para dicho proyecto, haciendo fracasar el intento de los mercaderes españoles. Años después se volvió a discutir dicha cuestión, pero esta vez el presidente y ministros de Panamá frustraron el proyecto mediante dictámenes contrarios.[27]

El comercio transpacífico de esta época fue contradictorio. España sabía que el Perú gozaba de cierta independencia económica, la cual se reflejó en el desvío de la plata hacia la cuenca del Pacífico. Esta fuga lesionó los intereses de los monopolistas españoles en cuanto a la competencia y a la reducción del mercado. De esta manera tenemos que, en primer lugar, España se esforzó por reducir el comercio filipino y por suspender las reexportaciones al Perú. Estas medidas estaban encaminadas a contrarrestar la contracción comercial y a retener al Perú, ya que era el más importante de sus mercados. Al mismo tiempo, se propusieron defender su monopolio tanto en Buenos Aires como en el itinerario de la Pampa hacia Perú.[28]

En segundo lugar, España tomó otras medidas para limitar y controlar el comercio en América: en 1604 redujo la capacidad de dos galeones de Manila, de 300 a 200 toneladas cada uno; se limitó el comercio entre México y el Perú —anualmente tres barcos con una capacidad de 300 toneladas podía trasladar productos de México y el Perú— y quedó prohibido llevar dinero en metal; también este comercio quedó restringido exclusivamente a los puertos de Acapulco y El Callao. Estas disposiciones estimularon el desarrollo del

contrabando y para frenarlo fueron dictadas otras medidas, no muy cautas, tales como: a) la restricción de la navegación entre México y el Perú a dos barcos anuales y después a uno; b) la prohibición de la exportación de vino del Perú a México (1620). El consulado de Sevilla ejerció presión sobre la Corona para prohibir todo el comercio y la navegación entre México y el Perú en 1631; de hecho la prohibición fue reanudada en 1634, reforzando a los monopolistas españoles.[29]

Por su parte, los mercaderes españoles exigieron que los comerciantes de Manila cumplieran dicho derecho real imponiendo, en 1635, a un comisionado especial para que vigilara el comercio entre Manila y Acapulco,[30] ya que los comerciantes de las islas procuraron burlar los efectos adversos de la ley mediante la falsificación de los manifiestos y las facturas.[31]

Resulta que estas restricciones provocaron serios daños a la economía americana, había protestas contra la prohibición. En 1636, por ejemplo, el ayuntamiento de México acusó al Consulado de Sevilla, de informar mal al rey. El argumento esencial era en que no había decrecido el comercio transatlántico de España, a consecuencia del tráfico de productos chinos, como insistían los sevillanos, y que no había competencia entre las dos partes: mientras España proporcionaba terciopelos, ruanas y lanas; la Nueva España proveía sedas, damascos y brocados de China, así como mantas y sarga de México para la gente pobre que no trabajaban los españoles.[32]

No obstante la prohibición comercial, el contrabando siguió desarrollándose en cabotaje. El primer lugar, existió en forma

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

legal el comercio de jarcia y alquitrán entre el Perú y Nicaragua, facilitando la carga de productos chinos que eran trasladados desde México hasta Realejo y aun a Sonsonate en barcos peruanos. En segundo lugar, cargamentos de plata, con registro en Guatemala y Nicaragua, eran desviados hacia Acapulco. En su viaje de regreso, los cargamentos podían ser desembarcados en Paita o en otros puertos pequeños, situados al norte de El Callao. En tercer lugar, el traspaso de plata, más allá de la costa peruana, fue lucrativo; el sitio preferido para esta operación fue Guayaquil, pues ahí las restricciones aduanales eran menores que en El Callao; asimismo, los buques que allí llegaban a Guayaquil, procedentes de Centroamérica, venían con carga. En cuanto se abrió otro canal de posible contrabando, a fines del siglo XVI cuando reanudaron las importaciones de azogue de Huancavélica, como veremos más adelante, por necesidad imperiosa de la minería de la Nueva España; de regreso los barcos azogueros podían cargar llenos de los productos chinos.[33] Conforme a lo anotado anteriormente, el contrabando y el comercio filipino sobrepasaron las fronteras legales de la siguiente manera: según el cálculo de Lynch, el valor de los cargamentos oscilaba entre 200,000 y 1.5 millones de pesos en Manila; esto significa que dicha suma se convirtía en el doble o triple de la cantidad correspondiente a la de México y el Perú; por su parte, el comercio de contrabando aumentó el valor final a más de 10 millones de pesos.[34]

El comercio transpacífico entre Manila, la Nueva España y el Perú, estaba en camino de desarrollar la economía autosuficiente

en América, con gran ventaja en lo relacionado con la cuenca del Pacífico. Sin embargo, los comerciantes sevillanos lo encontraron ruinoso para sus intereses monopolistas y se esforzaron en defender sus intereses particulares, oponiéndose a la independencia económica hispanoamericana.

4. Comercio transpacífico, azogue de China a América

En casi toda la América española, especialmente en las haciendas de beneficio de la plata tanto de Nueva España como del Perú, se utilizó el método de la amalgama. Este procedimiento consistía en la amalgamación con mercurio para la extracción de la plata. Este sistema fue introducido por el sevillano Bartolomé de Medina en Nueva España en 1556,[1] y muy pronto fue proporcionado el azogue de las minas de Almadén y de Idria, más tarde de Huancavélica.

El proceso de Medina consistió en la aplicación de sal y mercurio en el sistema de patio, no obstante algunas menas de plata contenidas arseniuros y antimoniuros eran difíciles de amalgamar.[2] La razón del empleo de amalgamación en América fue, como Joseph de Acosta explica el mérito:[3]

> "porque el azogue, con extraña y maravillosa propiedad, apura la plata y sirve para estos metales secos y pobres, y se gasta y consume menos azogue en ellos, lo cual no es en los ricos, que cuanto más lo son, tanto más azogue consumen de ordinario."

Es decir, la amalgamación era más económica donde el mineral era de ley media o baja.[4] En Europa, Hans Schedler, uno de los mineros expertos en el periodo de Felipe II, consideró que si hubiera carbón y madera abundante y barata en las haciendas de beneficio, la fundición era preferible a la amalgamación a razón de que permitiera extraer más plata.[5]

En el mismo tiempo de que Medina introdujo la amalgamación en el procedimiento de beneficio de plata en Nueva España, se descubrió la rica mina de plata de Guadalcanal, cerca de Sevilla.

Entonces, en 1556, Felipe II declaró el monopolio de la explotación de mercurio por la corona. Así como la exportación de aquel metal al Nuevo Mundo se convirtió en monopolio de la corona.[6] La real cédula de 1559 ligó el desarrollo del México colonial a la producción de mercurio de Almadén en España; con este fin, dispuso que todo el azogue producido en estas minas se emplease para la minería argentífera de la Nueva España.[7] En 1562, los arrendatarios de Almadén acordaron entregar 1,000 quintales por año después aumentaron a 1,500.[8] La creciente demanda de mercurio en la Nueva España estimuló la búsqueda de otras fuentes que facilitaran su abastecimiento. Almadén, que tuvo su mejor época en los siglos XVI y XVII, nunca produjo más de 3,000 quintales al año.[9]

Después de la instalación de dicho método en la minas de la Nueva España, la adaptación en el Perú fue lento y los intentos de introducirlo en la década de 1560 habían fracasado. Sin embargo, Pedro Fernández de Velasco lo estableció en Potosí en 1572 por solicitud del virrey Francisco de Toledo un año antes. Resultó que el rendimiento de producción aumentó siete veces entre 1572 y 1592 y logró un máximo de casi 900,000 marcos en el último año arriba mencionado. En esta época las minas superficiales más prósperas de plata se habían acabado y las extraídas de más fondo eran pobres y antieconómicas para fundirlas. De tal manera, el cambio tecnológico inició el apogeo de la ciudad de Potosí en los mejores años de la explotación de los productos mineros. Así, la introducción del nuevo método fue adecuado a las menas de ley baja y los numerosos residuos fundidos anteriormente, los cuales se convirtieron también en minerales de beneficio en el nuevo proceso.[10]

Almadén abastecía el azogue principalmente a las minas de Nueva España. Por su parte, Perú había encontrado la rica mina de cinabrio en Huancavélica en 1563, pero la incorporación no se llevó a cabo hasta 1573. La corona tomó posesión de ella reclamando un monopolio de ésta y de toda mina de azogue del Perú. Huancavélica está situada a una altura de 3,800 metros, al rededor de 20 leguas no había trigo ni maíz; especialmente para tostar el mineral de azogue, la madera estaba escasa. En este caso sólo favoreció la hierba ichu del lugar. La producción se incrementó de 1,830 quintales en 1574 a 13,611 quintales en 1582. Las minas de Potosí consumían un promedio anual de 5,000 a 6,000 quintales de mercurio a fines del siglo.[11] Las primeras cantidades de azogue producidas allí no podían tener salida más que hacia la creciente minería argentífera de la Nueva España. Las minas mexicanas requerían también cerca de la misma cantidad que usaban en Potosí y, hasta 1580, este consumo fue cubierto con la producción total de Almadén y de Huancavélica.[12]

De tal manera, se desarrolló entre los dos virreinatos en América española un comercio de azogue, al cual la corona fue poniendo obstáculos en la medida en que la producción de Almadén mejoraba. Se enviaron regularmente de El Callao a Acapulco (durante la década de 1560-1570) varios cargamentos de algunos cientos de quintales, aunque una real cédula de 1562 limitó la exportación de mercurio peruano a México sólo a los casos en que dicho metal escaseara en el virreinato de la Nueva España. Muchos comerciantes peruanos se enriquecieron con el tráfico.[13]

Este tráfico intervirreinal se consideraba como una grave amenaza para el monopolio comercial de los mercaderes sevillanos; también el desarrollo de la exportación de azogue peruano quedaría en peligro, pues la monarquía perdería el control del monopolio real del mercurio. Por estas razones, la corona dispuso, a través de la real cédula de 1571, que no saliera cantidad alguna de mercurio del Perú rumbo a la Nueva España. Al mismo tiempo que el sistema de patio se introdujo en el virreinato del Perú, se estableció, en 1572, el real monopolio y se redujo este tráfico particular. A su vez, la producción total de Huancavélica quedó reservada para el consumo interno.[14]

El ingreso de la corona era enorme por la monopolización de azogue, cuyo embarque proveniente de Almadén le costaba unos 30 ducados por quintal, y se vendía en Nueva España a precios variados en el transcurso del tiempo entre 120 y 283 ducados, incluido un beneficio medio de unos 100 ducados por quintal, deducidos el transporte y gastos administrativos. En Potosí eran menos las ganancias; el rey pagaba alrededor de 50 ducados por quintal de azogue de Huancavélica y lo proveía entre 75 y 100 ducados a agentes que lo transportaban a Potosí, en el cual lo vendían de 100 a 120 ducados.[15]

Tanto el deficiente abastecimiento de mercurio hacia fines del siglo XVI, como los altos precios de azogue proveniente de la corona, indujeron a los mineros de la Nueva España, Bartolomé de Laguila y otros empresarios, a solicitar con premura que la corona investigara la posibilidad de obtener otra cantidad de mercurio de China, a través de Manila. En 1584, ellos procuraron convencer a

Felipe II de las grandes ventajas de importar suministros de Asia, que se podía conseguir sólo a siete ducados el quintal, después en Nueva España podía venderlo por 24 ducados. De tal manera que las relaciones comerciales con el imperio oriental permitirían obtener informaciones sobre esa tierra, con las cuales se posibilitaría su conquista. En cuanto a las pérdidas por la corona de los ingresos de azogue se refirió, podrían ser compensadas por el aumento de la producción de plata.[16] Pero la respuesta fue negativa por el deseo de proteger el monopolio real, más controlable si el mercurio consumido procedía de fuentes situadas dentro del mismo imperio. Además, las relaciones comerciales entre la Nueva España y las Filipinas fueron limitadas por la manera como se restringió, después de 1570, el trafico intervirreinal. Los opositores de las actividades del galeón de Manila eran especialmente los comerciantes sevillanos, quienes se empeñaban en preservar su monopolio mercantil en contra de cualquier ampliación del comercio entre la Nueva España y la cuenca del Pacífico.[17]

Por su parte, el intento de la importación de azogue de China fue sostenido por el arzobispo de México, quien le recomendaba al rey Felipe II, en 1589, que le comunicara al gobernador de Filipinas para que indagara cuánto costaría llevarlo de China a Acapulco. También Luis de Velasco, virrey del Perú, querría lo mismo debido a que le preocupaban las condiciones de trabajo de los peruano en las minas de Huancavélica.[18] Debido a la creciente demanda por parte de las minas de plata de Potosí, México tuvo que contar solamente con la producción de Almadén, sin embargo ésta seguía siendo incapaz de satisfacer la demanda de la Nueva España.

La mayor parte del yacimiento de plata que se extraía de Potosí se constituía en el pobre y resultaba antieconómica si se la trataba con el procedimiento habitual, por lo cual se orientó el esfuerzo tecnológico a incrementar el rendimiento por el procesamiento químico de amalgamación. Carlos Corzo, administrador de mercurio y encargado del transporte de Huancavélica a Potosí, comenzó a investigar el modo de trabajar con las menas pobres e introdujo el método de uso de hierro como un ingrediente en el sistema de amalgamación en el lugar hacia 1587. La adición de escoria de hierro evitaba las pérdidas de mercurio y ocasionaba una rápida extracción de la plata. Además, podían hacer grandes ahorros en las compras de azogue. A fines de 1586 se enviaron noticias al rey de este **procedimiento mejor,** pero ni la corona ni el virrey estaban contentos, viéndose sometidos a considerables pérdidas por la caída del consumo. Y, a principios de 1588 se prohibió la nueva técnica de Corzo y cualquier otra modificación del proceso de amalgamación habitual, dando instrucciones al corregidor de Potosí. Sin embargo, en ausencia del último, su lugarteniente suspendió la orden del virrey, luego el corregidor respaldó su diligencia. En ese entonces, las vetas de extracción se encontraban con minerales más pobles, por tanto cualquier ahorro en los costos de la amalgamación era necesario. Él recomendó enérgicamente la continuación del procedimiento con hierro como una panacea para las minas peruanas. La invención de la nueva técnica recobró la confianza y estimuló la inversión; el número de empresarios mineros ascendió de 200 a 600.[19] El efecto económico nos muestra por las cifras tomadas de los registros de la facturación del mercurio como sigue: entre

1586 y 1587, antes de la introducción del proceso con hierro, se distribuyeron 8,295 quintales de mercurio derivados del almacén para la refinación de la plata en Potosí; entre 1588 y 1589, después de su introducción, la cantidad aumentó a 12,146 quintales. Además, los ingresos del impuesto real sobre la plata se incrementaron a un octavo.[20]

En 1594 Felipe II ordenó una investigación sobre el trabajo en Potosí; las informaciones proporcionadas mostraron no sólo que el consumo de azogue se había reducido a la mitad, sino que el procedimiento de amalgamación había funcionado en más corto tiempo.[21] Mientras tanto, en 1595 el virrey del Perú ordenó la reducción de la fuerza de trabajo a la mitad en Huancavélica, ya que las minas eran profundas y muchos obreros peruanos morían de asfixia.[22] En consecuencia la producción anual de mercurio disminuyó en considerable cantidad; al iniciarse el siglo XVII el conde de Monterrey, virrey del Perú, tenía que suspender el embarque anual de azogue hacia México. Las dificultades de la producción continuaron casi todo el siglo como un problema crónico en Perú.[23]

El sistema de patio fue el método más utilizado durante casi todo el período virreinal en América, sin embargo, el clima frío afectaba las operaciones de dicho sistema. En 1590, Alonso Barba hizo un mejoramiento en los procedimientos, llamados el beneficio de cazo y cocimiento: la amalgamación en caliente o por cochura en tinas de cobre. Este sistema desarrollado en Perú era muy diferente del patio aunque también usaba el azogue; las ventajas es que era más rápido y consumía poco mercurio, sin embargo el metal blanco resultaba mezclado con cobre por el empleo de tinas de este metal.[24]

A comienzos del siglo XVII, Almadén empezó a recuperar su producción, pero la crítica escasez de mercurio obligó a la corona a considerar seriamente el tráfico de mercurio con China. En 1606, el rey Felipe III remitió una cédula al virrey marqués de Montesclaros, de la Nueva España, ordenándole que escribiera al gobernador de Manila, Diego Acuña, para darle instrucciones de comprar 4,000 quintales de mercurio del oriente, que sería despachado al Perú por vía de Acapulco; pero en 1609 se informó que esta orden no se había llevado a efecto.[25]

En China no se usaba el sistema de beneficio de minerales por amalgamación, de manera que los metales preciosos se refinaban por fundición. El metal líquido de Asia se encontraba principalmente en la provincia de Kweichow, pero que, hacía tiempo no se explotaba. En los comienzos del siglo XVII, un mercader portugués, Diego de Baza, había ofrecido proporcionar partidas regulares de dicho metal de China tanto para Nueva España como para Perú.[26] Sin embargo, en 1609 la Audiencia de Manila informó que "era imposible recoger ni siquiera 20 quintales", sin mencionar la causa de esta dificultad.[27] Entretanto, como resultado de otras instrucciones remitidas al gobernador de Manila, en 1615, la Nueva España consiguió por primera vez las muestras de dicho material de Asia oriental, que consistían en 36 quintales y 36 libras, las mismas que llegaron en el galeón de Manila a Acapulco; luego las distribuyeron a los mineros de Zacatecas a razón de 80 pesos por quintal.[28]

Durante todo el siglo XVII únicamente llegaron a Nueva España las muestras de azogue chino. Las dificultades para obtener dicho metal líquido en la cuenca del Pacífico radicaban en que la opinión

oficial de la metrópoli no estaba unánimemente de acuerdo en dicha importación del Oriente. En 1608, cuando un portugués ofreció un plan para embarcar el metal líquido de Macao rumbo a Acapulco, se presentaron en la corte española los siguientes puntos en contra: 1) el tráfico de azogue resultaría en la exportación masiva de la plata americana a China a través de las Filipinas. A esta coyuntura, 2) los portugueses se aprovecharían del comercio intermediario transpacífico disfrazándose de los mercaderes de aquellas islas con tratos ocultos. Además, 3) ellos importarían a la Nueva España a la vez otras mercancías junto con el nao de azogue, destrozando la administración imperial de España tanto a las Filipinas como a la América española, "llenándose todo de portugues".[29]

Las fuentes del mencionado metal también se encontraban en las minas de Idria, al fondo del Adriático. Las de Idria no formaban parte del patrimonio de la corona de España sino quedaron bajo el control del Estado austríaco, en 1580, reservándose a los venecianos el papel de agentes de ventas. Las dificultades que sufrieron la producción de Huancavélica a comienzos del siglo XVII, indujeron a la corona a brindar contratos con la administración austríaca.[30] El Perú recibió por primera vez grandes embarques de mercurio europeo de Idria, durante el decenio de 1620-1630, para que el virrey redujera el número de mitayos que trabajaban en Huancavélica.[31] Pero esa producción nunca llegó a superarse para exportarlo a Nueva España.

De nuevo se recordaba la posibilidad de importarlo de China. En 1630 el Consejo de Indias rebatió este argumento del Consejo de Hacienda con el concepto de que, ya que la corona permitía gastar

dinero en China para sedas y otros artículos improductivos, el mercurio comprado produciría mucho más plata de la que se perdería al comprarlo.[32] Por su parte, en 1631 la corona mitigó las restricciones comerciales entre la Nueva España y el Perú, por las crisis periódicas de Huancavélica, tomando medidas para favorecer la importación de mercurio chino al virreinato de América meridional. Dos años más tarde, igualmente lo afirmó el virrey marqués de Cerralvo en una observación de que "en ninguna otra parte podía hacerle menos de daño que en China."[33] En 1644 se recibió de Manila una pequeña cantidad de azogue,[34] y en 1661 llegaron 21 quintales traídos por el galeón de Manila.[35]

Mientras tanto, entre 1651 y 1662, Huancavélica empezó a recuperarse gradualmente y, entre 1677 y 1679, llegó a superar la necesidad de consumo interno inclusive a suspender la producción. Por su parte, en 1635, en toda la España se aumentaron en un 50% los salarios, este incremento comenzó a impedir el mantenimiento de la producción en Almadén a consecuencia del estancamiento de la población obrera en el lugar y de la escasez de la madera en las cercanías de las minas. Además, el incendio de 1639 destruyó una gran parte de las instalaciones de Almadén. De 1640 a 1645 la producción disminuyó a menos de 3,000 quintales anuales. Este decaimiento obligó a los concesionarios a dejar las minas bajo el control directo de la corona. Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XVII, la administración oficial de los yacimientos no pudo lograr la producción de más de 2,000 quintales anuales. La producción entre 1692 y 1698 fue sólo un promedio de 1,000 quintales al año.[36]

El mercurio chino en la importación de 1661 contenía demasiado plomo y estaño. El minero peruano Martín de Murga Ergaluz, quien entoces estaba en México, comentó que su defecto era sólo falta de la refinación, pero en sí el mineral era de excelente calidad; nada más por la ausencia de un mercado importante para el producto, los chinos no se cuidaban en beneficiarlo adecuadamente, pero esto tenía el remedio si diera incentivo a ellos para que mejoraran su categoría. El virrey de Nueva España, conde de Baños, tomando en cuenta de que "en América española sin azogue no hubiera habido ni plata ni comercio", ordenó al gobernador de Manila que celebrara un acuerdo para el abastecimiento regular de 4,000 quintales anuales. Un oidor de la Audiencia de Manila notificó a España que en China el azogue era abundante, que podía adquirirse a sólo 10 pesos el quintal, y que su calidad era la misma que la de Almadén. Sin embargo este proyecto desapareció de nuevo.[37]

En la segunda mitad del siglo, la corona española no había hecho arreglo alguno con los administradores de Idria; al finalizar el siglo, Idria se mostraba cada vez más rigurosa en las condiciones de venta y pago, conociendo bien el negocio de acuerdo con la escasez de metal líquido en la América española.[38]

En 1689, se pensó de nuevo en los yacimientos chinos, y una real cédula del mismo año, reiterada en 1690, ordenó al gobernador de Manila que comprara 25 ó 30 quintales para embarcarlo inmediatamente rumbo a Nueva España, pero Manila envió sólo uno y medio en 1691. En el continente asiático, los ingleses compraban a menudo el producto de Kweichow y en el pasado ellos consiguieron de 100 a 200 quintales a la vez. De tal forma, se aumentó el precio

y estaba escaso el mineral en el mercado chino. En esta circunstancia, un mercader chino de Cantón propuso organizar la explotación de las minas de Kweichow para enviar todo su producto anual a Manila, a condición de que la corona le pagara los gastos por anticipado.[39] Los españoles no se habituaban al comercio asiático con anticipación, sin embargo como única esperanza, el virrey de Nueva España remitió 12,000 pesos para dichas compras. En 1693 obtuvo 53 quintales y 42 libras de mercurio de buena calidad, que tuvieron un costo de 3,222.5 pesos.[40] El gobernador de Manila continuó su diligente búsqueda de los medios para desarrollar el comercio de azogue con China y, en 1704 embarcó 79 quintales a Nueva España. Manila promedió hacer envíos periódicos de monto semejante, pero no podía obtenerse en cantidades apreciables sin invertir capital. Entretanto, al iniciarse el siglo XVIII, Almadén comenzó a recuperarse de nuevo. La corona consideró que, conforme había crecido el comercio transpacífico, más se habían debilitado los lazos de la Nueva España con Europa durante la segunda mitad del siglo XVII; finalmente, esto la llevó a regresar a su antigua política de restringir el comercio intercolonial, declarando, en una real cédula de 1709, que declaraba la prohibición absoluta de traficar con el mercurio de origen chino.[41]

Seguún lo anotado anteriormente, la expansión española hacia la cuenca del Pacífico se desarrolló rápidamente en la segunda mitad del siglo XVI. Por un lado, la ocupación de Manila la enfrentó con las actividades sino-japonesas y otras potencias europeas; por otro, el avance del comercio con China promovió el tráfico intervirreinal, a lo largo de la costa pacífica de América,

especialmente entre Acapulco y El Callao. Es decir, el comercio peruano conducía a China para conseguir artículos asiáticos por la plata de Potosí. Los mercaderes españoles necesitaban concretar más el dominio definitivo del mercado americano, para cuyo efecto la corona prohibió el comercio intercolonial, limitando la actividad del galeón de Manila, para así fortalecer el monopolio de la metrópoli. También, como vimos, cuando las autoridades españolas tuvieron el plan de importar azogue de China, los comerciantes sevillanos lo enterraron y obtuvieron la revocación. Así, ante esta situación restrictiva, el expansionismo novohispano en la cuenca del Pacífico estaba destinado a desaparecer.

5. Cuenca del Pacífico frente al orden sinocéntrico

Las regiones de Asia oriental y Asia sudoriental comenzaron a integrarse entre ellas como una zona comercial orgánica, a través de las actividades mercantiles de China, desde los finales de la dinastía T'ang (618-907). Este desenvolvimiento chino en la zona, llamada hoy día la cuenca del Pacífico, se basó en el desarrollo económico a pasos agigantados de los T'ang y los Sung septentrional (960-1127). Además, los chinos pusieron la brújula en uso práctico en los mares. De tal manera, como vimos, se formó el comercio triangular entre China, Corea y Japón, integrado por los países del sur. Este llegó a su auge en el siglo XV, bajo el orden internacional sinocéntrico en la dinastía Ming.

La cuenca del Pacífico, en los siglos XVI y XVII, ocupó el interés de los europeos occidentales, quienes lograron los primeros contactos con las islas de las Indias orientales, China y Japón. En esta época, el movimiento dinámico del último país se extendía a ultramar, no solamente a China y a Corea, sino que también se encontraba hasta los países asiáticos del sur. Esta actividad llegaba fuera del régimen sinocéntrico. Los mercaderes japoneses mantenían un comercio enérgico con China, la cual cerró sus puertos contra la agresividad comercial de éstos desde mediados del siglo XVI. Así los japoneses exploraban los mares ampliamente; sin embargo, con la llegada de los europeos, el comercio se intensificó. Los grandes señores, llamados daimyo, rivalizaban entre ellos con los comerciantes europeos y aquéllos encargaban barcos para el comercio exterior.

El desarrollo económico de este país obligó a usar no solamente monedas de cobre sino también de oro y plata en gran cantidad de contratación. Los feudos intentaron reforzar tanto su economía como sus fuerzas armadas. Especialmente explotaban las minas de oro y plata para tener fondos militares. En este entonces, introdujeron la nueva tecnología de refinación de plata por medio del plomo. El método fue inventado en China. A fines del siglo XVI, en menos de diez años, se encontraron por lo menos 60 minas de oro y 40 minas de plata.[1]

Los portugueses alcanzaron a llegar a una isla sureña del Japón, Tanegashima, en 1543; el nombre de la isla se convirtió con el tiempo en sinonimo de arcabuz. Era la época de guerras interfeudales y de la revolución tecnológica. El señor de Tanegashima compró dos armas europeas y ordenó a su vasallo a investigar el método de su fabricación y de la pólvora. Muy pronto se difundió el uso de arcabuces en práctica, cambiándose la táctica de guerra.[2] Desde entonces, los portugueses comenzaron a frecuentar los puertos japoneses con las mercancías especialmente chinas. La más alta demanda era seda cruda, que no podían importar directamente del continente desde 1547; además los grandes señores atesoraban oro para asegurar su poder,* y encargaban a los portugueses inclusive a los religiosos, la compra de oro chino por la plata japonesa. De tal manera, se estableció el comercio intermediario europeo: de Goa a China con los cargamentos de aceite de oliva, vinos europeos y especias del sudeste asiático; de China a Japón con los de seda cruda y oro.

Otro aspecto importante del comercio ibérica era la activi-

---

* En el siglo XVI, el valor de la plata se redujo frente al oro en el mercado japonés, debido al incremento de la producción doméstico del metal blanco. En la regla de economía, el metal amarillo, que era un producto exportador, se convirtió en un artículo importador.

dad religiosa junto al tráfico. En la década de 1510 los dominicos llegaron a Goa, también los franciscanos evangelizaron en Ceilán y en las islas sudorientales asiáticas. Pero, en 1534, el Papa dio la superintendencia a la Compañía de Jesús en las colonias portuguesas entre el cabo de Buena Esperanza y China.[3] En este orden, Francisco Xavier llegó a Japón en 1549; desde aquel entonces, varios feudos simpatizaron con ellos por introducir productos chinos, los cuales desembarcaban en el puerto Nagasaki desde 1571.

Toyotomi Hideyoshi (1536-1598), producto histórico de la sociedad japonesa del siglo XVI, tenía un profundo interés en el comercio con el estranjero. Relacionado con los contactos ultramarinos, consolidó su autoridad sobre sus asociaciones comerciales. Construyó la ciudad-castillo de Osaka, en el Japón central, para gobernar el país. El regente del Estado, título otorgado por la Corte a Hideyoshi en 1585, a raíz de la reunificación del Japón, inició negociaciones diplomáticas con China y con otros países de la cuenca del Pacífico.

Cuando los últimos daimyo cristianos de Kyushu fueron sometidos completamente a las órdenes de Hideyoshi, el regente promulgó el edicto de expulsión de los misioneros cristianos en 1587. El gobierno central declaró que el comercio extranjero era libre pero fue prohibida la predicación de la religión cristiana en Japón, en razón de que "el Sol Naciente es el país divino". Así, en 1591, el regente comunicó al virrey portugués de la India la prohibición de extender la religión católica en Japón, solicitando la apertura del comercio entre India y el último; en esta carta también aclaró la preparación de la conquista de China. Al mismo tiempo, pidió

tributo a los países del sudoriente asiático, inclusive las Filipinas.

La petición principal del Japón fue el libre acceso a China. Ante la negativa de China, Hideyoshi decidió conquistarla y envió, en 1592, un fuerte ejército de más de 100,000 hombres para destruir la dinastía Ming y dividir China en feudos para sus vasallos japoneses. Los últimos penetraron rápidamente en Corea, avanzando hasta el río Yalu. Entonces China y Corea pidieron la paz. Las tropas invasoras, faltas de abastecimientos, se vieron obligadas a negociar, lo que finalmente les resultó favorable. Se pretendió la partición equitativa de Corea entre japoneses y chinos, además del libre comercio. Sin embargo, la negativa de China obligó a Japón a una segunda invasión en 1597, atravesando el mar en dirección a Corea, pero la muerte de Hideyoshi puso fin a esa tentativa.[4]

Para su expansión colonial, los ibéricos llevaron consigo a los misioneros y dividieron la tierra en dos partes entre España y Portugal. Después de la unión de los reinos de Castilla y Portugal, en 1580, los religiosos españoles comenzaron a entrar en el Japón. Los jesuitas portugueses se oponían a que las órdenes regulares visitaran y predicaran en el Japón, ya que, desde que Francisco de Xavier había comenzado a evangelizar el Japón en 1549, la Compañía de Jesús había adquirido gran experiencia. Esta polémica siguió hasta la concesión del nuevo Breve en 1609.[5] Los españoles llegaron a Hirado, en Japón, donde encontraron "mucha gente y riqueza", y había lo mismo que en España pero más barato.[6] Cinco años antes de la guerra Sino-Japonesa (1592-1598), el fran-

ciscano Francisco Manrique y el jesuita Ignacio de Loyola escribieron una carta al rey de España diciendo que

> "por concluir con estas cosas de Japón, digo que si Vuestra Magestad hubiere de entender por vía de guerra en China y tomarla, ha de ser por allí, procurando los reyes (daimyo) estuviesen de parte de Vuestra Magestad; los cuales, aunque no fuesen sino los cuatro cristianos, podrán ir más de cien mil hombres de guerra. Y capitaneando los nuestros, era fácil de tomar China, porque son muy valientes, atrevidos y crueles y temidos de los chinos".[7]

Los preparativos de guerra de Hideyoshi para invadir Corea, y la guerra misma, atemorizaron a Manila, ya que llegaban noticias cada vez más inquietantes y rumores de que Hideyoshi iba a enviar tropas armadas también a Manila para conquistarla.[8] Hideyoshi realmente tomó medidas rigurosas con las Filipinas y Taiwan invitándolos a que se dieran por vencidos. En ese momento estaba preparada una tropa militar de unos 1,000 soldados a conquistar Manila, así como la sujeción de Taiwan. Pero no se pudo realizar por los preparativos de la invasión de Corea.[9]

En 1592, el gobernador de las Filipinas, Gomez Pérez Dasmariñas (1590-1593), tuvo que responder al regente del Japón enviando una embajada con regalos, para lograr su amistad.[10] Sin embargo, un franciscano, Jerónimo de Jesús, informó desde Nagasaki que, mientras durara la guerra entre Japón y China, no habría peligro para las Filipinas.[11] Entretanto, Luis Pérez Dasmariñas (1593-1596) sucedió provisionalmente a su padre (Gómez) en el gobierno y trabajó con empeño para ampliar el comercio en la cuenca del Pacífico. A través de las informaciones de los religiosos en Japón

y de las relaciones conseguidas con el daimyo Tokugawa Ieyasu, quien dominaba la llanura de Kanto en el este del Japón y residía en la ciudad-castillo de Edo (actual Tokyo), Pérez Dasmariñas afirmó que:

> "Pueden los padres en Nagasaki armar un ejército de trescientos arcabuceros; con esta gente podrían conquistar todo Japón los españoles. El daimyo de Kanto era uno de los más poderosos de Japón; después de la muerte de Hideyoshi era considerado como una de las fuerzas más poderosas para asumir el control de todo el país. Así, con el trato y comercio que los Tokugawa tendrían con los españoles se confirmaría la amistad. En este caso, se podría llevar del Japón mercaduría de mucho provecho a la América española, como hierro, cañamo, pólvora y otras cosas indispensables en las costas del Perú y de la Nueva España."[12]

De Manila habían enviado unos embajadores de los religiosos a Japón, a pesar de la oposición de los jesuitas, quienes insistían en tener el derecho de evangelización en el país: y por otro, aunque Hideyoshi prohibía la predicación cristiana desde el año 1587, los españoles desplegaban su actividad en dicho país. Cuando comenzó a gobernar las Filipinas Francisco Tello en 1596, estaban preparados en Cavité dos galeones para Acapulco: el San Gerónimo y el San Felipe. Fernando de Castro y su esposa Isabel Barretos, como veremos más adelante en la expedición de Mendaña, regresaron a Nueva España a bordo del primer barco en el mismo año. Pero, el San Felipe, al mando del capitán Matías de Landecho, zozobró en los 37° de latitud, 600 leguas de las islas de Filipinas y 150 de Japón. Este naufragó frente a Urado del último país, y el goberna-

dor de Tosa lo confiscó por el derecho internacional en la cuenca del Pacífico. El capitán tuvo que solicitar un despacho de salida del país a Hideyoshi, enviando una misión: Cristóbal de Mercado y otros tres españoles, junto con Fr. Juan Pobre (franciscano) y Fr. Juan Tamayo (agustino), quienes debían comunicarse con los frailes que estaban en la capital, y que tuvieran una ayuda de ellos. Entre ellos, Fr. Pedro Baptista que estuvo en Miyako hizo gran esferzo para obtener recompensa del daño a los náufragos, pero esta actividad revolvió en forma confuso y mala la situación. Puesto que, mientras tanto, el inspector de Hideyoshi había escuchado del piloto español Francisco de Landa, quien le había mostrado un mapa de navegación enseñándole Nueva España y el Perú, los cuales reinos habían conquistado por los españoles. Dicho inspector le preguntó al piloto cómo se apoderaron de ellos tan lejos de España. El contestó que, primero, había enviado a los religiosos para que predicaran cristianismo, y al último los habían dominado con los soldados. El regente Taiko Hideyoshi, al oírlo, ordenó apresar a los religiosos de Nanban (los bárbaros sureños). Sin embargo, sólo los predicadores que residían en el país fueron crucificados: Fr. Pedro Baptista, Fr. Martín de Aguirre, Fr. Felipe de las Casas, Fr. Gonzalo, Fr. Francisco Blanco, Fr. Francisco de San Miguel y otros 20 predicadores japoneses, en Nagasaki en 1597.[13]

En el sudoriental del Asia, los españoles chocaban frecuentemente con los intereses japoneses. Durante el gobierno de Francisco Tello de Guzmán (1596-1602), los españoles se volvieron hacia Mindanao y las Molucas, manteniendo algunas relaciones con el Japón y el sureste del Asia; el gobernador Pedro Bravo de Acuña

(1603-1606) continuó la expansión hacia las Molucas, empleando el poder militar contra la avanzada holandesa en este mar.[14]

A principios del siglo XVII los holandeses estaban establecidos en las Indias orientales, predominio que adquirieron paulatinamente. La primera batalla verdadera entre los barcos holandeses y portugueses, en la rada de Bantam, en 1601, fue una victoria decisiva para aquéllos, a pesar de su inferioridad numérica. Los sultanes locales y sus súbditos aprovecharon la competencia entre holandeses y portugueses, aumentando los precios y los derechos de peaje y puerto a los europeos. En 1602 se reunieron las diversas compañías mercantiles del Oriente en una gran empresa nacional: la Comapañía holandesa de las Indias Orientales que tenía por objeto evitar el alza de precios y crear las condiciones de compra monopolista. Esta compañía podía hacer la guerra o tratar la paz, apoderarse de embarcaciones extrajeras, establecer colonias, construir fuertes y acuñar moneda.[15] Inmediatamente después de su establecimiento, comenzó a edificar fuertes en el Oriente. El establecimiento de la factoría holandesa de Batu Sawar, en Johore, en 1603, fue un paso importante en los planes que los holandeses hacían para apoderarse de Malaca; en 1605 ocuparon Amboina tras la batalla con los ingleses y desde entonces, tomaron la iniciativa en el comercio desplazando a los portugueses. En el año de 1609, Holanda decidió establecer una factoría en el Japón.

El tráfico con la India y con el Extremo Oriente absorbía grandes cantidades de plata, ya que la riqueza se concentraba en Asia. Europa no podía suministrar dicha plata para Asia, pero España se encontraba en una fase próspera después del descubrimien-

to de las minas novohispanas y peruanas, por lo que estaba en condiciones de suministrarla al Lejano Oriente. Sevilla se convirtió en el principal centro abastecedor de la producción argentífera española. Aparte de la exportación de plata del Japón, la línea mercantil regular entre Acapulco y China, a través de Manila, amenazaba al monopolio comercial de Portugal con el Lejano Oriente.

Japón mantenía varias rutas comerciales en la cuenca del Pacífico. (Véase los "Mapas y viajes" núm. 17) Varios países sudorientales le pagaban tributos; como por ejemplo, el caso de las Filipinas, de donde se despachaba cada año por cuenta del rey de España un navío al mencionado país con una embajada y presentes para el shogun y otras embajadas a otros señores diferentes, que importaban 6,000 pesos cada año.[16]

Los japoneses compartían y rivalizaban en estos mares con los nuevos participantes europeos. Los portugueses pasaban de Macao a Nagasaki cada año para contratar. Después de la guerra Sino-Japonesa y por la presencia de los holandeses e ingleses en la cuenca del Pacífico, los sucesos fueron tomando rumbos nuevos. Los holandeses alcanzaron a llegar a Java en 1597, y tres años después, un navío holandés naufragó en Japón. El daimyo Tokugawa Ieyasu recibió al náufrago angloholandés William (o Will) Adams en audiencia, en Osaka. Más tarde, Adams prestó sus servicios al shogunato Tokugawa. Los ingleses ya había llegado a Hirado en 1580, pero no continuaron la contratación sino hasta 1613. Después de la muerte de Hideyoshi se estableció el shogunato Tokugawa tras una guerra decisiva, designado por la Corte imperial en 1603. Tanto al shogun Tokugawa Ieyasu (1603-1605) como su hijo y heredero Hidetada

(1605-1622) les interesaba desarrollar el comercio con los países extranjeros. Los navíos japoneses tenían mucha actividad y, para conseguir productos chinos, iban a Manila, creciendo cada vez más la contratación entre Manila y Japón, situación que inquietaba a los españoles.

Mientras tanto, Ieyasu declaró a los países del sur el sistema del Certificado de Sello Bermejo en el comercio con ellos para distinguir al tráfico de iniciativas privadas o a los piratas, ya que en la posguerra muchos combatientes samurais viajaban buscando su vida adecuada al sur del país. En 1601, el futuro shogun escribió dicha declaración al gobernador Pedro Acuña de las Filipinas, y la respuesta del último fue:

> "Debería enviar tres barcos en cada estación y en total al año seis naves. Cuando ellos traen el Certificado de Sello Bermejo del emperador, los recibimos con entusiasmo, no damos daño alguno, ni despojamos de sus bienes; si no trae alguno el Certificado, lo rechazamos debido a la orden de su alteza."[17]

En este entonces, Manila estaba en plena prosperidad; los navíos mercantes de China, Japón, Molucas, Borneo, Siam, Camboya, Malaca y la India, desembarcaban sus productos en el puerto de Cavité. Especialmente, los juncos mercantes procedentes del continente se concentraban ahí entre 30 y 40, por lo menos, los cuales cargaban los productos, principalmente, seda cruda y tejidos de seda y llegaban al puerto casi al mismo tiempo en que anclaban los japoneses con el cargamento de plata. La razón era por la política de los Ming que prohibía la actividad marítima con los últimos en la costa china; de esta manera, los mercaderes mencionados de los

dos países contrataban en el puerto y en la ciudad de Manila, en donde los continentales tenían colonia en Parian y los norteños en Dilao. Los barcos de los últimos embarcaban los productos chinos, oro y pieles de venado de las Filipinas y los artículos raros de España.[18]

En esta época, el gobernador general de las Filipinas, Bravo de Acuña, organizó una expedición para que los holandeses desalojaran las Molucas, pues la presencia de estos en las Indias orientales creaba un grave peligro para la seguridad de las Filipinas. Acuña zarpó de Manila en febrero de 1606; tras fiero combate con los holandeses, los españoles alcanzaron una victoria decisiva en Ternate y el sultán cayó en sus manos. El gobernador regresó a Cavité para atender el despacho del galeón de Manila y falleció a mediados del mismo año.[19]

Por esta situación, varios españoles de Manila deseaban fortalecer las relaciones con el Japón. Este movimiento culminó cuando Rodrigo de Vivero y Velasco se hizo cargo del gobierno de las Filipinas en 1608, mientras llegaba a la ciudad el nuevo gobernador Juan de Silva en 1609. Ellos tenían la certeza de que no podían conquistar Japón con los métodos tradicionales de ocupación militar utilizados en otras regiones del mundo, porque allí había una "multitud de gente belicosa" y varias fortalezas inexpugnables; por lo tanto, su única opción fue el empleo de otras armas, es decir, las religiosas. El optimismo llevó a los españoles a aprovechar las buenas relaciones que los japoneses sostenían con el gobierno de Manila para buscar su colaboración en la conquista de China a través de Corea, a la cual podrían fácilmente dominar

pues se sabía que Hideyoshi había estado a punto de lograrlo.[20]

Sin embargo, la estrategia política del expansionismo novohispano consistió, principalmente, en evitar la conquista de Manila por el Japón, o por la China, pues la ciudad española de Luzón había tenido una experiencia amarga a fines de 1574, cuando el pirata chino Lin Feng (llamado por españoles Lima Hong) invadió a esta isla con una armada de 70 embarcaciones y unos mil hombres. Cuando los chinos atacaron Manila, pese a que no lograron adueñarse de la plaza, provocaron un gran incendio. El gobernador de Filipinas tuvo que reconstruir la ciudad durante varios años.[21] Además, tras los recientes sucesos sangrientos desencadenados por la sublevación de los sangleyes en Manila, los españoles pactaron una alianza con los japoneses frente a los chinos.[22] Esta alianza permitió a los españoles establecer la amistad y el buen trato con el Nipón, para enfrentar a la China que no estaría dispuesta a tomar las armas contra Filipinas, por temor a los norteños belicosos.[23]

Por otro lado, la alianza de España con el Japón permitiría romper el bloqueo de las Filipinas, impuesto por los holandeses y los norteños del Sol Naciente y tener acceso a sus puertos, ellos seguramente podrían salir a esperar a la nao española, que iba de Acapulco a Manila: y así, en menos de 15 días se dirigirían a tomar los pasos por el embocadero de Capul y el cabo de Bojeador. En este caso "no podría entrar ni salir un pájaro para ninguna parte", con lo que las Filipinas quedarían aisladas. También, las naves que pasaban cerca de Japón, vía Manila-Acapulco, correrían riesgo.[24]

Por otra parte, los holandeses se proveían de bastimentos en

el Japón, tales como bizcocho, arroz, carne, cobre, fundición, pólvora, municiones, jarcia en gran cantidad y, sobre todo, podían construir barcos, darles carena y repararlos "major que en ninguna parte del mundo", por lo tanto, los holandeses controlaban esa ruta comercial y, por ello, los españoles corrían peligro en Ternate, cuyo viaje era corto, pues en 20 días se atravesaba de un lado a otro.[25] Los españoles compraban en Manila cada año las mercadería que venían del Japón: cáñamo para jarcia, balas de artillería, salitre, hierro, clavazón y mantas de velas.[26] Manila enviaba cada año bastimentos, gente, barcos y dinero a las Molucas y necesitaba ayuda de dichos norteños para enviar a los soldados a aquellas islas. Por lo tanto, España podría entablar las negociaciones con el último, para fabricar ahí navíos y galeras con mucha facilidad. Entonces, el clavo y la especiería podrían llegar de las Molucas al Sol Naciente y de ahí a la Nueva España, en un muy próspero y seguro viaje.[27]

De esta manera surgió la posibilidad de contratar con el shogunato dos líneas marítimas; el galeón de Manila seguiría las rutas siguientes: Acapulco-Manila y de regreso, Manila-Acapulco a un puerto japonés, con cargamento de seda cruda china para intercambiarla por la plata y el oro del país arriba mencionado; luego llegaría a la Nueva España sin el peligro de las tormentas.[28] Otra fue una línea nueva y directa de Acapulco al Japón; por esta ruta, los españoles podrían vender en el último país frazadas, grana, añil, cueros fieltros, paño y otros géneros que se producían en las Indias occidentales y en España, para conseguir la plata y el oro de Japón;[29] y de retorno, el último proporcionaría, tanto a la

Nueva España como al Perú, a través de Acapulco, el hierro, el cobre y el plomo, que necesitaban.[30]

Uno de los galeones de Manila, el San Francisco, que había zarpado de Cabité en 1609 con rumbo a Acapulco, en su viaje anual naufragó en la península de Uraga en el Japón; en este bajel venía el exgobernador interino de las Filipinas, Rodrigo de Vivero, quien, en una carta fechada en 1608, había prometido al shogun que España enviaría barcos comerciales al país rico de oro y plata y, al mismo tiempo, pedía el envío de un número menor de barcos mercantes japoneses a las Filipinas. Esta vez, Rodrigo de Vivero propuso al shogun tratar con el rey Felipe III de España para establecer el comercio entre el Japón y la Nueva España. Las cláusulas fueron las siguientes: I) el gobierno nipón debería dar un puerto en Kanto a los españoles, II) a él podrían venir las naos de Nueva España y las de Manila cada año, III) Felipe III enviaría un embajador al Japón. Además, el shogunato había solicitado a Rodrigo de Vivero que enviara mineros españoles para beneficiar los metales de plata en su país. Vivero había puesto como condiciones que a los mineros (técnicos y obreros) pertenecería la mitad de la plata que se cacara y la otra mitad se dividiría en dos partes, una para el shogunato y otra para el rey de España; esto no incluía las minas que se estaban explotando sino únicamente aquellas por descubrir; si fuera menester azogue, lo traerían para beneficiar el oro. Vivero se obligó a tratarlo con el rey Felipe III y enviar, en el plazo de dos años la respuesta y resolución de todo.[31]

Mientras Rodrigo de Vivero estuvo en el Japón, sucedió un incidente: dos barcos portugueses que estaban en Nagasaki fueron

atacados por venganza del daimyo Arima, pues sus vasallos habían tenido un choque con las autoridades portuguesas de Macao al regreso de Siam. Este acontecimiento impidió al shogunato realizar el trato con Vivero.[32] Por otro lado, los mismos españoles empezaron a ver las pocas ventajas que sacarían con ese tratado.

El nuevo gobernador de las Filipinas, Juan de Silva, llegó a Manila en 1609. Silva entendía la importancia del comercio con el Japón, pues reconocía que era mejor que los comerciantes filipinos viajaran al país, en vez de consentir que los japoneses fueran a Manila con el mismo fin.[33] En ese año, los holandeses establecieron la factoría en Hirado, permitida por el shogunato con la gran esperanza de ampliar el comercio. Rodrigo de Vivero solicitó a Japón que, cuando se celebrara el tratado nipo-hispano, el shogunato mandara expulsar a los holandeses del país lo más pronto posible. Pero Vivero no pudo lograr nada. A su vez, el gobernador Silva envió una misión representada por el exfuncionario de San Francisco, Juan de Cevicos, a dicho país, para que los holandeses fueran expulsados de ese país: mientras los holandeses estuvieran en los puertos de Japón, los españoles no podrían enviar sus navíos a esos puertos, porque propiciarían un enfrentamiento con los holandeses. Además, De Cevicos solicitó que las mercancías que llevaran los navíos de Manila debería venderse en el país libremente "sin pancada", asimismo los mercaderes japoneses no trajeran plata "más de ciento por ciento" a Manila, porque encarecían seriamente las sedas, puesto que ellos monopolizaban mercancías chinas con abundancia de la plata traida de su tierra.[34]

El gobernador Silva advirtió al rey Felipe III que "la crisis

del imperio español en Asia estaba ya iniciada".[35] Además de que la factoría holandesa tuvieran un puerto en China con grandes diligencias, vendería las sedas, azogue y otras riquezas de la China en el Japón y en Europa. En este caso, a los holandeses les importaría más dicho negocio que la especiería.[36] Vistas así las cosas, Silva estaba seguro de que la ocupación del comercio en la cuenca del Pacífico por los holandeses debilitaría al imperio español en Asia, que mantenía únicamente la ruta comercial entre Acapulco y Manila. Además, como decía Silva, el poderío económico del Japón aumentaría siempre y cuando los holandeses llevaran a este país azogue de China.

Ieyasu y su heredero Hidetada desearon entablar relaciones comerciales con los españoles, especialmente abrir la ruta directa con la Nueva España. Por medio de cartas dirigidas al rey de España y al virrey de México, el shogunato prometió la seguridad del comercio con los españoles en Japón: "Le declaro que dicho navío puede venir a cualquier puerto del Japón con toda libertad".[37] Ieyasu ofreció a Vivero 4,000 ducados para su viaje de regreso. En el año siguiente, Vivero partió del puerto de Uraga en un barco ofrecido por el Japón, San Buenaventura, en el cual embarcaron algunos japoneses, encabezados por un mercader de Kyoto, Tanaka Shosuke. También los acompañó el padre Alonso Muñoz, como embajador del shogunato, llevando las cartas y regalos del país al rey de España.

La Nueva España planeaba realizar una exploración para encontrar las Islas Ricas del Oro y de la Plata, las cuales se creía que estaban entre el norte del Japón y la California. El inicio de

esta búsqueda coincidió con la llegada de Vivero y la misión japonesa a la Nueva España; el virrey Luis de Velasco II decidió mandar al capitán general, Sebastián Vizcaíno, comandante de la expedición de dichas islas míticas, como embajador al Japón.[38] Vizcaíno llegó al Japón en junio de 1611 y aclaró que esta visita era principalmente para dejar a los japoneses que habían viajado con Vivero a la Nueva España y para devolver la plata que Ieyasu le había prestado a Vivero. Aunque Vizcaíno dio muestras de poca diplomacia, el shogunato lo recibió grandiosamente. Vizcaíno solicitó a Ieyasu y a Hidetada que Japón no permitiera el comercio con los holandeses por ser "piratas"; además, pidió permiso para realizar una exploración de sondeo para construir un nuevo barco, ya que el San Francisco, en el cual había venido, no tenía valor; y solicitó vender algunos paños y raja que habían traído de México para conseguir provisiones. Vizcaíno recibió pronto las noticias por parte del shogunato de que habían sido aceptadas sus peticiones de sondeo y comercio. A su vez, Vizcaíno, agradeciendo su despacho, advirtió que si el Japón mantenía amistad con los holandeses y los dejaba entrar en su territorio, al rey de España no le gustaría que sus vasallos vinieran al Japón a contratar, por lo que la paz pactada no podría tener efecto.[39] Los españoles sondearon a lo largo de la costa del Pacífico. La actitud de Vizcaíno molestaba a los religiosos españoles, quienes le recomendaban que saliera lo más pronto posible de la tierra,[40] ya que, debido a su actitud sin consideración política internacional, empeoraba la situación de los españoles en dicho país.

Mientras Vizcaíno estaba en Uraga tratando de vender los

artículos novohispanos, a fines de agosto, los holandeses lo persiguieron en un barco que había estado en el puerto de Hirado, acusándolo de que había hablado mal de ellos, diciendo que eran gente mala que andaba robando y hacía mucho daño en el mar.[41] Los paños de la Nueva España se vendieron poco.

La expedición española partió del Japón, en septiembre, a buscar las citadas islas; los franciscanos presionaban al capitán Vizcaíno para que renunciara a dicha exploración, ya que con esto los japoneses sospecharían más de los españoles; asimismo, los religiosos querían que el capitán fuera a las Filipinas para ayudar al gobernador, puesto que se temía que los holandeses las atacaran.[42] Vizcaíno tuvo que regresar al puerto de Uraga por mal tiempo, y sin encontrar ninguna señal de las Islas Ricas del Oro y de la Plata y con el barco averiado, el problema para los españoles era muy serio. Durante su ausencia se había construido un barco japonés, el San Sebastián, para que llevara al franciscano Luis Sotelo como embajador del shogun a la Nueva España.

Pero, Sotelo se quedó como uno de los acusados por no haber atendido las órdenes shogunales previas contra las actividades cristianas.[43] En cuanto a Luis Sotelo, quien abrigó una esperanza de evangelizar al pueblo japonés; en 1600 él llegó a Manila donde predicaba en el barrio japonés. Después, en 1603, abandonó esta tierra acompañando al franciscano Jerónimo. En la ciudad de Edo, Sotelo conoció un plan del shogun Ieyasu que quería realizar el comercio con la Nueva España y al regresar el náufrago Rodrigo de Vivero lo convenció del plan del shogunato con el intento de impulsar a la orden franciscana. Los jesuitas evangelizaron la par-

te occidental del país teniendo un vínculo muy fuerte con el comercio del sur, pero contra ellos, Sotelo quiso difundir la prédica en el oriente y el nordeste de Japón como en América.[44]

Cuando Vizcaíno visitó por segunda vez a Ieyasu para pedirle apoyo para la construcción de un nuevo barco, el shogun se mostró indiferente sobre la ayuda para la construcción mencionado barco, ya que el shogunato rechazaba la expedición principal de Vizcaíno a dichas islas, limitándole, en caso de encontrarlas, a sólo verlas. La respuesta de Ieyasu al virrey de la Nueva España, entregada a Vizcaíno, negaba claramente el permiso para las actividades misioneras, aunque todavía subrayaba los beneficios del comercio mutuo.[45]

En este caso, el daimyo Date Masamune, a quien le interesaba mucho el comercio con los españoles, acudió a ver a Sotelo y le ofreció un barco a Vizcaíno, en el cual podría enviar una embajada encabezada por Sotelo a Roma. En octubre de 1613, la embajada con 150 japoneses encabezados por Hasekura Tsunenaga, salió del puerto Tsukinoura, en el norte del Japón. Vizcaíno hizo un nuevo intento de encontrar las ya mencionadas islas ricas, pero todo fue en vano; llegó al cabo Mendocino a fines de diciembre y al puerto de Acapulco en enero de 1614.[46]

Es notable la rivalidad comercial entre Holanda y España. La fundación del estado español fue a través de la reconquista católica de los islámicos; en la misma línea se organizó la expansión ibérica. No pudo separarse la trinidad entre religión, política y economía. Los holandeses la atacaron, pues la evangelización católica y el comercio estaban muy relacionados a la conquista del

Japón. Varias cartas holandesas y advertencias llegaron al shogunato. De tal manera, en el caso de la expedición de Vizcaíno, quien midió las costas del Sol Naciente, los holandeses inmediatamente aconsejaron que aquella fuera una traza de la conquista española.[47]

El consejero del shogunato, William Adams, escribió a Bantam, Java, en 1613, advirtiendo que las ganancias serían menores si se desviaba el barco que viniera de la Nueva España.[48] Por otro lado, la salida de la embajada de Date coincidió con la llegada del navío de la Compañía ingleses de las Indias Orientales en 1613; los ingleses fundaron una factoría en Hirado, teniendo permiso para ellos del Japón.

El gobernador de las Filipinas, Juan de Silva, dirigió una carta al rey Felipe III con el fin de manifestar su oposición a los planes de Vivero, refiriéndose a la desventaja de la contratación directa entre la Nueva España y el Japón: la belicosidad de los últimos, aunada al trato y amistad con los holandeses a través del establecimiento de factorías representaba un serio peligro, pues, entre otras cosas, dicho pueblo sería capaz para la navegación; además, la Nueva España no poseía mercancías para comerciar por la plata extraída del Japón, pues no podía llevar de ella otra cosa que algunas piezas de paño, de poca disponibilidad, las cuales no se venderían bien en aquel país. En cuanto al beneficio de la explotación de plata del Japón, Silva alertó al rey que Japón no lo cumpliría debido a que los japoneses aprenderían en poco tiempo la tecnología española y después no necesitarían a los mineros españoles.[49]

El Consejo de Indias consultó al rey con la intención de que se respondiera al shogun estimando y agradeciendo su voluntad y oferta, así como el buen trato que había dado al gobernador Rodrigo de Vivero y a los demás vasallos, particularmente a los religiosos que estaban en el Japón, y asegurarle que España se alegraría con la comunicación, amistad y comercio que tuviera con aquella tierra. Teniendo en ella buena acogida y por los puertos que ofrecía, mandaría dar orden para que de la Nueva España se enviara dicho navío al Japón.[50] Por su parte, Felipe III ordenó tanto al virrey de la Nueva España como al gobernador de las Filipinas que cumplieran de extremo a extremo con sus deberes de enviar la embajada al Japón. La carta de Felipe III a Ieyasu era como sigue:

> "...para demostración del gusto que recibiré de la buena correspondencia, amistad y comercio que mis vasallos tuvieren con los de vuestra serenidad, he mandado dar orden para que, cumpliéndose por lo que su parte ha ofrecido, vaya cada año del reino de Nueva España un navío cargado de las mercadurías de que en ese huviese falta, como lo lleva entendido Fray Alonso Muños, ... que vino con las cartas de vuestra serenidad en lugar de Fray Luis Sotelo y vuelva con ésta..."[51]

Sin embargo, a fines de 1613, fray Alonzo Muños no pudo llevar la embajada por cuestiones de salud; de modo que la embajada de España, encabezada por fray Diego de Santa Catalina, llegó a México, en 1614. Debido a las informaciones injuriosas de Vizcaíno sobre las relaciones entre España y Japón, el virrey de la Nueva España pidió nuevas instrucciones a la Corte española. En su respuesta

de fines del año, Felipe III recomendó que fuera enviada la embajada española a Japón, retenida en México, pero advirtió al gobernante novohispano que reescribiera su carta a Ieyasu omitiendo la parte concerniente al despacho anual del comercio de México al Japón.[52] Finalmente, la embajada salió de Acapulco en abril de 1615, llegando a Uraga en agosto del mismo año. Sin embargo, ya era tarde; la situación del Japón había cambiado demasiado para los españoles; el recibimiento fue totalmente indiferente. Sin resultado alguno, la embajada abandonó Japón en septiembre de 1616. El enviado, fray Diego de Santa Catalina, reportó al virrey la "expulsión" de la embajada española.[53] Aunque en este tiempo algunos comerciantes japoneses, aprobados por Hidetada, viajaron con un cargamento de mercancías a México; así el plan de Rodrigo de Vivero no se pudo realizar. Este plan trazaba el comercio triangular entre Manila, Uraga y Acapulco, integrado a El Callao-Acapulco. Pero, como vimos, la política española estaba reduciendo el comercio tanto transpacífico como intervirreinal de América.

En aquella época, Japón compraba, especialmente la seda de China, pagándola con plata. Pero el producto más importante de la tierra fue el cobre, que ocupaba el tercer lugar entre las exportaciones a nivel mundial, enviando a China y a Holanda enormes volúmenes durante el período Edo (shogunato Tokugawa). Desarrollaron la tecnología de refinación de metales. Aparte de esta, hubo huella de la aplicación del método de amalgama en un corto tiempo en este país.[54] Los mineros españoles, que había llevado Vizcaíno a petición de shogunato, tuvieron que volver a la Nueva España. Según el informe del padre jesuita Pedro Morejón, quien se encontra-

ba en Japón, los japoneses se burlaron de ellos, diciendo que sus mineros trabajaban mucho mejor que los españoles.[55]

A partir del siglo XVI, Japón utilizaba la tecnología del beneficio del oro y la plata con el método Haifuki: la refinación por el horno refector con el uso de plomo y la ceniza, como siguientes procesos. Primero, añade el plomo a los minerales de oro y plata; segundo, los disuelve a formar una mezcla del plomo con los metales preciosos; tercero, la funde en el horno reflector untado ceniza en su pared interior y con el envío del aire adentro del horno; cuarto, a su vez la ceniza absorbe el óxido de plomo; al final, se quedan el oro y la plata. Al aplicar este método al mineral de cobre contenido los metales preciosos; primero, el cobre en bruto contenido la plata se mezcla con el plomo; segundo, los funde para separar entre la plata y el plomo, nanipulando las diferencias del punto de fusión y del peso específico entre el el cobre y el plomo; tercero, extrae la plata mediante el método Haifuki; al último, se queda el cobre.[56] En esta época, Soga Riemon (1572-1636), patriaca fundador de la familia Sumitomo, inventó un ingenioso proceso para separar el oro y la plata del cobre: primero, el cobre, en estado bruto, era fundido y se le agregaba plomo para formar una aleación, cuando ésta se calentaba a 325° C, el plomo se derretía junto con el oro y la plata, dejando sin fundir el cobre —este metal se funde a 1084° C— el plomo, el oro y la plata, metales que poseen diferentes puntos de fusión, eran fáciles de separar en procesos posteriores. Así, los japoneses realirealizaban la extracción y fundición del metal, el cual desempeñaban un destacado papel en la economía.[57]

De esta manera, segun el calculo de Iwao, la cantidad de plata exportada del Japón, entre los años 1617 y 1634, alcanzaba por lo menos hasta el 30% y el 40% del producto tatal del mundo; si bien el total de la producción de la plata excepto Japón era 390-420 mil kilogramos de promedio anual y la exportación de la plata de Japón se supone 130-165 mil kilogramos.[58] Sin embargo, la estimación de Iwao no esta incluido la cantidad de la exportación en la ruta comercial nipo-coreana. Si la añadimos, el total de la exportación de dicho país se destaca más alta cifra. De todos modos, esto provocaba una gran rivalidad comercial con los protugueses, los españoles y, luego con los holandeses e ingleses, entre otros países asiáticos.

El shogunato, aunque no había revocado nunca el edicto de expulsión de los misioneros cristianos, promulgado por Hideyoshi en 1587, indujo a promulgar de nuevo los edictos en 1612, siendo expulsados todos los sacerdotes extranjeros del Japón en 1614. El comercio exterior se restringió a Nagasaki y Hirado en 1616. Posteriormente, en 1624, el Japón expulsó a los españoles. Los ingleses habían abandonado voluntariamente el comercio con el país en el año anterior, por la derrota tenida en la competencia comercial.

6. Rivalidades comerciales en la cuenca del Pacífico

A mediados del siglo XVI, ningún país europeo disputó a España el dominio y goce absolutos de la navegación transpacífica. En este período, a Isabel de Inglaterra le convenía mantener la paz con España, la cual estaría garantizada por la imposibilidad de sufrir ataques por parte de intrusos en el Pacífico pero, en caso de suscitarse alguno por parte de los españoles, los súbditos ingleses podrían capturar fácilmente los barcos hispanos y hasta apoderarse de sus puertos. Muy pronto estas relaciones serían modificadas por el impulso de los viajes de circunnavegación, realizados entre los años de 1577 y 1588. Uno de los primeros en realizar estos viajes, y en sembrar el terror en el Pacífico, fue Francis Drake quien, con su primo John Hawkins, fundador del comercio inglés de esclavos, se dirigió al Caribe y, entre otras cosas, se dedicó a dicho comercio. En una ocasión, la flota de Drake fue severamente averiada por los huracanes, por lo que Hawkins solicitó a los españoles autorización para que sus cinco barcos anclaran en el puerto de San Juan de Ulúa con el objeto de ser reparados. Frente a Veracruz, los españoles capturaron tres barcos ingleses y dieron muerte a varios tripulantes. A partir de este momento el Caribe se convirtió en escenario permanente de la guerra corsaria.[1] Después de este incidente, Drake y Hawkins lograron huir junto con otros sobrevivientes y, al llegar a Inglaterra, informaron de lo ocurrido a la reina Isabel. La soberana, a pesar de que no quería provocar una guerra, dio permiso a Drake para que desahogara su cólera, con incursiones

breves contra los barcos españoles en el Atlántico. El éxito de Drake en esta aventura hizo que Isabel se sintiera segura para autorizar toda una expedición al Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes. Las relaciones amistosas imperantes entre España e Inglaterra, a comienzos del siglo, contrastan con el acuerdo conocido como Tratado de la Haya de 1576, es decir, un año antes de la salida de Drake. Mediante este tratado, Inglaterra, Francia y los Países Bajos formaron una alianza contra España, para desmembrar su imperio colonial.[2] Por medio de sus múltiples incursiones, Drake desempeñó un papel importante en la apertura inglesa del Pacífico.

A fines de 1577, Drake partió del puerto de Plymouth, con la misión de sondear la costa pacífica de Sudamérica, así como de ganar territorios fuera de las órbitas española y portuguesa. El corsario atravesó el Estrecho de Magallanes y capturó el puerto de Valparaíso, donde se apoderó de un navío español cargado con 400 kilogramos de oro y un enorme cargamento de plata; en 1578, se posesionó de Arica, puerto al que llegaba la plata procedente de Potosí, y saqueó tres barcos cargados con barras de dicho metal precioso. Se apoderó de Paita, y de allí inició la cacería de una nao española, finalmente capturada junto con su carga de perlas y piedras preciosas, 80 libras de oro, 26 toneladas de plata en barras y 13 cajas de plata acuñada; el valor de lo aprehendido superó las 900 mil libras esterlinas.[3] El barco *Nuestra Señora de la Concepción*, que iba de Acapulco a Panamá, también fue capturado con mercancía que incluía porcelana china del galeón de Manila; entre los prisioneros de esta

embarcación figuraba Gonzalo de Ronquillo y Peñalosa, recién designado gobernador de las Filipinas, lugar al que se dirigía, vía Panamá. Con todo, dicho galeón pudo escapar de la persecución inglesa.[4] La preocupación central de Drake era la búsqueda de un paso por el noroeste, que lo condujera al Atlántico; en cumplimiento de este objetivo, el corsario inglés llegó hasta las cercanía de San Francisco, en Alta California, bautizando a esta región con el nombre de la Nueva Albión.[5] De allí, en 1579, se dirigió hacia las Filipinas, pasando por las Molucas. En este último lugar celebró un tratado de amistad, no oficial, con el sultán de Ternate.[6] Al año siguiente, regresó a Inglaterra por la ruta portuguesa, doblando el Cabo de Buena Esperanza. Así, Drake fue el primer capitán inglés que navegó por el Pacífico y por el Índico. Este viaje reveló a Europa dos aspectos importantes: primero, que los portugueses sostenían rutas comerciales inmensamente largas en el indopacífico y, segundo, que Portugal mantenía fortificaciones dispersas contra una multitud de enemigos.[7]

Las hazañas de Drake estimularon a Thomas Cavendish a emprender un viaje semejante. Para lograr su propósito, Cavendish hipotecó su bienes familiares y con lo obtenido armó tres navíos; en 1586 obtuvo de la corte inglesa una patente de corso y zarpó de Plymouth. Siguió casi el mismo itinerario de Drake, atravesando el Estrecho de Magallanes; capturó varios barcos pequeños en la costa sudamericana; al año siguiente, en 1587, llegó a Baja California. Frente a la punta de la Península atrapó al *Santa Ana*, galeón de Manila, lo saqueó durante una semana y, por

último, le prendió fuego, culminando así el festejo del aniversario de la coronación de la reina Isabel. Entre los que cayeron prisioneros estaba Sebastián Vizcaíno, quien venía de regreso de las Filipinas. La inversión perdida en el *Santa Ana* era de un millón de pesos, de los cuales Vizcaíno mismo perdió 60,000. Entre los prisioneros no liberados se encontraban dos jóvenes japoneses, tres filipinos y el piloto, Alonso de Valladolid, quien guió a Cavendish hasta las Filipinas; de ahí se dirigió, por el sur de las mismas islas, hacia Bali; se reabasteció en el oeste de Java, para regresar por el Cabo de Buena Esperanza.[8]

Hacia fines del siglo XVI los antiibéricos, además de Drake y Cavendish, obtuvieron dos informaciones importantes a través de un inglés llamado Fitch y de un holandés, Jan Huyghan van Linschoten. Fitch había sido enviado, en 1583, para realizar un reconocimiento terrestre llevando consigo cartas de la reina Isabel al emperador de China; sin embargo, fue capturado por los portugueses en Ormuz y pasó algún tiempo como cautivo en Goa. Habiendo escapado de allí, visitó la corte de Akbar, en el norte de la India y encontró la manera de llegar a las costas de Birmania y de Malaca. Regresó por la vía de Bengala, Cochin y, finalmente, volvió a su patria en 1591, contando a todo Londres el desgobierno portugués y la riqueza del comercio de las Indias orientales.[9] El holandés Van Linschoten, más importante que Fitch, vivió en la India de 1583 hasta 1589, como criado del arzobispo portugués de Goa. Linschoten regresó a Holanda en 1592 y, entre 1595-1596, publicó su *Itinerario, viaje o paso al este o India Portuguesa por Jan Huyghen van Linschoten*; esta obra sirvió

de guía a los navegantes, pues contenía una serie de instrucciones náuticas para llegar a la India; de esta manera impulsó la fundación de las Compañías holandesa e inglesa de las Indias Orientales.[10]

En 1595, la flota holandesa, al mando de Cornelius van Houtman, navegó por el Estecho de Malaca hasta Atjeh y desde ahí a Bantam, Madura y Bali, gracias a las orientaciones marítimas de Linschoten. Éste firmó un tratado comercial con el sultán de Bantam, príncipe musulmán, cuyos fuertes dominaban el Estrecho de la Sonda.[11] La expedición fue seguida por una serie de viajes costeados por varias compañías y sindicatos holandeses: por ejemplo, en 1598 zarparon cinco flotas, con un total de 22 barcos, los cuales tomaron rutas distintas; unos navegaron por el Cabo de Buena Esperanza y otros por el Estrecho de Magallanes. Una vez en las Molucas, comerciaron en Ternate, Banda y Amboina; también celebraron tratados comerciales con los gobernadores de aquellas islas. Por lo general, los holandeses fueron bien recibidos en todas partes, como resultado del conflicto entre los lusitanos y los musulmanes. "A diferencia de los portugueses, no mezclaron en estos primeros viajes su comercio con la piratería o el proselitismo y sus flotas estaban equipadas para el comercio de competencia." Este principio se refleja en la introducción de mercancías en las Molucas, tales como yelmos, armaduras, armas, vidrio, terciopelo y juguetes alemanes; su habilidad les permitió llevar a Europa especias mucho más baratas que las llevadas por los portugueses.[12]

El impulso marítimo de Holanda llevó a que Rotterdam fuera

uno de los centros que incitaron la fundación de empresas comerciales; entre éstas figura una que destinó la cantidad de cinco millones de guildas para equipar una flota de cinco barcos, bajo las órdenes del almirante Mahu, fallecido durante la travesía, acompañado por el piloto William Adams, de Kent, quienes deberían partir a fines de junio de 1599; después cuando reiniciaron la navegación, se desataron tormentas en el Pacífico; los barcos se separaron y en noviembre, dos de ellos, el Hoop y el Liefde, se encontraron en la costa chilena para seguir el viaje a través del Pacífico. Los dos continuaron el viaje hacia Japón, por algunas informaciones que había demanda de telas de lana en el último país.[13] El Hoop naufragó en una tormenta, en tanto el Liefde de 300 toneladas llegó a un puerto japonés en el año de 1600. Entre los sobrevivientes de la flota estaban el capitán Jacob Quaeckernaeck, un triplante de alto nivel, Jan Joosten y el piloto William Adams; estos dos últimos trabajaron para Tokugawa Ieyasu.[14]

El futuro shogun Tokugawa Ieyasu, a quien le faltaban contactos comerciales con extranjeros en la llanura de Kanto, quería abrir el puerto Uraga en la bahía de Edo (actual Tokyo). De tal forma, la apariencia de los holandeses e ingleses eran una oportunidad de inaugurar un comercio extranjero en la región oriental del Japón, ya que el comercio portugués se relacionaba con los señores de la región occidental del país.[15] Por su parte, Quaeckernaeck obtuvo un apoyo del señor de Hirado, Matsuura Takanobu, equipando un barco para el viaje a Patani.[16] Este vínculo dirigió el futuro comercio holandés a Hirado (factoría establecida en 1609), y el comercio inglés al mismo puerto en 1613.

Otra flota holandesa, bajo la dirección del almirante Oliver van Noort, viajó de las costas sudamericanas a las Filipinas; una vez ahí ordenó el bloqueo de la bahía de Manila con el objeto de prender a los barcos que oponían resistencia. Esta medida provocó el enfrentamiento de Antonio Morga, al mando de dos galeones españoles, contra los invasores holandeses. La primera batalla se desarrolló a mediados de diciembre de 1600 y, después de 6 horas de combate, Noort no logró entrar en el puerto Cavité pero sí ocasionar grandes pérdidas a los españoles.[17] A comienzos del siguiente año, en Borneo, Van Noort fue informado acerca de la llegada del Liefde a Japón; asimismo, sabía de los enormes beneficios obtenidos a través del comercio japonés. Noort regresó a Holanda con estas novedades.[18]

La situación portuguesa, tanto en las Indias orientales como en la India, era embarazosa: primero, porque los holandeses se percataron de la dificultad de navegar por el estrecho de Magallanes para llegar a la cuenca del Pacífico y, por tanto, decidieron seguir la ruta portuguesa por el cabo de Buena Esperanza; segundo, porque los holandeses aprovecharon la desventajosa situación de los portugueses, quienes eran odiados por los musulmanes, debido a que los habían despojado de Malaca, y habían erigido bases en el sureste del Asia: Johore, estrecho de Singapur, Patani, bahía de Siam y otros centros que hasta hacía algunos años eran controlados por los musulmanes.[19]

Como observamos, hacia el año de 1601 las aguas del sudoriente de Asia, en la ensenada de Bantam, fueron escenario de verdaderas batallas entre barcos portugueses y holandeses, enfrentamientos que resultaron favorables a estos últimos.

La competencia entre holandeses y portugueses, así como entre las diferentes compañías holandesas, indujo a los sultanes y a sus súbditos a aumentar los precios y los derechos de peaje y puerto para los europeos. Después de que varias compañías de acciones había fracasado, en 1602 los Estados Generales optaron por fusionar la mayoría de compañías mercantiles del Oriente en una gran empresa nacional, para impedir el alza de precios y crear situaciones que favorecieran la compra monopolista y también para reforzar el poder de los holandeses en sus acuerdos con las autoridades locales y luchar contra los portugueses.[20] Después de la fundación de la Vereenigde Ostindishe Companie de Amsterdam, en 1604 se construyeron algunos fuertes en el Oriente; se eligieron gobernadores y se acordaron tratados. En este sentido, la fundación de la factoría de Batu Sawar, en Johore (1603), fue decisiva para la futura apropiación de Malaca.[21]

Esta compañía financió la primera flota conformada por once barcos y 1,357 tripulantes entre marineros, oficiales y mercaderes. La flota comandada por el almirante holandés Cornelius Matelief partió el 12 de mayo de 1605;[22] su misión, cabalmente cumplida, consistió en celebrar una alianza (1606) mediante la cual Johore se comprometía a ayudar a los holandeses a ocupar Malaca. Tras algunos intentos de cerco, Holanda fracasó en su objetivo y a mediados de junio de 1607, la flota holandesa se marchó a Macao.[23]

En el transcurso del viaje a China, Quaeckernaeck, quien años atrás había naufragado en Japón, se encontró con la flota de Matelief en el mes de agosto y le comunicó que su flota podía

desembarcar en Japón con el permiso de Ieyasu, gracias a la mediación de William Adams. Más tarde, Quaeckernaeck fue nombrado capitán del viaje a Hirado, pero infortunadamente murió en una batalla marítima sostenida el mes de octubre.[24]

Matelief no consiguió arribar a China y regresó a Patani; pero, cerca de Macao, tropezó con barcos japoneses oriundos de Hirado y a través de su tripulación se enteró de la presencia en Japón de 8 a 10 holandeses que fabricaban barcos para el shogun. Así, Matelief prometió al daimyo la llegada de otros holandeses a su país en un plazo de tres años. La primera comunicación oficial entre la Compañía holandesa de las Indias Orientales y las autoridades japonesas se efectuó a través del director de las operaciones de Patani, Victor Sprinckel, y el shogun. El director envió una extensa misiva al Japón y otra carta de agradecimiento a William Adams, por los servicios prestados a Ieyasu.[25]

La política holandesa consistió en ganar el apoyo de los reyes nativos para, de esta manera, eliminar a sus rivales portugueses. Entre tanto, la Compañía de las Indias Orientales se hizo cargo de las factorías establecidas ya por los holandeses en Banda, Ternate, Patani, Johore, Atjeh, Bantam y Gresik; al mismo tiempo que los portugueses fueron expulsados de Johore, Tidore y Amboina. De tal manera, hacia 1607, los holandeses dominaron en las islas de las Especias.[26]

La junta de directores de la Compañía holandesa decidió en 1606 enviar un presente a las autoridades japonesas junto con una carta del príncipe Mauricio de Nassau; no obstante, la flota que llevaba el obsequio y la misiva, comandada por Pauwls van Caerden, encontró dificultades en las Molucas y no pudo cumplir

con la misión. El siguiente séquito, bajo la dirección de Pieter Willemszoon Verhoef, partió a fines de 1607 y en Java tuvo conocimiento de que Japón había aprobado el desembarco de los holandeses. Verhoef sabía que la nao de Macao, Nossa Senhora de Graça, partiría rumbo a Nagasaki a mediados de 1609; entonces, dio la orden a las embarcaciones Verrenigde Lieuw met Pyllen y Griffoen de aprehenderla y seguir al Japón. La flota de Verhoef incluyó como pasajeros al jefe de la factoría de Batu Sawer, Abraham van der Broeck y a Jacques Specx. Verhoef trató en vano de interceptar la nao, la cual llegó a su destino el 30 de junio; dos días más tarde, Verhoef estaba en Hirado, de donde salió en una embajada para visitar a Ieyasu y a Hidetada, en Sunpu y en Edo respectivamente. Entregó al shogun la carta del príncipe Mauricio de Nassau. La respuesta fue favorable, pues el shogun ofreció el Certificado de Sello Bermejo como acceso libre a las costas y puertos del Japón. También estrechó los lazos amistosos con el magistrado de Nagasaki. Al regreso de la embajada holandesa a Hirado se determinó la creación de una factoría en ese puerto, Specx se hizo cargo como primer director. En el mismo mes, los barcos holandeses se marcharon a Patani y cuando el Lieuw met Pyllen regresó a Texel (en julio de 1610), se consolidó la primera coalición entre Japón y la Europa no católica.[27]

La feliz culminación de los esfuerzos holandeses dio lugar a que se ejecutaran simultáneamente otros dos proyectos: mientras Specx y Van der Broeck se ocupaban en abrir un nuevo mercado en Japón, François Wittert se dirigía al sur de las Filipinas para establecer contactos con el sultán de Ternate, cuien a raíz de la reconquista de Pedro Acuña se había transformado en súbdito español. Wittert reformó el convenio de amistad con el sultán

a fines de septiembre de 1609 y se encaminó a Manila; durante el trayecto, intentó tomar el puerto de Iloilo, pero fue expulsado. Pese a este percance, mantuvo un bloqueo de seis meses en Manila, tomó como botín a los barcos chinos e interrumpió el comercio con China, con la finalidad de convencer a los comerciantes filipinos de que negociaran con los holandeses.[28]

Por otra parte, en abril de 1609 había llegado a Manila el nuevo gobernador, Juan de Silva, trayendo consigo cinco compañías de tropas de infantería como refuerzos para rechazar las invasiones holandesas. Al fin, en octubre de 1610, fueron construidos cinco buques, los cuales zarparon de Cavité para hacer frente a los holandeses. Las dos flotas trabaron combate; en esta ocasión, la lucha concluyó con la derrota total de Wittert, quien murió en la fiera refriega. Fueron capturadas más de 50 piezas de artillería y medio millón de pesos como botín. El bloqueo quedó roto.[29]

Una vez más, los holandeses intentaron tomar Malaca. Bajo la amenaza constante de la Compañía holandesa, el gobernador de Filipinas, Juan de Silva, planeó la formación de un gran flota hispano-portuguesa para atacar Java, la cual ya estaba en manos de los holandeses. Llegó a un acuerdo con el virrey de Goa, para conducir de manera conjunta campañas navales contra los holandeses. No obstante, cuando el virrey portugués de Goa envió a las Molucas cuatro galeones armados de cañones, en mayo de 1615, los portugueses rehusaron avanzar más allá del estrecho de Singapur y prefirieron regresar a Malaca. En el mes febrero de 1616, el mismo gobernador español comandó un escuadrón de dieciséis

barcos a Malaca y reunió una flota impresionante de cuarenta y dos naves en la base portuguesa. Sin embargo, durante la jornada, Silva contrajo una fiebre maligna en Malaca; su muerte, en el mes de abril, terminó con toda esperanza.[30] Los holandeses intentaron tomar Malaca a fines del año, por medio de un ataque masivo, con la cooperación de Johore y Atjeh, pero fracasaron. Los portugueses no sucumbieron sino hasta 1641, año en que Malaca cayó en poder de los holandeses.[31] En este tiempo, los holandeses volvieron a las Filipinas en octubre de 1616 y bloqueando la bahía de Manila. La flota española salió de Manila en abril de 1617 contra los holandeses y los rechazó.[32]

Jan Pieterszoon Coen, nombrado gobernador general en 1618, creó las Indias Orientales holandesas, basadas en el comercio interasiático: fundó Batavia, capital naval y administrativa de la región, contando con una red de factorías y una cadena de fuertes.

Las dificultades entre el imperio ibérico y sus competidores en Europa, obligaron a la creación, en 1619, de una alianza defensiva formada por los Países Bajos e Inglaterra: "ambas compañías con todos sus empleados, altos y bajos, vivirían y se tratarían como amigos de confianza, vecinos y aliados". Los holandeses concedieron una tercera parte del comercio de las Molucas a los ingleses.[33] Sin embargo, cuando llegó a Batavia la noticia de la alianza defensiva, en marzo de 1620, los holandeses se sorprendieron, ya que el gobernador general Coen acababa de dar órdenes de eliminar a todos los barcos ingleses que navegaran por los mares del Asia oriental.[34]

Inglaterra ya tenía la Compañía de las Indias Orientales, aprobada por la reina a fines de 1600. Su primera flota para el Oriente zarpó en 1601, al mando de James Lancaster, quien tuvo gran éxito al comprar un cargamento completo de pimiento en Bantam y, además, apresó un galeón portugués. Su capital autorizado era pequeño y temporal, pues el grupo de comerciantes particulares que organizó el negocio se proponía emprender sólo un viaje cada tres años, cerrando sus cuentas y repartiendo el capital y las ganancias después de cada viaje. Sin embargo, aunque la compañía comenzó con buenas perspectivas; su comercio con la cuenca del Pacífico dependía a las relaciones amistosas con los holandeses, tolerando los barcos ingleses para visitar el coto holandés cada vez más considerado de su propiedad.[35]

En 1621, Coen conquistó la isla Banda, una de las principales islas productoras de especias, y los habitantes se comprometieron a vender toda su producción a los holandeses a los precios fijados por la Compañía holandesa.[36] El último reducto hostigado por factores y mercaderes ingleses era Amboina pero cayó bajo el control holandés en 1623. Este acontecimiento produjo gran nerviosismo en Londres, pero el gobierno inglés tuvo que sufrir bajo la situación política de Europa, fuera de las protestas diplomáticas.[37]

El fracaso del comercio inglés en la cuenca del Pacífico, sucumbió ante la competencia holandesa; no sólo tuvo que abandonar las Molucas, sino también se retiró del Japón en el mismo año de las ejecuciones de Amboina. Es decir, Inglaterra no pudo intervenir en el tráfico sino-japonés como intermediario, como lo hacían los portugueses y los holandeses.

Los holandeses quisieron seguir no solamente los pasos de los portugueses, sino tuvieron el plan general de Coen y de sus sucesores que era convertir a Batavia en un centro mercantil interasiático y en depósito general de las mercancías orientales que exportaban a Europa. Para este fin un monopolio centralizado era el medio más fácil para proteger sus intereses. Así, la Compañía holandesa trataba de cerrar los mares orientales, desde el Japón hasta el golfo Pérsico construyendo ahí un imperio marítimo.[38]

No obstante, el comercio más vigoroso en la cuenca del Pacífico se encontraba entre China y Manila con Nueva España; China y Japón; Macao y Manila; Macao y Nagasaki, y además Manila y Nagasaki, que era un comercio complejo triangular. Los holandeses necesitaban, como medida estratégica, arrinconar estos comercios activos.

Aunque los holandeses fundaron una factoría en Hirado en 1609, no pudieron establecer una base comercial en el continente chino, como la habían hecho los portugueses; por esta razón los holandeses no pudieron suministrar mercancías chinas que querían los japoneses, especialmente la seda de este país. Por su parte, los chinos comenzaron a pasar a Taiwan con sus mercancías desde 1615, por encontrarse ahí a los mercaderes japoneses y a los chinos residentes en Japón.

La Compañía holandesa levantó el bloqueo a Macao en 1622 y, fracasando el bloqueo, comenzó a buscar una base territorial para el comercio intermediario entre China y Japón. Las islas Penghu, situadas en el estrecho de Taiwan eran los más indicadas en los límites del territorio chino. Ahí construyó un fuerte. Pero los Ming no permitieron a los holandeses fundarlo ahí. Los oficiales les

mandaron destruir el fuerte y reunieron muchos chinos en la isla para atacarlo. Entretanto, Li Dan, mercader chino residente en Japón, recomendó a los holandeses que se asentaran en Taiwan y participaran en el comercio. Los últimos decidieron en 1624 retirarse de Penghu a Taiwan, donde frecuentaban los mercaderes japoneses. Construyeron el fuerte "Nieuw Zeelandia" en Anping cerca de lo que hoy es Tainan y pusieron su propio sistema arancelario a toda la mercancía que se comerciaba ahí.[39]

Sin embargo, Taiwan era un territorio dominado por los mercaderes nipones, quienes compraban los productos locales tales como azúcar y pieles de venado. También contrataban ahí con los chinos de varias provincias del continente que llegaban para vender seda cruda y tejidos de seda en gran cantidad. En 1609, la isla había sido investigada por ciertos mercaderes norteños y estaba comprobada mediante el sistema del Certificado de Sello Bermejo para controlar el comercio de ultramar. Entre 1615 y 1616, poco antes de la muerte de Ieyasu, un agente shogunal Murayama Toan envió trece barcos armados con 300 ó 400 personas para ocupar dicha isla; pero no pudo mantenerla en su poder por falta de abastecimientos. A su vez, los chinos comenzaron a traficar con los japoneses en Taiwan y Penghu.[40]

Los mercaderes norteños contrataban con los continentales, así como los comerciantes residentes en Japón. Anualmente compraban mercancías chinas por más de 300,000 ryo de plata. (Un ryo equivale a 37.5 gramos.) En 1625 pasaron a Taiwan en dos buques, de ahí inmediatamente enviaron sus naves a la costa continental y compraron seda cruda.[41] Entretanto, en 1626, Suetsugu

Heizo, mercader del Certificado de Sello Bermejo, envió dos barcos mercantiles bajo el mando del capitán Harada Yahee, con destino a Taiwan, que estaba ocupado por la compañía holandesa. Harada compró las mercancías chinas por 300,000 ducados y no quiso pagar el 10 por ciento de los impuestos. Además pidió al comandante holandés De Witt que le prestara dos naves para llevar más productos chinos. No sólo la petición fue rechazada, sino también el comandante prohibió al capitán japonés que zarpara de ahí a la costa continental, ya que los holandeses mismos contrataban con los chinos las mercancías para reexportarlas a Japón. Mientras tanto, los barcos norteños fueron forzados a invernar en Taiwan.[42]

Este acontecimiento causó grandes problemas entre los dos países, porque los lineamientos de la política de Hideyoshi fueron continuados por Ieyasu. La cuenca del Pacífico era considerada por el Japón como su esfera de influencia comercial en el sistema del Certificado de Sello Bermejo. Después del fracaso de la conquista de China, dicho país comenzó a construir un mundo para el orden nipón, fuera del orden internacional sinocéntrico. De tal manera, el shogunato no transigía con la violación del libre acceso a los mares de la cuenca. Las relaciones comerciales japonesas estaban desarrolladas en la cuenca por medio del Certificado shogunal y este país quería controlar todas las importaciones comerciales. El hecho de la Compañía holandesa en Taiwan era un intento de convertirse en el nuevo intermediario de las importaciones de productos chinos en el Japón.

Cuando Suetsugu se quejó con la autoridad shogunal de lo que estaban haciendo los holandeses en el sur, el mercader director

de la factoría de Hirado, Cornelius van Neijenrode, se comunicó con el gebernador general de Batavia, Carpentier en ausencia de Coen, sobre los impuestos que se estaban cobrando en Taiwan, los cuales habían creado grandes dificultades al comercio con el Japón, y añadió la advertencia shogunal de que se causarían problemas internacionales si no se trataba bien a los barcos poseedores del Certificado de Sello Bermejo. Al recibir la carta de Neijenrode, el gobernador interino Carpentier nombró a Pieter Nuyts como el nuevo director de Taiwan y organizó una embajada excepcional encabezada por este para que saliera de Batavia a Japón, vía Taiwan, en la cual dió instrucciones explícitas para que De Witt nunca interfiriera con los intereses japoneses.[43]

Neijenrode había contestado desde Hirado sobre la pregunta del gobernador de Batavia, que sería inútil enviar la embajada a ese país para explicar la situación de Taiwan.[44] Sin embargo, la embajada de la Compañía holandesa llegó a Japón en agosto de 1627. En este caso, el shogun Hidetada no la recibió sino ordenó la vuelta a su país. Es decir, no reconoció a la embajada y rechazó la carta credencial, ya que un Estado puede enviar una embajada pero una compañía no puede hacerlo.[45] Por su parte, Nuyts estaba enojado y abandonó el puerto de Hirado.

En mayor del año siguiente, dos barcos de Suetsugu de nuevo viajaron de su país con destino a Taiwan. El mercader director holandés de Hirado inmediatamente informó al Nieuw Zeelandia, que los buques de Suetsugu estaban armado, y advirtió que se les devolviera cierta seda confiscada por el exdirector. Al llegar los naves japoneses, Nuyts desarmó dichos barcos y los detuvo ahí.

Sin embargo, a fines de agosto, el capitán Harada, teniendo rehenes holandeses, hizo intercambio con la seda confiscada e indemnización. Al fin Harada regresó a su país, acompañado con dos barcos holandeses. Entonces las autoridades shogunales apresaron dichos naves y pusieron a los rehenes en la cárcel. Además cerraron la factoría holandesa de Hirado.[46]

Mientras tanto, en las Filipinas, bajo los continuos ataques de las flotas holandesas, los españoles necesitaban asegurar el paso de sus naves hacia Acapulco, así como proteger al galeón de Manila de posibles ataques al pasar por la costa oriental. Para lograr estos objetivos, la Audiencia de Manila decidió construir un establecimiento al norte de Taiwan; la expedición encargada de tal tarea salió en una flota al mando de Carreño de Valdés, a comienzos de 1626, y construyeron un fuerte y un monasterio de los dominicos cerca del pueblo de Chilung, que se llamó Santísima Trinidad. Dos años más tarde se estableció otra colonia en Tan Tchuy. Vinieron a ser estas poblaciones unos puertos de avanzada para vigilar y proteger el comercio con China.[47]

Jaques Specx había sido mercader director de la factoría de Hirado; a la muerte de Coen a fines de septiembre de 1629, él sucedió al nuevo director general en Batavia. Convocando a una reunión del Consejo de la India, envió de nuevo una misión de Willem Janszoon a Japón, la cual llegó a fines de octubre de 1630. Insistió reiteradamente en la poseción justa y legal de los holandeses en Taiwan y las manipulaciones de Suetsugu.[48] Después de la muerte del último, el testimonio de su hijo favoreció a los holandeses. Sin embargo, a la muerte de Hidetada, la atendió la corte del

nuevo shogun Iemitsu. En ésta hubo una demanda de que la compañía enviara a la persona responsable Nuyts a Japón donde sería encarcelado de por vida. Como Specx conocía bien la característica japonesa y la ocupación de Taiwan que era para desarrollar el comercio con el país Sol Naciente, Batavia se vio obligado a entregar a Nuyts, como última medida de solucionar el problema, para encabezar las negociaciones y liberar a todos los prisioneros y para continuar el tráfico con el Japón. Lo dejó a la justicia de la corte shogunal. Cuando el barco holandés con dicho responsable alcanzó Hirado en septiembre de 1632, el asunto encontró una solución repentina. El resultado fue que:

> "el gobernador general mostró fidelidad del vasallo entregando al director Nuyts al Japón; en consecuencia, el shogun estaba contento y juzgó el delito de los holandeses en Taiwan tomándolo en el buenísimo sentido. Así, perdonó a los holandeses, y estuvo el acuerdo de que todos holandeses detenidos eran inocentes y podran salir del Japón."[49]

La embajada se marchó en febrero del año siguiente, dirigiendo a los holandeses liberados al lugar de origen y dejando a Nuyts en una cárcel nipona.[50]

Durante el conflicto sobre Taiwan entre Holanda y Japón, no resultó bien el tráfico holandés de Taiwan con el continente, cuyo comercio a principios encargaba Xu Xinsu, agente de Li Dan en China. Además, Xu murió por el ataque del pirata Zheng en Amoy en 1628. Zheng Zhilong, quien había vivido en Japón, trabajó con los holandeses en Taiwan (tal vez, como intérprete en el portugués, porque la lengua franca en la cuenca del Pacífico en aquel enton-

ces era el portugués). A fines de 1625 o a principios del año siguiente, abandonó Taiwan y se convirtió en un pirata. En 1627, Zheng comenzó a saquear las costas chinas. Entonces, el comandante general y el agente regional de las fuerzas armadas chinas pidieron ayuda para defenderse contra el pirata, dando una promesa a los holandeses que el emperador les daría licencias a los chinos que pudieran pasar libremente a Taiwan y Batavia si tenían éxito en la batalla. Pero, ante 300 ó 400 juncos armados de Zheng, los holandeses se vieron obligado a huir. El pirata pudo controlar perfectamente los mares de la costa china, bajo la vigilancia de 1,000 juncos suyos. A su vez, el gobierno chino no pudo luchar contra él, y optó por darle el cargo de almirante de la costa de Amoy bajo el mando del comandante general de Fuzhou. Por su parte, un cabecilla suyo no estuvo satisfecho y se fue a piratear. Entonces, no hubo paz en los mares, no pasó ni un barco chino a Taiwan entre 1627 y 1629.

De tal situación, en 1630, Zheng se alió con los holandeses y capturó al cabecilla. Al parecer, los europeos podrían obtener los suministros chinos, pero pronto comenzó otro conflicto nuevo entre Zheng y otro pirata. En el mismo año, surgió nuevo pirata Yanglou, y Zheng no pudo capturarlo en la batalla de 1633. Por su parte, el pirata Augustín, el hijo de Li Dan, había salido de Japón con unos chinos y más de cien personas de dicho país en dos barcos para convertirse en pirata en el mar de China. Participó bajo la dirección de Yanglou, con 20 barcos. Entonces los holandeses hicieron una alizanza con los dos piratas arriba mencionados con el propósito de atacar China y tener el libre acceso del comercio. Pero al

amanecer, el 22 de octubre, la flota imperial de los Ming destruyó a la flota holandesa que contaba con la ayuda del pirata Yanglou a cargo de 150 juncos. Los holandeses se arrepintieron de coaligarse con los piratas y, en el año siguiente, 1634, anularon la liga. Aunque Yanglou atacó de Penghu al fuerte de Taiwan, y no desaparecieron las actividades piráticas en la cuenca del Pacífico, el comercio holandés comenzó a desarrollarse, coincidiendo con la paz con el Japón. En 1636, Zheng Zhilong se encargó del comandante general de Fuzhou y comenzó a dar a los mercaderes chinos el pase para viajar a Taiwan.[51] De tal manera, los holandeses dominaron paulatinamente la isla Taiwan, expulsando a los españoles en 1642.[52]

Cuando los barcos holandeses fueron liberados en Hirado en 1633, los competidores del comercio intermediarios de Taiwan eran los mercaderes chinos residentes en Japón. Durante la interrupción nipo-holandesa, los barcos chinos tenían grandes actividades. En junio de 1631, por ejemplo, cuatro barcos abandonaron Taiwan con un cargamento de 60,000 pieles de venado, 30,000 kin de azúcar y 500 kins de seda. (Un kin equivale a aproximadamente 600 gramos.) Otro bajel también chino procedente de Japón, en julio del mismo año, salió de Taiwan con pieles de venado, azúcar y cerámica. Aparte de las naves arriba mencionadas, hubo unos 70 juncos que navegaron del continente chino a Japón. Por esta razón, bajaron demasiado los precios de productos importados en el mercado norteño. En abril de 1633, un buque chino llegó de Nagasaki a dicha isla con 2,000-3,000 ryo de plata, 30,000 kin de cobre. Otro junco que fue del mismo puerto a la isla, el 22 de dicho mes, cargaba 4,000 kin de cobre, 160 barriles de arroz y 3,000 ryo de plata.

Otro que navegó el 25 de mismo mes, llevó 20,000 ryo de plata, 3,000 kin de cobre y 1,000 barriles de arroz.[53]

Siam proporcionaba a China y Japón sus propios productos tales como cueros, lacas, tintas y estaño. En Europa hubo también gran demanda a dichos artículos y mercancías chinas y japonesas que llegaban a aquellos puertos. Siam concertó un tratado con los portugueses en 1516; otro con España en 1598; además el rey Ekathotsarot envió una embajada al príncipe Mauricio de Nassau en 1608. Asimismo, entabló relaciones amistosas con el shogun y colocó a un grupo de inmigrantes japoneses en su guardia real, bajo el mando de Yamada Nagamasa. El nuevo rey Songtham también permitió a los ingleses establecerse en Ayuthya y Patani.[54]

Con ánimo de extender la influencia española en la cuenca del Pacífico, el gobernador de Filipinas, Juan Niño de Tobora (1626-1632) organizó varias expediciones. A principios del año 1626, envió una flota de ocho galeones y algunas embarcaciones menores a Taiwan, a fin de expulsar a los holandeses. El emisario de Cambodia, en ese tiempo, solicitaba ayuda militar contra el reino de Siam, ofreciendo a cambio autorización para operar un arsenal en aquel país, donde pudieran repararse las embarcaciones filipinas.[55]

Durante el bloqueo de Macao por los holandeses en 1622, los portugueses lo rechazaron, y para asegurase los últimos pidieron una ayuda militar a Manila. El gobernador de las Filipinas envió una flota de tres barcos a Macao. Mientras tanto la asistencia de Goa llegó al destino. Entonces la flota española, bajo el mando de Fernando de Silva, hizo una desviación de ahí al golfo de Siam. En 1624, la flota tuvo problema con los residentes holandeses y japo-

neses; por esta situación, la guardia real de Siam, bajo el orden de Yamada, acometió a los españoles y mató a Silva. Por su parte, en 1627, la compañía holandesa hizo un nuevo bloqueo marítimo a Macao; pero los ibéricos lo destruyeron con la ayuda de Manila. Por el éxito de la batalla, la flota española navegó en 1624 hacia Siam para vengarse dirigiéndose al río Menam. En 1628, atacó tres barcos; uno de ellos fue de Japón que llevaba el Certificado de Sello Bermejo, lo capturó y regresó a Manila con unos 50 norteños de la tripulación detenida. Cuando las noticias llegaron a Hirado, tres de las galeotas portuguesas fueron detenidas en Nagasaki por razón de tener el mismo rey de España, hasta noviembre de 1630, año que fueron liberadas. Por su parte, Macao había tenido que enviar dos veces misiones al país mencionado para explicar que no existía vínculo con España.[56]

A su vez, Japón se quedó con el asunto español. Un mes después de dicha liberación holandesa, en noviembre de 1630, dos naves del daimyo Matsukura Shigemasa y del nuevo magistrado Takenaka Uneme, surcaron el mar de la cuenca del Pacífico para Manila. Ambos barcos marcharon en reconocimiento de la defensa de la ciudad, para después conquistar la isla Luzón. Sin embargo, cuando la misión llegó a Manila, las autoridades españolas ya sabían el proyecto e hicieron una manifestación militar para impresionar a los visitantes. La expedición no tuvo éxito alguno, además el líder Matsukura había muerto por enfermedad en el viaje de ida.[57]

Pero, este plan de la conquista no desapareció pronto, sino que permaneció latente entre los altos funcionarios shogunales. En 1632, cuando François Caron, intérprete durante el asunto de

Taiwan, visitó al daimyo Matsuura Takanobu, este le preguntó: ¿Los holandeses se retirarían de Taiwan, si los japoneses les otorgaban Manila? ¿Las fuerzas holandesas de Hirado podrían asistir a la conquista de Manila, si hubiera este plan? Caron contestó asustadamente que, era raro intercambiar Taiwan con Manila, puesto que Japón no la había conquistado hasta entonces, pero si la flota shogunal fuera a conquistar Manila, los holandeses participarían.[58]

Por su parte, en 1634, el gobernador general de Batavia tanteó las opiniones shogunales a través del director de la factoría de Hirado, Matsuura, sobre el plan del bloqueo de Macao que tenían los holandeses. La contestación entonces era negativa. Sin embargo, en el año siguiente, cuando el director Couckebacker de la factoría de Hirado visitó a Edo, Matsuura volvió a decirle, que a varios altos funcionarios les interesó el plan holandés; y preguntó detalladamente sobre los siguientes puntos: el bloqueo de Macao, el plan detallado de la ocupación, el número de personas que necesitaría, el empleo de barcos, la posibilidad de mantener la ocupación de Macao, y el suministro de seda a Japón al cual podrían enviar los holandeses al igual que hacían los portugueses.[59] Sin embargo, el shogun Iemitsu no dio ninguna réplica a los holandeses.[60]

En el transcurso de tiempo, el gobernador general de Batavia, Antonio van Diemeu, hizo una carta, en diciembre de 1637, al director de la Comapañía de las Indias Orientales:

"Parece que se nos está dificultando lo que el emperador Iemitsu está planeando: la ocupación de Manila, con pretexto de que Manila envió a los misioneros cristianos a través de Ryukyu a Japón; y desea nuestra asistencia y empleo de nuestras naves para

transportar las fuerzas japonesas. A pesar de nuestro pro o contra, debemos ofrecer todas las naves que tenemos en Japón... Puesto que el emperador insiste en la empresa, nosotros debemos obedecer a él, o debemos retirarnos de Japón."[61]

Desde el desubrimiento de esta carta, varios historiadores sostenían el plan de la conquista de Manila por el shogun; sin embargo, parece que Iemitsu no aceptaba el permiso de la ocupación de Luzón, sino una parte de los consejeros shogunales y, sobre todo el magistrado de Nagasaki y el agente shogunal de Nagasaki, quienes pidieron la asistencia holandesa para atacar Manila y creían que Iemitsu estaría de acuerdo, si fuera posible realizar el plan. Por esta circunstancia, el gobernador de Batavia la escribió.[62]

Cuando varios altos funcionarios del shogunato pidieron a los holandeses la asistencia para la conquista de Manila. Los holandeses en primer lugar se asustaron, en segundo no tuvieron confianza en el poder de sus fuerzas contra Manila. En tercer lugar, les interesaba más la ocupación de Macao que la de Manila, para obtener el comercio chino, interviniendo al comercio portugués con Japón. Sin embargo, Japón necesitaba el suministro estable de seda china, y los portugueses llevaban dicho artículo de Macao a Nagasaki. Sus actividades comerciales superaban con mucho a las de los holandeses. El shogun no pudo desordenar el mercado doméstico por la alza de los precios por el bloqueo de Macao; tenía que establecer relaciones comerciales más permanentes en la cuenca del Pacífico. Si los holandeses no pudieran tener éxito sobre la ocupación de Macao, Japón tendría que participar de algún modo en la batalla en

el mar de China. Si acaso participaran las fuerzas chinas en esta, sería imposible tener de nuevo un disturbio entre Japón y China, después de la posguerra de Hideyoshi. Además, por su parte, Manila no proporcionaba mercancías chinas a Japón, sino los misioneros cristianos entraban por vía Manila y Macao en éste. Por esta razón, varios japoneses pensaron en la ocupación de Manila; de esta forma, entre ellos intercambiarían Manila para los holandeses, y Taiwan para los japoneses, bloqueando la costa china por los dos países mencionados, y expulsando a los protugueses de Macao. Pero el hecho histórico caminó en distinta manera.

Mientras tanto, a fines de 1637, los cristianos japoneses se levantaron por la opresión política en una rebelión en Shimabara, Kyushu. El shogun pudo allanarla en cinco meses pero, alertó seriamente a los misioneros cristianos que querían entrar secretamente a Japón vía Macao. En 1636, los portugueses fueron confinados en una pequeña isla artificial fuera del puerto de Nagasaki, pero finalmente, fueron expulsados del país en 1639.

Antes de la expulsión portuguesa, en 1638, unos altos funcionarios shogunales llamaron a Coukebacker y a Caron, y les hicieron varias preguntas: en primer lugar, la preocupación principal del gobierno era de que si los holandeses podrían suministrar las sedas a Japón al igual que los portugueses lo hacían. En segundo, si los últimos fueran expulsado del país, ¿ellos se quedarían en Macao y los ibéricos atacarían a los barcos holandeses que iban a Japón? En tercer lugar, sobre la posibilidad de la ocupación de Manila por los holandeses.[63] Después de un año de investigación, el shogunato obtuvo una prueba de la seguridad del suministro de

seda china a su país y el shogun Iemitsu decidió la expulsión portuguesa del país. Los holandeses pagaron humildad al shogunato por tener el comercio con el último; sin embargo, en 1641 ellos mismos fueron confinados en Dejima de Nagasaki, donde habían estado los lusitanos en los últimos años antes de la expulsión.

Es notable mencionar la plata de Japón, además del cobre, que desempeñó un papel grande para desarrollar el comercio y vincular los países asiáticos en la cuenca, mientras los españoles restringían el flujo del metal blanco americano a la cuenca. Pierre Chaunu estimó la exportación de la plata de México y, accesoriamente, de Perú en dirección del Extremo Oriente de 1570 a 1780, al máximo, de 3,000 a 4,000 toneladas.[64] Esto es de 14 a 19 toneladas por promedio anual. Claro, es una cantidad enorme. No obstante, Seiichi Iwao, por un lado, ofreció un cálculo de la exportación de plata de Japón de 130 a 160 toneladas en la plata pura por promedio anual, durante los primeros tres décadas del siglo XVII, por los barcos del Sello Bermejo, de los portugueses, de los holandeses y de los chinos, en el puerto de Nagasaki.[65] Por otro, Kazui Tashiro calculó el volumen de plata exportada de Japón a Corea, en 5 toneladas de plata pura por promedio anual entre 1684 y 1710,[66] aunque el comercio nipo-coreano estaba restringido por el gobierno shogunal en 1686. También, al considerar la economía doméstica, la exportación de la plata en Nagasaki se limitó en 6,000 kan (33 toneladas 750 kg.) en 1685. La exportación del cobre de Japón, entre 1674 y 1700, fue de 1,800 toneladas por promedio anual por los barcos chinos y, 1,440 toneladas por los buques holandeses. Además, las monedas japonesas de oro y de cobre circulaban en gran cantidad en la región sureña controlada por los holandeses.[67]

7. Comercio en la cuenca del Pacífico en los siglos XVII y XVIII

Las actividades comerciales en la cuenca del Pacífico estaban determinadas en gran parte por el comercio chino, el cual proporcionaba varios artículos valiosos y absorbía gran cantidad de plata japonesa e hispanoamericana, en la época mercantilista.

La invasión de Corea tuvo como objetivo principal de Japón fortalecer soberanía tanto nacional como internacional frente al orden asiático de los Ming y, de esta forma, establecer el libre aceso al continente. Tras ese fracaso, los Tokugawa tuvieron que buscar la paz con los países vecinos. Ieyasu permitió al daimyo So de Tsushima, en 1599, negociar con Corea para restablecer las relaciones diplomáticas. Los objetivos de alcanzar paz con este país fueron: 1) terminar el estado de guerra entre los dos países con beneficios para Japón, 2) probar la justificación de la autoridad shogunal de Tokugawa y, 3) mantener la ruta coreana a la negociación de paz entre los Ming y los Tokugawa. En 1600 con el último retiro de Corea de las fuerzas chinas con más de 24,000 soldados, el Estado chino no tuvo la volundad de sentarse en la silla de paz junto a las fuerzas japonesas. En 1604 el rey coreano autorizó a los isleños de Tsushima que pudieran traficar en Pusan. Esto llevó a cabo la conclusión del tratado de comercio entre Corea y los So de Tsushima en 1609. Pero dos años antes del tratado, la misión oficial del rey de Corea que había llegado a la corte shogunal estableció la paz entre los dos países.[1]

A su vez, el reino Ryukyu estaba desarrollado como un país de comercio marítimo al sur de Japón y su comercio era interme-

diario entre los países en la cuenca del Pacífico, relacionado especialmente con China, Corea y Japón, incorporando los países del sudeste asiaticos desde la Edad Media. En 1602, Ieyasu exigió al rey Chuzan la posesión de Ryukyu y finalmente autorizó la conquista del último al daimyo Shimazu de Satsuma en 1609, el cual lo cumplió con 3,000 soldados en 1609. Ryukyu había sido un reino bajo el sistema tributario de los Ming y el shogun lo dejó como antes para que éste sirviera como otra ruta diplomática con la China, y que continuara el comercio con el último imperio bajo la administración de los Shimazu.[2]

Mientras tanto, en 1601 Ieyasu impuso el sistema del Certificado de Sello Bermejo a los países del sur del país, para que reconocieran el sistema y lo distinguieran con otro tipo de comercio. Japón pudo desarrollar el tráfico bajo dicho sistema en la cuenca del Pacífico, aunque los mares del sur estaban en una época de movimientos violentos por las rivalidades comerciales entre los ibéricos, holandeses, ingleses y otras naciones asiáticas. Hasta 1635 los japoneses viajaban libremente por los mares del sur, pero el shogun prohibió a su pueblo que no saliera por el sur de Ryukyu y por el oeste de Corea. Al mismo tiempo permitió entrar en el puerto de Nagasaki a los barcos de los mares del sur. Las causas principales fueron: 1) defenderse de la penetración de cristianismo, 2) proteger al pueblo en algunos conflictos internacionales en los mares del sur y, 3) administrar el comercio ultramarino. De esta manera, el shogunato pudo establecer la seguridad nacional.

Es curioso preguntar por qué Japón no organizó la flota marina para defender el comercio frente a sus rivales en los mares del

sur. Aunque el shogunato no pudo restablecer las relaciones diplomaticas con los Ming, Japón había logrado establecer rutas comerciales con China a través de Corea y Ryukyu. Además, el shogunato aceptó a los mercaderes chinos y del sudeste asiático en Nagasaki y los condicionó de la misma manera que China lo hacía con los extranjeros. También admitió a los protestantes holandeses en dicho puerto bajo vasallaje que ofrecían ciertas garantías y sumisión al shogunato, aunque desplazó a los católicos ibéricos. Conforme a la convicción japonesa frente a su soberanía, los holandeses fueron confinados, en Dejima, Nagasaki, manifestando la incompatibilidad del cristianismo con el sintoismo por lo que el shogunato vio en aquel, un obstáculo para el ejercicio de su soberanía.

El comercio japonés con China a través de la ruta entre Corea y Tsushima hasta a principios del siglo XVIII, consistía en seda cruda y tejidos de seda de China por plata de Japón. Desde mediados del XVIII, medicinas y pieles de China se cambiaban por cobre de Japón. Hasta a mediados del siglo XVIII, ginsen y algodón eran mercancías coreanas llevadas a Japón. Los comerciantes chinos traficaban directamente en Nagasaki, cuyos artículos hasta a fines del siglo XVII eran seda cruda y tejidos de seda por plata y cobre de Japón; desde el siglo XVIII, tejidos de seda y medicinas por cobre y productos marítimos. Los holandeses contrataban entre Taiwan y Nagasaki como intermediarios hasta a fines del siglo XVII, seda cruda y tejidos de seda por plata japonesa y, desde fines del XVII (cuando perdido Taiwan), tejidos de seda se intercambiaban por el cobre japonés. El reino Ryukyu fue conquistado por los Shimazu, como vimos, pero la dinastía de los Chuzan fue

admitida por el shogunato para constituir un país tributario de los Ming y, más tarde, de los Ch'ing. Se contrataba seda cruda y tejidos de seda de China por plata del Japón hasta mediados del siglo XVIII y, desde mediados del siglo, medicinas y tejidos de seda por cobre y productos de mar de Japón. También, Ryukyu proporcionaba azúcar al mercado del último. Al norte, hubo comercio con los ainu (ainos) a través de los Matsumae: los productos marinos y pieles de Ezo por arroz y utensilios de Japón; los ainu proveían de oro y halcones hasta a mediados del XVII y maderas a fines del siglo.[3]

La exportación de plata japonesa, como vimos arriba, continuaba hasta a mediados del siglo XVIII, cuyo metal en mayor parte llegaba a China para intercambio de sus mercancías. En el comercio nipo-coreano, los barcos japoneses salían del puerto de Osaka con destino a Tsushima; de ahí se transportaba la plata a Pusan, en el sur de Corea, donde estaba la casa comercial de Japón llamada "Wakan". Entre los años 1684 y 1710, el volumen total de la plata que Japón traspasó a Corea fue 50,356 kan 577 monme. (1 kan = 1,000 monme = 3.75 kg.) Esto se calcula en 1,865 kan 58 monme por promedio anual. (Véase la Tabla 8.) Las misiones coreanas llegaban dos veces al año a Pekín con cargamento de dicha plata para conseguir seda cruda y tejidos de seda a Japón. Se parecía la misión en el sistema tributario como una caravana comercial, pero era realmente intermediaria entre dichos países.[4] Así, también, la plata japonesa se transportaba a China a través de Ryukyu por el mismo sistema tributario. De Nagasaki a China se la pasaba a través de los chinos y los holandeses. La exportación de cobre a China y a Corea

era para la acuñación de moneda en aquellos países. Las mercancías del sudeste asiático, por ejemplo pimienta y especias, fueron desembarcadas en Nagasaki por los chinos y los holandeses y de ahí las vendían a Corea a través de Tsushima.[5] De tal manera, el Asia oriental estaba conceretamente vinculadas por el comercio entre los países vecinos. Los intermediarios europeos debían desplazarse de la zona mencionada desde a mediados del siglo XVII.

Es preciso señalar que en la cuenca del Pacífico hubo minas de cobre en gran cantidad en Japón. La importación de este metal en China era indispensable para acuñar monedas. A comienzos de la dinastía Ch'ing, la acuñación de la moneda de cobre dependía en mayor elevación de la importación de dicho país. De tal modo, en el último trimestre del siglo XVII, la exportación de cobre de Japón subió más de 5,000,000 libras en peso en promedio; en 1698 registró un récord más de 13,000,000 libras.[6] (Véase la Tabla 9.)

Por su parte, el mercado japonés, extendido a Asia sudoriental, ejercía comercio con los países de Indochina, Taiwan y Filipinas, que eran frecuentados por los barcos del sistema de Certificado de Sello Bermejo, mientras que, los juncos chinos suministraban a ellos seda cruda y tejidos de seda procedentes de China. A su vez, los comercios regionales proporcionaban pieles de venado y materias colorantes que figuraban entre otras materias primas, para intercambiar con la plata y productos elaborados procedentes del Japón. (Véase la Tabla 4.) El desarrollo de comercio en dicho sistema causaba grandes daños a los intermediarios portugueses e impedía a los nuevos participantes holandeses su actividad en la cuenca del Pacífico disminuyendo la importancia del

comercio intermediario en la región. Los holandeses tuvieron que manipular la situación rival con Japón, como vimos en el caso de Taiwan. Los portugueses perdieron el monopolio del comercio entre Macao y Nagasaki.[7]

Durante los gobiernos de Toyotomi Hideyoshi y Tokugawa Ieyasu, los daimyo construyeron nuevas ciudades en torno a sus castillos y consolidaron sus extensos dominios al mismo tiempo que afianzaron sus recursos militares. Bajo el régimen imperial de la cuenca del Pacífico, la producción aumentó paralélamente al mejoramiento de la tecnología, y el comercio también creció aceleradamente. Conforme a las instituciones económicas en aras de la unificación del mercado hasta la introducción de moneda a escala nacional en tiempos de Hideyoshi, durante el período de los Tokugawa, Kyoto, Osaka, y Edo (actual Tokyo) se transformaron en los principales centros de consumo por ser las ciudades más densamente pobladas. (Kyoto y Osaka tenían cada una más de 300,000 habitantes y Edo contaba con aproximadamente un millón de habitantes, siendo la ciudad más poblada del mundo a comienzos del siglo XVIII.) El diez por ciento de los japoneses vivían en las ciudades de más de 10,000 habitantes y alcanzaron características de vida completamente urbana.[8] Todas las ciudades-castillo continuaron hasta la época de Meiji. La base de la economía en el siglo XVIII fue la agricultura. Además del cultivo fundamental del arroz; el algodón, el té, el cañamo, el azúcar, la morera, el añil y el tabaco se transformaron en los productos comerciales más importantes entre otros. El surgimiento de grandes casas comerciales cuyas distintas actividades se basaban en el préstamo de dinero y en el intercambio, dio inicio

al desarrollo del capital comercial. A mediados del siglo había en el Japón más de 200 casas comerciales, muchas de las cuales trabajan hasta hoy día bajo el sistema capitalista.[9]

Las especias finas de las Molucas constituían la mercancía más importante para Europa en ese entonces, además de la seda procedente de China. Los portugueses había hecho de Goa un centro marítimo panasiático en el siglo XVI, pero su potencia marina en el siglo XVII se redujo sólo a una parte pequeña de lo que había sostenido antes, perdiendo la competencia con los holandeses y el comercio con Japón. España defendió a los mercaderes sevillanos en sus colonias en América, lo que tendrían un papel importante en la formación del comercio con la cuenca del Pacífico, restringiendo el tráfico triangular entre Manila, Acapulco y El Callao. Mientras tanto, Japón construyó el comercio dentro de su propio sistema.

A principios del siglo XVII, el precio de las especias había bajado rápidamente por la rivalidad comercial entre los europeos. Los holandeses eligieron Java como cuartel general; Batavia, fundado en 1619, se convirtió en un gran centro comercial y en el ejercicio de la política de las Indias orientales holandesas. Con el fin de sostener los precios, la Compañía holandesa comenzó a regularizar la producción y los frutos en las zonas pequeñas pero importantes de producción mediante tratados y/o estrangulación económica en las áreas dominadas por los sultanes y la destrucción de la producción excedente.

El dominio holandés en la Indias orientales se estableció luchando incesantemente con los sultanes indonesios además de otros competidores europeos, a lo largo del siglo XVII. Los holandeses

extendieron sus posesiones construyendo ciudades portuarias y factorías: en la segunda mitad del siglo establecieron su supremacía naval, comercial y política en la región mencionada.

Después de la expulsión portuguesa del Japón, los holandeses tomaron Malaca en 1641. Por esta circunstancia, la capacidad de la competencia lusitana con otras potencias europeas disminuyó en la cuenca del Pacífico, aunque supo imponer su voluntad de modo más efectivo sobre los países asiáticos; sobre todo en las Indias orientales.

A principios del siglo XVII los holandeses habían establecido factorías en Banda, Ternate, Patani, Johore, Atjeh, Banten y Bresik; mientras tanto, expulsaron a los portugueses de Johore, Tidore y Amboina. La toma de Johore fue importante en los planes para apoderarse de Malaca; en 1606, los holandeses concertaron una alianza con el sultán de la región y atacaron Malaca, pero fracasaron por el envío de una flota de Goa. En 1607 y 1615 tampoco tuvieron éxito; en 1616, cooperaron Johore y Atjeh en un masivo ataque contra Malaca, pero los portugueses sucumbieron en 1641. En la última batalla, varios estados del sudeste asiático previeron el peligro de una derrota portuguesa, ya que su independencia se vería limitada por la monopolización holandesa. Mataram envió suministros a Malaca para la resistencia y se unió con Palembang, Djambi y Bandyermasin en una alianza contra los holandeses. Sin embargo, fue demasiado tarde; en 1646 Mataram se vio obligado a firmar la paz con Batavia.[10]

Un año antes de la toma de Malaca, en 1640, los holandeses habían firmado una alianza con el rey de Kandy de Ceilán contra

los portugueses. Se apoderaron de las colonias costeras de Colombo, Galle, Batticaloa y Trincomale y, en 1658, expulsaron a los últimos portugueses de la isla. Así, los holandeses podían cruzar la bahía de Bengala, por la costa de Coromandel. A su vez, en 1652, los holandeses fundaron una colonia en el cabo de Buena Esperanza, como base estratégica naval para el tráfico de las Indias. Todos estos cambios fortalecieron el monopolio holandés a lo largo de las costas orientales.[11]

Taiwan había sido ocupado por los holandeses pero, su eficiencia era precaria, por la manipulación de Zheng Zhilong. Mientras tanto, los Ming se desmoronaron ante el surgimiento de los manchús. Cuando Japón invadió Corea, que era tributaria de los Ming, estos acudieron en ayuda del país tributario. A su vez, Manchuria solicitó su participación militar con China, pero su propuesta fue rechazada. La estrategia de los manchús tuvo como objetivo conquistar Corea, lo cual hicieron en 1626-1627, y dirigir varias expediciones dentro de la Gran Muralla. Japón pidió enviar sus fuerzas en ayuda de los coreanos pero, estos negaron la asistencia nipona por guardar todavía mala impresión de ataques anteriores. La oportunidad decisiva para los manchús llegó en 1644, año en que un ejército rebelde de Li Tzu-ch'eng avanzó sobre Pekín y lo tomó ahorcándose el último emperador Ming. El general del fuerte de China septentrional, Wu San-Kuei, se negó a coaligarse con Li, y ayudó a abrir el paso a los manchús hacia Pekín. Wu se unió a dichos extranjeros y juntos vencieron a los rebeldes. De tal manera que las fuerzas manchús tomaron la capital china, Fulin subió al trono del imperio chino bajo la

regencia de Dorgon e inició el último periodo imperial de China. Al entrar los manchús en Pekín, los leales a la dinastía Ming huyeron al sur y se establecieron en Nankín. Hubo varias solicitudes de vasallos de los Ming al shogunato para que enviara las fuerzas armadas al continente en ayuda de los Ming. Japón preparó la fuerza a China pero, no la envió por la caída de Nankín. Por su parte, Zheng Zhilong y su hijo Zheng Ch'eng-kung, llamado Kuo-hsing-yeh o Coxinga, como vasallos de los Ming, activaban a restablecer la dinastía contra los manchús. En 1647, los Zheng se retiraron a una pequeña isla situada ante Amoy, emprendiendo expediciones de saqueo contra las costas de Fukien, Kuangtung y Chekiang. Operaba desde el mar, formando un ejército de 100,000 a 170,000 hombres hacia Nankín. Pero sufrieron una severa derrota y, en 1661, Zheng Ch'eng-kung desalojó a los holandeses de Taiwan, desembarcando ahí con unos 25,000 hombres en unos 900 barcos. A la muerte de Coxinga en el año siguiente, su hijo continuó ejerciendo la piratería. En 1683, finalmente las fuerzas marinas de los Ch'ing alcanzaron desembarcar en Taiwan y la ocuparon.[12]

Entretanto, los holandeses reconocieron a la dinastía Ch'ing y, el gobernador general de Batavia (de la Compañía de las Indias Orientales) envió una misión tributaria a Pekín en 1655. Desde entonces comenzaron el comercio con los Ch'ing bajo el sistema tributario. Además, asistiendo a los manchús, se les permitió el comercio más amplio a los holandeses en los puertos de Fukien y Cantón en 1686. Por su parte, los ingleses ayudaron a los Zheng, y concertaron un acuerdo comercial con ellos en 1670.[13] Además, en 1673, el gobierno inglés envió una misión a Japón para abrir

la ruta comercial con Nagasaki, como veremos, pero no pudieron aplicarse el comercio entre China y Japón. Cuando el imperio Ch'ing permitió el comercio exterior en 1684, los barcos chinos surcaron en los mares de la cuenca del Pacífico, viajando muchos a Nagasaki; el comercio intermediario por los holandeses ya estaba arrinconado en Asia oriental.

El éxito de los holandeses en la conservación de su mercado de las Indias orientales, sobre todo a partir de la ejecución de los ingleses en Amboina en 1623, condujo a estos últimos a concentrarse en la India. En esta época, los mogoles en la India, así como los sultanes en las Indias orientales, estaban resentidos con los portugueses que dominaban el mar de Arabia. Los ingleses habían comenzado a relacionarse con los mogoles, pero no podían hacer gran cosa mientras los portugueses tuvieran el dominio del mar. Después de los esfuerzos del capitán Hawkins, entre 1607 y 1611, y, cuando los barcos del la Compañía inglesa de las Indias Orientales derrotaron a los lusitanos frente a Surat, ellos lograron celebrar un acuerdo con los mogoles, en 1618, mediante el cual la compañía obtuvo importantes privilegios a cambio de proteger el tráfico marítimo comercial contra los portugueses. Posteriormente, a partir del asedio de Ormuz en el golfo Pérsico y de su liberación en 1622 del dominio portugés, la Compañía inglesa amplió constantemente su actividad.[14] En 1629, las autoridades de Delhi comenzaron a emplear los barcos ingleses como patrulla naval mercenaria, otorgando, incluso, patentes de corso a los representantes de la Compañía en Surat, donde los ingleses habían derrotado a los portugueses en 1612. Por consiguiente,

la compañía entró en el comercio de calicós y muselinas indias, bajo la protección del poderoso imperio mogol.[15] De esta forma amplió continuamente sus actividades comerciales.

Sin embargo, la competencia holandesa era mucho mayor en el sureste de la India, puesto que el cuartel general holandés de Java era más accesible para el comercio de telas de algodón con la costa de Coromandel. En la costa los gobernantes locales eran menos potentes que los virreyes mogoles. En esta situación los europeos podían gozar del favor de diversos príncipes, tanto los holandeses en Pulicat, como los ingleses en Maulipatam; pero ésta los llevó a competir entre sí a lo largo del siglo XVII.[16]

La estrategia política de la Compañía inglesa fue al principio de sostener su residencia en la costa de Golkunda. Por este fin, los ingleses la aseguraron en la protección del emperador mogol, en vez de confiar con pequeños rajaes de la costa. Al fundar una factoría en Madrás y conseguir permiso del rajá local para construir un fuerte, el agente de Masulipatam flanqueó a los holandeses en 1639. La concesión de Madrás, en 1645, abarcaba cerca de seis millas cuadradas del territorio a lo largo de la costa con el sitio de la factoría. Esta fue la primera adquisición de territorio que hicieron los ingleses en la India. Aunque los directores se lamentaron de los gastos de fortificación y del sostenimiento de una guarnición, los proyectos del agente Francis Day siguieron adelante, respaldado por la aprobación de los funcionarios de la compañía, y Madrás aumentó paulatinamente su importancia. De ahí les posibilitaron a los ingleses el comercio con la bahía de Bengala.[17]

Mientras tanto, en 1664, los franceses, que eran los principales rivales de los ingleses, crearon la Compañía de las Indias Orientales a petición de Colbert, basada en el modelo holandés. El primer barco abandonó el mar Rojo en 1669; comenzaron a contratar con las Indias orientales, teniendo un establecimiento comercial en Bantam, Java, y en 1680 se estableció una factoría en Pho-hien, Vietnam. Pero todas las actividades mercantiles francesas en las Indias orientales se destruyeron frente a un duro golpe realizado por los holandeses.[18]

Por su parte, en la India hubo poco enfrentamiento entre los franceses y los ingleses en presencia de los poderes hindúes, a fines del siglo XVII y a principios del XVIII, pues ninguna de ambas compañías podía arriesgarse, tuvieron que respetarse entre sí por no tener la fuerza suficiente. Los franceses construyeron el cuartel general en Pondichéry. Pero la lucha naval y política entre Francia e Inglaterra ocupó gran parte de la historia de la India en el siglo XVIII por el dominio comercial.[19]

En India, algodón, azúcar y salitre eran los artículos principales de los productos de la región; y podían conseguir pimientas de la costa de Malabar, y otras especias de Ceilán y de las Indias orientales. Los hindúes importaban metales como estaño, plomo y azogue, pero consumían habitualmente poco los productos ingleses, es decir, paños gruesos. De tal manera, cuanto más arraigaba en el comercio con India tanto más desequilibraba la balanza comercial de pagos: Inglaterra tenía que llevar plata en barras a India. La fuga de plata obligó a la Compañía inglesa a buscar otros medios de pago a través del comercio interasiático.[20]

En 1671, el rey Carlos II de Inglaterra envió dos barcos al Japón: el Experiment, que no llegó a su destino y, el Return, comandado por el capitán Simón Delboe, que tenía como misión llevar una carta del rey al shogun. El contenido de esa misiva estaba relacionado con la solicitud de la reapertura de la ruta comercial entre los dos países. En 1673 Delboe llegó a Nagasaki. Luego del interrogatorio de los oficiales japoneses, el shogunato rechazó la petición debido a la alianza entre los ingleses y los portugueses, concertada mediante el matrimonio de Carlos II con la hija de rey católico Juan IV de Portugal en 1662. Tras este fracaso, los ingleses intentaron en vano, dos veces más (en 1681 y 1683) comunicarse con Japón.[21] Por su parte, los franceses y daneses también tuvieron plan de abrir la ruta comercial con Japón, pero lo abandonaron frente a la manipulación de los holandeses.[22]

Mientras tanto, los ingleses adquirieron Bombay en 1668, convertida después en un puerto de primer orden, con una base naval y sitio clave para el establecimiento del comercio regular con Cantón en 1715. La batalla de Plassy, en 1757, fue el acontecimiento decisivo, pues culminó con la conquista de Bengala, país rico en diversos productos que proporcionaron a los ingleses ingresos suficientes para financiar otras conquistas y para extender su poderío a toda la India. En la India inglesa, Madrás fue reemplazada, en 1773, por Calcuta como su nueva capital. Así, los ingleses comenzaron a lograr el dominio del océano Índico, a través de Bombay, Madrás y Calcuta.

Durante la guerra de independencia norteamericana, en 1776-1783, Holanda se vio obligada a ponerse del lado de Francia contra

Inglaterra. En el tratado de París, los holandeses tuvieron que aceptar la apertura del archipiélago indonesio a los barcos ingleses. En 1785, después del intento colonizador en Balambangan, cerca de la costa nororiental de Borneo,[23] los ingleses tomaron Penang, en la península de Malaca, considerada como la puerta que había de conducir a la cuenca del Pacífico, iniciando de esta manera, la expansión comercial hacia China.

En el transcurso del siglo XVIII y durante la época napoleónica, los ingleses expulsaron a los franceses, tanto de la India, como del continente americano. Francia era el principal rival de la Gran Bretaña. La Compañía de las Indias Orientales tuvo su origen en una sociedad de comerciantes para asumir más tarde el gobierno de un gran imperio. Los comerciantes ingleses ocuparon una posición preeminente como intermediarios entre Europa y el Lejano Oriente. Así, los ingleses alcanzaron una posición dominante entre las potencias occidentales que practicaban el comercio con China.

Para entonces, los holandeses ya habían importado en Europa la costumbre de beber té, y más tarde, Inglaterra introdujo este hábito en 1664. En el transcurso del tiempo, el té de China se convirtió en el más importante de los artículos adquiridos por los ingleses. La alta demanda del té trajo como consecuencia el fomento de su cultivo por parte de la Compañía inglesa de las Indias Orientales para lo cual adelantó dinero al Cohong en Cantón. En 1783 dicha Compañía inglesa llegó a vender casi 6.000,000 de libras y dos años después vendió té por más de 15.000,000.[24]

Para pagar esta creciente importación de té, la Compañía de

las Indias Orientales creó un comercio triangular del algodón en rama de la India a China para adquirir la plata. Entre 1785 y 1833, los ingleses vendieron un promedio anual de 27.000,000 de libras de algodón en rama a través de la India a China. Sin embargo, esta exportación no bastó para comprar todo el té que querían embarcar a Inglaterra. Al mismo tiempo, el algodón producido en China septentrional comenzó al alimentar los telares chinos a precios más baratos que el algodón de la India.[25]

Ante el crecimiento comercial y para mejorar la balanza de pagos con la China, el rey inglés Jorge III trató de establecer relaciones diplomáticas con el gran imperio, enviando la misión encabezada por Lord McCartney, en 1793, quien tenía poca información sobre China. Las relaciones internacionales con el Imperio asiático estaban basadas por el sistema tributario bajo el dominio de la investidura de ley al mundo que lo rodeaba, como vimos anteriormente en el orden mundial de China. Sin embargo, McCartney estaba ideando la misión como una soberanía europea y para entablar intercambio diplomático bajo la ley internacional europea con China. Entonces, la misión inglesa fue tratada como un portador de tributo y, las peticiones de Jorge III fueron rechazadas por el emperador Qianlong, diciendo que:

> "La virtud majestuosa de nuestra dinastía ha penetrado en cada país con tributos costosos, por tierra y por mar. Como vuestro embajador puede observar por sí mismo, tenemos todo lo que necesitamos. No valoramos los objetos extraños e ingeniosos y no necesitamos nada de lo que vuestro país produce."

Así, ante la corte, el emperador no aceptó que fuera nombrado un

embajador, ni demostró interés por fomentar el comercio.[26]

En este tiempo Adam Smith escribió la política económica de China en contraste con la europea, recomendando al imperio oriental el libre comercio:[27]

"La Economía política de la Europa moderna ha llegado a inclinarse más en favor de las manufacturas y del comercio exterior, esto es, de la industria urbana que de la rústica, que es la labor de la agricultura...
La política de China favorece más la agricultura que todos los demás empleos. En dicho Imperio se afirma que la condición del labrador es muy superior a la de un artesano, tanto como en la mayor parte de las naciones de Europa ocurre lo contrario, es decir, que la condición del segundo supera a la del primero. En China, toda la ambición estriba en poseer un pedazo de tierra, en propiedad o en arrendamiento, y se asegura que los respectivos contratos se conciertan en términos muy equitativos, ofreciendo grandes seguridades a los colonos. Los chinos no dan mucha importancia al comercio exterior... Excepto con el Japón, no sostienen los chinos comercio exterior alguno, aun con sus propios barcos, y los navíos de las naciones extrañas no pueden hacer uso sino de uno o dos puertos. Por esta razón, el comercio exterior de China se halla sujeto a limitaciones mucho más estrechas que las consustanciales a su natural desarrollo, si, otorgándosele mayor libertad, se viera libre de las trabas que restringen el movimiento de sus bancos y el de los navíos extranjeros.
En casi todos países las manufacturas son el objeto principal del comercio exterior, porque generalmente contienen mucho valor en poco volumen, y por tal motivo se transportan con más facilidad y menos costo que la mayoría de los productos primarios de la tierra. Fuera de esto, en los países de menor extensión, y con menos facilidades que la China en lo que se refiere al tráfico interior, necesitan aquéllos de la ayuda del comercio con otros pueblos. No podrían florecer las manufacturas sin el amplio mercado del extranjero, ni en los países en que, por su moderada extensión, el mercado doméstico es demasiado estrecho, ni en aquellos otros en los cuales la comunicación recíproca entre sus provincias es tan difícil que imposibilita que la una goce de los bienes de la otra en un solo mercado común...

> En China, por el contrario, la vasta amplitud de su Imperio, la multitud indecible de sus habitantes, la variedad de sus climas y, por consiguiente, la de las producciones de diferentes provincias, así como la fácil comunicación entre ellas por vía fluvial, hace que su mercado interno sea de tanta extensión que él sólo basta para sostener cualquier ramo de manufacturas y para admitir una gran subdivisión del trabajo. El mercado interior de la China, por razón de su amplitud, no es inferior al de la mayor parte de las naciones de Europa consideradas en conjunto."

Cuando el hábito de beber té se generalizó en la población inglesa, el comercio de este producto con China adquirió gran relevancia. Por ejemplo, en 1800, la importación de té llegó a ser de 23.000,000 de libras (un valor de 3.665,000 libras esterlinas).[28] Para pagar el té, empezaron a fluir, hacia el imperio oriental, plata de la América española, pieles de nutria de la costa noroccidental de América del norte, sándalo del Pacífico, algodón en rama y opio de Bengala a China. Esta última práctica rompió el equilibrio del comercio chino a comienzos del siglo XIX.

Los descubrimientos geográficos del capitán Cook, quien buscó en su tercer viaje un estrecho noroccidental de América para traficar mercancías inglesas en corta navegación a China, estimularon los apetitos mercantiles y colonialistas. Tras la pérdida de las colonias norteamericanas en 1783, aumentó el interés de los ingleses por las posibilidades comerciales del Pacífico. Poco después en 1787, se instalaron los primeros ingleses en la bahía Botánica y, al año siguiente, se fundó Sydney, quedando así establecida la colonia australiana de Nueva Gales del Sur.

Por entonces, los ingleses comenzaron a explotar la piel de nutria en la costa noroccidental de América septentrional. En esta

misma época, los rusos ya habían completado su expansión hasta Alaska.

A continuación estudiaremos algunos rasgos relevantes de la expansión rusa, así como la defensa territorial por parte de los españoles y las rivalidades comerciales entre las distintas potencias coloniales de la época.

CAPITULO II

EXPLORACIONES EN EL PACIFICO NORTE DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

1. La expansión europea a través del desarrollo de la ciencia moderna, especialmente mediante el problema de medir la longitud

La sociedad europea occidental comenzó a desarrollarse desde los siglos XI y XII, bajo la influencia de las civilizaciones asiáticas, especialmente a través de la cultura arábiga. Las primeras aplicaciones transcendentes de la ciencia, tanto en la civilización antigua como en la moderna, habían sido la utilización de la astronomía y las matemáticas para mantener registros, realizar tareas de agrimensura, levantar mapas y confeccionar calendarios. Los occidentales introdujeron preferiblemente los conocimientos de la civilización antigua greco-romana, sin embargo a la vez aprendieron el álgebra desarrollada en China y otras disciplinas científicas y tecnológicas de Asia. Además en la época renacentista los europeos occidentales tuvieron oportunidad de ponerse en contacto con la China, en primer lugar, por los viajes de los comerciantes hacia el lejano oriente en la época de la pax mongolica, en segundo, por el envío de religiosos cristianos sobre todo los jesuitas en los siglos XVI y XVII, cuyo último comportamiento científico contribuyó a construir la ciencia occidental en la Europa moderna, esto es, sobre el conjunto de las civilizaciones antiguas grecorromanas y la china e incluso indo-arábigas.[1]

Por la especialidad en que tenemos el tema de la cuenca del Pacífico, mencionamos la ciencia china, cuya aportación ha influido continuamente en la ciencia moderna. A partir del siglo XVI,

los portugueses aparecieron por primera vez en las costas de la cuenca del Pacífico como la mayor iniciativa comercial europea. A su vez los misioneros católicos llegaron a Asia oriental, cuando los lusitanos consiguieron la concesión de Macao bajo el orden del sistema tributario chino. A mediados del siglo, la recién fundada Comapañía de Jesús envió a Francisco Xavier al lejano oriente, quien alcanzó Japón en 1549 y empezó a predicar, pero murió antes de penetrar en China. Mientras tanto, en Macao se establecieron múltiples misiones y viajaron en el continente. Los religiosos católicos escribieron varias cartas y informes, y publicaron diversos folletos y libros en Europa. Entre ellos, el libro de Juan Gonzáles de Mendoza, Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reino de la China. Este autor fue comisionado por el papa Gregorio XIII y su libro publicado en Roma en 1585, fue leído ampliamente por las personas cultas de la época.[2] Destaca la actividad de las misiones religiosas como la de los jesuitas y ella fue un medio transcontinental de llevar la civilización asiática al lejano occidente en la época renacentista europea.[3]

La actividad religiosa iniciada por los jesuitas en China llegó a una compleja relación entre ésta y Europa. Matteo Ricci (1552-1610) ganó confianza con la corte de los Ming. El viajó a Macao en 1582 y de ahí pasó, por la vía de Nanking en 1595, a su destino Pekín en 1598, donde vivió hasta su muerte en 1610. Muchos jesuitas siguieron el camino de Ricci.[4] Johann Adam Schall von Bell (1592-1666) vio el desmoronamiento de la dinastía Ming y se quedó en Pekín; durante varios años sirvió al emperador Shun-chih como astrónomo y elaborador del calendario. El joven emperador

K'ang-Hsi estableció un vínculo amistoso con el sucesor de Schall, Ferdinand Verbiest (1623-1688). En la relación entre este gran emperador y el sacerdote erudito en matemáticas y astronomía, hubo varios jesuitas en la corte de K'ang-Hsi; muchos de ellos fueron franceses enviados por Luis XIV. Las cartas e informes de estos últimos tuvieron una gran influencia en la moda que comenzó en Europa sobre todo lo chino. Después de la muerte de Verbiest, Luis XIV de Francia envió a China a J. Bouvet y Jean François Gerbillon, para el servicio al emperador manchú.[5]

La misión jesuita del siglo XVII llevó a China la geometría euclidiana y la astronomía planetaria ptolemaica. Cuando Bouvet y Gerbillon escogieron el texto de Elements de geometrie por Pardies (1671) para el emperador, a K'ang-Hsi no le interesó mucho estudiarlo. En primer lugar, las matemáticas chinas siempre habían sido preferentemente algebráicas y no geométricas. Además, el sistema que le mostraron era muy antiguo. Pero llevaron también la notación algebráica de François Viete, que apenas había surgido a mediados del siglo XVI, y luego los logaritmos de John Napier, la dinámica, la mecánica y la óptica nuevas de Kepler y Galileo. En cambio, Tycho Brahe construyó un observatorio astronómico "con una figura de lo más chino" en la isla de Hveen, pero ni en conceptos ni en técnica mucho más desarrollado que la de China del siglo XI.[6]

La astronomía griega era "eclíptica, planetaria, angular, verdadera y anual". La astronomía china era "polar, ecuatorial, horaria, media y diurna". Aunque los dos sistemas no resultaban en modo alguno opuesto o incompatibles, los chinos no tuvieron la pasión de estudiar los modelos geométricos, que produjeron los epiciclos

ptolemaicos y el sistema copernicano. Puesto que su cosmología antigua había sido mucho más moderna que la de Europa: "en vez de esferas celestiales cristalinas pensaron en términos de espacio infinito vacío y casi una infinitud de tiempo". En Europa, a través de la reconstrucción del observatorio de Pekín por Ferdinand Verbiest, hacia 1573, dotándolo de nuevo instrumento aún más exactos que los suntuosos de Kuo Shou-Ching del siglo XIII, Antoine Gaubil publicó a principios del XVIII sus grandes obras acerca de la historia y la teoría de la astronomía china, titulada Histoire de l'Astronomie chinoise, Traité de l'Astronomie chinoise, etc., la cual renunció a sus esferas celestiales cristalinas e introdujo cómputos calendáricos chinos más finos; renunció a sus coordenadas eclípticas griegas abriendo el camino a muchos del telescopio, e introdujo la nueva mecánica y dinámica celestes de la época de Galileo.[7]

La alquimia china se desarrolló bajo la patrología taoísta de los siglos II d.c. a XIV, cuyos textos contenían metalurgía e industrias químicas. La alquimia árabe tenía influencia china, tal vez hasta la terminología misma. El período iatroquímico* en China, de los siglos XI a XVII, mostró que los adeptos sabían preparar mezclas de hormonas sexuales esteroides cristalinas y las empleaban en terapéutica. La protoquímica mística surgió en Alejandría, pero no tuvo lugar de extenderse en el mundo. En cambio, Teofrasto Bonbast von Hohenheim (1493-1541, llamado Paracelso), quien fue alquimista y médico suizo, incluso uno de los fundadores de la medicina experimental, inauguró la iatroquímica en el siglo XVI, copiando únicamente lo que ya se había experimentado en China. Más tarde,

---

* La iatroquímica es la teoría biológico-médica de los siglos XVI y XVII, que explicaba, mediante leyes químicas, la actividad del organismo humano y, en consecuencia, fundaba la terapéutica en fenómenos químicos provocados por mercurio, antimonio, entre otros.

a fines del siglo XVIII y principios del XIX, se formó sucesivamente la química teórica moderna en Europa.[8]

Estos son algunos aspectos de la ciencia asiática que entre otros influyeron en la moderna en Europa. No obstante, revisemos en breve forma la diferencia fundamental en el desarrollo de la ciencia entre el oriente y el occidente. En este caso, entraremos de nuevo a comparar el método de la ciencia china con la occidental. La ciencia occidental tomó el método deductivo con una hipótesis, como habían hecho los griegos. Primero se elabora la hipótesis sobre el tema de investigación, luego se deriva la conclusión con la verificación posible del contenido de la hipótesis y por la cual se comprueba si es o no verdad.

Es diferente el método chino: el sistema de reconocimiento es de la descripción (inclusive la cuantitativa) concreta y parcial del objeto reunido en el principio de clasificación y el valor numérico de observación, de todos modos está relacionado directamente con la realidad. Por tanto, la observación siempre funciona para descubrir una nueva realidad. Es decir, la teoría de reconocimiento china es del conocimiento posible del objeto que se sustituye por la cuantificación. En general, el método del experimento chino no es de comprobación sino de la manera de descubrir algo nuevo del objeto. Aunque los chinos tenían conciencia del experimento en un sentido amplio como el método de demostración.

La astronomía teórica china fue de base algebráica en medio del cálculo del calendario astronómico, a diferencia de la astronomía geométrica de Grecia sobre el movimiento planetario. La astronomía china tenía una estructura que funcionaba como el méto-

do de demostración, fue directamente de descubrimiento: la observación siempre trabajaba como el método de descubrir una nueva realidad. No obstante, lo que Su Sung planeó a fines del siglo XI fue una construcción de la esfera armilar con el mecanismo de relojería, cuya invención significaba que él tenía conciencia del método de demostración a la vez del descubrimiento.[9]

En Europa, los científicos renacentistas se dieron cuenta de la significación del experimento en el reconocimiento de la naturaleza y ellos tomaron la importancia del experimento, de este modo concluyeron que debería actuar tanto el principio como la hipótesis para probarlo. Pero, como característica de la ciencia moderna se introduce el experimento que se situa en esta última parte. En este caso, la realidad no está en el principio, sino en el resultado de la deducción. Así, se fundó el método de la ciencia moderna en el siglo XVII.[10]

En la Europa renacentista, Nicolás Copérnico (1473-1543) estudió la astronomía antigua helenística, sin embargo el sistema geocéntrico conocido por el Almagesto de Ptolomeo, basado en los principios de Aristóteles de que "en el mundo celeste no podía acaecer cambio alguno puesto que toda esa región estaba compuesta por una sustancia perfecta e inalterable denominada quintaesencia", era incapaz de explicar los fenómenos celestes, especialmente del sistema solar. Tuvo que aprender en las mismas fuentes las ideas cósmicas de los astrónomos y filósofos griegos, anteriores y posteriores a Hiparco, quien fundó la trigonometría y sabía la importancia de la observación en el futuro. De esta manera, Copérnico tomó de la filosofía pitagórica y asimiló el principio de que el uni-

verso tuviera un fundamento geométrico, y demostró el doble movimiento de los planetas sobre sí mismo y alrededor del Sol, cuya teoría heliocéntrica, publicada con el título de De las revoluciones de los orbes celestes en 1543, se divulgó gradualmente en la Europa occidental hasta que Galileo y Newton publicaran los principios de la dinámica.[11]

Mientras tanto, la introducción del sistema de numeración arábigo, la fracciones decimales y los logaritmo contribuyeron en los rápidos progresos de las matemáticas y facilitaron por ellas los cálculos astronómicas. El cálculo infinitesimal (diferencial e integral) está descubierto tanto por Leibniz y Newton en el lejano occidente como por el matemático japonés Seki Takakazu (1642-1708) en el lejano oriente.

No obstante, para llegar a la ciencia moderna se necesitaba el método de la comprobación de la hipótesis, introduciendo una observación exacta o experimentación. En este sentido, a la teoría de Copérnico faltaba aún el proceso de demostración a través de observaciones astronómicas. El primer observatorio dotado de cúpula giratoria se hizo construir por el landgrave de Hasse, Guillermo IV, en Cassel, después de la muerte de Regiomontano. Hubo en él una colaboración de Justo Burgi, matemático y relojero, quien construyó un reloj para determinar el tiempo de las observaciones con mayor exactitud y, al parecer, la aplicó un péndulo a manera de regulador, como más tarde idearon Galileo y Huygens. En la misma época, Tycho Brahe (1546-1601) mostró desde joven un interés de hacer observaciones astronómicas. Él vivió en varias ciudades de Alemania y conoció el Commentariolus de Copérnico a través de la

amistad con Guillermo de Hasse. En este entonces, le interesaba desarrollar la astronomía al rey danés Federico II, quien otorgó a Tycho Brahe la isla de Hveen en el Sund para que ahí fundara un observatorio, cuya construcción se inició por el mencionado astrónomo en 1576. Los edificios se llamaron Uranienborg (castillo del cielo) y Stalkborg (castillo de las estrellas), los cuales tenían instrumentos montados bajo cúpulas fijas, empleando las dioptras situadas sobre las paredes o en el techo de la misma cúpula. También en este observatorio había un gran sextante, un cuadrante de acero, y una esfera armilar ecuatorial con dos círculos graduados en el que se podían leer directamente las coordenadas ecuatoriales de las estrellas observadas.[12] Así, como vimos, Tycho Brahe introdujo por primera vez en el observatorio europeo los dos usos chinos, el montaje y las coordenadas ecuatoriales. De tal forma, él realizó múltiples observaciones astronómicas, como las hacían los chinos, y se convirtió en el padre de la moderna astronomía de observación.[13] Tycho observó, en 1572, una de las tres supernovas registradas en la historia: la primera fue la de 1054 por los astrónomos de China y de Japón; la tercera, la de 1604 por Kepler. La nova del año 1572 llamó la atención de astrónomos y clérigos de toda Europa, ya que la cosmología tradicional era de la astronomía geócentrica aceptada del Almagesto de Ptolomeo, cuyo concepto fue que los cielos eran inmutables y hechos de una materia especial. La teoría geocéntrica no podía explicar dicha supernova. De esta manera, la observación contribuyó a aniquilar la hipótesis ptolemaica.[14] La obra de Tycho Brahe, titulada de la Astronomiae instauratae progymnasmata, fue completada en 1602 por su discípulo Kepler. Sin

embargo, Tycho Brahe no aceptó la teoría de Copérnico por los argumentos aún imperfecto y/o por la contradicción contra la Biblia.[15]

En este período que era la revolución científica, se modificó la imagen del mundo negando la cosmología aristotélico-ptolemaica. Copérnico, al observar la estrella Aldebarán en la constelación de Tauro, fortaleció con esa experiencia la idea de la necesidad de investigar un nuevo sistema astronómico, y al final de su estudio colocó el Sol en el centro del mundo. Tycho Brahe era astrónomo anticopernicano pero suprimió las esferas materiales de la antigua astrología, y substituyó el concepto de esfera o orbe material por el moderno concepto de órbita. Johannes Kepler (1571-1630) introdujo una sistematización matemática del sistema copernicano y realizó el revolucionario paso desde el movimiento circular, que había sido natural y perfecto en la antigua cosmología, hasta el movimiento elíptico de los planetas. Galileo Galilei (1564-1642), quien fue el fundador de la ciencia moderna, elaborando la teoría del método científico y de la "autonomía de la investigación científica", dio la noción científica más fundamental sobre la observación y la experimentación. Mostró la falsedad de la teoría aristotélica de la distinción entre física terrestre y física celeste, demostrando que la Luna poseía la misma naturaleza que la Tierra, en base de la formulación del principio de inercia. El último gran científico de la época, Isaac Newton (1642-1727) fundó su teoría gravitacional unificando la física de Galileo y la de Kepler.[16]

Los países de Europa occidental comenzaron a desarrollar la ciencia a través de la civilización árabe traduciéndola al latín. Los matemáticos empezaron a calcular la circunferencia de la

Tierra y, utilizando el cálculo pequeño de Posidonio y Ptolomeo para la longitud del grado, obtuvieron una estimación óptimamente corta. Con dicha estimación, en 1474 se cartografió una ruta para la navegación hacia occidente. Sobre todo, Cristóbal Colón en su viaje hacia occidente de Europa creyó que había llegado a una isla adyacente del Japón. En este entonces la noción geográfica sobre India abarcaba hasta la Asia oriental, de este modo denominaron América como la India occidental. Durante los siglos XVI y XVII se realizaron varios perfeccionamientos de las estimaciones de los grados, pero la primera cifra exacta fue dada por el matemático francés Jean Picard en la segunda mitad del siglo XVI.

A fines del siglo XV, los navegantes europeos empezaron a cruzar extensos océanos sin avistar tierra, al llegar a la India, y otros marinos en busca de pasos por el noroeste así como por el nordeste. Ellos trataron de precisar cartas oceánicas determinando la posición del barco en el mar, para que sus viajes fuesen repetibles, y que registrasen tierras recién descubiertas. La brújula fue utilizada para establecer la líanea del meridiano. Sin embargo, la confección de cartas oceánicas y mapas de extensiones amplias implicaba los problemas de averiguar las posiciones relativas de los lugares tanto sobre la superficie terrestre como sobre un mapa plano, las cuales exigían procedimientos de medición de las latitudes y longitudes de los lugares. Para la cartografía exacta, eran esenciales metodos de agrimensura precisos; éstos fueron perfeccionados en los siglos XVI y XVII. Sin embargo, todavía había pocas estimaciones astronómicas de la latitud y prácticamente ninguna longitud hasta el siglo XVIII.[17]

En cuanto a la latitud de una posición al norte o al sur del ecuador se averiguaban midiendo la altitud del Sol durante el día y la altitud de la estrella polar durante la noche en el hemisferio norte. Asimismo, el tiempo local en una posición dada se podía estimar con un reloj de Sol o por la rotación de las estrellas circumpolares tales como las estrellas de la constelación de la Osa Mayor. Sin embargo, la distancia longitudinal entre dos sitios era difícil de precisar, porque esa determinación se debía calcular con las diferencias entre las horas locales de ambos lugares. Los antiguos conocían que eran las observaciones simultáneas de un eclipse en distintos lugares el único modo de determinar la longitud.

En los siglos XV y XVI, se estudiaron los primordiales problemas de la agrimensura y la confección de calendarios. En ellos, aunque los ibéricos contribuyeron poco para resolver los problemas arriba mencionados, hubo gran participación especialmente por parte de las personas de la Alemania meridional, Holanda y el norte de Italia. Johannes Müller, por ejemplo, preparó almanaques náuticos y los utilizaron los navegantes portugueses y españoles. Peter Bennewitz, matemático y amigo del emperador Carlos V de España, sugirió la posibilidad de determinar la longitud por medio de la observación de la posición lunar entre las estrellas fijas. También concebió una proyección para mapas de grandes extensiones de tierra, introduciendo las latitudes de líneas paralelas rectas y los meridianos de longitud como fracciones de círculos de curvatura creciente desde el meridiano principal, de manera que el mapamundi se dividiera en 36 segmentos. El otro mate-

mático alemán, Martín Waldseemuller, introdujo un primitivo prototipo de teodolito hacia 1522.[18]

Tanto España como Portugal nombraron sus cosmógrafos para resolver los problemas sobre las posiciones territoriales. Además, Felipe III fundó un premio incentivo para hallar la longitud en 1598;[19] sucesivamente en 1603 Enrique IV propuso otro premio para que se buscara un método práctico de determinación de la longitud en altamar. En estos casos, Felipe III prometió cien mil escudos en 1604, y Holanda brindaba cien mil florines en 1606 para quien resolviera dicho problema.[20]

Los flamencos en Holanda rivalizaban con los genoveses, en la construcción de brújulas y las correcciones de la desviación de la aguja magnética del norte verdadero. Por su parte, Gemma Frisius sugirió, en 1530, que el tiempo estándar para la determinación de la longitud podría obtenerse por medio de relojes mecánicos precisos sincronizados con la hora local de un meridiano básico. De tal manera, en 1533 publicó su método de mediciones por triangulación, para que se midiera la longitud de una línea base arbitraria proporcionando trigonométricamente las distancias de los objetos avistados. Pero, no resultó efectivo para resolver el problema de determinar la longitud en el mar. Su discípulo, Gerard Mercator era uno de los más destacados fabricantes de instrumentos, agrimensores y cartógrafos del siglo XVI, y resolvió el problema de representar la tierra esférica sobre una mapa plano, como los chinos lo hacían desde la dinastía T'ang (618-907), de modo que el mapamundi se basó en una proyección de los meridianos de longitud mediante líneas paralelas igualmente espaciadas, y las

latitudes por medio de líneas paralelas perpendiculares a los meridianos. Era ideal para la cartografía naval, dado que en un mapa de Mercator la ruta de un barco por una dirección constante según la brújula aparecía siempre como una línea recta.[21]

El desarrollo de la observación astronómica dio una posibilidad de calcular la longitud por los eclipses de los satélites de Júpiter. Galileo Galilei, profesor de matemáticas en la Universidad de Padua, concretó la ciencia más sólida con el fundamento practicado por la observación y la experimentación, a partir de 1605, a través de los argumentos con su colega Cesare Cremonini sobre el sistema copernicano. Galileo, ante todo, comenzó a observar los movimientos de planetas. Mientras tanto, tuvo una noticia de que un holandés inventó un artilugio para ver los objetos lejanos más cerca, Galileo a su vez intentó construir un catalejo por sus propios medios y pudo presentar un potente telescopio, con el cual encontró en 1610 cuatro satélites del Júpiter, proponiendo la medición de la longitud por la observación de los eclipses de dichos satélites del planeta.[22] No obstante, en todo el siglo XVII se utilizaba en general el método de las observaciones del tránsito de la Luna por el meridiano.[23]

El problema de determinar la longitud y otros asuntos concernientes a la navegación eran un tema nacional de importancia e interés para la expansión marítima. De esta manera, y consiguientemente se estableció una institución estatal para ocuparse de ello, como el observatorio de Greenwich edificado en 1675-1676, que se debió a la obra de una Comisión formada para examinar la posibilidad de determinar la longitud por el método de Bennewitz, a

partir de la posición de la Luna respecto a las estrellas fijas. Asimismo, la Academia de París, que era una institución estatal, tenía su propio observatorio, construido en 1667-1672, en el cual estudió Jean-Dominique Cassini el problema de la longitud, por el método de Galileo.

Christiaan Huygens, otro miembro holandés de la Academia de Ciencias de París, estudió el método de Frisius para resolver el problema de hallar la longitud con la utilización de un reloj mecánico que marcara la hora estándar. Huygens introdujo un péndulo como regulador del reloj; e investigando las propiedades de diversos tipos de péndulo para resolver el movimiento del barco que interfería con oscilación del péndulo impidiendo que marcara el tiempo con precisión, y asimismo el problema general del movimiento por trayectorias curvas, construyó en 1659 un cronómetro de uso marino. Más tarde, Huygens y Robert Hooke descubrieron independientemente que las oscilaciones de un resorte capilar en espiral eran isócronas y que tal resorte podría utilizarse para regular un cronómetro.

Mientras tanto, el gobierno británico fundó un Consejo de Longitud en 1714, el cual ofreció una serie de premios de 10,000 a 20,000 libras para métodos de determinar la longitud con diversos grados de precisión. Asimismo, en 1716, Francia siguió el mismo camino, ofreciendo un premio de 10,000 libras para la solución de dicho problema. Tobias Mayer trabajó con el método de Bennewitz y ofreció unas tablas de los movimientos de la Luna relativos a las estrellas fijas. El resultado de la investigación mejoraba bastante del dicho método para una determinación aproximada

de la longitud en el mar; de esta manera, el consejo británico le otorgó su premio. Sin embargo, el problema de determinar la longitud en el mar finalmente se vio superado cuando se pudo disponer de relojes mecánicos precisos con el trabajo de Harrison y más especialmente con el de Le Roy.

Durante el siglo XVIII muchas personas intentaron construir cronómetros precisos para determinar la longitud en el mar. Las más distinguidas fueron John Harrison (1693-1776), un relojero de Yorkshire; y Pierre Le Roy (1717-1785), un relojero del rey de Francia. Entre 1728 y 1770, Harrison construyó cinco cronómetros. Los primeros cuatro cronómetros eran máquinas masivas, cuyo peso era de cerca de 30 kilos, pero tenía una precisión de una décima de segundo al día. El Consejo británico de Longitud dio valor al trabajo de Harrison con un premio en 1765. El tamaño de su quinto cronómetro se disminuyó casi al mismo cuerpo de un reloj de bolsillo, siendo tan exacto como su cuarta máquina. Por su parte, hacia la misma época Le Roy terminó su elaboración del cronómetro marino, que se puso a prueba en 1763, y cuyo logro era más científico, mientras el trabajo de Harrison era de artesano hábil.[24]

Vimos a grosso modo la solución sobre el problema de determinar la longitud en altamar. La Europa occidental del siglo XVIII se encontraba en la época de la Ilustración consolidando la sociedad burguesa y desarrollando la ciencia y tecnología, a diferencia de los siglos XV y XVI, época en que los portugueses y españoles habían realizado los grandes expediciones marítimas, y los holandeses activaron el comercio en la cuenca del Pacífico en el siglo XVII. Sin embargo, desde la antigüedad, los viajeros, cartógrafos

y científicos tenían una imagen del continente meridional, la Terra australis, como un sueño de encontrarla; asimismo hubo un paso al noroeste ilusivo, paso que uniría los océanos Atlántico y Pacífico, el cual se conocía con el nombre del estrecho de Anian en el siglo XVII. El avance tecnológico y la ciencia del siglo XVIII llevaron a la Europa occidental a explorar dichos continentes y el paso imaginario.

El primer gran viaje por el Pacífico en el siglo fue el del almirante Anson, que navegó en torno al mundo entre 1740 y 1744. Sin embargo, su expedición se ocupó mucho más en hostigar a los españoles en Sudamérica que trazar mapas de nuevos continentes o islas. Sólo después de la guerra de los Siete Años, concluida por el tratado de París en 1763, se volvió a tomar en serio la búsqueda de la gran tierra del sur. Las sucesivas expediciones de dos ingleses y un francés, esto es, Byron, Wallis y Bougainville, les llevaron a las islas Malvinas, de ahí a Tahití, Nueva Guinea y las islas Samoa en el sur del Pacífico. Pero las navegaciones eran demasiado hacia el norte y dejaron para James Cook la exploración al sur. El primer viaje de Cook, entre 1768 y 1777, fue equipado por la Sociedad Real de Londres como una expedición científica, acompañado por un astrónomo, un botánico y un naturalista. Navegó hasta Tahití, donde trazó el tránsito y eclipse de Venus, y continuó su viaje a la isla septentrional de Nueva Zelanda, y desembarcó en la costa oriental de Australia, que se llamó Nueva Gales del Sur y que reclamó para Gran Bretaña. Pero, como la existencia de un continente del sur seguía puesta en duda, él marchó de nuevo en 1772 para continuar su exploración. Esta vez circunnavegó Nueva

Zelanda por segunda vez, volvió a visitar Tahití, y al volver a Inglaterra en 1774 informó que la Terra australis no existía.[25] Aparte del cronómetro, el capitán Cook empleó los instrumentos conocidos en el siglo XVIII para levantar mapas. Para determinar la latitud, Cook usaba el octante de Hadley construido en 1731, que era mucho más exacto que el cuadrante favorecido por los marinos durante siglos. Otros aparatos que se acompañaron eran la brújula para medir el azimut, el inclinómetro para calcular el norte verdadero, el compás para determinar su posición entre dos sitios conocidos y una regla paralela para proyectar derroteros en cartas oceánicas de Mercator.[26] El tercer viaje de Cook fue en busca de un paso al noroeste de la América septentrional, como veremos más adelante.

En la Nueva España, hacia la segunda mitad del siglo XVIII, la astronomía moderna penetró en la sociedad colonial mexicana, con el acervo científico de las tesis copernicanas junto con los descubrimientos de Galileo y de Newton. A través de varias órdenes religiosas, se abrieron varios cursos explicando las ciencias modernas. Aunque Clavijero rechazaba el sistema heliocentrico por lo que se oponía a los datos bíblicos, Salvador Dávila presentaba hacia 1755 las leyes de Kepler y las teorías de Newton. Francisco Javier Alegre explicaba la teoría de la gravitación en su curso. Así, los jesuitas introdujeron las ciencias occidentales, por medio del conocimiento de obras europeas, y los hombres de la Ilustración mexicana tuvieron acceso a libros prohibidos. Entre ellos, Benito Díaz de Gamarra, discípulo de los jesuitas del Colegio de San Ildefonso, estuvo en Europa en contacto con las nuevas co-

rrientes científicas y filosóficas, y regresó a México en 1770 con el grado de doctor por la Universidad de Pisa y como miembro de la Academia de Ciencias de Bolonia, junto con una rica biblioteca. Publicó su obra Elementa Recentioris Philosophiae, cuyo libro fue pronto aceptado como texto en la Real y Pontificia Universidad de México. Además, desde mediados del siglo llegaron a México varios científicos viajeros, con las expediciones astronómicas, geográficas y botánicas. En esta circunstancia surgieron varios destacados astrónomos y matemáticos en México. Y, al arribar la expedición de Alejandro de Humboldt a Acapulco en 1803, los científicos mexicanos y europeos hicieron diversos estudios. Este grupo mexicano de astrónomos y geógrafos era discípulado del Real Seminario de Minería. La obra de Humbolt, Ensayo político sobre el reyno de la Nueva España, fue un fruto de la colaboración científica mexicana.[27]

En cuanto a la determinación de la longitud en la posición de América, la corona española publicó Instrucciones, específicamente en los años de 1582 y 1584, para realizar las mediciones astronómicas, sobre todo la observación de los eclipses de Luna en las Indias. Esto es para sacar la diferencia de hora entre Europa y América, con la cual podía determinar la latitud. Sin embargo, anteriormente hubo algunos intentos de hallar la longitud en la Nueva España; el primer virrey Antonio de Mendoza ensayó determinar la posición de la ciudad de México mediante dos eclipses, y más tarde, el eclipse del año 1577 fue observado en México, en Puebla y en Veracruz, al mismo tiempo en varias ciudades de Europa, principalmente por Tycho Brahe en Vraniemburg.[28] No obstante, en toda la época colonial y hasta mediados del siglo XIX, la po-

sición geográfica más exacta de la capital virreinal de Nueva España pudo ser determinada en 1638, por el fraile Diego Rodríguez y el médico y astrónomo Gabriel López de Bonilla, quienes actuaron en la observación del eclipse de Luna, la cual se permitió calcular la longitud de las 6 horas 45 minutos 50 segundos o sea 101° 27' 30" al occidente de París. —La obtenida en el siglo XIX por el astrónomo Francisco Díaz Covarrubias fue de las 6 horas 45 minutos 49 segundos con 2 décimas.— El método empleado por Rodríguez y López de Bonilla fue el de la diferencia de meridianos, mediante varias tablas astronómicas europeas y sus propias tablas, utilizando varios relojes. También introdujeron el cálculo trigonométrico y el logaritmo.[29]

2. La búsqueda de un paso del "Lejano Occidente" al "Lejano Oriente", por el norte

Geográficamente, el continente de América fue un obstáculo para los lejanos occidentales, en cuanto a la búsqueda de un paso marítimo occidental se refiere, con el fin de abrir las puertas al comercio directo con el Lejano Oriente. Después del fracaso de Cristóbal Colón para llegar al Extremo Oriente, Balboa cruzó el istmo de Panamá en busca de oro, y al mismo tiempo, divisó el mar del Sur, más tarde denominado Pacífico. En 1519, Cortés salió de Cuba para conquistar el imperio mexica, y en ese mismo año, Magallanes zarpó de España con el objeto de llegar a las Indias orientales navegando hacia el occidente, a tavés del estrecho que hoy lleva su nombre. Hasta entonces nadie sabía de la existencia de los dos océanos separados por el nuevo continente.

Los lejanos occidentales continuaron buscando otro posible paso marítimo occidental por el norte. Durante el siglo XVI, la demanda de especias y otros artículos orientales siguió siendo tan ardiente como siempre, y los precios fueron tan altos como antes, o más. El estrecho de Magallanes resultaba ser demasiado arriesgado, comparado con la ruta del cabo de Buena Esperanza seguida por los portugueses. Los navegantes consideraban que debía haber una ruta más directa que condujera al Lejano Oriente, bordeando el norte de América.

En Europa medieval, el pescado fue un artículo comercial estratégico, que probablemente se mantuvo hasta los siglos XVI y XVII, cuando bajó la pesca de arenque en el Báltico.[1] Los pesca-

dores europeos exploraban el litoral de Europa y muchos de ellos se aventuraron hacia el Atlántico, aunque los barcos ibéricos no frecuentaban el norte de ese océano. Más tarde, en 1496, Enrique VII de Inglaterra otorgó licencia al genovés John Cabot (o Juan Cabot) para explorarlo. Cabot realizó varias expediciones (1496-1498) y en su último viaje navegó más allá de Terranova y de Nueva Escocia, hasta llegar a Nueva Inglaterra. Allí, Cabot no encontró especias ni oro, pero descubrió que el mar cercano a Terranova era riquísimo en banco de bacalao. Sin embargo, esta costa estaba dentro de la demarcación portuguesa por las bulas papales; los lusitanos pronto hicieron una serie de exploraciones para descubrir tierras en el noroeste; pero las pretensiones territoriales de Portugal no fueron tomadas en cuenta. La costa de Terranova se convirtió en una serie de establecimientos estacionales regulares de una enérgica y libre comunidad pesquera cosmopolita.[2] Por su parte, España hizo exploraciones en la Florida (1512-1522), y el norte de la península quedó libre para otros países.

El rey de Francia, Francisco I, anheloso de obtener una situación preponderante en el nuevo mundo, invitó a Giovanni Verrazano, florentino de origen y francés de adopción, a que hiciera expediciones en la costa oriental de América septentrional. En 1524, Verrazano comenzó una travesía en el Atlántico para llegar a la costa americana comprendida entre los 33° y 34° N, y de allí, buscar un paso hacia el Pacífico en dirección a China. El navegante prosiguió en la búsqueda hasta llegar a los alrededores del cabo Bretón (46° N) y tal vez hasta la costa de Terranova. Pero, cuando vio que no podía encontrar dicho paso no insistió más; de

todas maneras, él traspasó la exploración en las zonas demarcadas por Portugal y España, donde se encontraban grandes ríos que parecían ofrecer posibilidades de comunicación con el Pacífico. Diez años después, Jaques Cartier retomó la expedición de Verrazano, con la idea de encontrar un paso hacia el noroeste, buscándolo en el golfo de San Lorenzo y en el Quebec actural. Las expediciones que comenzó Martin Frobisher, en 1576, se distinguieron más por su heroísmo que por la relevancia histórica; y, a pesar de su fracaso, resultaron satisfactorias en direcciones inesperadas. Su viaje fue continuado a partir de 1585 por John Davis, quien buscó el paso marítimo que separa Groenlandia del archipiélago norteamericano.[3] En el siguiente siglo, la búsqueda del paso del noroeste continuó con Hudson, Bylot y Baffin. En conmemoración de estos hombres, se conservan sus nombres en cabos, bahías e islas norteamericanos.

Mientras tanto, una flota mercante inglesa, al mando de Hugh Willoughby, intentó llegar a China por un posible paso al nordeste (en 1553); en el cabo Norte, la mayor parte de la tripulación murió en una tormenta pero, por suerte, se salvó un buque bajo el mando de Richard Chanceller, el cual entró al mar Blanco y llegó a Arkhangel. Su visita a Moscú introdujo la apertura comercial y la Compañía Moscovita se estableció para su explotación. Sin embargo, el comercio entre Inglaterra y Rusia no aumentó mucho en el siglo XVI, a pesar de su próspero comienzo, porque el viaje a Rusia por el mar de Barents era muy largo y arriesgado; además, Rusia no sólo tenía interés en el desarrollo del comercio con los ingleses, sino que también se interesaba en un acercamiento político y militar con Inglaterra.[4]

Los establecimientos estacionales de pesquería en las costas de América septentrional se convirtieron en centros de trueque con los nativos, así que el comercio de pieles se desarrolló como una lucrativa línea lateral de la pesquería. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales sirvió de eslabón entre América del norte y Europa. Inglaterra conquistó Canadá, y Amsterdam se quedó con un porcentaje elevado de las pieles suministradas por América septentrional, además de reexportar pieles de castor a Rusia para su procesamiento posterior, que era parte de su comercio de exportación en el Báltico.[5]

La colonización de la América septentrional por los europeos del norte hubo de esperar hasta que se debilitó la hegemonía marina española en el Atlántico, a la muerte de Felipe II en 1603, ya que ningún país europeo se sentía lo bastante fuerte para arriesgarse a intentarla. En 1604, después del tratado de Vervins entre Francia y España (1598), Inglaterra concluyó con esta última el tratado de Londres. La política de Jacobo I hacia España fue de conciliación: en las negociaciones, Jacobo se mostró inclinado a reconocer todo "territorio efectivamente ocupado" por ésta, pero no admitió derecho alguno de los españoles a las regiones conquistadas de América.[6] Sin embargo, no trataba de apoderarse del territorio ocupado por el país ibérico, sino apoderarse del territorio no ocupado por España y colonizarlo.[7] De esta manera, Inglaterra fundó la Compañía de Virginia en 1606 e inició sus actividades, aunque su carta definitiva no fue expedida hasta el año en que los Países Bajos y España concluyeron la paz por el tratado de Amberes (1609). En este tratado se reconoció la independencia

de Holanda y se incluyó el principio de ocupación efectiva en una cláusula expresa.[8] Los franceses también comenzaron a colonizar Quebec a través de la Compañía de la Nueva Francia, fundada en 1608.

La Compañía holandesa de las Indias Orientales intentó buscar el paso del noroeste, más corto y menos arriesgado que la ruta del Cabo. Henry Hudson empezó a explorar la costa noroccidental en 1609, y dio su nombre al río, valle, estrecho y bahía. Aunque Hudson no logró su objetivo, sus viajes proporcionaron la fundación de la Nueva Holanda, estableciendo Fort Orange en Albany en 1614, Fort Nassau en Gloucester en 1623, Fort Amsterdam en la isla de Manhattan en 1626. Este último se convirtió en una típica ciudad, Nueva Amsterdam, de marineros y comerciantes, hasta que pasó a manos de los ingleses en 1664.[9]

Los establecimientos de Quebec y Nueva Amsterdam desempeñaron un papel central en el crecimiento del comercio en pieles, ya que estas dos poblaciones estaban situadas en la ruta principal que comunicaba con el interior de la región rica en este producto. El comercio de pieles está caracterizado por su rápido desplazamiento hacia el oeste, a medida que la población de castores se agotaba una tras otra, por lo cual, los cazadores tenían que internarse cada vez más en busca de estos animales; en su búsqueda, finalmente llegarían hasta la costa del Pacífico.[10]

Del siglo XVI al XVIII, la creencia de la existencia del paso del noroeste fue sostenida por geógrafos y navegantes. Veámoslo, a grosso modo, con algunos mapas históricos. El globo Schöner, elaborado en 1524,[11] se basó en las ideas de varios estudiosos

del siglo XV, entre los cuales mencionamos a Paolo dal Pazzo Toscanelli (1397-1484), de origen florentino, cuya correspondencia con Cristóbal Colón ha sido uno de los puntos más controvertidos de la vida del navegante. Este mapa representa a la Nueva España ubicada entre Catay (China septentrional) y Mangi (China meridional). En razón al escaso conocimiento de la localización del nuevo continente, observamos que en el mapa Gastaldi de 1546,[12] América del Sur se consideraba una península del continente asiático. La localización de Japón todavía no era clara: en la segunda mitad del siglo XVI corrieron los rumores de la existencia del estrecho de Anian mediante el cual, el Mar de Sur y el Mar del Norte; al norte de Nueva España, quedaban comunicados. Posiblemente la denominación del estrecho de Anian se deriba del vocablo Ania, mencionado por Marco Polo en su Viaje y ubicado en el mapa de Ortelius de 1564.[13] El estrecho de Anian se intercomunicaría con el estrecho del noroeste, que tanto buscaban los europeos.

Japón se localizó en la desembocadura del estrecho de Anian. Su ubicación era importante para encontrar las Islas Rica de Oro y Rica de Plata, mencionadas por Marco Polo. Conforme el mapa de Gastaldi de 1566,[14] Japón se encuentra en medio del mar Mangi. Sin embargo, cuando los portugueses llegaron a Japón, su emplazamiento fue rectificado y trasladado a la costa de Catay, tal como figura en el mapa Ortelius de 1589.[15] En este mismo mapa se fija la Isla de Plata al norte de Japón (la actual isla de Hokkaido, antiguamente conocida como Ezo o Yezo), más tarde recorrida por los holandeses. En esta época también corría el rumor de que existían las Islas Rica de Oro y Rica de Plata cerca de Japón; el na-

vegante Sebastián Vizcaíno buscó dichas islas entre el norte de Japón y la costa de California.

La información de los portugueses contribuyó a la ubicación de Japón en el mapa Ortelius de 1595,[16] en el cual aparece localizada Corea como una isla. Resulta interesante que la separación de América de Asia oriental, según el mapa Ortelius de 1570,[17] obedece a la consideración simétrica del mundo: a la ubicación de la isla de Corea le correspondía la localización de la isla California (separada del resto de América del Norte por el río Colorado) y fijada en el mapa Briggs-Blaeu cerca del año de 1648.[18]

Previo a las exploraciones en el norte del Pacífico (región desconocida por los europeos en ese entonces) Pierre Montier sugirió, en el mapa Sanson elaborado aproximadamente en 1705,[19] un hecho curioso que consiste en que el Pacífico del norte estaba cubierto por la denominada tierra de Jesso (Ezo). En este mismo mapa figura el estrecho de Anian al norte de América septentrional. Sin embargo, cuando los rusos llegaron a la costa del Pacífico a través de Siberia, las dudas acerca de la Tierra Icógnita comenzaron a despejarse.[20]

El interesante mapa que figura en la Carte Générale des Découvertes de l'Amiral de Fonte, de 1752,[21] nos ilustra su viaje al noroeste de América (en 1640) con el consecuente descubrimiento del canal o estrecho que lleva su nombre y que se comunicaba con la bahía de Hudson. Por esta época ya se habían organizado otras expediciones en la bahía de Hudson a fin de encontrar una salida hacia el Pacífico que condujera a China, pero la presencia de muchos ríos en la región dificultaba divisar dicha salida.[22]

Por consiguiente, la búsqueda de este paso se trasladó a la costa noroccidental de América. Más tarde, con el mismo objetivo, el destacado capitán Cook hizo un viaje para llegar al paso del noroeste a través del Pacífico.[23] En ese entonces, los rusos ya habían empezado a explotar la piel de nutria en la costa de Alaska, inmediatamente después del descubrimiento del estrecho de Behring. Su presencia alarmó a los españoles quienes, para defender su posición en el territorio septentrional de América, comenzaron a realizar varias expediciones de reconocimiento en aquella costa.[24]

A fines del ssiglo XVIII apareció el notable mapa de Meares que señala la ruta seguida durante su viaje entre la costa de China y la del noroeste de América.[25] No podemos dejar de mencionar la trascendencia que tuvieron los viajes de La Pérouse y Malaspina,[26] con fines de exploración, estudio geográfico, botánico, zoológico y etnográfico.

De esta manera, el conocimiento cada vez más completo acerca del mundo en este período histórico fue resultado del desarrollo comercial en pieles de nutria, y de la búsqueda de metales preciosos y mercancías, actividades que generaron la competencia y rivalidad.

3. Expediciones rusas hacia el Pacífico norte

La caída de Constantinopla en poder de los otomanos, en 1453, produjo un gran impacto en el antiguo mundo europeo. La expansión otomana obligó a todos a moverse, puesto que la zona del Mar Negro era clave para la comunicación comercial terrestre entre Asia y Europa.[1] Gengis Khan sometió Asia central, corazón de la comunicación comercial del mundo antiguo;[2] después de su muerte, acaecida en 1227, se celebró una reunión, en 1235, en Karakorum, en la cual se decidió atacar a Occidente. Para realizar tal empresa fue designado Batú, nieto de Gengis Khan, como general del ejército; el nuevo general recibió los territorios conquistados por los mongoles, al oeste del río Irtysh; fundó el Khanato conocido con el nombre de la Horda de Oro. Batú invadió Rusia, Polonia y Hungría, y Chormaghn Noyan conquistó el norte de Persia, Azerbaiján, Armenia, Georgia, avanzando hacia las fronteras de la Anatolia selúcida.[3] Kiev, la antigua capital rusa,[4] tenía una intensa actividad comercial; enviaba importantes expediciones comerciales a lo largo del Río Dniéper, arteria de la llanura occidental. Los mongoles asediaron la antigua capital rusa hasta que finalmente sucumbió en 1240. Los khanes dominaron durante dos siglos y medio, a lo largo de los cuales los rusos carecieron de todo contacto con los países de Occidente. No obstante, hacia 1325, los rusos deseaban instalarse en la ciudad de Moscú y erigirla su capital.[5]

La estabilidad que había disfrutado la Horda de Oro durante casi un siglo, se acabó al extinguirse la línea descendiente

de Batú. En 1332, Ibn Battuta, testigo del esplendor de la Horda de Oro en el reinado de Uzbek, concedió el título de Gran Duque a Iván I de Moscú, esperando que éste, en compensación, impusiera el orden entre sus pendencieros vecinos. Iván aprovechó el apoyo de los mongoles para extender sus dominios a costa de sus rivales rusos.[6]

Iván III (1440-1505), se casó con una sobrina del último emperador de Bizancio; como consecuencia de la caída de Constantinopla en poder de los turcos otomanos, fue convocado en Moscú un sínodo de obispos rusos. La reunión se efectuó en 1459 y en ella se aclaró que el zar tendría jurisdicción en Kiev y en toda Rusia y residiría en Moscú. Asimismo proclamó a Moscú la heredera política y religiosa del imperio romano de Oriente, a partir de 1461. De este modo, se propició la unificación de las tierras que antes habían pertenecido a Kiev y la liberación de los cristianos ortodoxos. Iván decidió suspender el pago de los tributos a la Horda de Oro, por lo que el khan Ahamed intentó castigarlo con la ayuda de Lituania en 1480; pero las tropas lituanas no respondieron como el khan esperaba y éste tuvo que retirarse sin haber obtenido éxito alguno.[7]

En esta época, Rusia estaba casi completamente aislada de los países de Europa occidental: los mongoles la rodeaban por el este y el sur; ningún intercambio estaba permitido con la católica Polonia, al oeste; y su única costa al norte estaba cubierta de hielo la mayor parte del año. El único contacto de Rusia con Europa se efectuaba a través de los barcos de la Hansa del norte de Alemania. Sin embargo, las relaciones con las

ciudades de Hansa se rompieron. Pero, poco después de esto, los barcos mercantes ingleses exploraron, a comienzos de la segunda mitad del siglo XVI, la ruta del Mar de Barents hacia la desembocadura del Dvina. Como señalamos anteriormente, la visita de Richard Chanceller a Moscú inició los preparativos para la integración comercial entre los países, creando la Compañía Moscovita, pero su primordial objetivo se obstaculizó por la intención rusa en extender su interés comercial al ámbito político, al militar y al social.[8]

De este modo, el comercio exterior de Rusia ya no dependía exclusivamente de las ciudades de Livonia. No obstante, Iván IV, El Terrible (1553-1584), intentaba salir al Mar Báltico pues la ruta del Mar de Barents sólo podía recorrerse en verano. Invadió Livonia y Estonia y ocupó Narva en 1558. Esta conquista aseguró a los rusos el comercio del Báltico. Iván entabló relaciones comerciales con Europa occidental; pero los ingleses, franceses y, más tarde, los holandeses optaron por una ruta menos amenazada por los intrigas políticas para realizar su comercio directo con Rusia. Bordeaban el Cabo Norte hasta la desembocadura del Dvina, donde finalmente fundaron, en 1584, Arkhángel como principal puerto ruso en el Mar Blanco.[9] En realidad, Iván no sólo buscaba una salida al Mar Báltico, sino ensanchar sus dominios. En 1552 conquistó el Khanato de Kazán y continuando con su política expansionista se apoderó de toda la cuenca del Volga. Cuatro años más tarde sometió Astrakán; con ello conquistó la mayor parte del fértil cinturón oriental de tierras negras, la cual sería utilizada para la colonización con campesinos, y como ruta

comercial con los diversos puertos del Volga. De este modo, el camino hacia el este, rumbo a Siberia, quedó despejado para los rusos.[10] El khan de Crimea, intentando recuperar Kazán y Astrakán, inició una guerra contra Iván IV, en el preciso momento en que el zar luchaba contra Polonia. Los tártaros (llamados mongoles por los rusos) de Crimea eran muy peligrosos, puesto que después de la caída de Constantinopla habían pasado a depender de los turcos otomanos y el ejército otomano les prestaba ayuda. En 1571, el khán de Crimea se presentó de improviso ante los muros de Moscú y saqueó la ciudad. Hasta el siglo XVIII, los tártaros de Crimea hostigaron constantemente al imperio moscovita. El khan incitaba hábilmente a Rusia contra Turquía, o viceversa, jugando así un doble papel.

Las conquistas de Iván El Terrible se ampliaron hacia Siberia, donde sometió extensas regiones económicamente importantes por su riqueza en martas cebellinas y otros animales de pieles finas. Desde el siglo XVI los cosacos, que eran exploradores de la Horda de Oro,[11] recorrían Siberia; pero el territorio seguía sin ser dominado ni explorado. Aprovechando las rivalidades existentes entre los tártaros, Moscú decidió avanzar sobre esa región. Comisionó a una casa comerciante privada para formar un ejército cosaco y derrotar a Kuchum, descendiente de Shayban y gobernante de Siberia occidental. Esta acción suscitó el levantamiento de la poderosa ciudad musulmana de Buchara, en Turkestán, cuya riqueza se basaba en el comercio de pieles con China. Además, se consideraba heredera de una porción del antiguo imperio mongol; por lo tanto recibía de los nativos de Siberia

occidental tributo en pieles: *yasak*. En Buchara se preparó cuidadosa y rápidamente el ataque a Sibir, capital del khanto tártaro. Se eligió este punto porque era la mejor ruta hacia la estepa siberiana; enviaron misioneros musulmanes, tropas y un cañón. El ejército, de 850 hombres, iba dirigido por Ermak Timofeivich, cabecilla de una banda de piratas cosacos que asolaba el Volga; el armamento y provisiones fueron suministrados por la casa comercial de los Stroganov. El avance se inició en 1579 y Sibir cayó hasta 1582; una vez sometida la ciudad, Ermak incautó la bodega que contenía pieles de marta, armiño y oso, entre otras, cuyo valor ascendía a 100,000 rublos, y las obsequió al zar. Esta victoria fue el inicio de la formación del régimen privilegiado de los cosacos siberianos y para Ermak significó la consideración de héroe nacional.[12]

El gobierno ruso enviaba constructores y provisiones para la edificación de fortalezas. No obstante, el verdadero fundador del dominio ruso en Siberia fue Boris Godunov, quien consolidó la ocupación rusa en la zona comprendida entre los Urales y el Irtysh, fundando las ciudades de Tyumen (1586) y Tobolsk (1587). El zar Miguel Romanov designó a Aslán, nieto de Kuchum, khan de Kazinov, y los descendientes de Aslán reinaron hasta 1681, cuando el khanto fue abolido.[13] La línea de fortalezas continuó avanzando; aproximadamente construían unas 60 millas por año. De este modo, los cazadores y cosacos se expandieron hacia el oriente en busca de ríos nuevos y gente que pagara tributo. En 1632 los rusos fundaron Jakutsk, en el río Lena, convirtiéndose en un centro fortificado de los aventureros. El

comandante de Jakutsk ordenó a Dimitri Kopylov explorar más hacia el oriente. El cosaco Kopylov, con 24 hombres, cruzó las barreras, continuó a lo largo del río Okhota y, en 1639, llegó hasta una bahía a la cual nombró Okhotsk.[14] Ermak traspuso los Urales en 1579, y fue hasta 60 años después cuando los rusos llegaron al Océano Pacífico, aunque en ese momento no intentaron atravesarlo. Así, con el constante desplazamiento de la frontera rusa y la ocupación de la estepa siberiana fue como se alcanzó una rada del Océano Pacífico.

Durante esa época, China era conocida como el lugar que está más allá del país de los mongoles, y considerada como una tierra rica y bellísima, con gente sabia e inteligente. Rusia deseaba comerciar directamente con aquel notable país y, en 1618, Moscú envió la primera misión comercial a China, por conducto de Altyn, descendiente directo de Gengis Khan y soberano de una parte importante en el noroeste de Mongolia. Altyn comerciaba a menudo con los chinos, a quienes les vendía camellos, vacas y caballos. La expedición preparada en Tomsk llegó a Pekín, donde fue recibida con la cortesía tradicional de los chinos; además, la mercancía fue comprada. No obstante, a los funcionarios chinos no les interesó el comercio con los rusos.[15]

El zar dejó de lado el asunto comercial con China hasta 1632. Al establecer una alianza con Altyn Khan, Moscú pretendía atraer a los kalmyks para controlar la frontera con China. En esta época, los kalmyks tenían el ambicioso plan de unificar a los mongoles y conquistar China; Altyn Khan, por su parte, quería su independencia. Altyn Khan impidió a los rusos comerciar con

China, reservándose para sí mismo el papel de intermediario entre Tomsk y Pekín. Otra frontera de China, que estaba bajo el dominio de los manchúes desde 1644, fue Yakutsk, ubicada en la parte meridional. Los rusos encontraron el río Amur, con una longitud de 3,000 millas, que corre del oeste al este y desemboca en el Pacífico. Los nativos pagaban tributo a China, pero los soldados chinos no estaban establecidos en esa región, sólo acudían a ella para cobrar el tributo.[16]

La situación del Lejano Oriente era tensa: los rusos trataban de intervenir en Mongolia, los kalmyks amenazaban con la guerra y los manchúes se esforzaban por gobernar China. El emperador se interesó especialmente en los sucesos de la cuenca del Amur. Al fin, en 1658, con el propósito de apartar a los rusos de la región del Amur, los manchúes organizaron un éjercito de 10,000 efectivos. Moscú necesitaba establecer el comercio directo con China, ya que Altyn Khan había muerto. Para lograr su objetivo prometió a Pekín su cooperación para mantener la paz. Durante el período de paz en el Amur, Moscú envió grandes misiones comerciales acompañadas por caravanas cargadas de pieles y mercancías de alta calidad. Los manchúes las compraron, pero, al igual que los antiguos chinos, no llegaron a acuerdo alguno para realizar adquisiciones futuras. De este modo, los rusos comprendieron que era una aventura peligrosa.[17]

La región de Yakutsk se convirtió en un gran campo agrícola para prisioneros; allí eran enviadas muchas personas condenadas a trabajos forzados. Los cosacos y desterrados de una de las fortalezas establecidas en la región prepararon una expedición

hacia el Amur, cruzaron las montañas bajo el mando del hábil oficial ruso Albazin, y proclamaron la república cosaca con Chernigovski a la cabeza. Después de un año, el intrépido oficial cosaco contaba con 10,000 hombres aproximadamente. Pekín temía ser invadida por los miembros de la nueva república, por lo que protestó ante Moscú; ésta en vano prometió dar muerte a todos los aliados de Chernigovski. Mientras aumentaba la ocupación del Amur, los rusos seguían una política conciliatoria con Pekín. China estaba entonces bajo el mando del joven emperador manchú K'ang-Hsi, educado por jesuitas, quienes aún lo asesoraban hasta en asuntos exteriores. El emperador se obstinó en declarar la guerra en el Amur, sin tomar en cuenta a Moscú. En 1682, K'ang-Hsi ordenó a dos generales hábiles, al mando de 36,000 hombres, que iniciaran el avance sobre el Amur; al mismo tiempo escribió a Moscú, diciendo que la puerta para el arreglo diplomático estaba abierta. La carta llegó a su destino hasta tres años después, mientras China tomó nuevamente el Amur.[18]

Al ocupar Siberia, Moscú se acercó a la periferia de China; pero no estaba interesada en un conflicto serio en las zonas fronterizas tan alejadas del centro de poder, tampoco estaba en condiciones de sostener una guerra, ante la amenaza de los turcos en Europa.[19] Moscú, bajo el dominio del zar Pedro el Grande, 1672-1725, despachó a Fedor Golovin con una súplica diplomática. Cuando el embajador llegó a la frontera, contempló un panorama extraño: miles de refugiados (entre los cuales había rusos) huían de Mongolia. Los kalmyks fueron sujetando poco a poco a sus vecinos mongoles, estableciendo guarniciones entre ellos para

conquistar más territorio. K'ang-Hsi se empeñó en acabar definitivamente con el peligro que amenazaba a Mongolia y envió sus tropas contra los kalmyks, que cayeron derrotados. Una vez liberados, los mongoles se opusieron a los rusos y éstos fueron vencidos en todas las fronteras con China. Este conflicto ocasionó que Golovin esperara tres años para celebrar una conferencia, la cual se efectuó hasta el verano de 1689, en la frontera de Nerchinsk.[20]

Las negociaciones estuvieron directamente a cargo del manchú Songgotu; los jesuitas europeos Jean-Franc Gerbillon y Thomas Pereira actuaron como intérpretes. Este Tratado de Nerchinsk, redactado en las lenguas latina, manchú, mongol, china y rusa, estableció como frontera el curso del río Amur y las montañas Hsingan.[21]

En 1727 se celebró el Tratado de Kiakhta; en él se fijaron nuevamente las fronteras entre Rusia y China a lo largo del Amur y del Argún. Kiakhta, que era un punto fronterizo, pasó a ser un lugar de tránsito para el comercio de caravanas ruso-mongoles; frente a este lugar, en territorio chino, se encontraba el enclave mercantil de Maimaichin. Asimismo, se acordó que cada tres años podría entrar en China, y en Mongolia, una caravana rusa con 200 acompañantes en cada caso; además, se permitió a los rusos establecer una factoría permanente en Pekín, y edificar un templo ortodoxo-griego.[22] Las relaciones entre ambas potencias, implantadas en el Tratado de Kiakhta, permanecieron vigentes hasta el siglo XIX.

En 1694, Pedro el Grande conquistó la importante fortaleza

de Azov, que había estado en poder de los tártaros de Crimea y después de los otomanos. En esa época, el zar luchaba por tener acceso al Mar Báltico. En 1698, al mismo tiempo que hizo amistad con los turcos, inició negociaciones de paz con el Khanato. En el curso de estas negociaciones, Rusia firmó con Polonia y Dinamarca una alianza ofensiva contra Suecia, potencia que dominaba el Mar Báltico; y en 1699 practicó reconocimientos secretos en la región de Narva, la fortaleza más poderosa del Golfo de Finlandia, cuya posesión significaba la salida al Báltico. En cuanto concertó la paz con Turquía, Pedro el Grande declaró, en 1700, la guerra al rey sueco Carlos XII; este conflicto fue conocido como la Guerra del Norte. Al llegar al litoral del Golfo de Finlandia, construyó la ciudad de San Petersburgo, en una isla pequeña del **Neva,** a partir de 1703.[23] Allí se estableció la primera marina rusa y la academia naval. Muchos extranjeros prestaban sus servicios al zar, uno de ellos fue Vitus Behring.

Interesados en el lucrativo comercio de pieles, los rusos desplazaron constantemente su frontera; así, de manera paulatina, ocuparon la estepa siberiana hasta alcanzar el Pacífico. En 1632 fundaron la fortaleza de Yakutsk, que se convertió en centro para los aventureros rusos. Dimitri Kopylov salió a Okhotsk en 1639. El Río Amur fue conocido desde los primeros años de la década de 1640, mientras que Anaduir fue conocido hasta los últimos años del mismo decenio. En 1652 Michaelo Staduchin había penetrado a lo largo del río Penjinsk, donde estableció una fortaleza. En un documento de 1672 ya se menciona al río Kamchatka. El estudio geográfico y cartográfico de Siberia fue promovido por los zares

a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII. Las memorias y mapas de Godunof y Remezof corresponden a esta época, y los mapas de Witsen, que constituyeron una aportación valiosa para el conocimiento de Siberia, fueron conocidos desde 1687.[24]

Vladimir Atlasof fue un destacado explorador de la región de Kamchatka. Originario de Rusia, siendo aún niño pasó con su padre a Siberia y ambos se instalaron en las orillas del río Lena. En 1672, Vladimir pasó al servicio del zar, encomendándosele el cobro del tributo en Yakutsk, para llevarlo a Moscú. En 1695 fue enviado a recolectar el tributo a Anaduir. Mientras permaneció en este lugar, comisionó, en 1697, a Luke Morosko para ir a Kamchatka a recaudar el tributo de sus habitantes. Morosko volvió en ese mismo año con algunos bultos de pieles y tres rehénes de Koriak; sin embargo, no bajó mucho hacia el sur de la península.

Atlasof organizó nuevamente una compañía de 60 rusos con Morosko a la cabeza. Marcharon con rumbo a Kamchatka en 1697, en busca de la nueva tierra. Después de cruzar las montañas, el jefe de la expedición se encambinó a la boca del río Penjinsk; siguió por la costa noroeste y llegó hasta la punta de la Península de Kamchatka, actual Cabo Lopatka, cruzó las montañas camino a la costa este, donde vivían los oliutora koriaks, quienes lo recibieron pacíficamente. En este lugar, Atlasof dividió su compañía en dos partes: una de ellas debería ir hacia el este de la costa de la península, mientras que la otra debería regresar con él al Penjinsk, a lo largo de la costa occidental, hacia el sur. Atlasof emprendió la marcha y, al llegar al río Itcha, escuchó a un extranjero cautivo hablar de Anaduir. Este foras-

tero, que era llamado ruso por los nativos, en realidad era un náufrago japonés llamado Denbei, quien fue incorporado a la compañía de Atlasof. Esta expedición llegó, con mucha dificultad, hasta cerca del Cabo Lopatka. Antes de salir de la península, se ordenó a Potap Surukof construir un puerto en la desembocadura del río Kamchatka. Atlasof llegó a Anaduir en 1700 y de allí, pasando a Yakutsk, viajó a Moscú. Por sus servicios fue designado oficial de aduana y recibió 50 rublos en efectivo y otro tanto en tela.[25] El japonés Denbei fue presentado al zar Pedro el Grande en 1702, y sostuvieron una larga conversación sobre el Japón. El extranjero se convirtió en maestro de japonés en Petersburgo, hacia 1705; recibió el bautismo en 1710, tomando el nombre de Gabriel.[26]

Por 1705 Vasili Kolesof, oficial de recaudación, envió una expedición hacia el sur de la península. Los viajeros llegaron al Cabo Lopatka y avistaron las islas que están frente a él. No obstante, por carecer de barcos, quedaron impedidos para acercarse a ellas. Cinco años más tarde, un barco japonés naufragó en la costa de Kamchatka y cuatro tripulantes cayeron en manos de los rusos. Estos obtuvieron de los náufragos una idea más clara sobre las islas ubicadas entre el Japón y Kamchatka. En 1711, los rusos llegaron por primera vez a la isla más cerca al Cabo Lopatka, acompañados por dos japoneses de la expedición que había zozobrado. Iván Kozirfski continuó el viaje con uno de dichos náufragos, quien sirvió como piloto e intérprete. Llegaron a las islas en 1713 y llevaban consigo artículos de seda, de vidrio, sables y otros objetos de metal; desembarcaron solamente en

tres islas. A pesar de ello, los rusos obtuvieron información de los isleños y japoneses acerca de la cadena de islas, que los japoneses llamaban Chishima, y de la parte norte del Japón. Estos testimonios, junto con un mapa de las islas, fueron enviados a Yakutsk.[27] Pedro el Grande mandó a dos personas, Feodor Luzhin e Iván Yevreinof, para que emprendieran una expedición casi secreta a la región recientemente explorada, en busca de metales preciosos, puesto que las noticias proporcionadas por Kozirefski señalaban que los japoneses los obtenían en la sexta isla. Al parecer, esta información permitió relacionar las islas que se acababan de conocer con las Islas Rica de Oro y Rica de Plata, ya descritas por españoles y holandeses. Luzhin y Yevreinof salieron de Rusia en 1719, con instrucciones de determinar si Asia y América estaban unidas. De Yakutsk partieron para Kamchatka en 1720; sin embargo, para evitar las sospechas que su actividad pudiera ocasionar a los oficiales locales, navegaron del puerto de Okhotsk a Kamchatka, y de allí llegaron hasta la quinta isla.[28]

Después del regreso de Luzhin y Yevreinof, Pedro el Grande organizó otra expedición para alcanzar la meta que se había propuesto: precisar si Asia y América estaban unidas. El propio zar escribió las instrucciones, el 23 de diciembre de 1724, pero las firmó hasta el 26 de enero del año siguiente. Infortunadamente, el dignatario ruso murió un mes después, pero sus planes fueron sacados adelante por Vitus Behring, a quien había escogido Pedro el Grande. Behring nació en Dinamarca en 1681 y desde 1704 se puso en contacto con la marina rusa; tenía amplia experiencia

como navegante en las aguas de las Indias orientales y occidentales.

Como compañeros de Vitus Behring fueron seleccionados el danés Martín Spanberg y el ruso Alexei Chirikof. Salieron de San Petersburgo, llegando a Yakutsk en los primeros días de enero de 1726. En este sitio se abastecieron de los materiales necesarios y de caballos para transportarse a Okhotsk. Al llegar a este último lugar, el primero de octubre, Behring dividió la expedición en tres partes: la primera al mando de Chirikof, la segunda dirigida por Spanberg, y la tercera encabezada por él mismo. La compañía de Spanberg salió de Yakutsk el 7 de julio y llegó a Okhotsk en los primeros días de enero de 1727; por esta misma fecha se botó el barco *Fortuna*, construido bajo el mando de Behring. Transcurridos 22 días, Spanberg y Behring levantaron las velas de la nueva embarcación y se remontaron por las aguas del río Bolshaya. Chirikof llegó a Okhotsk a principios de julio y partió rumbo a Kamchatka en el barco *Lodiya*, construido en 1720, para cobrar el tributo.[29]

Entraron en el río Bolshaya en septiembre, llegaron a la desembocadura del Kamchatka entre marzo y mayo de 1728. Allí construyeron el barco *San Gabriel*, que se botó en junio. El 13 del mismo mes, el *San Gabriel* salió del puerto, comenzando así su carrera expedicionaria. Pasando el Cabo Urinski, el Cabo San Thadeus, Holy Cross, la Bahía Transfiguración y el Cabo Chukotski, en los 64° 10', llegaron a la Isla San Lorenzo. A pesar de que alcanzaron los 67° 18' latitud norte y los 193° 7' longitud al este de Greenwich, Behring ordenó navegar hacia

Kamchatka. Sin tener pruebas suficientes, Behring consideró que los dos continentes estaban separados. De regreso descubrió la mayor de las islas de Diomedes, llegaron al puerto de Okhotsk el 14 de julio de 1729. De allí continuó su viaje a San Petersburgo, donde arribó en 1730; lo acompañaban sus oficiales y tripulación; llevaban una gran cantidad de hierro encontrado en Okhotsk.[30]

Estando ya en la capital, Behring sometió su informe a la consideración de la zarina y del Colegio del Almirantazgo. Después se encaminó hacia Moscú para presentar su testimonio al Senado. No obstante, la mayoría juzgó que su misión había fracasado, en vista de que casi no había determinado el límite de Kamchatka. Muchos de sus superiores tenían similar parecer, sobre todo los miembros de la Academia de Ciencias. Ésta estaba predominantemente integrada por alemanes jóvenes, cuya edad promedio era de veinticinco años, y disfrutaban de tiempos gloriosos, pues el poder estaba en manos de Ernest Johnn Biron, favorito de la joven zarina Ana. Esto sucede entre 1730 y 1740, es decir, era el momento culminante de la influencia alemana en Rusia.[31] El Senado le concedió a Behring los mil rublos de recompensa que le correspondían, pero hasta junio de 1732. Después de su regreso, su salario quedó suspendido durante dos años. Sin embargo, tenía algunos amigos importantes, entre ellos el conde de Ostorman, miembro del gabinete imperial; Kirilof, jefe de la Secretaría del Senado, y el conde de Golovin, del Colegio del Almirantazgo; además, contaba con la estimación de numerosos científicos de Europa occidental que habían sido

invitados a Rusia por Pedro el Grande. Después de consultar con sus amigos, Behring propuso a la zarina dos proyectos: el primero consistía en la conversión de Yakutsk, la explotación de las minas de hierro en Siberia, el perfeccionamiento de la milicia y la introducción de vacas en Okhotsk y Kamchatka; el segundo, el más importante, era organizar una expedición para determinar si Asia y América estaban unidas. Dicha exploración tenía los objetivos siguientes: a) encontraría grandes abetos que no crecen en Kamchatka; estos árboles serían la señal de que se trataba de América o de alguna otra tierra muy lejana de Kamchatka, a 100 ó 250 millas de distancia; b) en Kamchatka debería construirse un barco de 40 ó 50 toneladas; c) encontrar una ruta marítima desde Kamchatka o desde Okhotsk hasta el río Amur o Japón; ésta sería de mucha utilidad para abrir relaciones comerciales con esas regiones, particularmente con Japón; d) se levantaría un mapa de la parte septentrional, o sea, de la costa de Siberia, desde el río Ob hasta el río Yenisei y desde allí hasta el río Lena.[32]

En diciembre de 1732, el Senado aprobó oficialmente el proyecto de Behring, en beneficio de la zarina y para gloria del imperio ruso. Los grados otorgados a los oficiales fueron los siguientes: Behring, comandante, y Spanberg y Chirikof, tenientes. En febrero del año siguiente, una división de la expedición salió de San Petersburgo; más tarde, Spanberg y numerosos mecánicos partieron hacia Okhotsk, para continuar lo más pronto posible al Japón. Chirikof partió en marzo y, por último, Behring emprendió el viaje en abril. En 1735, todos ellos

se reunieron en Okhotsk, donde Pizaref construía el puerto que se había ordenado en 1731.[33]

Spanberg llegó a Okhotsk en 1735; durante tres años estuvo muy ocupado en construir barcos y en preparar su misión, puesto que él debería buscar la ruta entre Okhotsk y Japón, de acuerdo con las instrucciones que tenía. Su flota estaba formada por la nave capitana *Arkhángel Mikhael*, la balandra *Nadezhda*, al mando de Walton, y el barco *San Gabriel*, bajo las órdenes de Shelting. Las tres naves partieron de Okhotsk el 18 de junio de 1738. Llevaban a los náufragos japoneses con el pretexto de devolverlos a sus hogares y así poder visitar el Japón. Encontraron una corriente de hielo, por lo que tuvieron que esperar en el río Bolshaya hasta el 15 de julio. Spanberg bajó hasta cerca de la Isla Urup (Tierra de Compañía), en los 45° 1.5' N, el 3 de agosto; pero regresó otra vez a río Bolshaya, porque el invierno se acercaba, y ahí se encontró con Shelting. Una semana más tarde entró Walton, quien viajó hasta los 43° 1.5' N. Durante el invierno de 1738-1739, Spanberg construyó un nuevo barco al que llamó *Bolsheretsk* en honor de la fortaleza donde se albergaba. El 21 de mayo de 1739, los cuatro buques salieron de nuevo hacia el Japón. A la altura de los 39°, Spanberg avistó el Japón el 16 de junio y continuó a lo largo de la costa durante más de dos días; llegó hasta los 38° 41' N, donde ancló. Desde la cubierta se veían muchas aldeas, campos cultivados, bosques y barcos. Siguiendo más hacia el sur, a lo largo de la costa, el día 22 ancló en los 37° 30'. En un principio, la gente de la costa miraba a los recién llegados con susto, pero gradualmente

hicieron amistad y aun comerciaron. Dos embarcaciones pequeñas se acercaron al barco ruso; llevaban monedas de oro, arroz, tabaco, pescados frescos y otros artículos de comercio. Días más tarde llegaron cuatro oficiales japoneses, quienes pidieron subir al barco. Spanberg ofreció a los oficiales brandy y comida rusa, con lo que ellos parecían halagados. Como Spanberg tuvo miedo de los isleños, que eran alrededor de 1,000, decidió partir, bajando hasta los 33° 28' con la *Arkhángel Mikhael*; navegó hacia el norte, descubriendo, poniendo nombres y desembarcando en las numerosas Islas Kuriles. Llegó al río Bolshaya el 23 de junio.[34]

Walton perdió de vista a la nave capitana *Arkhángel Mikhael* y condujo a la *Nadezhda*, bajo su propia responsabilidad, hacia el oeste y el sudoeste. El 16 de junio divisó al Japón a la altura de la 37° 42', y siguió la costa. Entonces, un barco japonés lo dirigió a una gran ciudad, situada en los 34° 16'. Los habitantes de esta parte del Japón habían tenido relaciones comerciales con europeos. A invitación de los japoneses, Walton envió a Kasimerof y a otros siete, en un bote de la balandra, a la costa, para traer agua fresca. Los enviados encontraron gran cantidad de botes y numerosas personas que los recibieron en la costa. Los japoneses invitaron a Walton a una casa de la ciudad, donde le ofrecieron vino y dulces. Después de observar la ciudad, el expedicionario regresó a su balandra, seguido por unos 100 botes japoneses. Un hombre destacado subió a cubierta e intercambió regalos y tomó bebida con Walton. Pero éste, ante el temor de tener problemas con los japoneses, que en mayor número se acercaban cada vez más a la embarcación rusa, salió al mar

tan pronto como partió el oficial japonés.[35]

Mientras tanto, todo estaba listo el viaje de Behring a fines de mayo de 1740. Dos veleros esperaban ser lanzados al mar: el San Pedro, bajo las órdenes del comandante Behring, y el San Pablo, al mando del capitán Chirikof. Esperando buenos vientos, los barcos salieron de Avatcha en la mañana del 4 de junio; navegaron con dirección este-sudeste y sudeste hasta el 11 de junio, alcanzado los 46° 47' N, a 155 millas holandesas de Avatcha. Al siguiente día, Behrieng dio la señal a Chirikof para cambiar de dirección. Al parecer, la orden no fue recibida; en la mañana del 20 de junio, Chirikof continuó hacia el este, por el norte, y nunca se encontró con Behring. El día 25, el *San Pedro* se encontraba en la latitud 45° 16'; al no observar objeto alguno, siguió su camino. Luego, navegó un poco más hacia el norte por sugerencia del científico alemán Steller. El 15 de julio, Steller entrevió tierra hacia la dirección que avanzaba el velero, pero sus compañeros no le creyeron porque la neblina impedía una visibilidad precisa. Al día siguiente, Behring y los tripulantes vislumbraron una cadena de montañas altas, cubiertas de nieve, en la latitud 58° 28'. Al parecer, la costa tenía numerosas bahías y puertos. Consideraron que esta tierra era "nueva", puesto que no existían altas montañas en Siberia ni en Kamchatka. Al día siguiente llegaron hasta muy cerca de la costa y alcanzaban a ver los bosques y la playa arenosa y nivelada. Entre los días 18 y 20, el *San Pedro*, buscando un lugar para anclar, entró en un grupo de islas y al fin encontró el sitio adecuado. El 20 de julio es el día de San Elías, entonces, en honor del santo,

algunos oficiales insistían en llamar Cabo Elías a una de las islas; esta idea angustió mucho a Steller, quien discutió con ellos que a una isla no se le podía llamar cabo; finalmente, el parecer de los oficiales se impuso. Después de tanto navegar, Behring fue presa del escorbuto. Para este tiempo Behring estaba demasiado cansado, además de enfermo, pues durante quince años había padecido infortunios y maltratos. No tenía entusiasmo ni alegría por la vida. A la vista del nuevo continente, la gente estaba llena de alegría y felicitaba a Behring, pero él permaneció indiferente. La frase siguiente demuestra su estado de ánimo: "Nosotros pensamos que ahora hemos descubierto todo, pero no dejamos de pensar donde estamos". Falto de provisiones, Behring pensaba en el largo camino de regreso.[36]

Steller había llegado a un gran momento emocional, pues su capacidad de naturalista lo impulsaba a la exploración. Sería el primero en conocer los tesoros naturales, en escribir al respecto y en recoger especímenes. Sus descubrimientos lo harían famoso. Solicitó permiso para llevar a cabo sus investigaciones, pero Behring no lo escuchó. No obstante, después de mucho discutir, le permitió salir a la playa. Esta actitud de Behring lo presenta como un navegante limitado al descubrimiento de nuevas tierras, pero sin estudiarlas detenidamente. Steller hizo investigaciones botánicas y zoológicas durante el tiempo que le fue permitido. Cuando regresó al barco con sus colecciones, Behring no se interesó por cosa alguna, ni prestó atención.[37]

En su viaje de retorno, el 2 de agosto, el *San Pedro* pasó por la Isla Ukamak; al día siguiente, a la latitud de 56°,

nuevamente se divisó la tierra firme en dirección norte-noreste, a una distancia de 14 millas y, después, avistaron al grupo de las Islas Kodiak. Behring llegó a las Islas Shumagin, donde permaneció alrededor de 40 días. Pero, antes de llegar a Kamchatka, esta expedición fue interrumpida por la muerte de Vitus Behring, a fines de 1741, víctima de escorbuto acaecida en la isla que lleva su nombre.

Al llegar la primavera, los sobrevivientes de la expedición de Behring construyeron otro barco con el maderaje del *San Pedro*, poco más o menos de la mitad del tamaño de aquél. Regresaron, por fin, a la Bahía de Avatcha, en el nuevo *San Pedro*, bajo el mando del segundo comandante Waxel, y avistaron el puerto el 27 de agosto de 1742.

Para entonces, el trono de Rusia lo ocupaba Isabel, 1741-1762, hija del segundo matrimonio de Pedro el Grande. La nueva zarina puso fin a la hegemonía de los alemanes en el imperio; además el Senado había perdido interés en el Pacífico septentrional, pues su atención se centraba en los constantes conflictos con el imperio otomano, con quien acababan de firmar, en 1739, el Tratado de Belgrado.[38] Las dificultades políticas del imperio obligaron a los sobrevivientes a esperar seis años antes de que los llamaran a San Petersburgo. El destino de los exploradores fue diverso. Steller murió durante su viaje a San Petersburgo en 1746; durante la espera fue injustamente acusado y estuvo en prisión, en la cual enfermó. Sus informes, que había mandado por delante, fueron aprovechados por otros. Chirikof enfermó en Siberia y en 1746 se trasladó a San Petersburgo.

No obstante, murió en 1748, con el grado de comandante. A Behring, el Senado le concedió 5,000 rublos de recompensa.[39] Es digno de señalarse que los sobrevivientes regresaron con pieles de zorro azul, foca y nutria; 900 de estas últimas tenían un valor de 90,000 rublos, por lo menos, en el comercio con los chinos.[40]

La separación de los continentes, Asia y América, ya había sido determinada por un grupo de cosacos en la cécada de 1640. Ellos habían explorado la costa del Ártico hasta el límite de la costa oriental. San Petersburgo no conocía este informe porque estaba enterrado en el archivo de Yakutsk.[41] En cuanto a la población rusa en Siberia se refiere, en 1662, probablemente no había más de 70,000 personas; en 1710, quizá pasaban de los 330,000, número aproximadamente igual al de los colonos ingleses en la América del Norte.[42]

Tras el segundo viaje de Behring, los rusos empezaron a explotar el comercio peletero en el norte del Pacífico. Las más destacadas empresas de dichas expediciones fueron Nikifor Trapeznikov, un mercader de Irkutsk, quien hizo 18 viajes envueltos entre 1743 y 1764; Pavel S. Lebedev-Lastochkin, tambien traficante de dicha ciudad, que organizó tres asentamientos permanentes en Prince William Sound, y Grigori I. Shelikov, comerciante de Rylsk. Asimismo, el gobierno de San Petersburgo, bajo el régimen de la zarina Isabel (1741-1762), remitió varias expediciones a la región, organizadas por el Colegio del Almirantazgo, el Colegio de Asuntos Exteriores, el Colegio de Comercio y la Academia de Ciencias. De tal manera, conociendo las costas pacíficas septentrionales y cuyos recursos del noreste de Asia y del noroeste de América, se pro-

yectó una expedición secreta por el almirante Vasili A. Miatlev, gobernador general de Siberia, y su sucesor Fedor I. Soimonov; sin embargo no llevó a cabo tras la participación de Rusia en la guerra de los Siete Años (1753-1764). Al terminar dicha guerra, el teniente Ivan Sindt realizó una expedición. Paralelamente, el gobernador general de Siberia, Denis I. Chicherin, y el comandante de Okhotsk, Frederick Plenisner organizaron la empresa expedicionaria, la cual continuó entre 1764 y 1769, guardando el más absoluto secreto.[43]

4. Expediciones españolas como reacción contra la expansión rusa

Las expediciones españolas al noroeste de América septentrional se reanudaron en 1774, es decir, hasta 160 años después del viaje de Sebastián Vizcaíno. California —desde su descubrimiento en 1533— había sido considerada como una zona rica en perlas. Cuando la costa norponiente de Nueva España se fue poblando, muchos individuos empezaron a rescatar perlas ilegalmente, por medio del buceo o a través del intercambio con los nativos. Sebastián Vizcaíno, quien había estado algún tiempo en Manila, formó una Compañía en 1592; solicitó los derechos exclusivos por 20 años para extraer perlas y explotar yacimientos de oro y plata, en un área que abarcaba desde el Puerto de Navidad hasta California. En 1594, Vizcaíno y sus socios empezaron a tomar las providencias necesarias para realizar una expedición a California, pero las disputas entre los asociados dieron al traste con la empresa. Sin embargo, el nuevo virrey de Nueva España, Gaspar de Zúniga y Acevedo, aprobó la petición y, en nombre del soberano, otorgó permiso para realizar un viaje a California. Entonces, Vizcaíno y otros constituyeron una nueva sociedad. En 1596, la flota salió de Acapulco y tomó tierra en la costa oriental de la Península, con 230 hombres armados y cinco religiosos franciscanos; la intención era poblar California. Las exploraciones demostraron la esterilidad del territorio y la hostilidad de los nativos, por lo cual, Vizcaíno regresó a la bahía, que él mismo denominó La Paz.[1]

En 1599, por orden del rey de España, emprendió otra expedi-

ción para registrar conocimientos exactos de la costa de California. Vizcaíno zarpó de Acapulco en 1602; reconoció toda la costa occidental de California, hasta entre los 42° al norte de Bahía de Trinidad y los 43° más al norte de Cabo Mendocino. Llegó al puerto que bautizó con el nombre de Monterrey, en honor del virrey novohispano en turno.[2] Debemos tener en cuenta que este puerto había sido descubierto por Francisco Gali, cuando hacía su travesía de Manila a Acapulco (en 1582). Vizcaíno regresó a México en 1603; más tarde, intentó realizar la conquista y la colonización de la Nueva California, pero la empresa individual no fue permitida, en virtud del monopolio real y eclesiático, establecido desde el virrey Mendoza y que la burocracia colonial hizo respetar.

El último intento de la exploración marítima virreinal era la búsqueda de las Islas Rica de Oro y Rica de Plata, localizadas entre California y Japón. Vizcaíno fungió como capitán general de la expedición y como embajador en el Japón (en 1611); pero, como hemos citado anteriormente, la exploración fue en vano. De aquí en adelante, las expediciones españolas al noroeste de América septentrional se reanudarían hasta 1774.

El interés de los hispanos en la exploración de esa parte del "Nuevo Mundo" renació por los informes que, desde San Petersburgo, envió el conde de Lacy,[3] ministro plenipotenciario español en Rusia, al marqués de Grimaldi, miembro de la corte de Madrid. El testimonio, fechado el 7 de febrero de 1773, iba acompañado de una copia de los diarios de navegación.[4] Se notificaba que un oficial de la marina rusa, llemado Tscherikow,

había reiniciado, desde 1769 hasta 1771, los viajes de reconocimiento entre Kamchatka y América, e incluso había estado en esta última.[5] Durante esta época, Rusia se encontraba bajo el dominio de Catalina II (1762-1796). En la Nueva España, el virrey en turno, Antonio María de Bucareli, recibió una real orden de 11 de abril de 1773, con una copia de la carta del conde de Lacy. En dicho documento se pedía al gobernante novohispano que procurara el reconocimiento de las regiones exploradas por los rusos.

Al principio, las actividades rusas en el norte de Asia eran, en su mayoría, de tipo comercial: los cosacos llegaron a Siberia y fundaron la fortaleza de Yakutsk en 1632. Desde entonces, Yakutsk se convirtió en centro de aventureros rusos. Cuando Pedro el Grande visitó Francia, en 1717, fue interrogado sobre la situación geográfica de la región entre Asia y América, pero él rechazó propuestas en relación a que los extranjeros pasaran a través de territorio ruso, para llevar a cabo exploraciones a lo largo de las costas, bordeando el Océano Pacífico; antes bien, prometió que el gobierno ruso emprendería este trabajo. El zar mismo, antes de su muerte, en 1725, redactó instrucciones para el comandante danés de una expedición rusa, Vitus Behring. Como ya se dijo, el objetivo de la expedición era determinar si Asia y América podrían unirse a través de un puente terrestre, en el norte. No obstante, Behring no tuvo gran éxito en definir dicha cuestión, como hemos visto en la parte anterior. En la segunda expedición llegó al Golfo de Alaska. Al regresar a Okhotsk, los sobrevivientes de estos viajes encontraron una situación política distinta: la zarina Isabel (1741-1762) había

decidido dejar a la iniciativa privada las exploraciones de Siberia.

Después de los viajes de Behring, aún persistía la duda sobre la separación de Asia y América. Shalaurof, un comerciante rico de Siberia, decidió emprender nuevas exploraciones. En 1761 salió del río Jana y, navegando por el Mar de Laptew y después por el Mar de la Siberia oriental, llegó hasta la desembocadura del río Kolima. En julio del año siguiente se hizo a la mar en la desembocadura del Kolima, pero no pudo alcanzar el Cabo Shalagaski. El último intento lo realizó en 1764: zarpó en la desembocadura del río Lena, se internó en el mar y desapareció junto con su tripulación.[6] En la década de 1760, los rusos llegaron al Golfo de Alaska, aunque no se establecieron en tierra americana. Durante el gobierno de Catalina II se organizaron otras dos expediciones.[7] En 1764, el teniente Synd, de la marina real, salió con la orden de realizar un viaje de reconocimiento entre Asia y América. Partiendo de Okhotsk, regresó en 1768. En este expedición se descubrió la isla Matwey y la isla grande St. Laurent.[8] En 1768, el capitán Krenitsin y el teniente Lowasheff emprendieron un viaje con la orden de examinar las Islas Aleutianas. Los exploradores cumplieron su misión cuidadosamente, entre 1768 y 1769.[9]

Mientras, en Nueva España, el virrey Bucareli examinó una mapa impreso en San Petersburgo (1758), en el cual se señalaba la ruta de navegación seguida por el comandante Behring en 1741. Después de revisarlo, el virrey consideró que el explorador danés había descubierto la costa noroccidental de América, entre los

55° y 60°.[10] Aunque no encontré este mapa en el Archivo General de la Nación, aquí podemos verlo en un anexo la *Carte Générale des Découvertes de l'Amiral de Fonte et Autres Navigateurs Espagnols, Anglois et Russes, pour la recherche du Passage a la Mer du Sud*, por Delisle, de la Academia Real de las Ciencias en París, de septiembre de 1752.[11] Esta carta geográfica fue elaborada seis años antes que la que revisó Bucareli, y en ella está señalada la ruta de navegación de Chirikof, de 1741, por lo cual considero que ambas son semejantes. El virrey comprendió que debería evitarse cualquier establecimiento ruso o de cualquier otra potencia extranjera en el continente americano. Así, procedió a organizar y reorganizar los establecimientos de California, desde Cabo San Lucas hasta Monterrey, en la Alta California. El puerto de San Blas fue elegido como base para la exploración del norponiente; así, de este punto salían los buques que llevaban víveres y otros efectos para San Diego y Monterrey, regiones que habían sido ocupadas durante el gobierno del virrey anterior, el margués De Croix. La salida de la expedición de altura, en 1774, fue señalada para los meses de diciembre o enero, en vista de que es el mejor tiempo para salir hacia el norte y no llegar en la estación avanzada, y, de este modo, reconocer la costa noroccidental de América, para saber si los rusos continuaban sus exploraciones.[12]

El virrey fue informado de que el alférez graduado de fragata, Juan Pérez, quien había hecho distintos viajes a San Diego y a Monterrey, deseaba realizar el reconocimiento de la costa, más al norte de dichos establecimientos. Por tanto, el

virrey le dio una orden reservada para que hiciera el proyecto de la expedición, dejando a su elección el buque en que debería navegar, las personas que lo deberían a acompañar, y señalando que no le faltaría auxilio alguno y que se le reconocería el mérito de la empresa. Pérez quedaba obligado a presentar un diario exacto, en el cual informara el avance de los rusos en esa región. Mientras el virrey preparaba el viaje a la costa noroccidental de América, la corte española nombró, en agosto de 1773, seis oficiales de marina para que pasaran a la Nueva España, y, a partir de allí, proseguir los descubrimientos en las costas de California: Monterrey y San Francisco. Los objetivos de la expedición fueron para contener los proyectos rusos de establecerse en este continente o desalojarlos si ya lo habían hecho. Entonces, el virrey Bucareli se apresuró a ordenar la salida del alférez de fragata Juan Pérez.[13]

Juan Pérez se encargó del desempeño de esta empresa. El 24 de enero de 1774, todo estaba listo. La fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, llevaba como piloto a Esteban José Martínez, y se dio a la vela en el puerto de San Blas, abarrotada de víveres destinados a las misiones de San Diego y Monterrey, que se hallaban harto necesitadas de ellos. Llevaba la orden de navegar al menos hasta los 60° N.[14] Con el mismo fin y el de auxiliar a la fragata *Santiago*, en caso de que lo necesitara, fue enviado el paquebote *El Príncipe*.[15]

El 5 de junio, Juan Pérez participó en la expedición al norte del puerto de Monterrey, y se hizo a la vela el día 11, pero no pudo seguir su camino, sino hasta el 18 debido al mal

tiempo. No obstante las dificultades, el 15 de julio se encontraba a los 51° 42' N. Pérez realizó una junta, y de común acuerdo con el piloto Esteban José Martínez, decidieron continuar el viaje con el objeto de explorar la costa. Sin observar el sol ni las estrellas, por el mal clima, llegaron a un paraje situado a la altura de los 55°, y descubrieron el actual Cabo Lángara.[16] Aquí encontraron una multitud de nativos, que salieron a su encuentro en canoas.[17] "Gente por cierto hermosa, siendo su color blanco, pelo rubio, ojos azules y pardos, muy dociles"[sic]; los naturales usaban el hierro y el cobre.[18] Pérez pensó aprovechar los conocimientos que los habitantes pudieran tener sobre esas regiones; por tanto, quiso fondear para comunicarse con ellos, pero el mal tiempo le impidió realizar su deseo. Cansado de tratar de tocar tierra, decidió continuar el reconocimiento de la costa, a partir de los 35° hacia el sur, procurando siempre ir cerca del litoral.[19] Los vientos lo llevaron hasta los 48° 35' y perdió de vista la tierra el 5 de agosto; desde este punto volvieron a subir hasta los 49° 30', donde anclaron el lunes 8 de agosto.[24] Al siguiente día, Pérez ordenó hacer la lancha al agua para tomar posesión; pero tampoco ésta pudo llegar a la costa. En este paraje salieron a su encuentro muchas canoas con nativos, quienes rodearon la embarcación de los viajeros durante toda la noche. Al siguiente día, los aborígenes se acercaron y ofrecieron sardinas a los expedicionarios; éstos recogieron algunas pieles de nutria y foca, a cambio de conchas de Monterrey. "Fueron muy dóciles, no de tanta viveza como los antecedentes, pero sí tan blancos y hermosos como los otros".[20] Este fondeadero fue

bautizado con el nombre de Santa Cruz de Nutka; Pérez, al igual que los primeros navegantes europeos, fondeó en esta Entrada de Nutka, en la actual Isla Vancouver. Cuatro años más tarde, el ilustre capitán Cook denominó King George's Sound a este mismo lugar.[21] El mal tiempo y el mar picado impidieron el desembarco; aún más intentando acercarse a tierra, Pérez estuvo a punto de perder su bote; la fragata debió cortar cables y abandonar sus anclas para hacerse a la mar. Finalmente, Pérez no pudo saltar a tierra, pero sí hizo algunos trueques con los naturales, quienes, además, les robaron varias pertenencias a Juan Pérez y a su gente. Este hecho, referido en el diario de Crespi, permite esclarecer el famoso problema de las cucharas de plata de fabricación europea que el capitán Cook vio en poder de los nativos de Nutka en 1778.[22] El mal tiempo continuó y el escorbuto atacó a la tripulación. Ante estas circunstancias, se pensó definitivamente en el regreso. La fragata *Santiago*, después de una campaña de ocho meses, llegó a Monterrey el 27 de agosto de 1774.[23]

Mientras Juan Pérez finalizaba su viaje por el noroccidente de América, el 13 de junio de 1774 salieron de Europa seis oficiales calificados de la armada española, quienes llegaron a la Ciudad de México el 25 de octubre del mismo año. Los oficiales tenían instrucciones de ponerse a las órdenes del virrey de Nueva España, para explorar la costa noroccidental de América.[24]

El virrey Bucareli organizó a los expedicionarios de la manera siguiente: Bruno Hezeta, el de mayor experiencia, a bordo de la fragata *Santiago*, debería subir hasta los 61° o más y,

siguiendo la costa, reconocer puertos o ensenadas, levantar planos y tomar posesión de las tierras; Miguel Manrique y Fernando Quirós, al mando de los paquebotes *San Carlos* y *El Príncipe*, respectivamente, transportarían víveres a los presidios de San Diego y Monterrey; asimismo reconocerían el puerto de San Francisco; Juan de Ayala, Diego Choquet y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, residirían en Tepic en espera de otra expedición; finalmente, Ignacio Arteaga fue designado comandante del Departamento de San Blas.[25]

A pesar de la inconformidad de De la Bodega y Cuadra por no haber sido autorizado a participar en este viaje, los exploradores salieron de la Ciudad de México el 15 de diciembre de 1774. Cuando llegaron a Tepic, De la Bodega y Cuadra tenía el firme propósito de participar en la expedición; se marchó a San Blas, antes que sus compañeros, para buscar la manera de lograr su meta. Estando ya en el puerto afirmó que la goleta *Felicidad*, llamada también *Sonora*, era muy pequeña y que, con un solo oficial podría ocasionar el retraso de la expedición. En vista de ello, pidió se le permitiese navegar en dicha goleta, en calidad de segundo oficial, bajo las órdenes de otro de su misma graduación. Como los buques estaban próximo a salir, ya no había tiempo para solicitar la autorización virreinal y en el mismo Departamento se aceptó que De la Bodega y Cuadra se embarcase en la *Sonora*.[26]

El 16 de marzo de 1775 ya estaba lista la goleta *Sonora*, con los pertrechos necesarios, víveres suficientes para un año y agua para cuatro meses. A las 10 de la noche, el comandante Hezeta,

a bordo de la fragata *Santiago*, ordenó largar las velas, aprovechando los vientos favorable del norte. A la misma hora hizo lo propio el paquebote *San Carlos*, bajo la dirección de Miguel Manrique con destino a Monterrey; pero, el día 19, el *San Carlos* pidió ayuda; el comandante de la expedición envió una lancha para conocer el problema; a las 9 de la noche llegó el capitán Manrique a la fragata, con clara señales de haber perdido el juicio; para aliviarlo le fueron aplicadas sangrías y otros remedios, mas todo fue inútil; el capitán, en tales condiciones, estaba impedido para continuar al mando de su embarcación. En virtud de ellos, Hezeta organizó una junta en la que se dispuso que el enfermo volviera a tierra, por tanto, el mando del paquebote *San Carlos* recayó en Juan Manuel de Ayala, quien finalmente se había embarcado como capitán de la goleta *Sonora*, y a De la Bodega y Cuadra se le reconoció, desde ese día, como capitán de dicha goleta, entregándosele, al mismo tiempo, un pliego cerrado, que debería abrir en caso de que se separase del resto de la expedición; también le proporcionaron varias instrucciones y señalamientos.[27]

El 24 de marzo de 1775 bordearon las Islas Marías y, el día 21 del mes siguiente, el comandante Hezeta determinó celebrar una junta, a fin de decidir si la goleta *Sonora* continuaba la navegación o arribaba hasta el presidio de Monterrey. De la Bodega y Cuadra consideró que a la altura a la que se encontraban era más fácil proseguir la navegación. Este parecer fue aceptado por Hezeta, por ser el que menos dificultades presentaba para su realización.[28]

El 7 de junio avistaron tierra hacia el norte, noroeste, sur y sureste y, a velas desplegadas, se dirigieron a la costa. El día 9, a la altura de los 41° 6' N, fondearon en el puerto que bautizaron con el nombre de Santísima Trinidad, al norte del Cabo Mendocino y el día 11 tomaron posesión de la tierra. Estando en dicho puerto llegaron cuatro canoas con nativos, quienes apaciblemente se mezclaron con los viajeros e intercambiaron pieles de venado y nutria, por cuchillos, abalorios y otras frioleras que los expedicionarios llevaban consigo.[29]

Prosiguiendo la expedición de altura, el 9 de julio, De la Bodega y Cuadra se consideraba, según la carta francesa que Bellin imprimió en 1766, en la entrada del Estrecho de Juan de Fuca, más al norte.[30] El 11, De la Bodega y Cuadra avistó tierra e hizo la señal al comandante. Al día siguiente encontró una isla rasa, llamada hoy Isla Dolores o Destruction. Al amanecer del día 13, viéndose la fragata muy lejos y que venía aproximándose a tierra para incorporarse a la goleta, De la Bodega y Cuadra dio fondo. Saltaron a la playa a fin de liberar a los hombres del escorbuto, hacer un poco leña y cortar tamboretes; entonces, de improviso salieron de los montes más de 300 naturales y dieron muerte a los marineros indefensos. El capitán pidió socorro a la fragata, pero como lo impedía la distancia, determinó zarpar para aproximarse a la fragata. Entonces salieron nueve canoas de naturales, y cada una excedía del número de 30; faltando los hombres de la goleta, los españoles sólo podían lanzar disparos. No obstante, los naturales no se acercaron. El comandante Hezeta había oído las últimas descargas y juzgó oportuno dar socorro.

El capitán de la goleta pidió al comandante que le diera 30 hombres con el fin de allanar este situación desastrosa con los naturales. Pero, sometiéndolo ante una junta, el alférez de fragata y piloto práctico Juan Pérez y el segundo piloto Cristóbal Revilla no estuvieron de acuerdo con aquél, por lo cual Hezeta decidió dejar sin castigo a los Naturales.

Otro punto de la discusión fue el de la situación de la goleta *Sonora*, sobre si podría continuar la expedición de altura. La opinión de Cristóbal Revilla fue que se remitiera a San Blas, y el parecer de Juan Pérez fue de que, aunque el clima no era favorable y la goleta era poco resistente, de todos modos, creía que podría realizar el viaje. De la Bodega y Cuadra y el piloto de la goleta Francisco Maurelle no dudaban que la goleta podía seguir el viaje sin ningún problema. Se resolvió que siguiera la goleta y el comandante le dio a De la Bodega y Cuadra un guardián y cinco marineros. Y, según le habían pedido, al día siguiente el capitán de la goleta remitió su parecer por escrito, por lo cual De la Bodega y Cuadra se obligó a subir a los 65°.

El día 15 de julio de 1775, la fragata *Santiago* y la goleta *Sonora* se hicieron a la vela, partiendo de esta rada nombrada de Bucareli, hoy conocida como Puerto Greenville, en los 47° 24', latitud estimada por De la Bodega y Cuadra. Aunque el punto correspondía, según el paralelo de la carta francesa de Bellin a la boca del Estrecho de Juan de Fuca, situada entre los 47° y 48°, no encontraron dicha boca, ya que ésa está en los 48° 40'. Por los suaves vientos fueron separándose de la costa, sin novedad particular.

El día 19 del mismo mes y año, De la Bodega y Cuadra recibió del comandante, acompañado de una representación del alférez de fragata Juan Pérez, y una certificación del cirujano Juan Gonzales en el que se determinaba continuar el viaje. El día 24, De la Bodega y Cuadra solicitó al comandante una canoa, un cañón y un cajón con cartuchos para poderse defender en caso necesario, lo que inmediatamente le fue concedido. Las embarcaciones navegaron juntas hasta el día 30 de julio, fecha en que se separaron para después encontrarse en Monterrey.[31]

Al siguiente día de que las embarcaciones se apartaron, Hezeta reunió a los oficiales de la fragata *Santiago* y, en vista del mal tiempo, determinaron volver a Monterrey. Con todo, continuaron la travesía, llegando hasta los 49° N, el 11 de agosto. Los oficiales insistieron en regresar, por los estragos que estaba causando el escorbuto. En esta ocasión, el parecer de los oficiales se impuso e iniciaron el retorno. El 17 de agosto llegaron a una bahía que recibió el nombre de la Asunción de Nuestra Señora (los 46° 11'), a la que, en 1792, el capitán bostoniano Robert Gray bautizó como río Columbia.[32] El 29 de agosto de 1775, la fragata *Santiago* arribó a Monterrey.[33]

Por su parte, el 15 de agosto, la goleta *Sonora* alcanzó los 58° 8', donde sus tripulantes percibieron ciertos indicios de tierra; al día siguiente avistaron algunas ensenadas y montes altísimos, coronados con nieve. Este lugar fue denominado San Francisco; pero en nuestros días se le conoce como Monte Edgecumbe (nombre dado por el capitán Cook) situado en la punta suroccidental de la actual Isla Kruzof, a la que los españoles

bautizaron con el nombre de Cabo Engaño, en el Archipiélago Chichagoff, en los 57° 2' N.[43] El día 17 dieron con un puerto (los 57° 11') al que llamaron de Guadalupe, localizado en la costa meridional de la isla mencionada. Fondearon en la Ensenada de los Remedios (los 57° 20' N), donde De la Bodega y Cuadra, ante el temor de que los nativos que salieron a su encuentro los agredieran, les regaló algunas bagatelas. Abandonaron la ensenada hasta el día 21. Un día después, a la altura de los 57° 58' N, la tripulación resintió los estragos del escorbuto e insistió en volver a Monterrey.[45] De De la Bodega y Cuadra acató la decisión de sus compañeros, pero no pudo llegar hasta los 65° N, como era su propósito, pues la costa seguía hacia el noroccidente y no hacia el norte, como lo señalaba la carta francesa de Bellin y que llevaba consigo, por lo cual advirtió que dicha carta cartográfica estaba elaborada con mucha fantasía. Tomando en cuenta lo anterior, resolvió recorrer la costa a una milla de distancia, para así precisar su situación, corregir los graves y múltiples errores de la carta de Bellin, y examinar la entrada que había descubierto el almirante Fonte en 1640.[34]

El 24 de agosto, De la Bodega y Cuadra y sus compañeros llegaron a los 55° 17' N, doblaron el Cabo San Bartolomé y descubrieron una ensenada agradable, a la que llamaron Entrada de Bucareli, en honor del virrey novohispano; ahí anclaron y De la Bodega y Cuadra levantó un plano. Este sitio fue descrito por el capitán de la goleta *Sonora* en los términos siguientes: "Es tan apreciable esta Entrada por lo benigno del temperamento, por la quietud del mar, por las aguas de riachuelos y aljibes que la

naturaleza formó y el buen fondo y peces que en ella hay, que sin duda me hubiera estado algunos días más a no estar la estación tan avanzada".[35] El día 26 salieron a reconocer una isla grande a la que bautizaron con el nombre de San Carlos. Después avistaron el Cabo San Agustín; pero, a pesar de sus múltiples esfuerzos, no pudieron reconocer esa parte de la costa y, basándose en las condiciones climáticas, consideraron que aquel cabo era el mismo que Juan Pérez había denominado Santa María Magdalena.[50] Soplaron vientos favorables, lo que los hizo concebir nuevamente la idea de navegar hacia el norte; la corriente los llevó con dirección oesnoroeste. En los 56° N descubrieron una ensenada a la que llamaron del Príncipe y procedieron a explorar la costa. Pero el tiempo cambió: volvieron los vientos contrarios, la mar de fondo y el escorbuto; por tanto, De la Bodega y Cuadra decidió regresar, convencido de la imposibilidad de continuar los descubrimientos del norte. Después de mucho padecer vieron tierra el 11 de septiembre, a la altura de los 53° 54' y a una distancia de 8 ó 9 leguas; sin embargo, no pudieron acercarse a ella debido al mal tiempo. Continuaron navegando y, en la medida en que el tiempo se los permitía, exploraron con prolijidad. Así, el 3 de octubre, en los 38° 18', entraron en una ensenada donde desaguaba un río crecido, formando un espacioso y abrigado puerto que recibió el nombre de Bodega. Este navegante anotó en su diario que fue este el lugar en el cual estuvo Drake, y no en el puerto de San Francisco.[36] Del Puerto de Bodega salieron el 4 de octubre y anclaron en Monterrey el día 6 del mismo mes. Una vez reunidas allí todas las naves y después de

carenar la goleta *Felicidad*, el primero de noviembre emprendieron la última etapa de su viaje. Dos días después murió Juan Pérez, segundo de la fragata *Santiago*, quien había embarcado estando ya enfermo. Llegaron a San Blas el 20 de noviembre de 1775.

En tanto, Antonio María de Bucareli, virrey de la Nueva España, planeaba una tercera expedición hacia el noroccidente de América, para el año de 1777. Este viaje tendría como finalidad asegurar la posesión de las tierras exploradas por Hezeta y llegar hasta los 65° N. El proyecto del virrey se reforzó con la comunicación que recibió de José de Gálvez, ministro de Marina, el 20 de mayo de 1775, informándole que el monarca Carlos III había ordenado continuar las exploraciones, tarea que estaría a cargo de dos buques, uno al mando de Bruno Hezeta, promovido a capitán de fragata, y el otro bajo las órdenes de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, teniente de navío, a quienes el virrey les daría las instrucciones pertinentes.[37]

Sin embargo, no todo podía organizarse con la celeridad deseada, pues el aumento de los presidios y las misiones en el norte de la Nueva España hacía difícil atender tantos asuntos a un mismo tiempo, tanto el socorro de éstos como la prosecución de los reconocimientos en el noroccidente de América. Así lo hizo saber el virrey a las autoridades metropolitanas, el 27 de agosto de 1775, señalando, además, que en ese momento los navíos se encontraban en las Antigua y Nueva Californias y que cuando regresaran se tomarían providencias para que los buques, comandados por Hezeta y De la Bodega y Cuadra, concluyeran la misión

que habían iniciado el año anterior. De todos modos, Bucareli echó a andar de inmediato el proyecto; el mismo 27 de agosto escribió a Ignacio de Arteaga, teniente de navío acantonado en San Blas, indicándole que de común acuerdo con el comisario Hinojosa alistara todo lo necesario para el arsenal, con el objeto de equipar las embarcaciones reales, así como tener a mano las herramientas y demás efectos necesarios para cualquier emergencia que pudiera presentarse. Más adelante, el 27 de diciembre, el virrey puso en conocimiento de Arriaga que era preciso continuar las observaciones de la costa noroccidental, hacia una latitud más alta, solicitando la autorización real para acometer la empresa con mayor denuedo.[38]

A pesar de los contratiempos, se tenía la certeza de que las exploraciones no podían suspenderse y que era conveniente ocupar el Puerto de San Francisco. De esta suerte, aumentaron las erogaciones de los erarios de San Blas y las Californias, para sufragar la construcción y carena de buques y conceder sueldos y gratificaciones considerables a los oficiales de Marina y demás individuos del Departamento de San Blas.[39]

Durante la etapa preparatoria de la tercera exploración española por el noroccidente de América, el capitán inglés James Cook realizó su tercer y último viaje (1776-1779), en el que alcanzó la costa noroccidental del continente americano, como veremos más aderante. Fue hasta el 11 de bebrero de 1779 cuando zarparon del puerto de San Blas las fragata Nuestra Señora del Rosario, alias la Princesa, al mando de Ignacio Fernando de Arteaga y Bazán, y la Favorita, dirigida por Juan Francisco de la

Bodega y Cuadra, con la intención de navegar hasta los 70° N.[40]

Pasados dos meses, el 19 de abril, las fragatas fueron separadas por un huracán; la persistencia del mal tiempo las obligó a continuar el camino cada una por su cuenta. El 3 de mayo la Princesa alcanzó los 55° 18' N, o sea, en la altura de la entrada de Bucareli o cabo San Bartolomé; cuando estuvo cerca de la costa distinguió a la fragata Favorita, fondeada en la costa occidental del puerto. Este apostadero, que recibió el nombre de Santa Cruz, era el mismo que De la Bodega y Cuadra había reconocido y tomado posesión de él en 1775.[41] Arteaga recorrió el puerto, quedando agradablemente sorprendido por su belleza y buena disposición:

> "dudo que en el universo haya otro semejante, porque además de contener dentro de él once puertos bien capaces, limpios y abrigados, sin infinitos sitios que hay para fondear y abrigarse con la mayor seguridad, sin que haya recelo del más mínimo peligro, pues sólo se debe resguardar de lo que se viere, y por fin, digo que es el puerto capaz para anclar en él con seguridad todas las embarcaciones que en el día surcan los mares en las cuatro partes del mundo, y sin incomodarse unas a otras, tal es su extensión".[42]

Vinieron a las fragatas españolas varias canoas de aquellos costeños de intercambio comercial, cargadas de pezcado, pieles de lobo y oso y otros artículos, para feriar con marinería por abalorios pedazos de fierro. Estas gentes tenían el color de trigueño claro y también muchos de ellas fueron blacos regulares; su cara figuraba de muy buena perfección con el pelo castaño, largo peinado con escarmenadores. Se vistían las ropas de pieles de lobo, venado y

oso u otros animales, presentadas algunos con fresadas de lana bien tejidas. Su genio fue bastantemente laborioso y ellos producían en la vida cotidiana esteras matizadas de varios colores, pieles de lobo terrestres y marinos, nutrias, venado y oso, fresadas de lana mezcladas de color blanco, pardo y amarillo, perfectamente tejidas y bien hiladas, fajas y madejas de hilo, bateas de madera bien trabajadas, canoas pequeñas y pintadas de varios colores, cajas de tres cuartos cúbicas, bien dibujadas, figuras de hombres, ranas de madera bien imitadas que se abrían del mismo modo que las cajas de polvo, cordeles y redes de pescar, mármol azabache y cristal de roca, cobre en collares, brazaletes y anillos de fierro en todo género; en estos dos metales nunca lo feriaban a menos de recibir un excesivo precio.[43]

De la entrada y del puerto de Bucareli las fragatas salieron el primero de julio y navegaron hasta los 61°. El viaje continuó a fin de reconocer el cabo de San Elías, descubierto y bautizado por Vitus Behring. El 16, se situaron en 59° 2' de latitud norte y en 40° 34' de longitud occidental de San Blas. De ahí, avistaron un elevadismo monte de San Elías (5,489 m.). El cabo de San Elías era la punta de la isla del Carmen actual Kayak, Juan Francisco de la Bodega lo consideró sobre la latitud norte de 59° 52' y en la longitud de 42° 11' al occidente de San Blas.[44]

Estando en los 60° 4' de latitud y en los 45° 7' de longitud de San Blas el 20 del mismo mes, dos canoas costeñas acercaron a la fragata Princesa y a bordo enseñaron haciendo señales con las manos, "que a la parte del norte había muchos, y según comprendimos, daban a entender embarcaciones como las nuestras, y gente con

ropa como nosotros, y que había pan como el que se les daba, y que procuráramos entrar por la punta en que dirigíamos nuestra derrota". La gente de las dos canoas se vistían ropa de pieles con mangas, el pelo era negro y el color blanco, y "su lenguaje y ademanes eran semejantes casi a los del puerto de Bucareli". Al día siguiente, las fragatas dieron fondo en Port Etches, situado en la costa occidental de la isla Hinchinbrook, el comandante Arteaga calculó dicho puerto en 60° 13' N. y 155° 52' O de París, y bautizó con el nombre de Santiago, en honor del patrón de España, tomando posesión en los términos acostumbrados. La isla fue denominada de Santa María Magdalena.[45] El día 22, Arteaga fue informado del mal estado de salud de tripulación, circunstancia que, aunada al hecho de haber encontrado cerrado el paso el norte, lo obligaron a convocar una junta para decidir sobre el rumbo que habría de seguir la expedición. El parecer de la tripulación fue unánime: en la medida en que el tiempo lo permitiera continuarían nevegando hacia el norte, reconociendo la costa a una distancia regular, a fin de buscar el paso al norte y, en caso de hallarlo, seguir hasta los 70° N, como lo estipulaban las superiores órdenes; si la costa no continuaba hacia el oeste, de todos modos proseguirían navegando hasta que el mal tiempo o cualquier otra contingencia se los impidiera.[46]

Al despuntar el mes de agosto, a la altura de los 59° 10' N y 49° 5½' W del Puerto de San Blas, al mediodía, observaron una isla, 59° 8' N. Al día siguiente tomaron posesión de ella y la bautizaron con el nombre de Nuestra Señola de Regla. Estando en este lugar determinaron no continuar la expedición, a causa del

mal tiempo y de que, habiendo reconocido hasta los 57° 30' W del Puerto de San Blas, no había paso para el norte que les permitiera subir hasta los 70° N.[47]

Así, sin haber encontrado el paso que las cartas geográficas rusas señalaban por el norte, llegaron al puerto de San Francisco las fragatas *Favorita*, el 14 de septiembre de 1779, y *Princesa*, el 15 del mismo mes y año, donde gozaron todas las delícias después de larga viaje. En este puerto tuvieron la noticia de la declaración de guerra entre España e Inglaterra.

5. La exploración del Océano Pacífico por los ingleses y franceses

Aunque la expansión y el desarrollo de la navegación se orientaron para llegar al Lejano Oriente con el propósito de obtener especias y metales preciosos, la perspectiva universal se dirigía a erigir un imperio, con un Estado más poderoso aprovechando tierra, hombres y otros recursos.

Después del fracaso de Cristóbal Colón, Vasco de Gama descubrió el derrotero que conduciría a la India, bordeando el Cabo de Buena Esperanza. Tras la expedición de Fernando de Magallanes y del descubrimiento del estrecho que lleva su nombre, el Oriente fue alcanzado; y, muy pronto, el rumor de la existencia de una isla de oro en el Mar del Sur fue divulgado. Esta noticia despertó en los ibéricos la ambición de encontrar dicha isla, pero sus esfuerzos fueron en vano. Esta incursión condujo a que los españoles se abrieran paso a otras tierras. Este es el caso del navegante Ruy López de Villalobos, quien, a bordo de un navío de la armada, llegó al extenso lugar bautizado con el nombre de Nueva Guinea. Es así que el virrey Luis de Velasco acarició la idea elaborada por Urdaneta: poblar, no las Filipinas, sino Nueva Guinea. En este sentido citamos al virrey quien señaló lo siguiente: "de allí pudiesen tener curso a lo del Maluco (Molucas), Filipinas y las demás islas de aquel archipiélago con toda la costa China".[1] Este proyecto cambió de rumbo a la muerte del virrey (1565). Los oidores, covencidos por Juan Pablos de Carrión, influyeron en el rey al argumentar que la

exploración no procedería por la novedad que esta representaba, por la demora que implicaba el tornaviaje, por significar una aventura el hecho de navegar por rutas inciertas, y porque esta expedición sólo tendría razón de ser si se hacía a Nueva Guinea donde se suponía que sí encontrarían riquezas.[2]

Entretanto, en América tampoco cesaban las excursiones pues, en Lima, el marqués de Cañete había recibido autorización para enviar, cada año, por lo menos seis carabelas o pequeñas naos con el fin de descubrir tierras en el Pacífico. De esta manera surge la idea de descubrir las islas de Salomón que, según los rumores, eran ricas en oro y estaban localizadas entre Nueva Guinea y la costa peruana.[3] Dos años después de la conquista de las Filipinas (1567), Álvaro de Mendaña salió de El Callao en busca de fortuna en el Pacífico, descubriendo las islas de Salomón. Más tarde, en 1595, zarpando nuevamente de Paita, realizó un segundo viaje, acompañado de Pedro Fernández de Quirós como piloto mayor; el objetivo de dicho viaje era colonizar una isla del Pacífico. En este sentido, descubrió primero las Islas Marquesas y después las islas de Santa Cruz; Mendaña murió en esta empresa. Su viuda, Isabel Barretos, intentó sacar adelante la nueva colonia y, a fines de 1596, regresó por vía Manila a Acapulco en busca de ayuda. Isabel Barretos se casó en Manila con Fernando de Castro, sobrino del gobernador de Filipinas, Gómez Pérez Dasmariñas, quien pidió al rey la merced de poblar las islas occidentales de Perú y de heredar las concesiones dadas a Mendaña por haberse casado con la viuda. En este orden de cosas, Pedro Fernández de Quirós sería su piloto mayor durante el segundo viaje; la

oposición de Castro frente a la asignación de su piloto indujo a que éste regresara a España en busca de fondos que le permitieran descubrir la *Terra Australis Incognita*. Por orden del monarca, el virrey de Perú debería facilitar y proceder al despacho de la armada. Así, Fernández de Quirós partió de El Callao a fines de 1605. El navegante llevó a la práctica la vieja idea planeada por Urdaneta: descubrió el archipiélago de Tuamotu y encontró las Nuevas Hébridas. Fernández de Quirós pensó que estas últimas islas montañosas eran promontorios del continente que había buscado, pero no tuvo ocasión de comprobarlo. Al salir de las islas, las naves se separaron, debido a una tormenta. Luis Váez de Torres dirigió el derrotero hacia el occidente y, siguiendo la costa meridional de la isla de Nueva Guinea, descubrió el estrecho al norte de Australia que actualmente lleva su nombre. Tras cruzar el estrecho, divisó la península de Cabo York, en Australia, confundiéndola con una gran isla. Fernández de Quirós murió durante la travesía por el Mar del Sur, y sus sucesores fondearon en Acapulco a fines de 1606.[4]

En vida, con la intención de regresar a Australia, Fernández de Quirós presentó al monarca un informe impreso de su hallazgo. Pese a que, Felipe III trató, por todos los medios, de impedir que este documento fuera ampliamente conocido (por revelar que Ternate, habitada por holandeses, se localizaba muy cerca del lugar del descubrimiento), éste circuló en varios idiomas que finalmente, en 1612, los holandeses leyeron. Así, en 1615 el *Concordia*, a las órdenes de Jacobo le Maire y Guillermo Schouten, partió de Amsterdam para descubrir la tierra referida en el

relato del navegante lusitano. Tras rodear el estrecho de Maire, en el cabo meridional de Sudamérica, su nave (en 1616) llegó a las costas del Pacífico, siguiendo la ruta de Fernández de Quirós.[5]

Tanto Mendaña (1574) como el virrey de Nueva España (1577) lamentaron la carencia de pilotos experimentados que la exploración del Pacífico requería y manifestaron su preocupación con la célebre expresión "todos se han acabado".[6] Simultáneamente al viaje de Fernández de Quirós (1606), el holandés William Jaanszoon llegó a las costas de Nueva Guinea y a las del nordeste de Australia. En los años 1616 y 1619, Hartogszoon y Houtman exploraron parte de la costa suroeste de Australia. Más tarde, en 1642, Abel Janszoon Tasman hizo un viaje de Batabia a Mauricio y de allí dio la vuelta a Australia, descubriendo Tasmania y Nueva Zelanda; pero en su viaje nunca vio las costas de Australia. Las exploraciones holandesas tampoco continuaron, ya que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales no financiaba la expedición geográfica.[7] Las exploraciones sistemáticas del Pacífico comienzan un siglo más tarde, con los ingleses y los franceses.

Así, el siglo XVIII se inauguró con la gran desavenencia entre las naciones europeas por la sucesión del trono español, vacante por la muerte, sin descendencia, de Carlos II de España, en 1700. En realidad, no se trataba solamente de resolver una cuestión legal entre los aspirantes al trono, sino de instaurar o derrocar, según el partido que fuera, la supremacía de Francia en Europa. Hacia el final del siglo XVII, la armada francesa,

a su vez, entró en un período de decadencia, los principales beneficiarios fueron los ingleses. Los holandeses salieron de las guerras muy debilitados económica y políticamente; su iniciativa comercial y colonial pasó a Inglaterra, excepto en las Indias orientales. Guillermo III de Inglaterra comenzó a mostrar enemistad hacia la sucesión española; la guerra era inevitable, ya que era una grave amenaza para los potencias marítimas: si Francia se apropiara del continente americano, conseguiría una ventaja económica suficiente para asfixiar el redituable comercio trasatlántico que llevaban a cabo Inglaterra y Holanda. En esta guerra de sucesión, Francia se unió a España —excepto la antigua corona de Aragón, simpatizante del candidato de Habsburgo— para luchar contra la nueva alianza concertada entre Austria, Prusia, los Países Bajos, Inglaterra, Portugal y el Ducado de Saboya.

Después de once años de lucha entre los Borbones y los aliados de los Habsburgos, se firmaron los Tratados de Utrech (1713), de los que emergió una nueva Europa. Si bien se reconoció a Felipe de Anjou como rey de España, en cambio, tuvo éste que renunciar a todos sus derechos al trono francés, quedando así conjurado el peligro de unificación de España con Francia; al imperio español se le cercenó una parte de territorio en la misma península: Menorca y Gibraltar pasaron a manos británicas y quedó sin ninguna posesión en Europa; también Francia cedió a Inglaterra algunos de sus dominios americanos: Nueva Escocia, los territorios de la Bahía de Hudson y Terranova; en suma, Gran Bretaña salió fortalecida y dueña del mar, mientras que España y Francia quedaron debilitadas por la reducción de sus posesiones

coloniales.

Durante dicha conflagación, la marina de Inglaterra aumentó, anualmente, su volumen, a pesar de la denodada actividad de los corsarios franceses; además, la iniciativa comercial y colonial de Holanda también pasó a ella. De esta forma, el imperio británico se extendió en América del Norte, India y Australia, tropezando siempre con los intentos franceses de colonización. Con todo, sus aspiraciones hegemónicas no quedaron colmadas con lo obtenido hasta entonces, y no cejó hasta lograr imponerse como soberana de los mares y de un dilatado imperio.

El Tratado de Utrecht, por su parte, otorgó a los ingleses un privilegio exclusivo de "asiento" del tráfico de esclavos con la América hispánica; la corona inglesa lo asignó a la Compañía de los Mares del Sur. Ésta estableció a los ingleses en centros de distribución de la América española: en Buenos Aires, Arequipa, Panamá, Porto Bello, Cartagena, Santiago de Cuba, Veracruz, Campeche, la ciudad de México, Lima, Potosí y Santiago de Chile. Además, Jamaica, Barbados y Buenos Aires se convirtieron en depósitos de la Compañía. Desde Buenos Aires, las caravanas de la Compañía iban por tierra a Paraguay, Chile y Perú. Desde estos lugares, los agentes informaban sobre los mercados y condiciones locales, y establecían más contratos comerciales.[8] Pero como no era de esperar un gran beneficio en este comercio, ya que los portugueses y franceses que antes lo tuvieron se habían arruinado, hubo de concedérseles, en compensación, el privilegio de enviar anualmente un barco llevando 500 toneladas de mercancía a Porto Bello. Esta fue la primera

excepción conocida al monopolio comercial español. Sin embargo, los españoles hicieron todo lo posible para acabar con este comercio: sus factores y agentes atribuyeron el fracaso a las dificultades y extorsiones por parte del gobierno español. De hecho, los ingleses enviaron sólo seis buques a Porto Bello. Finalmente, en 1748, la Compañía de los Mares del Sur cesó su tráfico con la América hispánica, suspendiendo la Compañía todos sus operaciones mercantiles. El asiento de negros fue también abandonado en 1750, entregando la corona española a la Compañía inglesa como compensación 100,000 libras en efectivo. Sin embargo, en esta época los ingleses estaban firmemente establecidos como principales comerciantes de esclavos para toda la América.[9]

En 1756 estalló la llamada Guerra de los Siete Años, desencadenada, entre otros motivos, por la avidez de preeminencia colonial de Francia e Inglaterra: William Pitt entró en guerra por el comercio y su ambición era arrojar de América a los Borbones. España participó en la guerra contra Inglaterra en 1761, pero Inglaterra obtuvo buena parte de sus objetivos en Asia, África, América del Norte y las Indias occidentales. El Tratado de París (1763), suscrito por Gran Bretaña, Portugal, Francia y España, puso punto final al conflicto bélico y confirmó la supremacía marítima y colonial de la primera. Francia transfirió a Canadá todas sus colonias situadas al oriente del Mississippi —excepto Nueva Orleáns y las Islas de San Pedro, Miquelón, Santo Domingo, Guadalupe y Martinica— y, por añadidura, renunció a sus derechos sobre la India. España le cedió Florida, y a Portugal le

entregó la colonia de Sacramento; en compensasión a esta cesión, la corona hispana recibió de Francia la Luisiana. Inglaterra devolvió a España la Isla de Cuba y Manila, ambas ocupadas en 1762, cuando el imperio hispano declaró la guerra al imperio británico, a petición de Francia; comprendiendo que podía continuar con su comercio sin mantener esas posesiones.

España conservaba aun más fuerza con el mayor dominio de casi toda Sudamérica, América Central y Nueva España, junto con California y la ribera occidental del Mississippi. Sin embargo, Inglaterra se sentía más cerca de los dominios comerciales con Asia, África, América del Norte y las Indias occidentales, por los triunfos militares y navales, debido al crédito logrado por el gran avance de la banca comercial inglesa. En el decenio de 1760, Inglaterra suplantó a Amsterdam como centro financiero y comercial de Europa; también se aceleró el crecimiento tanto industrial y urbano, como el aumento de población; además se empezó a mecanizar la industria británica del algodón.

La restitución a España de la Isla de Cuba y Manila por parte de Inglaterra, permitió a la primera reanudar el comercio con China y conservar el monopolio del Pacífico sin competencia, pues en este momento Gran Bretaña prestaba mayor atención a la India. Por su parte, los ingleses habían establecido una factoría mercantil en Cantón, donde, a partir de 1757, se podía realizar el comercio de ultramar con negociantes extranjeros.[10] La aduana marítima de Cantón ya funcionaba en 1685, bajo la supervisión de *Hoppo* (superintendentes). Hacia 1745 China se admitió como socia de los extranjeros que obtuvieron el monopolio que recibió el

nombre de Co-hong (corporación oficial). Entre los comerciantes europeos sobresalían los ingleses, representados por la Compañía de las Indias Orientales.[11]

Aún antes de finalizar la Guerra de los Siete Años (1763), los europeos occidentales, sobre todo ingleses y franceses, empezaron a interesarse en encontrar un paso para el noroccidente al Pacífico norte. A excepción del dominio español y la ruta comercial entre Acapulco y Manila, el resto del mundo era casi desconocido. Esto explica, en buena medida, el empeño de los imperios europeos en las exploraciones ultramarinas, que les redituarían nuevos dominios. Así, ingleses y franceses llevaron a cabo expediciones a las Islas Malvinas o Falkland, para salir al sur del Océano Pacífico e instalar centros de paso para el abastecimiento de naves y expedicionarios. El capitán inglés John Byron encabezó una expedición naval, cuyo destino se mantuvo en secreto. De Francia salió otros viaje de exploración bajo el mando de Louis-Antoine de Bougainville; la dirección de esta travesía tampoco fue dada a conocer. Ambos imperios consideraron que el ocultar los avances de sus navegantes les evitaría las disputas territoriales. Los hechos demostraron lo contrario. Byron y Bougainville llegaron a la Islas Malvinas. El almirante británico Lord Egmond expresó la importancia y valor de dichas islas en los términos siguientes: "la llave de todo el Océano Pacífico", ya que podrían dominar los puertos hispanoamericanos, y el comercio de Chile, Perú, Panamá y Acapulco.[12]

El comodoro John Byron partió de las Dunas el 20 de junio de 1764; atravesó el Estrecho de Magallanes y salió al Pacífico sur,

donde descubrió algunas islas; llegó a Batavia (actual Yakarta) el 28 de noviembre de 1765; continuó la travesía a lo largo del Océano Índico, llegando al Cabo de Buena Esperanza el 24 de febrero de 1766; finalmente, después de 688 días, retornó a su punto de partida.[13]

En 1766, el gobierno francés montó una expedición de gran envergadura con el fin de circunnavegar la tierra. Estaba integrada por once oficiales y 203 tripulantes, entre los cuales había científicos y naturalistas. Francia había iniciado un establecimiento en las Islas Malvinas durante el mes de febrero de 1764. No obstante, España reclamó la posesión de las islas, como dependientes de América meridional.[14] El monarca francés reconoció el derecho de los hispanos; en consecuencia, ordenó a Bougainville que devolviera el establecimiento a sus propietarios originales y, posteriormente, se encaminara a las Indias orientales, cruzando el Pacífico sur, entre los trópicos, al mando de la fragata *Boudeuse*, provista de 26 cañones de a 12. A esta expedición debería unirse, en las Islas Malvinas, la fusta *Estrella*, cargada de víveres suficientes para la larga travesía. Los exploradores zarparon del puerto de Nantes el 15 de noviembre de 1766, para marchar al Río de la Plata. El 31 de enero de 1767 arribaron a la Bahía de Montevideo. Más tarde, el 23 de marzo, llegaron a las Islas Malvinas, situadas entre los 51° y 52° 30' S y 65° 30' W del meridiano de París. Al día siguiente llegaron dos fragatas españolas. El primero de abril, Bougainville entregó el establecimiento a los españoles, quienes tomaron posesión de él a la manera tradicional: enarbolando la bandera de España; la

breve ceremonia culminó con 21 cañonazos desde tierra y desde los navíos.[15]

La corte francesa había determinado fundar un establecimiento en las Islas Malvinas desde los inicios del año 1763. Bougainville hizo un primer viaje a partir del Puerto de Saint Malo, el 15 de septiembre de 1763; tomó posesión de las Malvinas el 5 de abril de 1764. El 2 de febrero del año siguiente, Bougainville partió en busca de un cargamento de maderas en el Estrecho de Magallanes. El día 16, cerca del Cabo de las Vírgenes, divisó tres navíos que eran del comodoro Byron, quien, después de haber ido a reconocer las Islas Malvinas, tomó el derrotero del Estrecho de Magallanes.[16] En esta ocasión Byron reconoció, por primera vez, las Islas Malvinas, y abordó, por el occidente, el establecimiento francés; tomó posesión de las Malvinas, sin dejar en ella ningún habitantes. Al año siguiente, 1766, los ingleses enviaron un grupo de colonos para que se estableciera en el Puerto Egmont, que había sido llamado Cruzada por los franceses.[17]

El 2 de junio de 1767, Bougainville salió de las Islas Malvinas y observó las costas de América meridional. En enero de 1768, después de atravesar el Estrecho de Magallanes, continuó su viaje con dirección noroccidental, por el Pacífico sur. Durante esta navegación recorrió las islas siguientes: Tahití, Samoa y Nuevas Hébridas, que Quirós había llamado Espíritu Santo. Luego atravesó por las Islas Salomón, pasó por el Estrecho de Torres, cruzó por el extremo oriental de Nueva Guinea, costeó el litoral norte de la enorme isla, viró hacia el occidente y alcanzó Nueva

Bretaña. La tripulación fue atacada por el escorbuto, lo cual obligó a la expedición a detenerse, primero en las Molucas holandesas y después en Batavia. Esta última era el centro de acopio de todos los productos de las Islas Molucas. Ahí se concentraba la producción entera de especias, y se cargaba en barcos, todos los años, la cantidad necesaria para el consumo de Europa; el resto era quemado, para controlar el precio. Este comercio único aseguraba para los holandeses la riqueza y existencia de la Compañía de las Indias Orientales. Por influencia del clima, muchos marinos se enfermaron de disentería; por tanto, Bougainville ordenó que el viaje continuara hasta la colonia francesa de Mauricio. Se hicieron a la vela en la rada de Batavia el 17 de octubre. Regresaron al Puerto de Saint Malo en marzo de 1769.[18]

En la segunda mitad del siglo XVIII, la política expansionista de Inglaterra fomentó la exploración de las islas del Pacífico por su gran valor económico y estratégico. En 1768, la Real Sociedad Geográfica organizó una expedición a Tahití con el objeto de observar el tránsito del planeta Venus frente al Sol. James Cook, quien ya tenía gran reputación como navegante, geógrafo, científico y cartógrafo, fue nombrado comandante de dicha expedición,[19] que además tenía un propósito secreto: explorar las islas del Pacífico sur entre Chile y Nueva Zelanda. Este viaje permitió esclarecer el misterio de la legendaria *Terra Australis*, supuesto continente que abarcaría la Oceanía y la Antártida.

El 25 de agosto de 1768, el capitán Cook dio la orden de

desplegar las velas; el buque *Endeavour* salió de Plymouth al Océano Atlántico, a fin de encontrar la *Terra Australis Incognita*, de acuerdo con las instrucciones reservadas que le habían dado. Siguió hacia América del Sur, el Cabo de Hornos, cruzó el Pacífico y llegó a Tahití, donde Cook fue enviado por primera vez para observar el tránsito de Venus, previsto para el 3 de junio de 1769; ahí mismo se detuvo en cada uno de sus viajes siguientes, porque el clima era cálido, los alimentos abundantes y la gente agradable. Levó anclas a mediados de julio, llevando consigo a un cacique tahitiano, Tupia, quien le sirvió como intérprete. El *Endeavour* se deslizó entre un archipiélago, al cual Cook llamó Islas de la Sociedad, por estar todas contiguas. La búsqueda del desconocido continente Austral condujo a Cook a Nueva Zelanda, descubierta un siglo antes por el explorador holandés Abel Janszoon Tasman.[20]

A principios de octubre, avistando cerros boscosos, Cook decidió anclar en una bahía de bordes escarpados. Al circunnavegar Nueva Zelanda, demostró que esta tierra no formaba parte del continente Austral, sino que eran dos islas. El capitán nombró al paso entre los dos islas con el nombre de Estrecho de Queen Charlotte, que hoy se llama Estrecho de Cook. Cumplidas todas las instrucciones secretas, a fines de abril de 1770, el explorador ancló en una bahía que llamó Bahía Botánica. Cook tomó posesión de toda la costa oriental de Australia, a la cual nombró Nueva Gales del Sur, y comprobó que esta tierra no era el triste desierto que creían los holandeses. De regreso, viajó hacia el Mar de Coral y al Estrecho de Torres; tuvo que detenerse para

hacer algunas reparaciones en el puerto colonial holandés de Batavia. En junio de 1771, el barco regresaba a Inglaterra.[21]

En julio de 1772 Cook inició su segundo viaje, el cual habría de durar tres años. En esta ocasión tenía como meta incursionar en la Antártida para corroborar la existencia de la *Terra Australis*. Con sus naves *Resolution*, de 462 toneladas, y *Adventure*, de 340 toneladas, atravesó el Cabo de Buena Esperanza y el Océano Indico, llegando al círculo polar antártico en enero de 1773; después tomó rumbo a Nueva Zelanda. Esta vez llegó hasta los 71° S y Cook aclaró definitivamente la verdad respecto de la *Terra Australis*, pues demostró que sólo era un mito, reconociéndose a Australia como continente.[22]

Aunque las expediciones de Cook sólo tuvieron un carácter científico, resultaron de capital importancia para el futuro dominio de las rutas de las islas del Pacífico sur: las islas de la Polinesia y la Melanesia, así como de Nueva Zelanda y Australia.

La corona inglesa procuró mantener en secreto la organización y realización de la tercera expedición del capitán James Cook. No obstante, pronto llegaron rumores de ella a la corte española. La primera noticia llegó a Madrid, en la primavera de 1776; se supo que en Londres preparaban dos corbetas, *Resolution* y *Discovery*, las que comandaría el capitán Cook. El pretexto de esta expedición era regresar a la Isla de Tahití al nativo que había sido sacado de ella en el viaje anterior. Pero, según los informes, los motivos verdaderos eran: examinar el rumbo de la flota española, reconocer bien las Islas de Ladrones, continuar

hasta California e intentar descubrir el famoso paso del noroeste, para ganar el premio que la Cámara de los Comunes ofrecería a quien **consiguiera** hacerlo.[23] Tales intenciones alarmaron, con razón, a la corte española, quien tomó algunas medidas preventivas. Despachó una real orden, fechada el 26 de junio de 1776, disponiendo que, si se verificaba el arribo de alguna de las fragatas inglesas al puerto de Acapulco, se examinasen sus intentos, instrucciones y órdenes que llevase consigo, y se practicase con ellas todas las formalidades requeridas.[24] Esta real orden fue enviada a Tomás Gil,[25] primer teniente del mencionado puerto de Acapulco. Por otra parte, a la ciudad de Manila fueron remitidos 180 soldados, reclutados en la ciudad de México, para que reforzaran al regimiento de infantería del rey, acantonado en aquella ciudad asiática.[26] Otra real orden, más drástica que la anterior, emitida el 14 de julio del mismo año, estipulaba que no se admitiera en los puertos españoles a ninguna de los dos corbetas a cargo del capitán inglés Cook, que habían salido de Inglaterra con la intención de hacer nuevos descubrimientos.[27]

El 12 de julio de 1776, James Cook emprendió su tercer viaje, de nuevo en la *Resolution*, con instrucciones de explorar todos los ríos grandes y ensenadas que encontrara hacia la Bahía de Hudson o Golfo de Foxe, en la costa noroccidental de América; y llevaba consigo un vocabulario de la lengua de los esquimales.[28] La otra corbeta, *Discovery*, salió tres semanas después, al mando del capitán Charles Clerk. Las dos se encontraron en Ciudad del Cabo, y juntas zarparon en el mes de diciembre hacia

el sudoriente de Asia, a través del Océano Índico. Visitaron Tasmania y de ahí siguieron a Nueva Zelanda. El 25 de febrero de 1777, salieron del Estrecho de Cook, por última vez, y continuaron por el nororiente, pasaron por las Islas Amistosas, hasta Tahití, y las Islas de la Sociedad.

Los tahitianos contaron al capitán Cook que los barcos españoles, procedentes de Lima, habían llegado dos veces a Tahití, después de la última visita de Cook en 1774. Primero, los españoles construyeron una casa y dejaron cuatro hombres: dos sacerdotes, un sirviente, y una persona llamada Mateema (sic) que entendía la lengua tahitiana. Cuando los hispanos salieron de dicha isla, llevaron consigo a cuatro nativos a Perú. Unos diez meses después, los españoles volvieron en los mismos dos barcos con sólo dos isleños pues los otros dos habían muertos en Lima. Posteriormente, abandonaron el lugar, pero la casa quedó levantada.[29] La Isla Tahití fue encontrada por las tres naciones más poderosas de Europa en esa época: España, Inglaterra y Francia. El navegante inglés Wallis fue el primero que llegó a esa isla en el mes de junio de 1767. Un poco después, Bougainville, en su viaje alrededor del mundo, tocó también Tahití en abril de 1768, y declaró la isla para Francia. Sin duda, España supo de estos viajes, en virtud de lo cual quiso proclamar su autoridad en el Pacífico. Una expedición española, al mando del capitán Bonechea, salió de Perú y arribó a Tahití en noviembre de 1772. Pero, entonces, ninguno de los tres imperios consolidó su posesión en la isla citada. No fue sino hasta 1843, cuando Francia se la anexó formalmente, sin mucha protesta de España, Inglaterra o de

los mismos tahitianos.[30]

En este viaje, el capitán Cook llevaba instrucciones de llegar hasta el territorio que Francis Drake había bautizado con el nombre de Nueva Albión; de ahí, continuar por la costa noroccidental de América, hasta aproximadamente los 65° N. Así, después de varios días en alta mar, Cook entró en aguas desconocidas y el 24 de diciembre arribó a una isla que nombró de Christmas. En seguida, el 2 de enero de 1778, avistó un archipiélago, al cual denominó Islas Sandwich, en honor del conde de Sandwich, quien fue un político inglés y comisario del Almirantazgo. Estas islas eran llamadas por nativos: Woahoo (Oahu), Atooi (Kauai), Oneeheow (Niihau), Oreehoua (Lhua) y Tahoara (Kaula); en la actualidad este archipiélago se conoce con el nombre de Hawai. En esa ocasión, los ingleses ocuparon un ancladero en Kauai, donde los nativos utilizaban istrumentos o pedazos de hierro. Este testimonio permitió a Cook considerar que los españoles habían descubierto las islas con anterioridad y que las aprovechaban para refrescar a los barcos que navegaban anualmente entre Manila y Acapulco.[31] Algunas fuentes consignan que, antes de Cook, el navegante español Juan Gaetano descubrió dicho archipiélago en 1542; el hallazgo cayó en el olvido, en vista de que la corona española lo mantuvo en secreto.[32] Por otra parte, Álvaro Mendaña de Neira, explorador español, en su primer viaje (1568) encontró una isla, a la cual denominó Jesús, situada en los 6° 45' S y a 1,450 leguas de Callao. En realidad, topó con las Islas Salomón, pero las ubicó erróneamente en el mapa.[33] Estas islas fueron redescubiertas por el navegante inglés Philip

Carteret en 1767.[34]

Antes del 2 de febrero, la expedición de Cook alcanzó los 40° N y se encaminó más al oriente. El 7 de marzo, a la altura de los 44° 33' N y 124° 40' W avistó la costa del actual estado de Oregon.[35] Continuó despacio, hacia el norte, a lo largo de la costa noroccidental de América. En la mañana del 29 de marzo, a los 49° 29' N, logró ver tierra, pero distinta a la que había visto antes. El paisaje era de montañas altas, cubiertas de nieve y de árboles rectos y altos, que formaban un bosque vasto y hermoso. Cook le dio el nombre de Punta de Breakers, al extremo suroriental, y Punta de Woody, al extremo suroccidental. Entre estas dos puntas se forma una bahía extensa que recibió el nombre de Buena Esperanza, designación que deja traslucir el deseo de encontrar en ella un buen puerto. Los ingleses exploraron la costa y encontraron un puerto al sur, cerca de la bahía, habitado por nativos, al que se trasladaron inmediatamente. Esta fue la Entrada de Nutka. Anclaron en esta costa, a la que llamaron Cabo Friendly y Cabo Ship y, a la Entrada, King George Sound.

El capitán Cook y sus compañeros fueron recibido por los nativos, quien salieron en más de 100 canoas, echando plumas al agua en señal de amistad, al igual que habían recibido a Juan Pérez unos años atrás. Los aborígenes ofrecieron en venta pieles de diversos animales propios de la región: oso, lobo, zorro, venado, mapache, turón, vencejo y, especialmente, nutria marina, entre otros. Formaban parte de esta comitiva de bienvenida, dos o tres canoas que trasportaban nativos extranjeros procedentes del sureste, es decir, de fuera de la Entrada, y entre sus

pertenencias había dos cucharas de plata, posiblemente de manufactura española.[36]

La nutria marina abundaba en esa tierra y su piel, más suave y fina que la de cualquier otro animal, era muy apreciada. Los aventureros rusos traficaban con ella en sus expediciones desde Kamchatka hacia el oriente y la vendían a los chinos, a un precio que fluctuaba entre los 80 y 100 rublos. Así, frente a la posibilidad de participar en este negocio lucrativo, el capitán Cook no permaneció indiferente al descubrimiento de esa parte del continente americano.[37] Juzgó denominarla con el nombre nativo de Nutka. Los aborígenes atendieron amigablemente a los ingleses hasta el momento de su partida, e incluso uno de los jefes les insistió en que volvieran, prometiéndoles, con mucho ánimo, que tendrían para ellos una buena cantidad de pieles. Cook partió de Nutka, hacia el norte, el 26 de abril. A este mismo sitio, ahora redescubierto por el navegante inglés, el explorador español Juan Pérez lo había llamado, en 1774, Santa Cruz de Nutka. Quince años más tarde, en 1789, los españoles apresaron a ingleses y portugueses en esta Entrada.

El primer día de mayo, Cook tuvo ante sí una montaña muy elevada, a la cual dio el nombre de Edgecumbe. Esta cumbre era más alta que otras y estaba cubierta de nieve. Prosiguiendo su camino, a lo largo del Golfo de Alaska, descubrió mucha tierras, islas, brazos de mar y bahías, y llegó hasta el río de Cook (hoy conocido como Cook Inlet), así llamado en honor a su descubridor. Los habitantes de estas tierras septentrionales se acercaron a los expedicionarios, ofreciéndoles salmón fresco. Por la

abundancia de nutrias marinas y por el hecho de no traerlas consigo los aborígenes, Cook dedujo que los rusos todavía no llegaban a esta Entrada; al mismo tiempo pensó que la gran cantidad que había de este mamífero le permitiría establecer un comercio productivo con los habitantes de toda la costa.[38]

En la Isla Kodiak, Cook encontró, después de que salieron las canoas, una caja en cuyo interior había una hoja de papel escrita en lengua rusa; el capitán no entendía bien dicho idioma, pero el escrito contenía dos fechas: 1778 en la cabeza y 1776 en el texto,[39] lo cual era un claro indicio del paso de los rusos por este lugar. El 2 de octubre llegó a la Isla Unalaska, donde encontró 30 rusos, quienes tenían 60 nativos de Kamchatka y algunos aborígenes americanos. La aldea era un establecimiento en forma; reconocía como máxima autoridad a Gerassin Grigorovich Ismailof y poseía una factoría de pieles. Los rusos, que estaban establecidos en las pricipales islas existentes entre Unalaska y Kamchatka, se dedicaban a recolectar pieles, principalmente de nutria, y llamaban a Alaska el continente americano.[40]

La expedición capitaneada por Cook subió hasta Alaska, pero no encontró el paso de Noroeste. Cruzó el Estrecho de Behring (70° 44' N) el 18 de agosto; no pudo continuar navegando pues los hielos se lo impidieron; en vista de ello decidió retornar a las cálidas y floridas Islas de Sandwich. El 17 de enero de 1779, las embarcaciones *Resolution* y *Discovery* entraron en la Bahía de Kealakekua. También este es el último acontecimiento que James Cook consignó en su diario, ya que fue asesinado por los nativos del lugar.

Al mismo tiempo que Cook inició su tercer viaje, en 1776, las 13 colonias inglesas de América del Norte proclamaron su independencia. Este hecho hizo pensar a los imperios enemigos de Inglaterra que ésta, ante la prioridad de retener sus colonias americanas, centraría toda su atención y fuerzas de guerra en ellas, desprotegiendo sus posesiones en otros puntos de su ya amplio imperio ultramarino. Tanto España como Francia favorecieron a los independentistas; como respuesta, Inglaterra les declaró la guerra en 1779. Las fuerzas hispanas, de mar y tierra, bloquearon Gibraltar desde el mes de julio; el sitio por tierra estaba a cargo de un ejército de 15,000 efectivos. La línea de San Roque, guarnecida con numerosas baterías de cañones y morteros, impedía la salida de los ingleses y los atacaba cuando juzgaba oportuno hacerlo.[41]

La guerra restaba seguridad al comercio entre Manila y Acapulco. Sin embargo, España hizo un balance de la situación del imperio británico en Oriente y concluyó que era poco ventajosa: los maratas se habían apoderado de Portonovo y otros establecimientos; en la Costa de Coromandel, las factorías fueron destruidas y las posesiones inglesas arrasadas; Acate estaba amenazada; Madrás abandonada y Pondicherry perdida; en la Costa de Malabar las cosas no marchaban mejor para los ingleses: el castillo de Tallicherry había sido tomado por asalto y los guardias fueron asesinados; además, no contaban con sus últimas conquistas en Guzurate y, por si esto fuera poco, sus negocios en Bengala pasaban por un mal momento. Aparte de esto, los españoles consideraron que como los ingleses tenían más dificultades con

Holanda, enviarían una escuadra hacia aquellos mares para defender sus posesiones y hostilizar al enemigo.[42] Así, los ingleses, según pensaban los españoles, tardarían bastante tiempor en llegar a las Filipinas.

Procedente de Macao llegó a Manila la fragata *Hércules*, con noticias acerca de la situación en las costas de China e India: desde el mes de junio de 1780 hasta febrero del año siguiente estaban en el puerto de Cantón 32 embarcaciones mercantes procedentes de Europa, y sólo una traía patente de guerra. La fuerza se componía de 24 cañones en batería y de 250 hombres. Las escuadras inglesas estacionadas en Madrasta y Bombay habían disminuido durante 1779 y 1780, pues varios buques habían sido destacados como convoyes para los de la Compañía de las Indias Orientales; pero, de todos modos, se decía que debían llegar refuerzos de Europa, así como una escuadra francesa, para interceptar las naves inglesas. Del mismo modo, los franceses estaban empeñados en rechazar al Maratá en Bombay y a Heder-Alican en Madrás.[43]

A causa de la guerra, el gobernador de Manila envió una carta a la Nueva España, fechada el 23 de mayo de 1779, informando que el regreso de la nao a las Islas Filipinas debería efectuarse en el próximo mes de enero, es decir, antes de la fecha acostumbrada que era marzo o abril. Esto no podía cumplirse, ya que, al adelantar el retorno del galeón, quedaba poco margen para realizar la feria en Acapulco; por consiguiente, la feria se efectuó a fines de febrero y la nao se hizo a la vela a principios de marzo.

Inglaterra declaró la guerra a Holanda en 1780 y, al parecer, no podría destacar fuerzas marítimas en las aguas de Manila.[44] Sin embargo, los ingleses consideraron que, en vista de sus propios adelantos en la construcción de barcos, su marina era superior a la española; además, Manila estaba desprotegida. De este modo, asecharon a las naves que retornaban de Acapulco para facilitar la invasión de las Islas Filipinas por falta de auxilio. Entonces, el Departamento del Real Tribunal del Consulado de Manila pidió que las embarcaciones destinadas a este puerto se quedaran en Acapulco, donde los caudales estarían a buen recado y, además, que averiguaran la posición de los ingleses, a través de Veracruz.[45] El virrey novohispano Martín de Mayorga, conforme a las órdenes superiores recibidas, destinó la fragata *Princesa* para que escoltara a la nao de China.[46]

Finalmente, la paz se concertó en 1783; los Tratados fueron firmados en París y Versalles. Inglaterra reconoció la independencia de los Estados Unidos de América, cediéndoles, por añadidura, los territorios del sur del Canadá, entre el Río Mississippi y los Montes Alleghany; devolvió a España la Península de la Florida y Menorca, y a Francia le cedió territorios coloniales de menor importancia.

Después de que Francia firmó la paz con Inglaterra, el gobierno de aquélla equipó y despachó una expedición científica de circunnavegación. La dirección de esta exploración fue concedida al distinguido navegante francés Jean-François de Galaup, conde de La Pérouse, quien a bordo de la fragata *Boussole*, acompañado de la *Astrolabe* bajo el mando de Langle,

partió del Puerto del Brest el mes de agosto de 1785. De acuerdo con las instrucciones proporcionadas por el gobierno, la expedición debería **visitar,** primero, el puerto de Monterrey y a partir de ahí explorar la costa, hacia el norte, hasta las Islas Aleutianas; pero el viento la impulsó a una latitud más alta. De La Pérouse pasó por le Cabo de Hornos, visitó la Isla de Easter y las Islas Sandwich, descubiertas por el capitán Cook. De allí cruzó hacia la costa de América, en busca del paso del noroeste.

El 4 de julio de 1786, los expedicionarios se detuvieron en el Port des Français (58° 37' N y 139° 50' W), actualmente denominado Bahía Lituya; La Pérouse tomó posesión del lugar. Este puerto está situado 33 leguas al norte del Puerto de los Remedios, que fue el punto más alto al que llegaron los españoles.[47] Los franceses no tuvieron tiempo de navegar más hacia el norte, debido a la estación avanzada, por tanto decidieron bajar por la costa noroccidental, tratando de encontrar el paso. No tuvieron éxito en su búsqueda, y entraron en la Bahía de Monterrey el 14 de septiembre. En dicha bahía estaban fondeadas dos embarcaciones hispanas: la *Princesa* y la *Favorita*, al mando de Esteban José Martínez y José Tobar, respectivamente.[48] Los españoles esperaban a la expedición francesa y, un día después de que desembarcaron, el mismo gobernador de Monterrey, Pedro Fages, los recibió como si fueran de su propia nación. En este puerto, La Pérouse encontró a Vicente Basadre, quien había llevado órdenes al gobernador de que concentrara todas las pieles de nutria marina recolectadas en sus cuatro

presidios y diez misiones.[49] Una vez que la expedición francesa fue dotada de provisiones, levó anclas el 24 de septiembre; cruzó el Océano Pacífico, con la intención de llegar a Macao, donde esperaría la llegada de la primavera temprana. El primer día del año 1787 arribó a Typa, Macao, en la costa de China. Muy cerca del lugar de desembarco está Cantón, que era el centro del comercio exterior chino con los europeos. La suma que se negociaba ascendía a la cantidad de 50 millones de libras, de la cual dos quintas partes eran pagadas en telas inglesas, estaño de Batavia o Malaca, algodón de Surat y Bengala, opio de Patna, madera sandalina y papel de la costa de Malabar. En cambio, los europeos se llevaban té, verde o negro, y algunas balas de seda cruda para manufacturas europeas.[50] Ahí mismo, La Pérouse vendió la colección de pieles que llevaba desde la costa noroccidental de América.[51]

Los franceses abandonaron Macao el 6 de febrero y el día 28 llegaron a las Islas Filipinas. En la Bahía de Manila encontraron a la fragata *Sutile*, comandada por De la Croix de Castries.[52] La expedición de La Pérouse consiguió provisiones y continuó su viaje hacia el norte: atravesó el Estrecho de Formosa, siguió por la costa de China y cruzó el Estrecho de Corea.

El 12 de julio de 1787, los franceses anclaron en la Bahía de Langle, en la costa occidental de la Isla Sakhalin, así llamada por los rusos, pero los japoneses la denominaban Oku-Yezo; al día siguiente desembarcaron.[53] Por su parte, los nativos llamaban Tchok a esta isla, de la cual los rusos sólo tenían contactos con la parte norte; al parecer, los pobladores tenían

intercambio comercial con los chinos, a través de los manchúes tártaros.[54] La parte sur de la isla estaba bajo la influencia japonesa. La Pérouse bautizó la punta sur de la isla con el nombre de Cabo Crillon (45° 57' N y 140° 34' E), que está separada de la isla de Yezo por un estrecho de 12 leguas.

Estando aún a bordo, los franceses recibieron la visita de los isleños y cuando desembarcaron pudieron observar el mobiliario y otros objetos utilizados por los habitantes de la isla. Ellos mismos tejían sus telas; las casas estaban bien elaboradas y eran elegantes; los muebles, fabricados hábilmente, casi todos eran de manufactura japonesa; asimismo, las vasijas eran de porcelana japonesa.[55] Las islas de Yezo y Oku-Yezo realizaban un intercambio comercial entre ellas, fundamentalmente de aceite de Ballena, cetáceo que abundaba en las costas orientales de la isla. No obstante, el intercambio mercantil con los europeos era reducido: aceite de ballena, pescado ahumado o seco y unas cuantas pieles de alce u oso; comercio que en realidad no era redituable, en vista del gasto considerable que ocasionaba el largo viaje desde Europa. Los franceses no encontraron nutrias marinas en estos mares; esta ausencia permitió a La Pérouse deducir que la mayor cantidad de nutrias vivía desde Unalaska hasta San Diego, en la costa occidental de California.[56]

La Isla de Oku-Yezo está separada de la costa de Tartaria por un estrecho que termina en bancos hacia el norte, que no es transitable por barcos, sólo pasan canoas.[57] La Pérouse supuso que debería existir alguna comunicación entre los mares de Japón y Okhotsk; en búsqueda de ella prosiguió el viaje hacia el norte,

pero gradualmente empezó a disminuir la profundidad del agua, a causa de la poca anchura de canal; y, como son necesarias al menos seis brasas de profundidad para seguridad de los barcos, evidentemente era imposible llegar a Kamchatka a través de este canal; por consiguiente cambió de dirección, siguiendo hacia el sur. En los 51° 29' N y 139° 41' E, encontró una bahía amplia en la costa de Tartaria, la cual recibió el nombre de Bahía de Castries; esto sucedió el 27 de julio de 1787.[58]

El 10 de agosto, los franceses anclaron nuevamente en el Cabo de Crillon.[59] Así pues, la cadena de las Islas Kuriles, situada a lo lejos del oriente de la Isla Oku-Yezo, esta misma y la Isla de Yezo forman un mar (Mar de Okhotsk); frente a la costa de Tartaria también está otro mar (Mar del Japón); ambas masas de agua se comunican a través del Estrecho de Tartaria, sólo que la anchura de este paso no es suficiente para permitir el tránsito de embarcaciones grandes, por lo cual habría que buscar un cambio accesible.

Los expedicionarios reanudaron la navegación y el 7 de septiembre anclaron en la Bahía de Avatscha, en Kamchatka; desde su salida de Manila hasta esta fecha habían transcurrido 150 días. A la altura de los 45° 40' N, La Pérouse encontró un nuevo estrecho, entre las islas de Yezo y Oku-Yezo, que comunica a los mares de Okhotsk y del Japón. El estrecho fue llamado de Tessoy, pero actualmente lleva el nombre de su descubridor, o el de Estrecho de Souya. La Península de Kamchatka era una provincia de Okhotsk, perteneciente a la jurisdicción de Irkutsk.[60] Después de la visita de los ingleses sobreviviente de la expedición de

Cook, el gobierno de Kamchatka cambió totalmente. El capitán Schmaleff, que había sucedido al mayor interino, aún permanecía en la región con el título de comandante de los kamchadales. Reihikin, el real sucesor del mayor interino, pronto llegó a Kamchatka, después de la salida de los ingleses; pero sólo permaneció cuatro años como gobernador de esta región, pues regresó a San Petersburgo en 1784. El teniente Kaborof, quien había sido comandante del Puerto de San Pedro y San Pablo, tenía bajo su mando a un sargento con 40 soldados cosacos y trató a los franceses con mucha amabilidad. Lesseps, joven francés que hablaba con soltura tanto ruso como francés, fungió como intérprete.[61]

Un año antes de que La Pérouse llegara a Avatscha, arribó el buque inglés *Lark*,[62] equipado en Bengala y al mando del capitán Peters, para entregar una carta escrita en francés al coronel Kasloff, gobernador de Okhotsk, quien se la dio a leer a La Pérouse.[63] Dicho buque había salido de Macao en julio de 1786, con órdenes de la Compañía de las Indias Orientales de explorar la costa noroccidental de América y examinar las islas ubicadas al norte del Japón. Esta expedición había llegado el 20 de agosto y abandonado la bahía el día 18 del mes siguiente. Este buque se perdió a la altura de la Isla Copper, en las islas Kuriles; sólo se salvaron dos personas[64] —un portugués y un negro de Bengala— quienes pasaron el invierno en dicha isla; sin duda estos expedicionarios tenían la intención de conseguir pieles.[65] La Pérouse proporcionó a los sobrevivientes las telas que necesitaban. En virtud de la alianza que ambas coronas tenían,

la carta que recibió el coronel Kasloff requería permiso para comerciar en Kamchatka, traspasando mercancías de India y China —azúcar, té y telas— a cambio de pieles. Los ingleses querían exportar pieles a Cantón; Kasloff se ilusionó mucho con esta propuesta que, de llevarse a cabo, favorecería el comercio ruso, al vender dichos artículos a los kamchadales con gran beneficio. Kasloff tenía cierto límite para conceder permisos, por tanto envió la propuesta a la corte de San Petersburgo, a fin de que resolviera lo conveniente. Aunque la oferta hubiese sido admitida, las mercancías indias y chinas, a pesar de ser muy apreciadas, no tendrían mucha demanda, ya que había poca población en esa región. Además, en el mercado de Kiakhta los rusos podrían vender sus pieles a un precio mejor. Las pieles de nutria eran más caras en Kamchtka que en Cantón; allí, La Pérouse vendió las pieles que llevaba de la costa noroccidental de América a unos comerciantes chinos en diez dólares cada una, mientras en Pekín se vendía por 120. En el Puerto de San Pedro y San Pablo, las pieles alcanzaban un precio de 30 rublos cada una.[66] Kiakhta, en la frontera de Rusia y Mongolia, era el mejor mercado de peletería; en este lugar las importaciones y exportaciones de pieles ascendían aproximadamente a 18 millones de libras anuales.[67]

Entretanto, la zarina Catalina II preparó una expedición muy ambiciosa. El 8 de agosto de 1785 concedió el grado de capitán de segunda clase y comandante de la nueva expedición al teniente Billings; quien había acompañado a Cook, en su último viaje, como asistente astronómico. La zarina proporcionó a

Billings dos naves y una *carte blanche*, autorizándole a realizar una expedición astronómica y geográfica entre Asia y América, para describir sus costas y precisar la situación de las islas existentes entre esos continentes. El Senado y el Colegio del Almirantazgo confirmaron y completaron el nombramiento. El teniente de marina Sarychef salió al Puerto de Okhotsk en el mes de septiembre, lo acompañaba un grupo de constructores de naves, con órdenes de fabricar dos barcos de acuerdo con los proyectos del inglés Lamb Yeames. El gobernador general de Irkutsk y Kolivansk tenía instrucciones de proporcionar los materiales necesarios a dichos construcciones de buques. El comandante Billings partió unas semanas más tarde, acompañado del teniente Hall, del sargento Roberk, el maestro Batakof de la marina y Martin Sauer, secretario de la expedición. El comandante no salió de Irkutsk hasta el 9 de mayo de 1786; en este lugar se unieron a la expedición dos médicos oficiales y naturalistas. El día 29 la expedición llegó a Yakutsk, donde el gobernador le proporcionó las provisiones y medios de transporte necesarios.[68] Billings y sus compañeros llegaron a Verkhne Kolimsk a fines de septiembre, cuando se empezaba a sentir el rigor de invierno. Durante esta estación construyeron dos barcos: el *Pallas* y el *Yasatchonoi*. El 25 de mayo del año siguiente salieron en dichos barcos y el 17 de junio llegaron a Nichne Kolimsk, cerca de la desembocadura del Río Kolima. De ahí entraron en el Mar Oriente de Siberia. A pesar de varios contratiempos, la expedición continuó el viaje hasta los 69° 35' N y los 168° 54' E; ahí, Billings tuvo que decidir regresar a Nichne Kolimsk.[69]

Aunque Lesseps, compañero de navegación de La Pérouse, advirtió los prepartivos para la expedición rusa, el destino de ésta se mantuvo en secreto. La Pérouse dejó a Lesseps en Kamchatka, con el objeto de que regresara a París con los diarios, mapas y otros documentos relativos a sus exploraciones. En ese sitio, el joven Lesseps encontró a nueve japoneses náufragos, quienes habían navegado por espacio de seis meses sin brújula, a bordo de un barco pequeño, y llegaron a una de las Islas Aleutianas. Los rusos se encargaron de ellos y los enviaron a Kamchatka en los buques mercantes de pieles. Ahí, los japoneses fueron tratados con amabilidad, pero fueron enviados apresuradamente a San Petersburgo.[70] De Kamchatka, Lesseps pasó a Okhotsk, donde encontró un barco apenas terminado de construir y otro sólo diseñado. El joven francés pensó que los rusos necesitarían más tiempo para concluir los preparativos de su expedición. Con todo, no pudo averiguar el objeto ni el destino de la navegación rusa.[71]

Cuando la expedición de Billings regresó a Yakutsk, procedente del Mar Oriente de Siberia, encontró que aún no estaba preparada la cantidad de provisiones necesarias para la expedición. Las naves principales, construidas en Okhotsk, se podrían botar hasta el mes de julio de 1789. La primera recibió el nombre de *Slava Rossie* (Gloria de Rusia); la segunda, *Dobraia Namerenia*, fue botada en el mes de agosto, pero naufragó al cruzar en Okhotsk, por lo cual tuvo que construir otra nueva nave. La salida estaba prevista para el 14 de septiembre; no obstante, un mensaje procedente de San Petersburgo, dirigido al comandante

Billings, retrasó, aunque sólo unos días, la salida de la expedición. El aviso informaba que había estallado la guerra con Suecia, por lo cual al gobierno ruso le faltaban fondos y oficiales de la marina. Por fin, el 19 de septiembre zarpó la *Slava Rossie*, el primero de octubre ancló en Petropavlovsk, Kamchatka; allí, los expedicionarios pasaron el invierno en espera de un barco de suministro.[72] El rumor de esta exploración científica de Billings llegó a España por la expedición enviada por el virrey de Nueva España en 1788.

La expedición de Cook recogió una colección pequeña de pieles de **nutria** en Nutka y otros lugares. Esta piel, sobre todo la de color negro azabache, era sumamente apreciada en China, donde alcanzaba una cotización muy alta. Después de la exploración de Cook se difundió la noticia acerca de la existencia de nutrias marinas en la costa noroccidental de América, iniciándose así el comercio de pieles en dicha región. Los ingleses empezaron a explotarlas desde 1785, a través de la Compañía de las Indias Orientales y de la Compañía de King George's Sound, con licencia de la Compañía del Mar del Sur.

España también proyectó el comercio de pieles a partir de 1785, con la intención de cambiar estas por azogue de China. Vicente Basadre y Vega estaba comisionado en California para recolectar pieles de nutria; esta tarea llevaba a cabo cuando arribó a Monterrey, el 14 de septiembre de 1787, la expedición de La Pérouse.[73] La Pérouse creyó que esta nueva rama del comercio produciría a los españoles más beneficio que la mina rica de México.[74]

Francia encomendó al conde de La Pérouse que investigara el mercado de pieles y averiguara si la Compañía de la Bahía de Hudson había abierto el comercio con los habitantes de la costa occidental.[75] Esta expedición no regresó a Europa, porque se extravió durante la navegación. La última carta de La Pérouse está fechada en la Bahía Botánica el 7 de febrero de 1788.[76]

CAPITULO III

INTERESES EUROPEOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMERICA: UN PUNTO ESTRATEGICO EN NUTKA

1. Expediciones a la costa noroccidental de América, para explotar la piel de nutria

El comercio de pieles tiene una larga historia desde el tiempo antiguo hasta hoy día. La nutria, marina y de río, es un animal mamífero y anfibio, de pelo corto y denso, que vive en la costa noroccidental de América, desde Baja California hasta Alaska.[1] Los chinos apreciaban mucho su piel, sobre todo la de color negro. Los españoles introdujeron la piel de nutria en México, aunque no en gran cantidad.[2] Los rusos conocieron la existencia de esta preciosa piel y después de 1741 se dedicaron a la caza de nutrias. Los productos se concentraban en los puertos de la Península de Kamchatka, de donde eran transportados, por tierra, a distintos centros comerciales. La mayoría eran llevadas a Kiakhta, allí las intercambiaban por mercancías chinas, las cuales eran conducidas a Europa, por vía terrestre. El precio de una piel era por lo menos tres veces mayor en Kiakhta, en la frontera con China, que en Okhotsk; debido a que su transportación era costosa.

Los habitantes de las provincias septentrionales de China usaban la piel de nutria para elaborar prendas de vestir; pagaban desde 500 hasta 1,000 dólares por un traje. En las provincias meridionales una esclavina se cotizaba en seis dólares.[3] Los comerciantes de Pekín estaban ávidos por las pieles de nutria y pagaban por una sola piel hasta el equivalente al salario

CAPÍTULO III

INTERESES EUROPEOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMÉRICA: UN PUNTO ESTRATÉGICO EN NUTKA

1. Expediciones a la costa noroccidental de América, para explotar la piel de nutria

El comercio de pieles tiene una larga historia desde el tiempo antiguo hasta hoy día. La nutria, marina y de río, es un animal mamífero y anfibio, de pelo corto y denso, que vive en la costa noroccidental de América, desde Baja California hasta Alaska.[1] Los chinos apreciaban mucho su piel, sobre todo la de color negro. Los españoles introdujeron la piel de nutria en México, aunque no en gran cantidad.[2] Los rusos conocieron la existencia de esta preciosa piel y después de 1741 se dedicaron a la caza de nutrias. Los productos se concentraban en los puertos de la Península de Kamchatka, de donde eran transportados, por tierra, a distintos centros comerciales. La mayoría eran llevadas a Kiakhta, allí las intercambiaban por mercancías chinas, las cuales eran conducidas a Europa, por vía terrestre. El precio de una piel era por lo menos tres veces mayor en Kiakhta, en la frontera con China, que en Okhotsk; debido a que su transportación era costosa.

Los habitantes de las provincias septentrionales de China usaban la piel de nutria para elaborar prendas de vestir; pagaban desde 500 hasta 1,000 dólares por un traje. En las provincias meridionales una esclavina se cotizaba en seis dólares.[3] Los comerciantes de Pekín estaban ávidos por las pieles de nutria y pagaban por una sola piel hasta el equivalente al salario

percibido durante un año por un oficinista ruso.[4] Ante la demanda de pieles en el norte de China, los comerciantes pekineses introdujeron su venta en Cantón, un puerto que ellos no habían visto nunca. Este mercado nuevo satisfizo completamente a los negociantes pekineses, ya que en dicho puerto conseguían pieles de la misma calidad que en Maimaichin-Kiakhta, y a un precio más bajo. Los pekineses llegaron a Cantón y conseguían té, seda, marfil, pieles y paños finos.[5]

La zarina Catalina II (1762-1796) basó su política económica en el principio del *laissez faire*; de este modo, suprimió la mayoría de los monopolios estatales, reservándose sólo algunos cuantos como el del licor. Esta circunstancia permitió a los comerciantes privados negociar a su entera libertad, bajo su propio riesgo. Los resultados no se hicieron esperar; la abolición del tributo de pieles (*Yasak*) incrementó el número de comerciantes. El efecto más evidente de esta medida se produjo en Irkutsk, donde en dos años la población aumentó a 16,000 habitantes; es decir, el incremento fue mayor del doble, con nuevos comerciantes, oficinistas y otros empleados.[6] De esta manera, Rusia expandía sus posesiones territoriales en Siberia con poquísimo gasto, ya que los comerciantes continuaron las expediciones desde Okhotsk, para las cuales construían barcos de 45 pies de quilla, con un mástil en medio, muy parecidos a la escampavía, tripulados por 40 ó 50 hombres, quienes, eran cazadores más que marineros.[7]

Los sobrevivientes de la segunda expedición de Vitus Behring regresaron con una cierta cantidad de pieles de zorro azul, foca

y nutria marina; de esta última eran 900 piezas, las cuales alcanban una cotización de 90,000 rublos en el mercado chino.[8] A unas 115 millas marinas al este de la fortaleza del río Kamchatka, donde Behring había construido su primer barco en 1728, está la isla de Behring, en la cual, presumiblemente, abundaban las nutrias marinas; así, Emerian Basov, sargento de los cosacos de la fortaleza mencionada y superviviente de la última expedición de Behring, decidió participar en nuevas exploraciones. Pasó el invierno en el establecimiento del río Kamchatka, para de ahí salir en búsqueda de pieles. Antes de salir Basov construyó un barco, *Kapiton*, y en el verano de 1743 partió en compañía del traficante Andrei Sarebrennikov. Ésta fue la primera exploración privada que cruzó el agua salada; el viaje salió bien, por tanto tuvieron el entusiasmo suficiente para realizar otro; los resultados no fueron nada despreciables; 1,600 pieles de nutria, 2,000 de foca y 2,000 de zorro azul, cuyo valor ascendía a unos 200,000 rublos. Basov realizó varios viajes a la isla de Behring. En 1745 el comandante de Kamchatka permitió a dos traficantes, Chebaevskoi y Trapeznikov, que se equiparon y salieron con rumbo a las islas Aleutianas en el barco *Eudoxia*, construido en el viaje astillero de Behring, ubicado en la desembocadura del río Kamchatka.[9] Tomando en consideración los buenos resultados logrados, el gobierno de San Petersburgo autorizó al comandante de Okhotsk para que resolviera los asuntos concernientes a las islas Aleutianas. En 1763, es decir, 20 años después del primer viaje de Basov, un barco ruso capitaneado por Stepan Glotov registró la cadena de las Aleutianas, hasta la

punta de la Isla Kodiak.[10]

Grigorii Ivanovich Shelikhov aprendió el negocio de las pieles en la aduana de Kiakhta y de allí partió con dirección a Okhotsk. Hacia 1781 Shelikhov organizó una empresa con Ivan Larionovich Golkov que recibió el nombre de Compañía de Golikov-Shelikhov. En el mes de agosto de 1783, Shelikhov emprendió un viaje en una flota conformada por los galeones *Tres Santos* y *San Mikhael Arkhángel* así como la balandra *San Simeón*; llegaron a la Isla Kodiak en julio de 1784. Estando en dicho lugar, Shelikhov decidió fundar un establecimiento permanente; los gastos, que ascendieron a 250,000 rublos, corrieron por cuenta de su propia compañía y la nueva colonia fue bautizada con el nombre de Tres Santos.[12] Sin embargo, cuando regresó, en 1787, a Irkutsk con un cargamento de pieles encontró malas noticias: el negocio de pieles estaba virtualmente paralizado, porque Pekín había interrumpido el comercio con los rusos desde dos años atrás; en consecuencia, la aduana de Kiakhta estaba cerrada.[11] Shelikhov viajó a San Petersburgo para pedir ayuda a Catalina II, pero el gobierno de la zarina estaba demasiado ocupado en asuntos exteriores con Turquía y Suecia.[12]

Los intereses de Rusia y España chocaban tanto en América septentrional como en Europa. Rusia y Austria se unieron para expulsar a los turcos de Europa oriental, alianza que alarmó a las cortes de España y Francia. La crisis entre Rusia y Turquía culminó en 1787, al estallar la guerra entre ambas naciones; al mismo tiempo se perfiló la posibilidad de un conflicto bélico con Suecia, y, efectivamente, la lucha armada contra este país

se inició sólo unos meses después de comenzada la guerra contra los turcos. Estas dificultades externas retrasaron los preparativos de la expedición de Billings hacia la costa noroccidental de América e impidieron al gobierno ruso prestar atención a la política de Pekín. A pesar de todos los obstáculos, la colonia Tres Santos continuaba enviando cargamentos de pieles a Irkutsk, pero las ventas eran exiguas; de este modo, Shelikov tuvo que esperar hasta 1792, cuando el gobierno chino abrió nuevamente el comercio en Kiakhta, convirtiéndose, entonces, en el comerciante más rico de Irkutsk.[13]

Basándose en sus descubrimientos en la costa de Alaska, los rusos confiaban avanzar más hacia el sur, hasta la California española. Conforme a esto, Catalina II ordenó que cuatro fragatas y un buque de transporte salieran con dirección al Océano Pacífico norte, a fin de reforzar la expansión rusa. En realidad, esta expedición defendería el derecho imperial sobre las tierras descubiertas por los rusos.[14] El comandante Potaf Zaikof Cusmich esperaba en Unalaska a la expedición procedente de Kamchatka, la cual vendría "para poblar en Nutka, impidiendo el comercio y radicación de los ingleses"; así, el primer encuentro entre rusos y españoles en Alaska fue en 1788.[15] No obstante, cuando la expedición española comandada por Martínez llegó a Nutka, en el mes de mayo de 1789, con el propósito de frenar el avance de los rusos hacia el sur, se encontró con ingleses que habían llegado procedentes del Lejano Oriente y no con los rusos.

Los ingleses desconocían el aprecio que los chinos tenían por las pieles y por eso no entendían completamente el motivo de

la expansión rusa hacia el Océano Pacífico norte. No fue sino hasta que la expedición de James Cook llevó unas 100 pieles de nutria a Cantón y que los chinos pagaron voluntariamente una cantidad elevada por ellas, cuando se percataron de la riqueza que contenía la costa noroccidental de América. En su última expedición, el capitán Cook tenía instrucciones de buscar un paso por el noroccidente que comunicara el Atlántico con el Pacífico, para enviar directamente las pieles desde la Bahía de Hudson hasta China; aunque no encontró el paso, sí halló pieles de excelente calidad más que en las costas atlánticas. Cook y sus compañeros obtuvieron una cantidad considerable de pieles de nutria marina, que le fueron proporcionadas por los nativos de Nutka y otros lugares de la costa noroccidental de América; cabe señalar que los expedicionarios ignoraban el valor que esta piel tenía en China. Durante el viaje de regreso, las pieles fueron usadas como ropa de cama y no tuvieron mucho cuidado con ellas. Dos terceras partes del total de las pieles que los exploradores habían conseguido, las dieron a los rusos en Kamchatka y el resto lo vendieron en Cantón, en alrededor de 10,000 dólares.[16] La cantidad obtenida fue enorme; así pues, Cook había descubierto una costa de oro. La noticia de este fructífero negocio se extendió con rapidez, y los comerciantes europeos navegaron hacia la rica costa americana.

William Bolts, al mando del *Cobenzell*, un barco armado de 700 toneladas, acompañado de otra nave de 45 toneladas, salió en 1781 del Puerto de Trieste, en el Mar Adriático, para la costa noroccidental de América. Esta expedición fue, después de la de

Cook, la primera que se realizó con el objetivo de conseguir pieles en esa parte de América; infortunadamente es poco conocida.[17]

El capitán James Hanna, a bordo de un bergantín de 60 toneladas con bandera portuguesa o inglesa y con licencia de la Compañía de las Indias Orientales, salió de China en el mes de abril de 1785. Tomó rumbo hacia el norte, pasó por el extremo sur del Japón y llegó a Nutka en agosto del mismo año. En un principio, los nativos atacaron a 20 hombres de la tripulación, pero fueron rechazados; finalmente hicieron amistad y algunos negocios. Los expedicionarios obtuvieron un lote valioso de 560 pieles de nutria, que vendieron en Cantón en 20,600 dólares. Hanna continuó navegando hacia el norte, a lo largo de la costa. Llegó a un puerto, en los 50° 41', al que denominó Sea Otter, y a la Bahía St. Patrick, ubicados cerca del extremo septentrional de la Isla Vancouver. Salió de Nutka en septiembre y llegó a Macao en diciembre. El siguiente año, 1786, el capitán Hanna salió, en un barco mayor llamado *Sea Otter*, con el mismo destino que su expedición anterior.[18]

Este hecho estimuló a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, la cual equipó dos barcos, el *Capitán Cook*, al mando del capitán Lorie, y el *Experiment*, bajo las órdenes del capitán Guise. Zarparon de Bombay el 28 de noviembre de 1785; llegaron a Nutka el 27 de junio de 1786; consiguieron 600 pieles de nutria. Uno de los tripulantes, McKey cayó gravemente enfermo y, petición del supercargo James Strage, se quedó en Nutka mientras recuperaba la salud; se le recomentó, además, que aprendiera la

lengua de los nativos y tomara las medidas necesarias para suministrar pieles a otros. Prometiendo volver en la primavera siguiente, la expedición partió de Nutka el 27 de julio con dirección al Río de Cook. En el mes de agosto arribó a Nutka, procedente de China, el *Sea Otter*, de 120 toneladas, capitaneado por James Hanna, quien ofreció a Mckey llevarlo de regreso; el ofrecimiento fue rechazado, porque Mckey quiso quedarse hasta el siguiente año.[19] Hanna permaneció en Nutka dos semanas, pero sólo obtuvo 50 pieles, más 50 que logró conseguir en otro punto de la costa; partió el primero de octubre.[20]

En mayo de 1785, Richard Cadman Etches y otros comerciantes ingleses establecieron la Compañía de King George Sound, con el objeto de establecer el comercio de pieles entre la costa noroccidental de América y China. Para lograr su propósito, consiguieron una licencia de la Compañía del Mar del Sur, la cual poseía el privilegio exclusivo del comercio con América; una licencia similar la obtuvieron de la Compañía de las Indias Orientales, ya que la venta de producto la vigilaría la contaduría de esta Compañía; y al mismo tiempo les entregó una carga de té de Cantón. La novel compañía pronto entendió que sus actividades poco perjudicarían al monopolio de la Compañía de las Indias Orientales.[21] Por tanto, la Compañía de King George Sound encargó al comandante Nathaiel Portlok la dirección del *King George* de 320 toneladas, y a George Dixon el *Queen Charlotte*, de 200 toneladas. Ambos barcos salieron de Deptford del Támesis el 8 de julio de 1785.[22]

El barco *Lark*, de 220 toneladas y 40 tripulantes, bajo el

mando del capitán Peters, soltó amarras en Macao el mes de julio de 1786 y llegó a Kamchatka el 20 de agosto. Peters entregó una carta al coronel Kasloff, solicitando permiso para comerciar en Kamchatka, en virtud de la alianza concertada entre los dos reinos en Europa. Cuando el capitán Peters estuvo por primera vez en Kamchatka, negoció con Schelikhov, mercante ruso, por la suma de 80,000 rublos. Estos expedicionarios ingleses tenían la intención de establecer una línea comercial entre India, China, y Kamchatka. No obstante, a poco de haber salido de Kamchatka, la nave naufragó, perdiendo casi todos sus tripulantes, excepto dos, un portugués y un negro de Bengala, a quienes encontró La Pérouse en Kamchatka.[23]

El 20 de enero de 1786 la Compañía de las Indias Orientales consiguió dos barcos, con el propósito de que realizaran una expedición para obtener pieles en la costa noroccidental de América. Las naves eran: *Nootka*, de 200 toneladas y *Sea Otter*, de 100 toneladas, comandadas por John Meares y William Tipping, respectivamente. Por el 20 de febrero todos estaban listos para hacerse a la mar. El capitán Meares salió de Bengala y envió al general Burke, miembro de la contaduría de las Fuerzas Reales en India, con destino a Madrás. El capitán Tipping partió de Calcuta hacia la costa noroccidental de América. Hizo escala en Malaca para descargar opio, cuyo valor aproximado era de 3,000 rupias. Meares, a bordo del *Nootka*, salió de Malaca solo, pues su nave compañera había levado anclas el 29 de mayo. Saludó a la fortaleza holandesa con una salva de cañonazos.[24] En el mes de agosto, Meares llegó a la Isla Unalaska, donde encontró a unos

rusos procedentes de Okhotsk y Kamchatka, que habían viajado en un barco de 50 toneladas, los cuales, comúnmente, llevaban 60 u 80 tripulantes. Los rusos cazaban nutrias marinas y otros animales junto con los nativos; estos últimos tenían la obligación de entregar tributo al zar. En dicha isla nada más había zorros, pero algunos eran negros, y la piel de este color tenía un alto valor. Durante su estancia en la Isla Unalaska, Meares intentó que los rusos le vendieran las pieles, pero les pusieron un precio demasiado alto. Los ingleses dejaron Unalaska el 20 de agosto y navegaron hacia el continente; pasaron el invierno en la Bahía del Príncipe Guillermo, así bautizada por el capitán James Cook.[25]

El *King George*, capitaneado por Portlock, y el *Queen Charlotte*, al mando del capitán Dixon, pasaron por el Cabo de Hornos en abril de 1786. Tocaron las Islas de Sandwich y llegaron al Río de Cook en julio de 1786. Por el tiempo en que esta expedición salió de Inglaterra, escucharon algunas noticias acerca del equipamiento de dos barcos franceses destinados al Río de Cook; sin embargo, en dicho sitio sólo encontraron a los rusos, procedentes de Unalaska, dedicados a la caza de nutrias marinas, a bordo de *bidarkas* (canoas), en compañía de los nativos de Unalaska y Kodiak. Los capitanes ingleses visitaron la factoría, con el propósito de negociar con pieles.[26] Posteriormente, los exploradores bajaron a Nutka y de ahí prosiguieron a las Islas Sandwich, donde pasaron el invierno. Portlock y Dixon viajaron nuevamente hacia la costa noroccidental de América, desde las Sandwich, en el mes de marzo.

Se encaminaron a la Bahía del Príncipe Guillermo, encontrándose con el capitán Meares. A partir de este lugar, el *Queen Charlotte* navegó hacia el sur, mientras que el *King George* se quedó en la costa de Alaska. El 6 de agosto, el capitán Dixon avistó la Punta Woody y dos días más tarde encontró en alta mar a los capitanes Charles Duncan y James Colnett, al mando del *Princess Royal* y del *Prince of Wales*, respectivamente, quienes habían zarpado de Inglaterra en septiembre de 1786 y anclado en Nutka en el mes de julio del año siguiente.[27]

Dixon tuvo noticias de que el capitán Barclay, (su nombre también se escribe como Barkley), había visitado Nutka. Charles William Barkley, acompañado por su esposa, había salido del puerto belga de Ostend, a bordo del *Imperial Eagle*, con bandera de la Compañía Austriaca de las Indias Orientales, en el mes de noviembre de 1786. Arribó a Nutka en junio de 1787 y obtuvo 800 pieles. Barkley no se dirigió rumbo al norte, sino que utilizó exitosamente los servicios de McKey. Éste le comunicó que había vivido en Nutka durante un año y que, con base en sus viajes al interior y en los informes de los nativos, consideraba que dicho lugar no formaba parte del continente. En el mes de julio, antes de salir de Nutka, Barkley encontró a los capitanes Charles Duncan y James Colnett, a quienes vendió las provisiones que le sobraban. Barkley reemprendió la marcha, con rumbo al sur, acompañado de McKey. Durante esta exploración descubrió Barkley Sound. Reanudó el viaje y, a la altura de los 47° 43' N, ordenó a Millar y a cinco tripulantes más que entraran a explorar un río, pero los nativos dieron muerte a los navegantes.

Barkley llegó hasta los 47° 9', a este lugar lo nombró Punta de Fear. En agosto o principios de septiembre Barkley dejó la costa noroccidental y llegó a Cantón en noviembre de 1787.[28]

Por su parte, Portlock y Dixon llevaron a Cantón lo obtenido en su expedición: 2,552 pieles de nutria, de las cuales Dixon consiguió 1,821 en las Islas de la Reina Carlota; de su venta ganaron la nada despreciable suma de 54,857 dólares. Estos exploradores adquirieron un número ligeramente mayor de pieles que Hanna, Strange, Meares y Barkley, quienes obtuvieron 2,481.[29]

Los capitanes Duncan, en el *Princess Royal*, y Colnett, en el *Prince of Wales*, quienes habían salido de Inglaterra en septiembre de 1786, llegaron a Nutka en julio del año siguiente. Durante el viaje encontraron primero al capitán Barkley y después a Dixon, quien se alegró mucho de comunicarse con personas de la Compañía de King George Sound. Colnett y Duncan establecieron una factoría en la Isla de los Estados, con el propósito de recolectar pieles de foca y obtener aceite. Desde este sitio viajaron a Nutka, sin detenerse en ningún otro lugar. John Etches, hermano del dueño de la Compañía de King George Sound, que iba en el *Prince of Wales*, informó al capitán Barkley que habían estado cerca de un mes en Nutka, pero habían efectuado pocos negocios.[30] Dixon les comunicó que en las Islas de la Reina Carlota, llamada así por el barco en que viajaban, existían grandes oportunidades para comerciar; en vista de esto, Duncan y Colnett se encaminaron a dichas islas en lugar de dirigirse a la Bahía del Príncipe Guillermo. Duncan pasó la temporada invernal en la costa noroccidental y regresó a Nutka al siguiente año;

además, descubrió un archipiélago, al que bautizó con el msimo nombre de su barco: Islas de Princess Royal.[31]

En enero de 1788, Meares y un grupo de comerciantes ingleses establecidos en la India, consiguieron y equiparon dos barcos: *Felice Adventurer* e *Iphigenia Nubiana*, para que viajaran hacia la costa noroccidental de América. La tripulación de estos barcos era heterogénea, la componían europeos y chinos. Los últimos fueron incluidos porque eran considerados fuertes e industriosos, además de que pedían salarios bastante moderados. Así, fueron incluidos para probar su pericia como raza ingeniosa y por motivos económicos. Meares opinaba que en cada uno de los puestos comerciales que se establecieran en América sería provechoso dejar una colonia de chinos, pues servirían como herreros y carpinteros, y los europeos como artesanos.[32]

El paquebote *Iphigenia Nubiana* fue terminado de pertrechar hasta el 20 de enero y, dirigido por el capitán Douglas, se encaminó hacia Alaska. Llevaba instrucciones de navegar a lo largo de la costa, hacia el sur, hasta Nutka. El *Felice Adventurer*, al mando del capitán Meares, también tenía como destino Nutka. A bordo de esta embarcación iban dos nativos que regresaban a su tierra original: Comekela, jefe de Nutka y hermano de Macuina, que había sido llevado a Asia por la expedición anterior; el otro era Tiana, un jefe joven oriundo de las Islas de Sandwich. El 11 de agosto avistaron tierra americana. Dos días más tarde, el *Felice Adventurer* ancló en Nutka. Al llegar a este punto se toparon con el capitán Duncan, al mando del *Princess Royal*, quien salía del puerto; sin embargo,

no se comunicaron. Los habitantes de Nutka, dirigidos por dos jefes, Macuina y Callicum, recibieron de buen grado a Meares y a sus compañeros. Los ingleses emprendieron dos tareas: edificaron una casa para que sirviera de albergue a los trabajadores y de bodega para construir una nave pequeña. Macuina, lejos de impedir los trabajos, les otorgó un sitio para la casa, ofreció la ayuda de los nativos y designó a Callicum y a otros aborígenes para que protegieran a los extranjeros en sus operaciones.[33] La casa fue terminada de edificar el 28 de mayo y hasta entonces iniciaron la construcción de un buque pequeño de 40 ó 50 toneladas.[34] Los ingleses, desde su llegada hasta el 5 de junio, consiguieron más de 140 pieles de nutria.[35]

Por su parte, en 1787, seis negociantes de Boston[40] organizaron una compañía de pieles en el Pacífico septentrional. Para ello, consiguieron y equiparon dos barcos cuyo costo fue de 50,000 dólares.[36] Las embarcaciones eran: la fragata *Columbia Rediviva*, de 200 toneladas, bajo el dominio del comandante John Kendrick, y la goleta *Lady Washington*, de 90 toneladas, capitaneada por Robert Gray. Obtuvieron pasaporte y cartas tanto del gobierno federal de los Estados Unidos de América, como del Estado de Massachusetts.[37] El 30 de septiembre de 1787, ambas naves salieron de Boston; el 1° de abril de 1788, a la altura de Cabo de Hornos, la fragata y la goleta fueron separadas por un fuerte viento.[38] Así, la *Lady Washington* llegó a Nutka el 16 de septiembre y ahí debería juntarse con su compañera de navegación; en ese mismo lugar también encontró dos barcos ingleses: *Felice Adventurer* e *Iphigenia Nubiana*, que por razones políticas

navegaban con bandera portuguesa, ya que tal estratagema les evitaría problemas con los españoles.

Los ingleses recolectaron 650 pieles de nutria. El 19 de septiembre lanzaron al mar una goleta construida en Nutka, a la cual Meares bautizó con el nombre de *North West America*.[39] Meares seleccionó inmediatamente como capitán a Robert Funter, así como a los oficiales y a la tripulación de la embarcación recién botada. El día 23 arribó a Nutka la *Columbia Rediviva*. El día 24, estando todo listo para emprender la navegación, Meares ordenó zarpar al capitán Douglas, al mando de *Felice Adventurer*. El *Iphigenia Nubiana* y la *North West America* levaron aclas y se encaminaron a las Islas de Sandwich, con el objeto de pasar ahí el invierno. Tiana, jefe de los nativos de dichas islas, se embarcó en el *Iphigenia Nubiana*, para regresar a su tierra natal.[40] El comandante Kendrick decidió, el 26 de octubre, pasar el invierno en Nutka[41] y salir hasta marzo del año siguiente.

Cuando el *Felice Adventurer* arribó a China, en el otoño de 1788, los agentes de los comerciantes en Inglaterra e India formaron una sociedad anónima para negociar con pieles provenientes de la costa noroccidental de América. Por consiguiente, pertrecharon un barco al que llamaron *Argonaut*, que debería navegar bajo las órdenes de James Colnett, teniente de la marina real inglesa, y quien había comandado el *Prince of Wales*, perteneciente a los mercaderes londineses, y viajado en él a la costa noroccidental de América, regresando a China, con pieles de alto valor, en 1788. Durante esta travesía, el *Prince of Wales* sufrió serios daños, de modo que Colnett no tuvo inconveniente

en abandonar el mando del buque averiado y dedicarse a preparar el *Argonaut*. El *Princess Royal*, al mando del capitán Thomas Hudson, zarpó en febrero y el *Argonaut* el 26 de abril de 1789; ambos salieron de China.[42]

Vicente Basadre y Vega, de España, presentó su proyecto al virrey de la Nueva España, Martín de Gálvez (1783-1784), el 26 de septiembre de 1784. El proyecto tenía dos elementos fundamentales sobre el comercio entre California y China. A la sazón, el suministro de azogue a la Nueva España era insuficiente e irregular, mientras que China tenía gran cantidad de este metal. En las Californias había gran número de nutrias marinas. El plan de Basadre consistía en el sistema de intercambio de pieles de nutria de las Californias por azogue de China.[43] El 2 de junio de 1785, el rey de España ordenó que el plan fuera considerado cuidadosamente. El virrey Bernardo de Gálvez (1785-1786), pensando que sería mejor ejecutarlo, notificó inmediatamente al gobernador Pedro Fages y al padre Fermín Francisco de Lasuén, pidiendo su coopeación, el 23 de enero de 1786.[44] El comisionado Basadre salió de San Blas para California en junio de 1786, llegando a su destino con órdenes del virrey en agosto, un mes antes de llegar La Perouse; y regresó con un cargamento de 1,600 pieles de nutria a México, a fines del año; de ahí llegó a Manila al principio de 1787.[45]

Cuando los españoles llevaban su cargamento de pieles a Cantón, el capitán Meares los vio en el Mar de China y dio instrucciones al capitán Douglas en 1788 —un año antes del acontecimiento de Nutka— de que el comercio de pieles tenía

muy poca importancia para las industrias españolas. La costa noroccidental de América se quedaría para que los ingleses la explotaran. Para ello deberían obtener conocimientos completos de la costa noroccidental, y determinar si dejaban la parte sur de esta costa, si no había beneficio mercantil, o buscar nutrias en dicha costa. Además, podría saber dónde los españoles consiguieron dichas pieles.[46]

Antes de 1790, el número total de piel de nutria enviado a Manila fue de 9,729, con un valor de 87,699 dólares.[47] por no haber resultado bien cambiarlas por azogue de China, el gobierno español decidió abandonar el proyecto en 1790. El azogue arribó a San Blas el 6 de noviembre de 1792, en la fragata *San José y las Armas*, al mando del teniente Manuel Quimper; como el azogue siempre estuvo monopolizado por el gobierno, fue contado y verificado minuciosamente por la Real Hacienda; después, llegó a Acapulco el 23 de diciembre del mismo año.[48] El comercio de pieles de nutria se realizó en Manila y Basadre llevó 3.120,000 dólares que ingresaron a la Tesorería.[49] Los tarros de azogue chino, obtenidos por el intercambio con pieles de las Californias, llegaban en el galeón de Manila de 1789 a 1793.[50]

2. Encuentro en Nutka

El Tratado de Paz de Versalles, firmado en 1783, estipuló que España se posesionara de: América del Sur y América Central, a excepción de Brasil y Guayana; Nueva España, Louisiana, Florida y California, en América del Norte; en el mismo documento se reconoció la independencia de los Estados Unidos de América. Entretanto, el capitán Cook realizó la que sería la última expedición hacia la costa noroccidental de América, en busca del paso del noroeste; aunque no lo encontró, sí descubrió las amplias posibilidades del comercio de pieles, sobre todo de nutria. La Pérouse, después de su viaje, informó que los rusos habían fundado varios establecimientos a lo largo de la costa noroccidental de América.[1] La noticia inquietó al gobierno español, aunque aún desconocía que los ingleses enviaban expediciones a la costa noroccidental americana desde 1785, explotando, además, el comercio de pieles entre esta costa y China. El comercio de pieles llegó a ser el incentivo principal de los viajes de exploración hacia la costa mencionada, promovidos tanto por Inglaterra como por otras naciones de Europa. El virrey de Nueva España, Manuel Antonio Flores (17 de agosto de 1787 - 16 de octubre de 1789), de acuerdo con las reales órdenes del 25 de enero y del 21 de julio de 1787, envió una expedición a la costa noroccidental de América en 1788.[2] Las naves preparadas para tal efecto eran: la fragata *Princesa*, bajo el mando de Esteban José Martínez y el paquebote *San Carlos*, comandado por el segundo piloto Gonzalo Gabriel López de Haro.

Ambos buques salieron del Puerto de San Blas el 8 de marzo de 1788. El día 17 de mayo estaban a cuatro leguas de la Bahía del Principe Guillermo. El día 25 del mismo mes fondearon a la altura de los 59° 46', dos millas al sur de la Isla Montague. En esta ocasión visitaron el Puerto de Flores, designado así en honor del virrey novohispano en turno, y el Río de Cook. López de Haro perdió de vista a la fragata consorte y navegó solo a lo largo de la costa oriental de la Isla Kodiak. Inspeccionó la colonia rusa Tres Santos; allí, Delarof, jefe de la colonia, entendió el objetivo de los españoles, por lo cual aprovechó la oportunidad para comunicarles que en nombre del zar los rusos habían fundado seis establecimientos con más de 400 hombres en total, desde esta colonia hasta los 56°. Esta noticia hizo que los españoles comprendieran la necesidad de implantar una estación en Nutka al año siguiente.[3]

Esteban José Martínez arribó a la Isla Unalaska, encontrando un establecimiento ruso comandado por Potaf Zaikof Cusmich. Martínez y Zaikof sostuvieron pláticas en las que fungió como intérprete el ruso Mondofia. Las noticias que el explorador español escuchó del comandante ruso fueron muy similares a las que López de Haro oyó de Delarof. Zaikof notificó que desde hacia 20 años los rusos se habían establecido en Unalaska, y que ésta era la capital de otros establecimientos, situados en la parte occidental del Cabo Elizabeth, en el Cabo Rada, en el Río de Cook, en la Isla Montague; en suma, existían seis establecimientos, con aproximadamente 500 rusos, distribuidos a lo largo de la costa noroccidental, desde los 49° 36' hasta los 61° N.[4]

Al mismo tiempo, el comandante ruso esperaba cuatro fragatas, procedentes de Kamchatka, que trasladaban colonos que se establecerían en Nutka, para impedir el comercio y radicación de los ingleses. Éstos consideraban que tenían justo derecho a esa tierra, ya que había sido descubierta por Cook, como ya lo había manifestado el capitán inglés Grec, quien al mando de un paquebote había anclado en Unalaska, en el año de 1785, de donde pasó a Nutka y de allí a Cantón, llevando consigo un cargamento de pieles.[5] Además, Martínez escuchó del susodicho comandante ruso, que, a la llegada de las naves de Kamchatka a Unalaska, él debería tomar el mando y conducirlos a la Entrada de Nutka, donde ellos deberían formar un establecimiento; que él esperaba llegar a Nutka a mediados de julio o principios de agosto de 1789; y juntarían allí dos fragatas rusas que deberían navegar de Petersburgo, por vía del Cabo de Hornos, con provisiones y otros efectos necesarios.[6] Una vez que Martínez y López de Haro recogieron estas noticias, dieron por terminada su comisión y emprendieron el retorno. El paquebote ancló en el Puerto de San Blas el 22 de octubre y la fragata el 5 de diciembre de 1788.[7]

El virrey Manuel Antonio Flores dio cuenta a la corte española de los resultados de la expedición. Envió dos cartas, el 24 de noviembre y el 23 de diciembre de 1788, acompañadas de los diarios, planos y demás documentos, en los que exponía las causas que obligaban a España a ocupar rápidamente el litoral pacífico; así, mientras llegaba la aprobación real, ordenó a Esteban José Martínez y a Gonzalo Gabriel López de Haro que, a bordo de la fragata *Princesa* y el paquebote *San Carlos*, regresaran a Nutka.

Ambas naves partieron del Puerto de San Blas el 19 de febrero de 1789. La fragata llegó a Nutka el 5 de mayo y el paquebote el día 12 de ese mismo mes, encontrándose a la fragata *Columbia Rediviva*, al mando del capitán John Kendrick, a la balandra *Lady Washington*, capitaneada por Robert Gray, procedente de Boston, y al paquebote *Iphigenia Nubiana*, bajo las órdenes del capitán portugués Francisco José Viana, que había navegado desde Macao con bandera portuguesa.[8]

Esteban José Martínez ordenó la comparecencia de Francisco José Viana, portugués, y William Douglas, originario de Escocia. Los exploradores se presentaron el 8 de mayo, acompañados del primer piloto John Adamsons, y mostraron el pasaporte que les había dado el gobernador de Macao, Bernardo Alexio de Lemos, con el sello de las armas reales de Portugal, acompañado de unas instrucciones firmadas por el negociante de Macao, Joao Carvalho.[9] En las instrucciones se asentaba que la costa de Nutka había sido descubierta por el almirante portugués Bartolomé Fonte.[10] Dichas instrucciones subrayaban, particularmente, que en caso de encontrar, en el Puerto de Nutka o en algún otro punto de la costa septentrional, navíos rusos, españoles o ingleses, fueran tratados amablemente, permitiéndoles visitar estos lugares; pero procurando siempre evitar cualquier sorpresa y averiguar la clase de navío en la que viajaban, así como el valor de su carga; además, los visitantes tenían la obligación de declarar el objeto de su presencia en estas tierras.[11] En cuanto se recabara la información, deberían hacer dos relaciones y enviar una de ellas a Francisco José Bandeira y a Jerónimo Onbeiro

y la otra remitirla a Lisboa, a fin de que el soberano tomara las medidas pertinentes. Asimismo, las instrucciones señalaban que en caso de enfrentarse a una fuerza superior, se tomase posesión del navío atacante y lo enviaran, junto con sus oficiales, a Macao, para que el barco fuera declarado presa legal y los oficiales acusados de piratas y castigarlos como tales.[12]

Esteban José Martínez, alférez de navío de la armada real española, consideró que cuando Fonte descubrió la costa septentrional de América, Portugal estaba bajo el dominio de la corona española. La unión de ambos reinos perduró desde 1580 hasta 1640.[13] Por tanto, el 13 de mayo de 1789, tomó posesión del Puerto de San Lorenzo de Nutka, en virtud de las instrucciones y órdenes superiores del 23 de diciembre de 1788.[14] Sucesivamente, ordenó al primer piloto de la fragata *Princesa*, José Tobar y Tamariz, que tomase posesión del paquebote *Iphigenia Nubiana*. En cumplimiento de lo mandado, Tobar y Tamariz pasó, a bordo de una lancha armada, al paquebote y tomó posesión de él. Arrió la bandera portuguesa e izó la española; un cañonazo rubricó la ceremonia. Inmediatamente después se procedió a incautar la artillería, pólvora, balas y demás pertrechos de la referida presa, al traslado de su tripulación a la fragata *Princesa* y al paquebote *San Carlos*, inventariando el contenido de la embarcación.[15]

La tripulación del paquebote capturado por los españoles, aunque había navegado con bandera portuguesa, era inglesa, excepto el capitán, que era portugués, y 35 chinos sangleyes[16]

quienes desempeñaban diversos oficios. Los chinos sangleyes fueron embarcados mediante engaños, pues les dijeron que los llevarían a la costa de Bengala en la India y cuando se dieron cuenta ya estaban en Nutka. Estando ya en la costa americana se les pidió que se quedaran y que después de fortificar el lugar sería despachado un paquebote a las Islas Sandwich, donde comprarían una mujer para cada uno de ellos y de este modo poblarían Nutka. Al mismo tiempo, se les comunicó que esperaban dos fragatas de guerra procedentes de Londres, que llevarían tanto auxilio militar como los implementos necesarios para el establecimiento.[17]

A propósito, Meares no había tenido necesidad de usar la bandera portuguesa en la costa noroccidental de América, salvo cuando la *Lady Washington* apareció en Nutka.[18] En general, los ingleses habían optado por que sus buques que transitaran hacia la costa noroccidental de América, lo hicieran con bandera portuguesa, papeles y capitanes proporcionados por el gobernador de Macao, pues esto les evitaría tener problemas con los españoles o los rusos.[19]

El 12 de junio, el comandante Martínez determinó, con base en las instrucciones presentadas por el capitán Francisco José Viana, que el *Iphigenia Nubiana* pertenecía a Joao Carvalho y a su compañía;[20] en consecuencia, lo dejó en libertad. El 8 de junio, mientras despachaban el paquebote referido, el comandante español capturó a la pequeña goleta *North West America*, a sus oficiales y tripulación. Martínez consideró que este buque estaba bajo la misma bandera y propiedad que el *Iphigenia Nubiana*.[21] Los

ingleses habían construido la goleta en Nutka, el año anterior, por orden del capitán inglés John Meares, quien nombró a Robert Funter como capitán de la nueva embarcación. Funter se había desempeñado como segundo oficial de la chalupa *Felice Adventurer*. El comandante Martínez mandó que el capitán Funter, el piloto Thomas Barnet y toda la tripulación de la goleta, se embarcasen repartidos en la fragata *Columbia Rediviva* y en la balandra *Lady Washington* y retornasen a Macao.[22] Los españoles dieron un nuevo nombre a la goleta incautada, *Santa Gertrudis la Magna*, y la incorporaron al servicio naval de España.[23]

Consecutivamente entraron al Puerto de Nutka el paquebote *Princess Royal* y la fragata *Argonaut*, que John Meares había enviado desde China, para que recolectaran pieles. El paquebote llegó el 16 de junio, después de un viaje de 10 semanas y tres días, bajo el mando del capitán Thomas Hudson, quien se alarmó por el aspecto de las dos lanchas que salieron a su encuentro en el momento en que arribó al puerto. Cuando las lanchas se acercaron al paquebote, preguntaron, en inglés, si el capitán Duncan mandaba el buque; contestaron que no, que lo capitaneaba Thomas Hudson; acto seguido interrogaron si venían armadas, a lo que respondieron que sólo con una botella de aguardiente, y Hudson los invitó a que subiesen. Pasaron al paquebote el comandante Esteban José Martínez, John Kendrick, capitán de la fragata *Columbia Rediviva*, y Robert Funter, capitán de la goleta *North West America*, apresada por los españoles.[24]

El 24 de enero de 1789, estando John Etches y Thomas Hudson a bordo del *Princess Royal*, propiedad de Richard Cadman Etches,

de la Watling Street, y otros, acordaron emprender un viaje, de dos temporadas, hacia la costa noroccidental de América, con el objeto de recolectar, comprar o trocar pieles y otros productos.[25] Hudson recibiría la cantidad de 10 guineas mensuales, mientras durara el viaje, y 5 chelines por cada piel que lograra conseguir. Las pieles tendrían un tamaño de cuando menos tres pies seis pulgadas, deberían estar limpias y en buenas condiciones, de manera que pudieran hacerse capotes grandes con dos pieles.[26]

El paquebote *Princess Royal* estaba anclado cerca de la Entrada de Nutka; por tanto, el comandante español Martínez pidió al capitán Hudson llevara su embarcación hasta la entrada misma, asegurándole, bajo palabra de honor, que no temiera represalia alguna de su parte, ya que estaba desprovisto de órdenes para apoderarse de navíos ingleses. Cediendo a las instancias de los capitanes Kendrick y Funter, Hudson consintió fondear su embarcación en la Entrada de Nutka; aunque aún pasó la noche del 24 de enero a bordo, en compañía de los capitanes que lo habían convencido de que aceptara la proposición del comandante español. Fue hasta la mañana siguiente cuando arribó a dicha Entrada. Ahí encontraron dos buques españoles, la *Princesa* y el *San Carlos*; las embarcaciones se saludaron con una salva de cañonazos. Por la tarde, Hudson, acompañado por el comandante Martínez y el capitán Kendrick, abordaron la *Columbia Rediviva*, que se hallaba 6 millas más al norte de la Entrada de Nutka, donde permanecieron toda la noche.[27] El 18 del mismo mes llegó la balandra norteamericana *Lady Washington*, capitaneado por Robert Gray, compañero del

comandante Kendrick, que había hecho un reconocimiento de la parte septentrional.[28] Al atardecer, Hudson regresó a la Entrada en compañía de Ingraham, contramaestre de la *Columbia Rediviva*; ya estando a bordo recibieron la visita de algunos ayudantes del comandante Martínez a quienes deberían exponer las razones por las cuales habían anclado en la Entrada de Nutka, perteneciente al rey de España.[29] Hudson respondió que había fondeado en dicha Entrada porque después de navegar durante 10 semanas y tres días desde el Puerto de Macao, el barco estaba seriamente averiado y le hacía falta agua y leña; por tanto esperaba se le permitiera llevarlo a la playa, para repararlo.[30] La respuesta satisfizo a Martínez quien autorizó la compostura de la balandra.[31]

El 2 de julio, la balandra *Princess Royal* estaba lista para navegar; pero no pudo intercambiar con los naturales los efectos que llevaba a bordo. Entonces, Hudson comunicó a Martínez su intención de hacerse a la vela a la mañana siguiente; el comandante español le dijo que eso sería posible sólo hasta que retornara del sur la chalupa que había despachado. Sin embargo, en el transcurso de la tarde, Martínez accedió a la petición de Hudson. La embarcación de Hudson fue remolcada a la parte oriental del puerto, con el auxilio de las lanchas de la *Columbia Rediviva* y de la *Lady Washington*. Apenas terminadas las maniobras se escucharon dos cañonazos que, según conjeturó Hudson, anunciaban la entrada de algún navío, también supuso que se trataba de la fragata *Argonaut* capitaneada por James Colnett, que, procedente de Macao, llegaba para comerciar.[32] Las sospechas de Hudson quedaron confirmadas con el arribo de la *Argonaut* a la Entrada

de Nutka;[33] pero Hudson, ya fuera del puerto, no supo quién había llegado.

Al salir de Nutka, Hudson se propuso navegar hacia el norte; en plena navegación fue sorprendido por una fuerte tempestad del noroeste, por lo cual tuvo que buscar el Puerto Wickaninis, a 15 leguas al oriente de Nutka. El día 4 de julio alcanzó la costa, pero no pudo anclar sino hasta el día 9, debido al fuerte viento. En alta mar se encontró la chalupa anclada, bajo el mando del segundo piloto José Narváez, la cual regresaba de comisión por el sur, explorando el Estrecho de Juan de Fuca.[34] Después de que Hudson cayó prisionero, supo que Colleaque —contramaestre de la *Lady Washington* y en esta ocasión piloto de la chalupa de Martínez— había informado que Hudson tenía la intención de apresar a la chalupa en cualquier parte donde la encontrase.[35]

El día 3 de julio de 1789, cuando apenas salió del Puerto de Nutka la *Princess Royal*, la fragata *Argonaut*, al mando de James Colnett, llegó a tres o cuatro leguas al norte de Nutka, a las nueve de la mañana, encontrándose con una bruma espesa; no obstante, se le acercaron dos barcos. Uno de ellos preguntó, en castellano, si venían con armas, la respuesta fue negativa; por consiguiente, a Colnett y a otro sujeto se les permitió que subiesen a la chalupa. Una vez a bordo, los españoles le presentaron a Colnett una carta del capitán Hudson, de la *Princess Royal*, perteneciente a la misma Compañía Inglesa, en la que se comunicaba que el portador de la misiva era José Martínez, comandante de dos buques españoles, y de quien había recibido todos los auxilios posibles, habiendo partido del Puerto de Nutka

en aquella misma mañana. El comandante Martínez le permitió a Colnett entrar en el puerto, donde se encontraba también una embarcación norteamericana de comercio, y otras.[36] Después de muchos cumplimientos, Martínez hizo ofertas atractivas e insistió en que permaneciesen algún tiempo en Nutka. Colnett le respondió que no tendría el menor inconveniente en detenerse unos quince días, si le permitía armar una chalupa que llevaba en piezas sueltas; y mientras, se levantara una casa para resguardar a la tripulación de los insultos de los naturales. El comandante español respondió atentamente que no podía consentir la realización de estos trabajos, ante lo cual Colnett decidió marcharse el día siguiente. Martínez, apesadumbrado por la determinación de Colnett, reiteró al navegante inglés, bajo palabra de honor, que respetaba su resolución de retirarse cuando considerara conveniente. De esta forma, la lancha española y el bote norteamericano remolcaron la *Argonaut* al puerto. Los españoles y los ingleses convivieron amistosamente; Martínez bebió bastante y se quedó hasta muy tarde a bordo de la *Argonaut*. A la mañana siguiente, Martínez invitó a Colnett a almorzar, pidiéndole que no se hiciese a la vela sino hasta el día siguiente. Luego, Colnett volvió con Martínez a la *Argonaut*, regalándole al comandante español todo lo que parecía desear; ofreciéndole además cualquier otra cosa que le faltase. Entonces, Martínez le pidió al contramaestre, que era español; la petición fue atendida inmediatamente, a pesar de que el oficial cedido aún estaba empeñado en el buque inglés. Hacia las dos de la tarde, Colnett, deseando hacerse a la vela, envió a un oficial con una esquela

para el comandante, pidiéndole que le prestase su lancha para levantar su anchura. Martínez le respondió que aún no había revisado los documentos que le había presentado: Colnett había cumplido con lo exigido, pero Martínez, portándose de manera tornadiza, unas veces autorizaba la salida de la embarcación y otras la negaba. Finalmente, Martínez enseñó a Colnett un libro impreso y le señaló un artículo en el cual el rey de España ordenaba que se apresasen todos los navíos ingleses que se hallasen en estas costas. Ambos comandantes discutieron acaloradamente hasta que Martínez salió del camarote; después entraron unos marineros armados y engrillaron al capitán Colnett, quien increpó a Martínez acerca de su proceder, pues apresaba navíos británicos y dejaba pasar a otros con pabellones portugueses o americanos.[37]

John Meares dio las instrucciones siguientes a Colnett: los ingleses intentarían erigir un establecimiento sólido, fundando una factoría en la costa noroccidental de América, particularmente cerca de Nutka; ganarse la confianza de los jefes naturales, quienes sabían manejar el comercio con sus súbditos; si era posible, hacer trato con ellos y de este modo adueñarse del comercio de pieles. Colnett estaba autorizado para elegir el lugar más conveniente para instaurar una colonia donde tuviera paz, seguridad y protección de cualquier suceso funesto. El puerto era necesario para satisfacer distintas necesidades: guardar buques durante el invierno, construir barcos y comerciar.[38] Se establecerían diversas casas de tráfico en los lugares más ventajosos; durante el verano se recolectarían pieles;

durante el otoño los barcos pequeños serían guardados en la factoría, la cual podría llamarse Fort Pitt; Duffin podría ser investido superintendente de la colonia. En el invierno, Colnett enviaría naves a las Islas Sandwich por provisiones y por naturales, hombres y mujeres, que serían trasladados a América, para emplearlos en alguna tarea útil. La fragata *Argonaut* regresaría a China, cargada con pieles, al finalizar la temporada. En el viaje de retorno, la fragata estaría capitaneada por William Douglas, quien a su vez entregaría a Colnett la *Iphigenia Nubiana* y la *North West America*. La balandra *Princess Royal* y la goleta *North West America*, así como otros barcos pequeños, deberían permanecer siempre en la costa americana.[39]

El día 13, mientras el comandante Martínez daba instrucciones a José Tovar, primer piloto de la armada real española, para que condujera la fragata *Argonaut* al Puerto de San Blas, sin detenerse en cualquier otro puerto,[40] Hudson se dirigió a la Entrada de Nutka, en medio de una agradable brisa de este-sudeste, y al atardecer ya estaba en dicha Entrada. Entonces, Hudson disparó dos cañonazos, con la esperanza de que al escucharlos vendrían a bordo algunos naturales o las lanchas de los buques norteamericanos, con alguna noticia acerca de Colnett. Hudson sospechaba que era el capitán Colnett quien había llegado la misma mañana en la que él había salido de la Entrada de Nutka. En vista de que Hudson había quedado en buenos términos con el comandante Martínez, pensó que no se le presentaría obstáculo alguno. Así, en el momento en que encontró dos lanchas españolas —mandadas por Montisier, segundo teniente de la *Princesa*, quien

tenía ciertos conocimientos de inglés— se le comunicó que Martínez deseaba saber si necesitaba auxilio y que entrase al puerto; la misma petición le hacía el capitán Colnett, quien estaba enfermo. Hudson creyó lo que escuchó de Montisier y, al obscurecer, pasó a una de las lanchas españolas advirtiendo, hasta entonces, que estaba completamente armada y a bordo de ella el comandante Martínez, quien le comunicó que, al igual que su compatriota Colnett, era su prisionero. La fragata inglesa se colocó a un costado de la *Princesa*.[41]

El comandante Martínez insistió a Hudson para que ordenara a los oficiales de la *Princess Royal* que metieran esta embarcación al puerto; el inglés se negó a transmitir semejante orden. En el transcurso de esta conversación abordaron la lancha Anstone, segundo contramaestre del capitán Colnett y Hawe, miembro de la tripulación de la *Columbia Rediviva*, ambos navegantes, y, percatándose de que los preparativos para apresar a Hudson continuaban, le aconsejaron obedeciera a Martínez sin oponer resistencia. Considerando su condición de prisionero, Hudson aceptó ordenar a su segundo contramaestre Jacques que se sometiese a cualquier acaso y entregase la balandra a los oficiales que fuesen comisionados para tal efecto. A la medianoche, Montisier tomó posesión de la balandra *Princess Royal*; en la mañana del 15 de julio la condujo al Puerto de San Lorenzo de Nutka.[42]

El 15 de agosto la fragata inglesa *Argonaut* ancló en la boca del Puerto de San Blas. Al mando de ella iba el primer piloto José Tovar, quien había salido de Nutka el 13 de julio.

A bordo de la embarcación viajaron 16 prisioneros ingleses: siete de ellos eran oficiales y los nueve restantes marineros.[43]

La otra balandra capturada, *Princess Royal*, zarpó de San Lorenzo de Nutka rumbo al Puerto de San Blas, el 27 de julio. La balandra navegó bajo las órdenes de José María Narváez, quien tenía mandado no detenerse en puerto alguno, hasta llegar a su destino; la convoyó hasta los 38° el paquebote *San Carlos*. Asimismo, se dispuso que en caso de que avistara en alta mar una embarcación extranjera, debería alejarse, tomando el rumbo que más le acomodara.[44] Narváez llevaba consigo los pliegos del real servicio y los prisioneros. El 28 del mismo mes las embarcaciones se separaron. La *Princess Royal* ancló en el Puerto de San Blas el 27 de agosto.[45]

El paquebote *San Carlos*, capitaneado por Gonzalo López de Haro, arribó al presidio de Monterrey el 10 de agosto. El capitán llevaba instrucciones de llevar al gobernador de este presidio, Pedro Tages, los oficios del comandante Martínez en los que requería las provisiones siguientes: ganado vacuno y lanar, tasajo, menestras, harina y otros víveres que hubiese en existencia. Tages tomó las medidas necesarias para proveer al Puerto de Nutka.[46]

Gonzalo López de Haro solicitó al virrey Flores, a través de una carta que envió desde el presidio de Monterrey, le permitiera reconocer el Estrecho de Juan de Fuca, en los 48° 30' N. A fin de obtener el permiso, López de Haro argumentó lo siguientes: aunque el Puerto de Nutka era un sitio excelente para anclar sin peligro todo tipo de embarcaciones, debido a sus múltiples

ensenaditas, para fundar un establecimiento no era el sitio más apropiado, pues era un puerto de montes muy elevados, cubiertos de pinos espesos, sin llanuras, salvo aquella donde anclaban. Además, dicha llanura era muy pequeña y cuando llovía se convertía en un lodazal intransitable aun con botas. Por tanto, deseaba vehementemente explorar la costa para buscar buenos puertos, tierras para sembrar y sitio para fundar un establecimiento. López de Haro afirmó que al examinar el plano del capitán inglés apresado[47] por el comandante Martínez, se percató de que sólo ilustraba la entrada de dicho estrecho, que como a 30 leguas de ella la tierra formaba un frontón con muchas montañas, después seguían dos bocas anchas, una de ellas rumbo al nornoroeste y la otra hacia el estesudeste y que, habiéndole preguntado al oficial inglés si había examinado la boca estesudeste, le respondió que no; pero que la del nornordeste se internaba mucho, pues tal cosa afirmaban otros ingleses que habían estado en ella, y que continuaba hasta los 55° N. López de Haro prosiguió interrogando, ahora sobre la anchura del estrecho, la cual no estaba señalada en el plano; el inglés respondía esta pregunta cuando llegó su capitán, le arrebató el plano y lo guardó. No obstante, Gonzalo López sí supo que el estrecho era muy ancho, entonces decidió que, aunque le costara la vida, el año siguiente haría una expedición y daría noticia exacta del sitio que se proponía explorar.[48]

Al expedir las instruciones virreinales al comandante Martínez, la fragata *Aranzazú* tuvo dificultad para obtener las provisiones destinadas a los presidios y misiones de California.

La fragata *Concepción* tampoco pudo salir porque antes tuvo que partir rumbo a Acapulco para recoger artillería y después retornar a San Blas y de allí continuar a California. De todo esto estaba enterado el virrey novohispano y por ello envió a Martínez las instrucciones en la *Aranzazú*.

El 29 de julio la fragata *Aranzazú*, bajo el mando del alférez de navío José de Cañizares Martínez, ancló en el Puerto de San Lorenzo de Nutka; llegó 30 horas después de la salida del paquebote *San Carlos* que convoyaría a la balandra inglesa apresada (*Princess Royal*) hasta el presidio de Monterrey. El paquebote iba capitaneado por Gonzalo López de Haro quien tendría que regresar a Nutka con los víveres conseguidos en el presidio citado.[49] Por este mismo tiempo el comandante Martínez se dedicaba al reconocimiento de la costa, desde el Puerto de Santa Cruz hasta la Bahía de Buena Esperanza, al noroeste de la Isla de Nutka. La *Aranzazú* era portadora de la orden superior del 25 de febrero de 1789, dirigida a Martínez, quien la desconocía, pues había salido de San Blas el 19 de febrero de ese mismo año.

Las órdenes virreinales eran las siguientes: una vez que la expedición arribara a Nutka, Martínez despacharía inmediatamente al paquebote *San Carlos* para que ejecutuara lo ordenado en los artículos de las instrucciones citadas, sin pasarse más allá de Bucareli. El tiempo transcurrido en el cumplimiento de esto y en el establecimiento de Nutka sería el que mediara hasta el invierno siguiente, ya que en dicha estación, ni los rusos ni otros vasallos de potencia extranjeras realizarían empresa alguna por esos mares. Realizadc este cometido, la comisión

debería darse por terminada. Si estas reglas eran seguidas al pie de la letra, no necesitarían más provisiones de las que llevaba la *Aranzazú*, suficientes para ocho o nueve meses, la cual debería regresar a San Blas inmediatamente después de que descargara los víveres.[50]

Martínez escribió al virrey Flores el 7 de agosto, explicándole que la tardanza de la fragata *Aranzazú* impidió que el *San Carlos* realizara la exploración entre Nutka y Bucareli y que si él hubiera conocido la nueva determinación virreinal había despachado el paquebote mencionado, pues había permanecido anclado desde el mes de mayo. De todos modos, las embarcaciones extranjeras, surtas en el Puerto de Nutka, obstaculizaron la salida del *San Carlos*, según lo exigía el arttículo 17 del oficio real; y aunque aún se hubiera encontrado en el puerto a la llegada de la *Aranzazú*, la estación avanzada hubiera impedido llevar a cabo el reconocimiento de la costa. Martínez aseguraba que para inspeccionar el Puerto de Bucareli era necesario salir de Nutka a mediados del mes de abril y explorar durante el verano. Añadía que la información referente a los distintos puntos de la costa estaban en su poder, y que dichas noticias eran fruto de su propia experiencia y del trabajo de los viajeros ingleses más célebres, desde Byron hasta Cook. Para concluir, Martínez aconsejaba al virrey que el Puerto de Nutka no debería abandonarse, ni siquiera durante poco tiempo; sin embargo, obedecería siempre las órdenes de sus superiores.[51]

En cumplimiento de lo mandado por el virrey, Martínez recogió la artillería y regaló las casas construidas a Macuina,

tays (jefe) de los nativos del lugar. Levó anclas el 31 de octubre y el 6 de diciembre de 1789 fondeó en el Puerto de San Blas.

Por otra parte, el paquebote *Iphigenia Nubiana*, después de la liberación de Nutka, continuó su viaje hacia el norte, llegó a los 54° 58' N y 229° 43' E, donde tuvo por fortaleza a una roca alta. El capitán Douglas bautizó a este sitio con el nombre de Fort Pitt. Ahí compraron a los nativos algunas pieles de nutria. En el viaje de regreso tocaron la Isla de Owhyhee y otras del Archipiélago de Sandwich, de donde salió el 10 de agosto, llegando a Macao el 5 de octubre de 1789.[52]

La mencionada expedición rusa de Billings pasó el invierno de 1789 en Kamchatka, esperando la primavera para emprender la travesía hacia América. A principios de marzó de 1790, llegó una noticia de que el crucero sueco *Mercury*, al mando del capitán Coxe, con 16 cañones, había visitado las Islas Aleutianas durante el verano anterior.[53] El primero de mayo de 1790, la *Slava Rossie*, bajo las órdenes de Billings, soltó amarras y tomó dirrección hacia el este. Vio tierra hasta el día 22, cuando apareció en el horizonte la Isla Amchitka. El primero de junio avistó Unalaska y los nativos y un ruso condujeron la nave a una bahía de la Isla Bobrovoi, la cual estaba explotada por la Compañía de Cherepanof. Billings continuó el viaje el día 13, tomando la dirección noreste y norte; en unos cuantos días llegó a las Islas Sanak, y a las Islas Shumagin, donde la *Slava Rossie* recibió la visita de muchos aleutianos, quienes estaban dedicados a cazar nutrias bajo las órdenes de un superintendente ruso de

la Compañía de Panof. El 26 de junio, un ruso, quien manejaba a 200 nativos, se embarcó en la *Slava Rossie*. Este ruso procedía del establecimiento de Shelikhov, en la Isla Kodiak. El 29, la tropa expedicionaria arribó al Puerto de Tres Santos, el primer establecimiento permanente de los rusos en América. Esta colonia estaba bajo el mando de Eustrate Ivanovich Delarof, el cual contó a Sauer, compañero de Billings, que en este año él había despachado 600 bidarkas dobles, cada una tripulada por dos o tres nativos, para cazar nutrias, leones y lobos marinos; los nativos estaban organizados en seis grupos, cada uno de ellos á cargo de un ruso. Los edificios construidos por los colonos rusos eran cinco: cuarteles, oficinas generales y de contaduría; además, bodega, herrería, carpintería y tiendas. En la playa había dos buques de unas 80 toneladas cada uno, que estaban armados y bien resguardados, para servir de refugio en caso de ser atacados por los nativos. También había plantíos de col y patata, así como vacas y cabras. De los intereses se ocupaba el oficial Ismilof, a quien el capitán Cook había encontrado en Unalaska en 1778.[54]

La *Slava Rossie* largó velas el 6 de julio, cuando los nativos informaron que una fragata española —San Carlos al mando de Fidalgo— había estado en boca del Río de Cook. El comandante Billings, bajo la dirección de Delarof, intentó visitar la fragata española, pero a causa del viento desfavorable sólo llegó hasta la Isla Afognak, el 8 de julio, en la cual ya existía otro establecimiento ruso. El 12 de julio, estando cerca de las Islas Barren, Delarof perdió la esperanza de alcanzar el Río de Cook;

encargó a Billings un mensaje para que lo entregara a los españoles; Delarof abandonó la *Slava Rossie*, embarcándose en una canoa para regresar a su colonia. Billings continuó su viaje para la Bahía Príncipe Guillermo, desembarcando en la Bahía de Montague el 19 de julio, la cual Cook había tocado en 1778. Billings inmediatamente levantó una tienda de campaña en la playa, con el objeto de realizar observaciones astronómicas. La *Slava Rossie* recibió la visita de un nativo muy anciano, quien refirió sus recuerdos de juventud a los tripulantes. Dijo que una embarcación había llegado por primera vez a la Isla Kayak hacía muchos años, dejando muchos artículos y algunas provisiones. Después de escuchar estas remembranzas, tanto Sauer como Sharychef, compañeros de Billings, llegaron a la conclusión de que la Isla Kayak debía ser el paraje descubierto por Behring, aquel que había llamado Cabo San Elías. Billings, considerando el tiempo avanzado, evaluó la situación de su expedición: la inseguridad de continuar levantando planos a bordo de un solo buque, y la escasez de provisiones, insuficientes para mantener a toda su compañía durante el invierno en un lugar aparentemente sin recursos naturales confiables, decidió retornar a Kamchatka. Así, la *Slava Rossie* levó ancla el primero de agosto y el 14 de octubre ancló en la Bahía de Avatcha, con una tripulación acosada por el escorbuto.[55]

3. Nutka (de Flores a Revillagigedo)

El virrey Antonio Flores, conservador y precavido en cuanto a decisiones políticas se refiere y a su análisis frente al acontecimiento de Nutka, contrasta con el espíritu de eficiencia, reforma y persistencia de Revillagigedo en sus decisiones, influido por el despotismo ilustrado de la metrópoli española. Flores fue nombrado virrey de la Nueva España en 1787, cargo que ejerció hasta 1789. Su precario estado de salud llevó a que la Metrópoli designara a Revillagigedo como su sucesor, puesto que desempeñó hasta 1794.

El 27 de agosto de 1789, a las ocho de la noche, el virrey Antonio Flores recibió los informes extraordinarios del alférez de navío Esteban José Martínez, quien los había enviado en la fragata inglesa apresada *Argonaut*. Como Flores terminaba su cargo virreinal, remitió los informes al conde de Revillagigedo, que a la sazón esperaba en Veracruz el momento de partir a la capital novohispana para asumir su nuevo cargo.[1]

Revillagigedo respondió a Flores sin dilación alguna el 30 de agosto: "como V. E. me asegura que han sido apresadas con justa razón, estoy desde luego por este dictamen; aunque el mío hubiera sido decir a sus capitanes se volviesen cuando quisiesen a los puertos de donde habían salido; aun ahora me parece que se estaba a tiempo de hacerlo, a no concurrir las circunstancias de ser contrabandistas, o piratas."[2]

En el tiempo en que el capitán Cook realizó sus viajes de exploración, el almirantazgo londinense le ordenó que no entrara

en los puertos ni establecimientos pertenecientes al dominio español. El conde de Revillagigedo conocía esta disposición y, en virtud de ella, no creía que el gobierno de Inglaterra hubiera resuelto posesionarse del Puerto de Nutka; pensaba que los buques ingleses procedían de la Bahía Botánica o de algún otro establecimiento de la India y no de Europa. Consideraba que, por lo pronto, la situación no era demasiado peligrosa, ya que los ingleses no podrían proyectar expedición alguna desde Europa, debido a la lejanía entre el Lejano Occidente y el Puerto de Nutka.[3]

Flores contestó al conde de Revillagigedo el 2 de septiembre afirmando que, de acuerdo con la real orden del 14 de abril de 1789, el capitán inglés tenía instrucciones del rey de Inglaterra para que, como gobernador, tomase posesión del Puerto de Nutka, lo fortificase, estableciera una factoría y llevara a la nueva fundación 29 chinos sangleyes que desempeñaran todos los oficios. Flores continuó diciendo que él hubiere querido apresar no sólo a la *Argonaut* y al *Princess Royal*, sino también al *Iphigenia Nubiana*, a la fragata y a la balandra bostonianas, pues todos procedían de Macao y pertenecían a la Compañía del Comercio Libre de Londres, que tenía la patente del Ministerio inglés para navegar y comerciar en las costas septentrionales de la California.[4]

El conde de Revillagigedo respondió a la carta del virrey Flores el 9 de septiembre, diciéndole que: "sólo conste que fue enviado por una compañía de comerciantes para establecer trato, o comercio con los indios, no como gobernador, sino como negociante,

y no para hacer una fortificación sino factoría, ni tampoco establecerla precisamente en Nutka, sino en aquel paraje que pudiese hacerlo sin inconveniente, y eso sólo para almacenes, auxiliar los buques, y otros fines de comercio, aunque a la factoría se le debía poner el nombre de Fuerte Pitt como pudiera ponérsele cualquier otro. Tampoco me parece que hubiera sido una razón suficiente para apresar las embarcaciones bostonianas y portuguesas la de que llevasen con anticipación la noticia de lo sucedido con los ingleses."[5]

El 16 de septiembre, el virrey Manuel Antonio Flores informó al conde Revillagigedo que ya estaba despachado lo necesario sobre el asunto de Nutka,[6] a lo que el virtual virrey respondió, el 23 de septiembre, que dejara las cosas como estaban, que cuando él tomara las riendas del virreinato dispondría lo que le pareciera más conveniente.[7]

Finalmente, Revillagigedo tomó posesión del virreinato el 18 de octubre de 1789 e inmediatamente ordenó una nueva expedición a fin de reinstalar el establecimiento de Nutka.[8] Para llevar a cabo dicho restablecimiento fueron preparadas la fragata *Concepción*, el paquebote *San Carlos* y la *Princesa Real* bajo las órdenes del teniente de navío Francisco Eliza y de los oficiales Salvador Fidalgo y Manuel Quimper, acompañados por un grupo de voluntarios. Llevaban artillería, armas, municiones, medicinas y víveres suficientes para un año. Las órdenes eran muy precisas: que fortificaran el puerto y construyeran las casas y oficinas necesarias; les dieron instrucciones detalladas sobre el modo de proceder con los naturales y las embarcaciones extranjeras que

llegaran al puerto; encargándoles que en las temporadas adecuadas destacasen los buques de la propia expedición para que exploraran detenidamente las costas, islas y puertos que encontraran hasta los 60° N; es decir, entre el Estrecho de Juan de Fuca y el Río de Cook.[10]

Mientras tanto, el conde de Floridablanca, primer secretario de Estado,[11] envió una real orden al embajador español en Londres, marqués del Campo, para que protestase ante el ministerio inglés por el hecho de que sus exploradores hubiesen intentado ocupar los territorios pertenecientes al rey de España, frecuentados y ocupados por los españoles; aclarando que si se dejó en libertad a los prisioneros ingleses fue porque el rey encargó al mandatario novohispano tuviera consideración con los casos que pudiesen acaecer. En consecuencia, se esperaba que el gobierno británico tomara providencias para castigar ese tipo de irregularidades e impidiera se repitiesen.[12]

La fragata *Concepción*, el paquebote *San Carlos* y la balandra *Princesa Real* zarparon del Puerto de San Blas el 3 de febrero de 1790. Los dos primeros arribaron a Nutka el 5 de abril, mientras que la balandra ancló dos días más tarde.[13] El comandante Francisco Eliza llevaba instrucciones del virrey Revillagigedo para remozar la fortificación, elegir los edificios necesarios para almacén, vivienda y taller; relacionarse con los nativos tratándolos con discreción, afecto y prudencia; defender el establecimiento de cualquier agravio de los naturales o de cualquier extranjero; no insistir en inspeccionar los buques de otra nacionalidad, ni molestarlos, ni apresarlos; desalojar a los

rusos de sus establecimientos permanentes, excepto si recibían órdenes contrarias del rey.[14]

Las expediciones iniciaron las tareas que les habían encomendado. Restauraron la fortificación y las casas. El día 10 de abril tomaron posesión formal del puerto, desplegando la bandera española y saludándola con cañonazos. Durante el resto de este año de 1790, no ocurrió nada que perturbara la tranquilidad de la guarnición de Santa Cruz de Nutka. Fortificado el puerto, se organizó una población competente, a la cual se dotó de todas las comodidades posibles; se logró establecer buenas relaciones con los nativos, con quienes se cambalacheaba o comerciaba; también les dieron algunas dádivas reducidas. Macuina, jefe de Nutka, se había retirado a cierta distancia del puerto, a causa de algunas dificultades que tuvo con Martínez, pero con el nuevo comandante entabló buena amistad.[15]

Al mismo tiempo que reconstruyeron el puerto, prepararon la expedición. El 4 de mayo, Eliza despachó al teniente de navío Salvador Fidalgo hacia el norte, a bordo del paquebote *San Carlos*. Formaban parte de la tripulación dos intérpretes, uno de ruso y otro de inglés. Fidalgo investigó la costa de Alaska, especialmente la Bahía de Príncipe Guillermo y el Río de Cook.[16] Completó el reconocimiento de estos lugares, y posteriormente examinó Vancouver. A la altura de los 60° 54' N, extremidad septentrional de la Bahía del Príncipe Guillermo, Fidalgo presenció un fenómeno extraordinario, probablemente volcánico: fue conducido por los naturales a un llano cubierto de nieve, ahí observó masas grandes de hielo y piedras que eran lanzadas

a alturas prodigiosas y en medio de un estruendo espantoso.[17]

Fidalgo continuó su exploración hacia el interior del Rio de Cook; pero un jefe ruso le aconsejó que no lo hiciese a bordo del paquebote, ya que la falta de puertos y la abundancia de arrecifes lo expondrían a una pérdida irreparable. Si se empeñaba en visitar el establecimiento, situado en los 60° 30' N, debería hacerlo en lancha. Fidalgo escuchó esta recomendación y comisionó a un piloto, quien, acompañado por un ruso, salió en una lancha; pero unos cuantos regresaron con un comandante ruso, el que informó que había llegado en una fragata, procedente de Ochoscoy (Okhotsk), con astrónomos, para averiguar la verdadera situación de las islas y costas cercanas al Cabo San Elías, y que al saber que en el Río de Cook estaba un buque español, quiso visitarlo, pero una tormenta lo había llevado hasta la Bahía del Príncipe Guillermo.[18] La referida expedición rusa fue la de Billings, quien salió de Okhotsk en mayo de este mismo año.[19] Fidalgo hizo varios reconocimientos importantes. Zarpó el 8 de agosto y el día 15 fondeó cerca del Cabo Dos Cabezas. Bajando a tierra, visitó el establecimiento ruso y obtuvo noticias interesantes acerca de su industria, comercio, pesca, tanto con los naturales y medios usados para disciplinarlos. Salió de este cabo el 17, con rumbo al oriente, para ir reconociendo la costa;[20] pero los vientos obraron en su contra y los víveres escasearon, por tanto tuvo que encaminarse a Monterrey, donde ancló el 15 de septiembre.[21] De ahí se dirigió al Departamento de San Blas, lugar al que arribó el 14 de noviembre.[22]

El 31 de mayo, el comandante Eliza despachó a la *Princesa Real*, al mando del alférez Manuel Quimper, para que explorara el Estrecho de Juan de Fuca. Quimper reconoció, además del estrecho mismo, la parte interior de él hacia el oriente, bautizándola con el nombre de Seno de Santa Rosa. Aunque el explorador avanzaba lentamente, su investigación era cuidadosa. Levantó un plano del canal principal del norte, al cual le dio el nombre de López de Haro, en honor de su piloto. A la costa sur la denominó con su propio nombre; actualmente este lugar es conocido como Squim Bay. Reconoció Port Discovery, llamándolo Bodega y Cuadra.[23] Envió a un grupo de tripulantes, a bordo de botes, hacia el norte, y descubrieron el canal secundario del norte, designándolo Boca de Fidalgo, ahora Estrecho Rosario.[24] Manuel Quimper fue el primer explorador de toda esta región. El 18 de julio, Quimper retornó hacia el poniente y siguió la costa meridional del estrecho para el Océano. Tomó posesión formal de la tierra el primero de agosto, en el Puerto de Núñez Gaona o Neah Bay. Después, intentó conducir la balandra a Nutka, pero, al no poder entrar en dicho puerto por viento desfavorable, marchó haica el sur. Finalmente, el 13 de agosto abandonó su empeño de alcanzar Nutka y dirigió la proa rumbo a Monterrey; ahí ancló el 2 de septiembre.[25] Quimper, en la *Princesa Real*, y Fidalgo, en el *San Carlos*, regresaron a San Blas en el mes de noviembre.

El comandante Eliza se quedó en Nutka. Todavía se ignoraba el Convenio de Nutka que había sido firmado por el conde Floridablanca y Alleyne Fitzherbert, el 28 de octubre de 1790, en El Escorial, que es lo que sigue.

4. Disputas entre España e Inglaterra

Al mismo tiempo que el conde de Floridablanca remitió la real orden al embajador español en Londres, para que protestase ante el ministerio británico por la presencia de súbditos de Inglaterra en territorio español,[1] la Secretaría de Asuntos Exteriores de Gran Bretaña recibió, el 21 de enero de 1790, una carta, fechada el día 4 del mismo mes y año, de su encargado de negocios en Madrid, informando que un buque inglés había sido apresado por los españoles en Nutka.[2]

En enero de 1790, el parlamento británico abrió sus sesiones. Durante dicho mes llegaron noticias sobre la captura de los buques británicos en Nutka, así como otros informes adicionales. El 26 de febrero, el ministerio inglés respondió a España, afirmando que la captura de sus buques suspendía cualquier discusión acerca del asunto y hasta que recibiera una satisfacción adecuada reiniciarían las plácticas. Inglaterra pedía, en primer lugar, que el barco apresado fuera restaurado; sin embargo, consideraba necesario tener noticias más detalladas de lo sucedido en Nutka. El tono áspero y lacónico de la respuesta inglesa sembró la sospecha en la corte de Madrid, acerca de que los ministros de Gran Bretaña formulaban algunos planes. La suspicacia de los hispanos aumentó cuando recibieron noticias sobre la preparación de dos escuadras inglesas: una para el mar Mediterráneo y otra para el mar Báltico. Esto obligó a España a aumentar su escuadra marítima.[3]

El 30 de abril de 1790, el capitán John Meares presentó un memorial al gobierno británico.[4] Este memorial influyó profunda-

mente en el desarrollo de la disputa con España.

La corte de Londres, al mismo tiempo que preparaba armamentos, contestó, el 5 de mayo, al embajador español, marqués del Campo, diciéndole que lo sucedido en la costa noroccidental de América llevó al soberano Jorge III a cambiar a su ministro en Madrid, a fin de reforzar la protesta; decía también que el monarca creía tener el derecho indisputable a demandar una monarca creía tener el derecho indisputable a demandar una satisfacción, añadiendo que no entrarían en arreglos formales mientras no obtuvieran una respuesta satisfactoria, y que el memorial de España no debería incluir la cuestión del derecho al territorio en disputa. Sin embargo, esto último formaba la parte más importante de la discusión. Asimismo, la administración británica ofrecía adoptar las medidas más adecuadas, para que los súbditos ingleses no afectaran los derechos de España. De todos modos, los ingleses declararon que ellos no accederían a las pretensiones de los memoriales del embajador español, que el soberano británico consideraba como una obligación proteger el derecho de sus súbditos a continuar disfrutando de los beneficios de la pesquería en el océano Pacífico. Gran Bretaña afirmó que, si sus peticiones transgredían los límites antiguos, establecidos durante el reinado de Carlos II y garantizados por ella mismo en el tratado de Utrecht, y España tuviera razones suficientes para disputar y oponerse a la presencia de los ingleses en el noroccidente de América, actuaría con la equidad característica de la administración británica, suspendiendo inmediatamente cualquier reclamación al respecto.[5]

En la misma fecha en que el rey de Inglaterra respondió a España, William Pitt el joven, primer ministro y ministro de Hacienda de Gran Bretaña,[6] presentó a los miembros de la Cámara de los Comunes un mensaje de Jorge III, el cual fue leído por el presidente de la Cámara: el monarca había recibido información de que dos buques ingleses y otros dos, de los que se tenían datos insuficientes, habían sido capturados en el puerto de Nutka, por el comandante de dos buques de guerra españoles; la carga de las naves británicas había sido incautada, en tanto que los oficiales y la tripulación habían sido enviados, en calidad de prisioneros, al puerto español de San Blas. La captura de uno de estos buques la había notificado con anterioridad el embajador de España, por orden de Carlos IV. En esta ocasión, el plenipotenciario hispano pidió al rey de Inglaterra que tomase las medidas pertinentes para que en el futuro los ingleses se abstuvieran de frecuentar los sitios pertenecientes a la corona española; también protestó por las embarcaciones pesqueras británicas que navegaban en los mares colindantes al continente hispanoamericano, proceder que calificó de contrario a los derechos de la corona hispaña. En respuesta, Gran Bretaña pidió a España una satisfacción adecuada por la captura de sus barcos en la costa noroccidental de América, así como la restitución de los mismos, antes de emprender cualquier otra discusión.[7]

La corte de España respondió que el buque inglés y su tripulación habían sido liberados por el virrey novohispano; aclarando que el mandatario decidió hacerlo así, por estimar que los exploradores ingleses habían animado a individuos de otras naciones para

volver a esas costas con el propósito de establecerse y continuar el comercio, porque desconocían los derechos de España. De este modo quedó demostrada toda la consideración posible a Gran Bretaña.[8]

España no ofreció satisfacción alguna, sino que demandó directamente el respeto a sus derechos exclusivos de soberanía, navegación y comercio en los territorios, costas y mares bajo su jurisdicción.

El rey Jorge ordenó a su ministro en Madrid solicitara nuevamente una satisfacción adecuada por lo sucedido en Nutka. Por añadidura, el monarca tenía noticias de que continuaba armándose a los puertos españoles, por lo cual consideraba indispensable organizar los preparativos para actuar efectivamente, por el honor de su corona y el interés de su pueblo.[9] Ante estas circunstancias, el 5 de mayo el rey propuso a la Cámara de los Comunes que lo facultase para tomar las medidas pertinentes, es decir aumentar las fuerzas del imperio británico. El primer ministro Pitt solicitó a la asamblea discutir este asunto hasta el día siguiente.

El 6 de mayo, Pitt advirtió que los súbditos del rey británico habían sido impedidos, forzosa e injustamente, para comerciar, como lo venían haciendo desde hacía varios años, en partes donde tenían incontrovertible derecho a hacerlo y en las cuales la corona de España no tenía el privilegio exclusivo de comercio y navegación. Por tanto, la demanda era injusta e injustificable. Los buques británicos habían sido apresados en un momento de paz, sin advertencia previa; los oficiales y la tripulación fueron

conducidos como prisioneros de guerra a un punto español y la carga de los buques adjudicada a los aprehensores, todo sin juicio alguno, el cual era necesario aun en tiempos de guerra. Pitt continuó argumentando que la corte de Madrid había adelantado una demanda de derecho exclusivo de navegación en esos mares, que era infundada, exhorbitante y de consecuencias indefinidas, tendiendo a aniquilar el comercio en sus inicios, pues los ingleses apenas comenzaban a explorar en beneficio de la nación. Por tanto, era necesario, y de incumbencia nacional, tomar las precauciones precisas para impedir disputas semejantes en lo venidero.[10]

Charles Fox, líder de la oposición a la demanda española por lo acontecido en Nutka, rechazó la reclamación de derecho exclusivo de navegación, comercio y territorio, tanto en América del Sur como en los mares del Sur. Juzgaba que la protesta era obsoleta, ya que se basaba en una concesión papal[11] del todo ineficaz; no se podía tener derecho a un territorio sólo por haberlo descubierto, sin fundar un establecimiento definitivo en él. Según Fox, en esa época era inadmisible tomar posesión de la tierra mediante ceremonias tales como levantar una cruz; el derecho al territorio lo daba únicamente la ocupación absoluta de él. Por ello, la demanda presentada era por demás injusta. Igualmente, aludió a la última demanda del país Mosquito, establecido y sostenido con el mismo argumento en desuso. Recordó que en cumplimiento de lo estipulado en el posterior tratado de paz,[12] el soberano inglés retiró a todos sus súbditos de la América española, pero que con tal comportamiento sólo indujo a los hispanos a interponer la demanda en discusión. En realidad, ya no se trataba

únicamente de los buques apresados; sino de poner en claro los derechos de España en América, ya que aquélla siempre adelantaba a Inglaterra razones inoperantes. Para concluir, Fox señaló que en esos momentos tenían la oportunidad, y deberían aprovecharla, de impugnar los argumentos españoles y terminar, en forma positiva para Gran Bretaña, el asunto.[13]

El mismo 5 de mayo, el duque de Leeds entregó a la Cámara de los Lores un mensaje real, similar al enviado a la Cámara de los Comunes. Al día siguiente, dicho mensaje fue aprobado por unanimidad.[14]

Después de la aprobación del mensaje de Jorge III en la Cámara de los Comunes, un miembro de ella, Mr. Burke, externó su opinión respecto a la controversia con España, afirmando que la prudencia llevaría a esta nación a una conslusión amigable, pero, de no ser así, los ingleses deberían arriesgarse a la hostilidad de España; en cambio, si Inglaterra actuaba hábilmente, saldría victoriosa de su empeño.[15]

Después de la intervención del duque de Leeds, Fox solicitó las copias recibidas sobre la captura de los buques ingleses en Nutka, y su petición fue aprobada.[16] En estos duplicados se hacía referencia al "Memorial de John Meares".[17] Del mismo modo, preguntó acerca del estado de cuenta del armamento de los puertos de España, hasta la fecha en que se había recibido tal informe. Sin embargo, a esta moción se opusieron Pitt, lord Mulgrave, Dundas y Burgess, aduciendo que se exponía el descubrimiento de Nutka, notificado en la información recibida.[18]

El 10 de mayo, el parlamento británico instaló el comité de

abastecimiento. Pitt, de acuerdo con la noticia que él mismo había dado el 30 de abril, propuso que se debería conceder al rey la cantidad de un millón de libras , para que pudiera proveer de armamento, ya que la situación por la cual atravesaba el asunto con España así lo exigía. Al día siguiente esta moción fue aprobada.[19]

En consecuencia, el 16 de mayo, el encargado de negocios de la corte de Londres en Madrid entregó un memorial a la corte española. En él insistía en que les restituyesen los buques detenidos en Nutka y las propiedades existentes en ese lugar, una indemnización por las pérdidas, y la reparación por los perjuicios hechos a los súbditos ingleses que habían traficado con bandera inglesa. Asimismo afirmó que los británicos tenían un derecho indisputable a navegar libre e ininterrumpidamente, a comerciar, a pescar y aun a poseer los establecimientos que ellos mismos formaban, con el consentimiento de los naturales del país, no ocupado por cualquiera de las naciones europeas. El representante inglés observó que el hecho de que los españoles suspendieran su aprovisionamiento de armas, contribuiría a tranquilizar los ánimos y así establecer comunicación con Inglaterra. La administración española respondió que lo más conveniente para ambos imperios era el desarme recíproco, ya que la corte de España tenía intenciones pacíficas y satisfaría e indemnizaría, si la justicia no estuviese de su lado. Por su parte, Inglaterra adujo lo mismo: cedería sólo que no le asistiese la razón.[20]

El 16 de mayo el rey de España, Carlos IV, recibió información detallada del ministro británico Merry, respecto a la dis-

puta por lo acontecido en Nutka; por lo tanto, el 18 del mismo mes ordenó a Floridablanca, primer secretario de estado, que respondiera al ministro de Inglaterra. Floridablanca puntualizó que su soberano nunca pretendió derechos que estaban reconocidos en los tratados celebrados con todas las naciones y particularmente con Inglaterra. Carlos IV deseaba discutir y examinar lo acontecido, para terminar en forma amigable la disputa, y estaba dispuesto a conferenciar inmediatamente con el nuevo embajador; pero si los ingleses optaban por una solución violenta, entonces se castigaría a sus súbditos.[21]

El 4 de junio, Carlos IV remitió la declaración sobre la disputa entre España y Gran Bretaña a todas las cortes de Europa.[22] En ella exponía lo siguiente: España basaba su derecho de soberanía sobre todo el mar del Sur hasta China en lo estipulado en las bulas alejandrinas. Para tomar posesión formal de la tierra pronunciaban las palabras: "en nombre del rey, su soberanía, navegación y comercio exclusivo al continente e islas del mar del Sur", y aunque España no tuviera establecimientos o colonias en las costas y puertos en disputa, pertenecían a ella por la concesiones papales del siglo XV. Continuaron argumentando que, de seguirse la regla de fundar establecimientos, cualquier nación podría fundar colonias en las costas correspondientes a otra nación, en América, Asia, África y en la misma Europa, y no existirían fronteras estables. En cuanto a la demanda de restitución, se dijo que ésta la había satisfecho el virrey novohispano al devolver los buques Argonaut y Princess Royal, y, para resolver sobre la licitud de tal recompensa, se apegarían al derecho, el cual aún

no había sido investigado. Es decir, si estaba o no de acuerdo con los tratados relativos a los derechos y posesiones de España.[23]

El 13 de junio, el conde de Floridablanca entregó a Alleyne Fitzherbert, del Consejo privado del rey británico y su embajador extraordinario y plenipotenciario, una carta en la que se decía que el derecho exclusivo de España a la propiedad, navegación y comercio en las Indias Occidentales había sido asegurado en cada tratado que se celebró entre España y las otras naciones de Europa, e Inglaterra respetó tal derecho. Aún más, en el artículo 8° del tratado de Utrecht,[24] España e Inglaterra acordaron que la navegación y comercio en las Indias Occidentales quedaban bajo el dominio de la primera. Después de este examen, ambas naciones estipularon que España nunca debería conceder libertad o permiso a nación alguna para comerciar o introducir sus mercancias en sus dominios de América; ni vender, ni ceder o abandonar, a otra nación sus tierras, dominios o territorios o cualquier parte de ellos. Durante el reinado de Carlos II en España, Inglaterra ofreció ayudar a aquel imperio para que restableciese los límités de sus dominios en América, y así conservase íntegramente sus territorios.[25]

Fitzherbert, en respuesta a la carta de Floridablanca del 13 de junio, requirió tres compensaciones: la restitución de los buques, la indemnización correspondiente a los daños de buques y del establecimiento de Nutka y una satisfacción al soberano inglés para resarcir el agravio a su bandera.[26]

5. Convenio de Nutka

Juan Pérez descubrió Nutka en 1774 en nombre de España, pero no fundó establecimiento alguno. Los españoles no calcularon la expansión de los ingleses hacia la costa noroccidental de América, quienes, después de la expedición del capitán James Cook, supieron y se interesaron en el lucrativo negocio de las pieles de nutria, entre la costa noroccidental de América y Cantón. Cuando el comandante Esteban José Martínez llegó a Nutka, en 1789, para detener la expansión rusa, los ingleses ya explotaban el fructífero comercio de pieles. Martínez capturó a los ingleses y a sus barcos, reclamándoles el derecho territorial. Sin embargo, Inglaterra negó la teoría tradicional esgrimida por España y desconoció la reclamación que se le hizo. España, con sus propios problemas internos y sin la esperanza de recibir ayuda de Francia que enfrentaba una revolución, cedió ante Inglaterra, quien insistió en que la soberanía territorial se obtenía no sólo por descubrimiento y levantar una cruz, sino con la fundación de un establecimiento perpetuo. Así, el conde de Floridablanca envió al virrey Revillagigedo dos reales cédulas (25 de agosto y [25] de septiembre de 1790), comunicándole que no impidiese a los ingleses establecerse en Nutka, con tal de que no lo hicieran en la parte española, ni trataran de hacerlo en las costas aún desamparadas; el mismo proceder debería tenerse con las embarcaciones de pesca, salvo cuando las encontrasen haciendo contrabando o comercio ilícito en los puertos y costas españoles.[1] El 28 de octubre de 1790, los representantes de

las naciones en conflictos, el conde Floridablanca y Alleyne Fitzherbert, llegaron a un acuerdo llamado *Convención entre España e Inglaterra, sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico y los Mares del Sur.*[2]

En el artículo I se convino que España restituiría los edificios y el territorio ubicados en la costa noroccidental de la América septentrional, arrebatados a los ingleses por un oficial en abril de 1789. En el artículo II, España se comprometía a resarcir a Inglaterra por todos los perjuicios ocasionados, desde el mencionado mes de abril, en terrenos, edificios, navíos, mercaderías o cualquier otra propiedad. Es oportuno señalar que, a pesar de lo alegado por Inglaterra acerca del procedimiento para obtener la soberanía territorial y de la influencia que tuvo el Memorial de Meares,[3] los ingleses llegaban a la costa noroccidental de América desde 1785, para comprarles pieles a los nativos y llevarlas a China; además, en 1788 levantaron una fábrica y una casa pequeña y construyeron un barco; pero no se instalaron permanentemente. Por tanto, cuando Martínez llegó a Nutka no había establecimiento alguno.

A cambio de lo prometido por España se convino, en el artículo VI, que Inglaterra **no se establecería** en las costas orientales y occidentales de la América meridional, ni en las islas adyacentes ya ocupadas por España, quien tenía un conflicto territorial con Inglaterra en la América Central, a pesar de que Gran Bretaña le había dejado la región Mosquito, según lo acordado en los Tratado de París de 1763 y de Versalles de 1783. Pero en el artículo V ambos países acordaron que

en todas las partes de la costa noroccidental de América septentrional y de las islas adyacentes, ocupadas por España, donde los súbditos de cualquiera de las dos potencias contratantes hubiesen fundado establecimientos, desde abril de 1789 o los formasen en adelante, tendrían entrada libre los vasallos de ambos imperios y comerciarían sin obstáculo alguno.

En este convenio no se fijó la frontera al noroeste de la América septentrional, sólo se asentó que "los límites no serán fijos mientras no estén hechos sobre cartas de común acuerdo, y firmadas por ambas partes."[4] En esa época, España pensaba fijar la línea divisoria en el Estrecho de Juan de Fuca, incluyendo un buen puerto en el mismo estrecho, de acuerdo con las noticias que proporcionase Francisco Eliza. Fuera de los dos establecimientos, Cabo **Friendly y de la Entrada de Juan de Fuca,** ninguna de las dos naciones tendría la facultad de extender o formar colonias en toda la costa, desde el Cabo Blanco hasta el Río Cook, sus senos, entradas, etc., sin previo aviso de alguna de las cortes de Europa, al menos mientras no se derogase este artículo en el tratado final que se hiciere en Europa.[5]

Mientras tanto en Nueva España el virrey Revillagigedo, quien creía que los ingleses no habían ocupado nada, mandó, conforme a la real orden del 27 de noviembre de 1790, a Francisco Eliza y a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra que en caso de que los ingleses tuvieran alguna pretensión infundada, en perjuicio de los derechos españoles, procuraran arreglarla amistosamente, protestando por el incumplimiento del convenio de Nutka.[6] El comandante Francisco Eliza se había quedado en Nutka durante el

invierno, con la guarnición y la fragata *Concepción*. El 4 de febrero de 1791, el paquebote *San Carlos*, bajo las órdenes del alférez de navío Ramón Antonio Saavedra y Guyralda, y Juan Pantoja y Arriaga como piloto, salió de San Blas, llegando a Nutka el 26 de marzo de ese mismo año. En vista de que Eliza tenía órdenes de completar su exploración, desde el Monte San Elías en el norte hasta la Trinidad en el sur, entregó a Saavedra el mando del puerto y de la fragata *Concepción* y el 4 de mayo zarpó a bordo del paquebote *San Carlos*, llevando en su conserva a la goleta *Santa Saturnina*, dirigida por el piloto Jose María Narváez.[7] Durante 15 días aproximadamente examinó con mucho cuidado Clayoquot (Cayuela); después, el paquebote entró en el Estrecho de Juan de Fuca y ancló en el Puerto de Quimper de Córdoba, en Barkley Sound, el 24 de mayo. Conforme realizaba su investigación, levantaba mapas y el 7 de agosto inició el camino de retorno, arribando a Nutka el 30 de agosto.[8] En tanto Eliza llevaba a cabo su exploración, el comandante Saavedra despachó, de acuerdo con lo dispuesto por el propio Eliza, a la fragata *Aranzazú*, la cual había llegado procedente de San Blas, con destino a Monterrey a fin de que le pidiese al gobernador de ese presidio carnes frescas para el establecimiento de Nutka, pues ahí únicamente había seis gallinas y dos terneros, pero el comandante de la *Aranzazú*, Juan Matute, se negó a hacer el viaje, aduciendo que no tenía instrucciones para ello.[9]

El 12 de julio arribó a Nutka la fragata *Lady Washington*, con bandera bostoniana y al mando del capitán John Kendrick; traía cuatro cañones de a cuatro, seis pedreros por banda, cuatro

esmeriles en la proa; los cañones que estaban cebados, tenían quitadas las planchas y corchas y las mechas encendidas. Cada uno de los miembros de la tripulación, ocultos bajo la batería, estaba armado con un fusil, dos pistolas de cartuchera y un sable; el capitán y sus pilotos tenían, además, dos pistolas; asimismo, llevaban dos cajas con armas de todas clases, sobre el alcázar y otra más, con un cargamento similar, en la cámara. No obstante, los españoles no iban preparados con armas.[10] El capitán Kendrick había salido de Macao el primero de abril de 1791 y recaló en Bucareli; después, siguió costeando y comprando pieles de nutria a los nativos. Cuando llegó a Nutka, Kendrick entregó la copia de su pasaporte que había sacado en Estados Unidos el 24 de septiembre de 1786[11] e informó sobre algunos acontecimientos de Macao: que el 20 de marzo de 1791 salieron, con destino a Europa, 16 embarcaciones inglesas forradas con cobre, armadas en guerra y convoyadas por dos navíos y una fragata de guerra de la misma nacionalidad que las embarcaciones, también forradas con cobre. Los tres últimos buques mencionados habían zarpado de Inglaterra en octubre de 1790, porque tanto España como Gran Bretaña se estaban armando. En consecuencia, era de esperarse la declaración de guerra entre las dos potencias, y si tal cosa llegaba a suceder, se unirían a Inglaterra los prusianos y los holandeses; también llegarían a esos mares embarcaciones inglesas armadas en guerra y con patente de corso, pues había una compañía real denominada del Mar del Sur, que tenía como único objetivo atacar a la flota española.[12] Por su parte, los pilotos del capitán Kendrick comunicaron a Saavedra

que los rusos aumentaban el número de sus establecimientos en la parte más al norte de la costa septentrional.[13]

En las postrimerías del siglo XVIII, la corte de Madrid se interesó nuevamente en el supuesto estrecho por el cual Lorenzo Ferrer Maldonado había pasado en 1588 y que ubicó en los 59° 30' N. Este asunto fue discutido desde principios del siglo XVII e incluso diversas naciones organizaron expediciones con el sólo propósito de "descubrir" el estrecho, ofreciendo, a quien lo lograra, un premio considerable. Un geógrafo francés, Philippe Buache, fue quien lo rescató del olvido, después de leer una memoria en la Academia de Ciencias de París, donde se afirmaba la existencia de dicho estrecho; dando, además, innumerables razones para ello. Así, el gobierno español determinó realizar un viaje con fines científicos alrededor del mundo. Alejandro Malaspina recibió la orden de reconocer las costas descritas por Maldonado y, al mismo tiempo, comprobar las hipótesis de Buache.[14]

La expedición de Malaspina salió de Cádiz el 30 de julio de 1789; la conformaban dos corbetas: *Descubierta* y *Atrevida*. El 2 de febrero de 1791 entró en el Puerto de Acapulco la *Atrevida*, bajo las órdenes del capitán de fragata de la real armada y segundo comandante de la expedición, José Bustamante y Guerra. El 27 de marzo hizo lo propio la *Descubierta*, dirigida por Alejandro Malaspina, capitán de navío de dicha armada, anclando frente al castillo de San Diego. El comandante Malaspina tenía instrucciones de remontarse a latitudes muy altas por la costa noroccidental de América y de examinar todos los canalizos

y entradas a lo largo del litoral, entre los 58° y 60° N; acompañaban a Malaspina los botánicos Haenke y Née. Zarparon de Acapulco el primero de mayo de 1791 y avistaron tierra por primera vez el 23 de junio, a la altura de los 57°, en la región del Monte Edgecumbe, así denominada por el capitán Cook en 1778, que lucía una espléndida corona de nieve. En 1775, De la Bodega y Cuadra había bautizado al cabo con el nombre de Engaño y al monte lo llamó San Jacinto. Desde allí, la línea de la tierra se extendía hacia el oeste, formando una herradura muy abierta, que finaliza en el Estrecho de Behring, donde termina el continente americano y se inicia el continente asiático. Al día siguiente llegaron a los 58°, alcanzando a ver el Cabo Engaño, cubierto de nieve; el día 25 avistaron el Cabo Buen Tiempo. El 26 y el 27 se encontraron en la boca de la bahía del Puerto de Mulgrave, en los 59° 34'. Malaspina levantó un plano de la costa, desde el Monte San Jacinto, cerca del Cabo Engaño, hasta la Isla Montagú, frente a la Bahía del Príncipe Guillermo. Alejandro Malaspina buscó afanosamente el estrecho mencionado en la relación del viaje apócrifo de Maldonado, mas determinó, después de explorar las costas de Alaska, que el estrecho no existía. Por tanto, el primero de agosto se encaminaron hacia el sur; sin embargo, el clima impidió continuar con las observaciones de la costa hasta que anclaron en Nutka el día 13 del mismo mes. Malaspina envió una invitación al comandante y a los jefes de las tribus para tratar con ellos y obtener información acerca de sus costumbres, trajes, fisonomía, etc. Finalmente, resolvió que no era necesario un reconocimiento de la costa

al sur del punto de Nutka, puesto que había sido explorada recientemente por varios expedicionarios; de este modo continuaron navegando a cierta distancia de la orilla. Encontraron una fragata mercante de los Estados Unidos, ocupada quizá en el comercio de pieles de nutria, fondeada entre las islas que desde la Punta de San Esteban conducen a la entrada del Estrecho de Juan de Fuca.[15] El día 3 de septiembre, las corbetas pasaron frente al estrecho mencionado y siguieron navegando hacia el Cabo Mendocino. Avistaron las Islas Marías el 9 de octubre y, al día siguiente, fondearon en el Puerto de San Blas. Más tarde arribaron al Puerto de Acapulco, del que zarparon en enero de 1792, con destino hacia las Islas Marianas y las Filipinas.[16]

El 16 de octubre de 1791, el comandante Francisco Eliza entregó a Saavedra los paquebotes, así como los pliegos y planos para el virrey. Ramón Saavedra se hizo a la vela el 25 de octubre, en el paquebote *San Carlos*, con rumbo al Puerto de San Blas, donde llegó el 21 de diciembre.

El 29 de octubre de 1791, el conde de Revillagigedo ordenó a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra fungir como comisario en el señalamiento de los límites prevenidos en el referido Convenio de Nutka de 1790. El virrey novohispano tenía la certeza de que podían conservar el establecimiento de Nutka, puesto que los ingleses no lo habían ocupado formalmente hasta el año señalado de 1789; no obstante, le parecía era mejor abandonar Nutka y trasladarse al Estrecho de Juan de Fuca, sobre la costa del norte. También consideraba que a los españoles nada les importaba el establecimiento de Nutka; por consiguiente, sería el Estrecho

de Juan de Fuca y no el Puerto de San Francisco la última posesión que tendrían sobre las costas septentrionales de California; desde este punto no deberían pasar ni bajar los navegantes y comerciantes ingleses. Además, conforme a lo establecido en el artículo V del Convenio de Nutka, los dos países pactantes tendrían entrada libre y derecho a comerciar en las costas y territorios avanzados al norte, desde los 48 grados y medio.[17] En estos términos, la entrega de Nutka a los ingleses no debería demorarse, ni tampoco la nueva ocupación del mejor puerto del Estrecho de Juan de Fuca. El virrey, conde de Revillagigedo, tenía el propósito de fundar un establecimiento en el estrecho referido, operación que realizaría una guarnición poco numerosa, conformada por un comandante y 25 ó 30 hombres, quienes examinarían los canales de Estrecho de Juan de Fuca, hasta desengañarse si volvían al Atlántico o si se internarían en la Bahía de Hudson o Cuenca de Foxe.[18]

Revillagigedo recibió una real orden, fechada el 28 de mayo de 1791, en la que se estipulaba se examinase el Estrecho de Juan de Fuca hasta averiguar si alguno de sus canales comunicaba con la Bahía de Hudson o Cuenca de Foxe.[19] En virtud de este mandato, el 9 de marzo de 1792 salieron del puerto novohispano de Acapulco las goletas *Sutil* y *Mexicana*, dirigidas por los comandantes de fragata Dionisio Galeano y Cayetano Valdés, respectivamente; 63 días más tarde arribaron al Puerto de Nutka. Por otra parte, el 20 de marzo el teniente de navío Jacinto Caamaño levó anclas en San Blas, a bordo de la fragata *Nuestra Señora de Aranzazú*, llegando a Nutka el 14 de mayo. En este

puerto estaban anclados la fragata *Santa Gertrudis*, el bergantín *Activo* y las goletas *Sutil* y *Mexicana* que se habían reunido allí para salir a cumplir sus diferentes comisiones.[20]

El 26 de mayo fue avistada una embarcación, motivo por el cual se izó la bandera en el fuerte del Puerto de Nutka. La nave se acercó a este puerto a sabiendas de la nacionalidad de los hombres que ocupaban el fuerte. Al ser avistada dicho navío, el bote de la fragata *Santa Gertrudis* salió para dirigirla hacia el puerto. Era la fragata mercante francesa *Flavia*, de unas 500 toneladas, con cargamento de aguardiente, la cual había zarpado de Lorient. La *Flavia* había viajado por Santa Catalina y Valparaíso, llegando a la costa noroccidental, con el fin de tocar los establecimientos rusos. El capitán Magon traía la bandera de la nueva nación y su objetivo era traficar pieles de esta costa en China; al mismo tiempo, averiguar noticias de la desafortunada expedición del conde de La Pérouse, para, en caso de ser posible, auxiliarla en lo que fuera necesario.[21] El 15 de junio se hizo a la vela hacia Kamchatka, con la mira de expender aguardiente, tratar en pieles, y buscar el paradero del conde de La Pérouse.[22]

El día 5 de junio salieron las goletas *Sutil* y *Mexicana* para el Estrecho de Juan de Fuca; ahí encontraron, el 13 de junio, una embarcación con vela redonda, que traía la bandera británica. Era el bergantín *Chatham*, bajo el mando del capitán William Robert Broughton, teniente de la marina inglesa, el cual venía en conserva de la corbeta *Discovery* bajo el dominio del comandante George Vancouver. Estos buques habían zarpado de

Inglaterra el primero de abril de 1791, en un viaje de descubrimientos. Habían pasado por Nueva Holanda, Nueva Zelanda, islas de Tahití y Sandwich, y, después de haber seguido la costa noroccidental de América, desde los 45° N hasta la Entrada de Juan de Fuca, penetraron en este estrecho, donde se encontraron el 5 de mayo. Los exploradores desde entonces comentaron, tanto con los españoles como con los ingleses, sus conocimientos de este estrecho investigado, con igual franqueza.[23]

El comandante De la Bodega y Cuadra despachó, el 13 de julio, dos embarcaciones: la fragata *Aranzazú*, dirigida por el teniente de navío Jacinto Caamaño, quien, acompañado de varios pilotos, un dibujante y un delineador, reconocería el interior de la Bahía de Bucareli, mientras que la fragata *Concepción* acudiría de Nutka a los presidios de San Francisco, Monterrey y Canal de Santa Bárbara, con el socorro que se les enviaba anualmente. El comandante De la Bodega y Cuadra se quedó en Nutka solamente con la fragata *Santa Gertrudis* y el bergantín *Activo*, aguardando a los ingleses.[24] La fragata *Aranzazú* llegó a Bucareli el 24 de junio,[25] y el 29 del mismo mes arribó a este puerto la fragata francesa *Flavia*, que se había quedado en Nutka hasta el 15 de junio. El primero de julio pasó por el interior del puerto de Bucareli un bergantín, el cual salió al día siguiente; no llevaba izada bandera alguna, por tanto se ignoró su nacionalidad.[26] La fragata *Aranzazú* se dedicó, hasta el 17 de julio, a reconocer cuidadosamente las entradas y canales del Puerto de Bucareli; el día 20 fondeó en el Puerto de Floridablanca, situado en las Islas de la Reina Carlota, en los 54° 14' N, arribando al

surgidero de San Roque, 53° 25', el 31 de julio; de ahí zarpó hasta el 29 de agosto.[27] Así, después de reconocer la parte septentrional de las Islas de la Reina Carlota, la *Aranzazú* retornó a Nutka el 7 de septiembre.[28]

Antes de que la *Flavia* saliera de Nutka, el 15 de junio, llegó el bergantín portugués *Feliz Aventurero*,[29] con un cargamento de 500 pieles. Esta embarcación había salido de Macao el 4 de mayo de 1791; mas, sorprendida por una tormenta en la Bahía de Príncipe Guillermo, perdió a su capitán junto con la mitad de su tripulación y la falta de víveres la obligó a entrar en el Puerto de Nutka el 11 de julio, retirándose hasta el día 20 de dicho mes.[30]

Las corbetas *Sutil* y *Mexicana* volvieron a Nutka el 30 de agosto de 1792; para entonces ya había llegado el comandante George Vancouver en la *Discovery* en conserva con el *Chatham*, lo mismo que la fragata inglesa *Dédalo*, como urca, que, procedente de Portsmouth, transportaba víveres para la expedición de Vancouver. Thomas News, el capitán de *Dédalo*, era portador de una real orden expedida por el Ministerio de Estado de España a fin de que la entregase al comandante del establecimiento español de Nutka, para que diese posesión de lo correspondiente a Inglaterra, de acuerdo con lo determinado en la convención, firmada en San Lorenzo de El Escorial el 28 de octubre de 1790. Originalmente, Ricardo Augusto, teniente de la marina real, había sido encargado de entregar el documento mencionado a Vancouver; pero la mala suerte de morir a manos de los nativos de las Islas Sandwich impidió que este oficial continuara su carrera.[31]

En el puerto de Nutka, después de la salida de las *Sutil* y *Mexicana*, anclaron, además de las embarcaciones citadas antes, el bergantín *Venus*, capitaneado por Henry Chepens, procedente de Bengala; la fragata americana *Columbia Rediviva*, mandada por Robert Gray; el bergantín americano *Hope*, dirigido por Joseph Ingraham; la fragata americana *Margaret*, bajo las órdenes de James Magie, quien fue comandante de varias embarcaciones bostonianas; la fragata inglesa de 30 cañones, *Betterworth*, al mando del capitán William Brown, quien conducía algunos pliegos para Vancouver y tenía órdenes de fundar dos establecimientos en la costa y uno en las Islas de la Reina Carlota; la balandra inglesa *Prince Lion*, mandada por Spar (sic) de la compañía de Brown, la cual había zarpado de Inglaterra en octubre de 1791; el bergantín inglés *Three Brothers*, conducido por el teniente de la marina real William Alder, que llevaba consigo ciertos pliegos para Vancouver, así como una balandra en piezas y, para armarla, pidió el permiso de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, quien no sólo lo concedió, sino también le facilitó todos los demás auxilios necesarios para la construcción de la nave.[32]

Tanto el comandante George Vancouver, como el comandante Juan Francisco de la Bodega y Cuadra fueron comisionados por sus respectivos gobiernos para cumplir con lo pactado en la convención; sin embargo, ambos entendían de manera distinta las órdenes recibidas.[33] En 1792 comenzaron las expediciones de límites. De la Bodega y Cuadra salió de San Blas a bordo de la fragata *Santa Gertrudis*, el primero de marzo, llegando a Nutka el 29 de mayo. El 28 de febrero, antes de que De la Bodega y Cuadra

zarpara, el conde de Floridablanca fue desplazado de su oficio, sustituyéndolo el conde de Aranda, quien, sin embargo, no tenía gran influencia en las decisiones del monarca hispano. El comisario inglés George Vancouver, quien había participado en la tercera expedición del capitán James Cook, salió de Inglaterra el primero de abril de 1791 a un viaje de descubrimiento, en la corbeta *Discovery*, acompañada por el bergantín *Chatham*. Esta expedición arribó a Nutka el 28 de agosto de 1792.

Al día siguiente de que Vancouver tomó puerto, De la Bodega y Cuadra entabló correspondencia con él para proponerle, no sin antes declarar el justo acto de España, marcar los límites. El comandante hispano señaló que cuando Esteban Martínez detuvo a los barcos ingleses en 1789 no existía establecimiento alguno de otra nación; además, los españoles descubrieron Nutka en 1774 y tomaron posesión de este territorio en 1775. No obstante, para establecer una paz sólida y permanente con todas las naciones cedería a Inglaterra las casas, oficinas y huertas en Nutka, retirandose los españoles al Estrecho de Juan de Fuca; al mismo tiempo, para que los súbditos de una y otra parte jamás fueran perturbados ni molestados, aquel paraje español debería ser el último establecimiento donde se fijaría el punto divisorio desde el cual, hacia el norte, la entrada sería común y libre, para uso y comercio, según lo señalado en el artículo V del Convenio de Nutka, sin que pudieran fundarse otros establecimientos sin permiso de los gobiernos firmantes del convenio mencionado; asimismo, los ingleses no pasarían al sur del Estrecho de Juan de Fuca.[34]

El primero de septiembre, Vancouver respondió a De la Bodega y Cuadra, diciéndole que él no había llegado para tener una discusión retrospectiva, puesto que la controversia había finalizado al firmar, tanto Inglaterra como España, la convención en El Escorial, pues consideraba que aunque España tenía un establecimiento en el Estrecho de Juan de Fuca, la entrada libre podría ser desde el Puerto de San Francisco, ya que hacia el norte de este último una gran parte de la costa estaba ocupada por España; a mayor abundamiento, la ocupación española ubicada en la entrada del Estrecho de Juan de Fuca, no era muy antiguo, ya que databa del mes de mayo último, cuando el propio Vancouver levantaba el plano de esa costa. Desde este punto de vista y conforme los artículos de la convención, Vancouver no tenía la intención de emprender negociación alguna, más allá de lo contenido en la carta del conde de Floridablanca, quien autorizó al comisario español para restituir y al comisario inglés para recibir los edificios, distritos y terrenos que sus coterráneos habían ocupado en el Puerto de Nutka, inclusive 16 leguas distantes de aquél hacia el sur.[35]

El problema se centraba en que, si bien los ingleses alegaban la existencia de edificaciones realizadas por ellos en Nutka, en realidad no había ningún vestigio de ellas; por lo tanto, De la Bodega y Cuadra consideraba que no procedía entregar Nutka a los ingleses y que sería pertinente que cada una de las partes (Vancouver y De la Bodega y Cuadra) expusieran esta discrepancia ante sus repectivos gobiernos para que se pudiera llegar a una solución a aceptable.[36] El 11 de septiembre,

Vancouver pidió al comisario español que dejara la discusión retrospectiva y reconociera que él estaba como representante de la corte inglesa; por tanto, estaba preparado para recibir los territorios señalados en el artículo I del Convenio, lo cual era compatible con la conveniencia de los españoles.[37] De este modo, De la Bodega y Cuadra, el mismo día que recibió la proposición de Vancouver, estuvo de acuerdo en entregar aquellos territorios que en abril de 1789 ocupaban los ingleses, en vista de que no encontraba otra forma de concluir la polémica, y así dejaría las cosas hasta que la corte española decidiera lo más razonable.[38] Por su parte, Vancouver comunicó el día 12 de septiembre que estaba listo para recibir en posesión los territorios de la costa noroccidental de América; igualmente, las islas adyacentes que estaban incluidas en la controversia, según la convención.[39] El día 13, Vancouver declaró que si De la Bodega y Cuadra no tuviera derecho a entregarle los territorios, él tampoco podría izar la bandera británica en el sitio que De la Bodega y Cuadra señalaría en la Bahía de Nutka, extendiendo por lo menos más de 100 yardas.[40] De la misma manera, el día 13, De la Bodega y Cuadra reiteró al representante británico que le dejaría no sólo la posesión de los territorios que los súbditos británicos disfrutaban en abril de 1789, sino también los que ocupaban los naturales y en ese momento los españoles, en consecuencia de la cesión que a su favor hizo Macuina. De todos modos, aclaró que ni Vancouver estaba facultado para controvertir, ni él mismo lo estaba para adjudicarle la propiedad de ese terreno, por lo cual era mejor que informaran a sus soberanos

respectivos, quienes formarían el juicio definitivo.[41] A esto Vancouver contradijo, el día 15, que ellos mismos estaban autorizados para ejecutar la negociación.[42] En su última carta, fechada el 15 de septiembre, De la Bodega y Cuadra afirmó: "No puedo dar a V. contestación más difinitiva ni en execución cuanto me previene en su carta de Exmo. Sor. Conde de Floriadablanca con arreglo al 1° artículo de la convención." "Yo con bastante dolor de no haber terminado el asunto me veo ya en la necesidad de retirarme dentro de 2 ó 3 días".[43] Vancouver, en su última carta del 19 de septiembre, también propuso a De la Bodega y Cuadra un punto divisorio desde el Cabo Mendocino hasta los 50° 30' N.[44]

En el lapso en que la fragata *Aranzazú* estuvo en Nutka, del 7 de septiembre al 2 de octubre, las embarcaciones siguientes entraron y salieron en el mismo puerto: el 10 de septiembre llegó el bergantín americano *Hope* bajo el mando de Ingraham, zarpó ocho días después de su arribo y retornó el primero de octubre; el día 13 de septiembre ancló una balandra inglesa que salió el 30, en esta embarcación Vancouver envió a su primer teniente, con el objeto de que por Macao fuese a Londres a informar el estado de sus comisiones al gobierno inglés. El 20 tomó puerto una fragata americana; y dos días después hizo lo mismo la *Columbia Rediviva* de igual nacionalidad y capitaneada por Gray; al propio tiempo llegó una balandra, y las dos últimas sólo estuvieron 16 horas.[45]

La fragata *Aranzazú* levó el 3 de octubre, llegando al Puerto de Monterrey el día 22. En el puerto mencionado estaban fondeados la fragata *Santa Gertrudis*, el bergantín *Activo*, así como las goletas *Sutil* y *Mexicana*. El 26 partieron rumbo a San

Blas **estas tres embarcaciones.**[46]

El comandante de Monterrey recibió, el 16 de noviembre, el correo procedente del presidio de San Francisco, en el cual había un mensaje de Vancouver avisándole que había anclado en este puerto el día 14, y, al mismo tiempo, pidiéndole que se le dieran las noticias acerca de la urca *Dédalo* y el bergantín *Chatham* que iba en conserva, puesto que un temporal fuerte los había separado. El 22 de noviembre, sin embargo, entró la *Dédalo* capitaneada por News, y el 25 de dicho mes fondearon en Monterrey la fragata *Discovery* y el bergantín *Chatham*, para refrescarse y arreglar algunas averías que habían sufrido. La balandra *Horcasitas*, que había zarpado de Monterrey el 21 de octubre con rumbo a Nutka, bajo el mando del piloto Gonzalo de Haro, quien llevaba consigo pliegos para el comandante de este establecimiento, dio fondo el 22 de diciembre. El 29 salió la urca *Dédalo* con dirección a la Bahía Botánica; el 30, la goleta *Santa Gertrudis* se encaminó a San Blas.[47]

El comisionado George Vancouver suplicó al soberano español que permitiera a Broughton, del bergantín *Chatham*, pasar por la Nueva España y de ahí a Londres a fin de poner al corriente a su soberano del estado que guardaban los asuntos que le habían encargado a Vancouver. La solicitud le fue concedida. Broughton se marchó el 13 de enero de 1793; transbordó en el bergantín *Activo* y entregó el mando del *Chatham* al primer teniente de la *Discovery*.[48] Vanvouver abandonó Monterrey también el día 13 y, al mismo tiempo, pidió, a través de una carta, al virrey novohispano, el conde de Revillagigedo, que tratara lo más pronto

posible con los gobiernos de Europa los asuntos de la costa noroccidental de América.[49] El 14, al día siguiente de la salida de Vancouver, De la Bodega y Cuadra alzó velas con dirección a San Blas. Navegaron juntos hasta el 17, cuando Vancouver se separó y siguió rumbo a las Islas Sandwich. De la Bodega y Cuadra llegó a San Blas el primero de febrero de 1793. La fragata *Aranzazú*, que también había salido de Monterrey el 14 de enero, ancló en San Blas el 6 de febrero.

Mientras se hacían las expediciones para fijar los límites, por parte de ambas cortes, la negociación avanzaba en Europa. Manuel de las Heras y Rodolph Woodford fueron designados comisarios, cuya labor consistía en determinar sobre los asuntos de Nutka. Ambos comisarios convinieron en el pago de una indemnización a Gran Bretaña de 210,000 dólares en moneda fuerte, por concepto de la reclamación que este imperio había hecho a España. El convenio se firmó en Whitehall el 12 de febrero de 1793; este mismo día la soberana británica ratificó dicho convenio. La cantidad acordada fue liquidada sin demora alguna, con gran satisfacción de Meares y sus asociados, aunque la reclamación original ascendía a 650,000 dólares,[50] ya que ellos obtuvieron dinero sin mucho esfuerzo.

Por su parte, el conde de Revillagigedo consultó, a través de oficios reservados a Dionicio Galiano, Cayetano Valdés, Bernaci y Salamanca, todos oficiales de marina, la conveniencia de continuar explorando la costa noroccidntal de América, desde los 50° hasta los 60° N. Las respuestas llegaron pronto al virrey novohispano. Dionicio Galiano informó, el 5 de marzo de 1793, que

no se suspendieran las expediciones en la costa, entre el Estrecho de Juan de Fuca y San Francisco, puesto que ya se habían realizado expediciones de mayor altura y no se había encontrado el paso al Atlántico. Cayetano Valdés contestó que deberían continuar las exploraciones para conocer la costa al norte de California, pues los ingleses harían lo mismo, ya que Vancouver tenía la orden de no apartarse de la costa hasta haberla examinado cuidadosamente. El teniente de navío Bernaci opinó que, debido a la falta de instrumentos adecuados y de un experto en astronomía para llevar a cabo una exploración completa desde el Puerto de San Blas, no había necesidad de ella, ni reportaría utilidad alguna para España los conocimientos exactos de esa parte de la costa americana, lo que además significaría una erogación considerable; sin embargo, Bernaci aseveró que sería muy honroso para los españoles que los ingleses no los aventajasen en el descubrimiento del paso hacia el Atlántico. El teniente de navío continuó evaluando las investigaciones realizadas por España en la costa noroccidental de América, señalando que los descubrimientos anteriores no fueron ubicados con la certeza que exigía la geografía, porque se habían hecho sin horizontes artificiales ni relojes de longitud. Con todo, le parecía que con el tiempo las exploraciones podrían mejorarse, sin tanto gravamen para el erario, enviando cada año dos buques con las memorias de los presidios y adelantando los conocimientos de la costa hasta el Río de Cook inclusive. Estos navíos serían dirigidos por astrónomos marinos activos e impávidos, proveídos de un reloj de longitud, una sextante de pie con su horizonte,

un anteojo acromático, un teodolito y buenas agujas. El teniente de fragata Salamanca respondió en términos semejantes a los Bernaci.[51]

Respecto al comercio en la costa noroccidental, Galiano manifestó que el único que hubo fue con China y que consistió en pieles. De este modo, los tripulantes de los buques españoles podrían realizar este negocio si el gobierno de Nueva España les proporcionaba planchas de cobre para que las cambiaran por pieles con los nativos de la costa noroccidental; este intercambio era posible en vista de la considerable reserva de cobre existente en las almacenes de San Blas, y así debilitaría el lucro de los extranjeros. Por su parte, Valdés opinó que tanto el comercio como la frecuencia de los buques extranjeros en las costas de California descendería y aun se aniquilaría si se prohibiese el comercio con China. En caso de no ser así, el único medio de alejar a los extranjeros sería que los españoles emprendieran el mismo negocio, aprovechando las pieles producidas en sus propios establecimientos. Bernaci consideró que la presencia de los ingleses en la costa de California tuvo como único fin el de comerciar con pieles, negocio que no creía muy lucrativo, debido a que los nativos habían encarecido dicho producto y, en consecuencia, había disminuido su demanda en Cantón; pero que era conveniente que los españoles hicieran lo mismo para contrarestar su influencia en esa parte de la costa y quitarles el interés en llegar a las posisiones españolas. Salamanca fue del mismo parecer.[52]

Con base en la información recopilada, el conde de Revilla-

gigedo elaboró un informe, fechado el 12 de abril de 1793. En él manifestaba que los ingleses fundaron establecimientos en la costa noroccidental, aparentemente para beneficiarse con el comercio de pieles, mas su objetivo verdadero era interferir el control español en el Pacífico y disfrutar del comercio ilícito con los establecimientos españoles. Sin embargo, Revillagigedo no creía que el negocio de las pieles continuara produciendo rendimientos extraordinarios, pero que, a pesar de ello, debería alentarse a los comerciantes españoles para que entraran en este negocio, con el objeto de que rivalizaran con los ingleses, americanos y portugueses e impedieran que éstos formaran compañías grandes; los negociantes hispanos gozarían del apoyo gubernamental y de privilegios exclusivos, tal como lo habían recomendado Martínez y otros. Tampoco era deseable ni posible sostener la posesión actual de la costa noroccidental, porque este empeño resultaba muy costoso. No obstante, habría que evitar la ocupación de dichas tierras por extranjeros, reforzando los presidios de California y habitando el Puerto de Bodega, para lo cual ya se habían despachado las órdenes respectivas. Del mismo modo, Revillagigedo indicó en su informe que si el Río Columbia comunicara con el Océano Atlántico o cruzara la Provincia de Nuevo México, este estrecho fortificaría a España contra ingleses y rusos. En cuanto a Nutka, el virrey opinó que España debería entregar entera y generosamente este establecimiento a los ingleses, pues, hasta donde había podido averiguar, el comandante inglés Vancouver y su emisario Broughton aspiraban a izar la bandera británica en este puerto sin reconocer el derecho de

España, impulsados más por la idea de vanagloria de cumplir con la comisión que le fue dada, que por el interés de comerciar con pieles.[53]

Como ya se ha señalado, el virrey de Nueva España determinó que, para evitar que los ingleses se establecieran en el Puerto de Bodega, habría que ocuparlo. Así, el 23 de marzo salió de San Blas el teniente de fragata Juan Bautista Matute, a bordo de la *Sutil*, llegando a su destino 64 días después. Matute reconoció el lugar y encontró que el puerto carecía de fondo suficiente para que anclaran embarcaciones mayores; a más de esto, faltaban madera y víveres para el establecimiento. En vista de que el Puerto de Bodega no tenía las condiciones idóneas para organizar un establecimiento, Matute resolvió no hacer fundación alguna, retirándose con buques y cargamentos hacia San Francisco, donde esperaría nuevas órdenes. Revillagigedo aprobó el proceder de Matute y no volvió a pensar en aquella empresa.[54]

Otra orden del conde de Revillagigedo fue que dos buques reconocieran la costa, entre el Estrecho de Juan de Fuca y el Puerto de San Francisco; esta misma expedición debería internarse en el Río Columbia o Entrada de Hezeta. La expedición estuvo formada por la goleta *Activa*, al mando del teniente de navío Francisco Eliza, y la goleta *Mexicana*, dirigida por el piloto Juan Martínez Zayas. Ambas embarcaciones zarparon del Puerto de San Blas el 30 de abril de 1793. Pero la falta de víveres, de aguada y un buen número de enfermos obligaron al teniente Eliza a atracar en la costa. El 24 de julio llegó a los 43° 56' N; no alcanzó mayor altura por la tenacidad de los vientos contrarios;

por tanto, decidió reconocer la costa hasta San Francisco. El primero de agosto ancló en el Puerto de Trinidad, donde se proveyó de agua y leña; pasados cuatro días, reemprendió la navegación para continuar explorando.

Mientras, en Nutka, Salvador Fidalgo estaba encargado interinamente del mando político. Él y sus compañeros de la plaza fuerte pasaron un invierno riguroso, encerrados debido a las incesantes lluvias y, por si esto hubiese sido poco, el 17 de febrero sintieron un violento terremoto. El 19 de mayo de 1793 llegó a este puerto el alférez de navío Ramón Saavedra, quien había salido de San Blas en el mes de marzo a bordo del paquebote *San Carlos* el cual reemplazó a la *Princesa* en Nutka, y Saavedra sucedió a Fidalgo en el mando político. La *Princesa* salió inmediatamente hacia el sur, el 21 de julio tocó el Puerto de San Francisco y finalmente llegó a su destino: San Blas.[55]

Los barcos de Vancouver retornaron de las Islas Sandwich en la primavera de 1793. El *Chatham*, al mando de Puget, después de pasar una semana en la Bahía de Buena Esperanza, ancló en Nutka el 15 de abril y ahí permaneció durante un mes, mientras se efectuaban algunas reparaciones. El comandante Vancouver, a bordo de la *Discovery* avistó el Cabo Mendocino el 26 de abril, fondeó en Trinidad desde el 2 hasta 5 de mayo, arribando a Nutka el día 20 de ese mismo mes. Estando en este último puerto, recibió cartas tanto de De la Bodega y Cuadra como del virrey novohispano, pero ningún despacho procedente de Europa; así, sólo permaneció tres días en dicho puerto y salió a explorar la costa septentrional, reuniéndose con Puget el 26 de mayo. La altitud

máxima que Vancouver alcanzó en este viaje fue de aproximadamente los 56° 30' N. El 20 de septiembre dio la vuelta, anclando en Nutka el 5 de octubre, pero aún no había llegado despacho de México ni de Europa, por lo que nuevamente esperó tres días y zarpó hacia California.[56]

Desde la salida de la fragata *Princesa*, al mando del teniente de navío Salvador Fidalgo, habían anclado en Nutka los barcos siguientes: el 22 de junio entró el bergantín *Emilia*, capitaneado por William Trotert, el cual había salido de este puerto el 30 de mayo del mismo año; esta embarcación procedía de las Islas de la Reina Carlota. Poco tiempo después entró la fragata americana *Jefferson*, dirigida por el capitán Joseph Roberts, la cual había zarpado de Boston el 21 de noviembre de 1791, tocó Valparaíso y estuvo en Clayuclat reuniendo pieles. El 23 llegó el bergantín inglés *Three Brothers*, bajo el mando del capitán William Alder. El 25 regresó del Puerto de Malvinas la goleta *Resolution*, al mando del capitán William Borlem (sic) que se unió a la fragata americana, de la cual dependía. El día 29 levaron anclas los tres buques [americanos]. El 30 arribó la goleta inglesa *Prince William Henry*, capitaneada por William Ewen. El 6 de julio volvió a entrar el bergantín inglés *Three Brothers*. El día 8 fue lanzada al agua la goleta construida por Ewen, nombrada *Princess Royal*, a la cual el comandante Saavedra había encontrado en grada cuando llegó a Nutka. El 13 tomó puerto la goleta americana *Anna*, bajo el mando del capitán Otis Leskam (sic); esta nave había sido construida en Nutka, en el mes de diciembre del año anterior, y llegó para ponerse a las órdenes

del capitán Magie; ésta salió del puerto el día 15. La goleta de Alder fue desguazada para aprovechar el fierro, en vista de que no hubo quien la comprara. El 22 salieron para China y para Inglaterra las dos goletas inglesas del capitán Ewen y el bergantín de Alder.[57]

El 4 de agosto de 1793 arribó a Nutka la fragata inglesa *Betterworth*, bajo el mando del capitán William Brown, quien había salido de este mismo puerto el 14 de noviembre del año anterior, y regresaba de las Islas de la Reina Carlota, donde adquirió algunas pieles. Brown comentó que encontró a Vancouver en los 54° 40' y que hasta esa altura no había encontrado el paso del noreste, pero que creía que sí existía. También dijo que había pasado el invierno en las Islas Sandwich y que en el viaje de regreso recaló en Monterrey, aunque no entró; sin embargo, una de sus balandras se detuvo en este lugar desde el primero hasta el 10 de marzo. De este modo, la razón por la cual el propio Brown entró en Nutka era unirse con aquella balandra para darle la carga de pieles y embarcarse él mismo a fin de venderlas en China; mientras que la fragata, junto con la otra balandra, seguirían hasta Cabo de Hornos, donde habían dejado un establecimiento y una fragata se quedaba dedicada a la pesca de ballenas. El capitán del paquebote portugués, Francisco de Viana, le había manifestado, durante su estancia en las Islas de la Reina Carlota, que a fines de ese mes tocaría el Puerto de Nutka, y de allí pasaría a Monterrey. El 8 zarpó la fragata inglesa. Este mismo día fondeó la fragata francesa *Flavia* para proveerse de agua y leña y poder continuar su viaje hacia Cantón. No

obstante, el día 11, una parte de la tripulación de esta fragata se sublevó y, ante tal emergencia, Saavedra ofreció el auxilio necesario al capitán de la *Flavia* para sofocar el motín; así, el 29 esta embarcación levó anclas, llevando en sus bodegas un cargamento que ascendía a 100,000 pesos; los dueños de él eran cuatro, dos de ellos estaban en París. El capitán de la fragata francesa aseguró que, una vez que concluyera el viaje que iba iniciar, pasaría a Francia y retornaría a Nutka; calculaba que esto sería dos años después, a bordo de un barco de 100 toneladas, con el objeto de comprar pieles.[58]

El 20 de mayo entraron en Nutka las balandras inglesas dependientes del capitán Brown, *Jackal* y *Prince Le Boo*, capitaneadas por Alexander Stewart y Edward Sharp, respectivamente. La primera zarpó de este puerto el 14 de octubre de 1791; la segunda también salió de Nutka, pero el 10 de noviembre de 1792; durante el mes de marzo se vio obligada a entrar en Monterrey por carencia de agua y leña. El 30 de agosto fondeó la fragata *Nuestra Señora de las Angustias*, con la bandera portuguesa, bajo el mando del capitán Francisco Javier de Viana, quien fue el mismo a quien Estebán Martínez había capturado en 1789. Esta embarcación había zarpado de Macao el 6 de enero de este año y posteriormente estuvo en las Islas de la Reina Carlota. El primero de septiembre entró la fragata americana *Margaret*, dirigida por el capitán James Magie; esta nave había zarpado del puerto Nutka el 11 de octubre del año anterior con destino a Macao, de donde volvió a zarpar el 15 de marzo de 1793, dirigiéndose a la costa noroccidental de América para comerciar con

pieles. El capitán Magie tuvo que abandonar la goleta *Anna*, la cual dependía de él, el 20 de agosto a la altura de los 52° N; la traía a remolque, en vista de que la había desarbolado completamente; a pesar del percance, Magie logró salvar a la tripulación y todo el cargamento. El capitán Viana comunicó al comandante español que Brown tenía orden de su corte para que, en caso de declararse la guerra con España, abandonase las embarcaciones menores, transbordase la gente a la fragata y montase el total de los cañones que llevaba consigo, que eran 36, de los cuales 8 llevaban en la sobrecubierta y los restantes en la bodega; además, tenía patente de corso para actuar contra España, tanto en el Cabo de Hornos como en toda la costa noroccidental; asimismo, Brown era portador de una licencia para pescar ballenas, mas no para el acopio de pieles. El 5 de septiembre de 1793 volvió a entrar el bergantín *Emilia*, bajo el mando del capitán William Trotert, quien habían salido de Nutka el 29 de junio de ese año. Las fragatas de Magie y de Viana, así como el bergantín de Trotert, levaron anclas el día 11, dirigiéndose a las Islas Sandwich y Macao.[59]

La fragata *Discovery* y el bergantín *Chatham* fondearon en Nutka el 4 de octubre, bajo el mando del comandante George Vancouver, y regresaban de explorar la costa noroccidental. Después de desembarcar, Vancouver le preguntó a Saavedra si consideraba que pudiese encontrar en alguno de los presidios al capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, y que si en Monterrey encontraría el acuerdo de la entrega de Nutka. A lo primero, Saavedra le respondió que no, puesto que era

posible que De la Bodega y Cuadra hubiese ido a México a ver a un hermano suyo, recién designado oidor de la Audiencia de dicha ciudad. A lo segundo, Saavedra contestó que creía que tal acuerdo aún no estaría en Monterrey, pues ignoraba si habría llegado el comisionado a este presidio. Las embarcaciones inglesas se hicieron a la mar el día 7 de octubre de 1793. El propio Vancouver dio a conocer su itinerario: San Francisco, Monterrey, Santa Bárbara y San Diego; añadiendo que en cada uno de estos parajes estaría cuatro días y, a partir de ahí, continuaría reconociendo la costa hasta Alaska, tocando el Puerto de Nutka hasta el mes de septiembre u octubre siguiente; también señaló que no creía encontrar el paso al Océano Atlántico, ni concluir su comisión en el año venidero.[60]

El 8 de octubre de 1793 fondeó en Nutka la urca inglesa *Dédalo*, al mando del teniente de la marina real William Janson, la cual había zarpado de la Bahía Botánica el primero de julio último con socorros para Vancouver; estuvo en la Isla Tahití, de donde salió el 9 de septiembre. Janson proporcionó noticias de Malaspina; afirmó que este último había abandonado la Bahía Botánica, con destino a Perú, 10 días antes de la llegada a ese punto de la *Dédalo*. Janson entregó a Saavedra un pliego para que lo pusiese en manos del comandante del primer buque de guerra inglés que tocase el Puerto de Nutka. La urca británica soltó amarras el día 13 de octubre.[61]

Una vez transcurrido el invierno, Ramón Saavedra, comandante de Nutka, convocó a una junta, el 26 de mayo de 1794, de acuerdo con las instrucciones que tenía; el asunto a discutir era de suma

importancia para los españoles que estaban en el puerto: el barco con el socorro necesario aún no llegaba; por lo tanto, determinaron enviar el paquebote *San Carlos* a Monterrey, mientras Saavedra y la tropa aguardarían en Nutka.[62] El 4 de junio apareció en el horizonte la fragata *Aranzazú*, fondeando en el puerto hasta el día 7; en ella había navegado el comandante interino de San Blas, Francisco Pisa, portador de los pliegos del virrey. En cuanto se terminó de descargar la embarcación, desplegó sus velas con rumbo a Monterrey, era el día 24 de junio;[63] la *Aranzazú* iba a California por los víveres necesarios y, sobre todo, por medicinas.[64]

La fragata mercante inglesa *Fremi* fondeó en Nutka el 5 de junio de 1794, capitaneada por John William Adamson. Había zarpado del Puerto de Bristol el 14 de octubre del año anterior y su objetivo era el acopio de pieles en la costa noroccidental de América; también traía patente de corso, pues sabía que los bergantines *Emilia* y *Hancock*, los cuales navegaban con bandera americana, dependían de la Isla Mauricio, en esa época posesión francesa; aparte de esto, los pasaportes y demás documentos que los identificaban como americanos eran falsos. Igualmente, refirió que estaba por salir de Inglaterra una fragata de guerra destinada a Nutka, armada con 40 cañones, a la cual sólo le faltaban 50 tripulantes para poder emprender el viaje. Adamson venía a auxiliar a Vanvouver y traía pliegos de las cortes inglesa y española, referentes al establecimiento.[65] La *Fremi* abandonó Nutka el 10 de junio; Adamson afirmó que Vancouver retornaría dos meses después.

El paquebote *Lady Washington*, con bandera americana, fondeó en Nutka el 20 de julio de 1794; su capitán, John Kendrick, había estado en dicho puerto el año anterior; fue entonces cuando el teniente de navío Salvador Fidalgo le dijo que no volviese a este lugar. En esta ocasión, Kendrick justificó su presencia en Nutka aclarando que únicamente deseaba reparar su barco, el cual hacía mucha agua, por haber tropezado con una piedra al salir de un puerto de las Islas de la Reina Carlota. Kendrick comunicó haber pasado el invierno en las Islas Sandwich, donde también estuvo el capitán Vancouver, con sus dos buques y la urca. El primero salió con rumbo a la costa noroccidental de América el 10 de octubre de 1793. Cinco días antes, el propio Vancouver le comentó que tanto él como su expedición propondrían a su corte mudase a las Islas Sandwich una parte del establecimiento de la Bahía Botánica, en vista de que aquéllas eran más promisorias que Nutka; que saldría temprano para procurar concluir ese mismo año su comisión y que a fines de septiembre estaría en Nutka para verificar si había pliegos de su corte y un buque de guerra; de ser así, pasaría a China, pero antes tocaría los presidios españoles de las Californias.[66]

Kendrick proporcionó más noticias, tanto de su propio viaje como de otras expediciones. Durante la travesía encontró un paquebote inglés con bandera de la Compañía Real de Bengala, cuya tripulación le informó que todas las potencias —España, Holanda, Prusia, Austria e Inglaterra— estaban en guerra contra Francia; que en Macao habían sido apresados la fragata francesa *Flavia*, la cual había estado en Nutka hacía un año, y el bergantín

Emilia, capitaneado por William Trotert, quien zarpó de Nutka el 11 de septiembre del mismo año. A pesar de que la embarcación dirigida por Trotert navegaba con bandera bostoniana, dependía de la Isla Mauricio. De esta isla habían salido muchos corsarios franceses, consiguiendo apresar un buen número de embarcaciones inglesas a la altura del Estrecho de Batavia [la Sonda]; asimismo, los franceses tomaron Pondichery y otros establecimientos británicos situados en la costa de la India. Del mismo modo, Kendrick comentó que en unas islas cercanas a Macao zozobró la fragata portuguesa del capitán Viana, quien había partido de Nutka el mismo día que Trotert; no obstante el percance, la tripulación de la nave portuguesa logró salvarse. Kendrick agregó que la *Flavia* y los demás buques sólo estuvieron de paso en las Islas Sandwich, con el objeto de ser reparadas. La embarcación de Bengala, mencionada antes, empleó seis meses en su viaje hacia la costa noroccidental de América; el capitán Kendrick la encontró en los 54° N y supo que se dirigía a la Entrada de Bucareli, en busca de agua y leña para regresar al puerto de salida.[67] Sin embargo, el día 15 de agosto de 1794 fondeó en Nutka un barco británico, cuya tripulación presentó pasaportes expedidos por la compañía inglesa de Bengala. Esta expedición era aquella con la cual Kendrick había hablado en las Islas de la Reina Carlota; en este navío viajaba una mujer bengalí de aproximadamente 20 años de edad. Otras novedades referidas por Kendrick fueron las de haber encontrado a la corbeta inglesa del capitán Adamson, así como a otra embarcación procedente de Bristol y a la fragata americana guiada por el capitán Roberts,

quien había salido de Nutka en junio del año anterior. De la misma manera comentó que dos años atrás había estado en la Bahía del Príncipe Guillermo, donde encontró a los rusos, quienes le comunicaron que el gobernador ruso, residente en Alaska, pensaba fundar otros establecimientos en la costa, hasta los 56° N. Por su parte, el capitán inglés Mort (sic) le refirió que los franceses habían capturado en el Estrecho de Batavia [la Sonda] como 40 embarcaciones inglesas, pertenecientes a la Compañía de China; después, remitieron a tierra todo el equipaje de las naves aprehendidas; la tripulación fue dejada en dominios ingleses y las embarcaciones, junto con todos sus intereses, fueron llevadas a la Isla Mauricio.[68]

Mientras los comisionados De la Bodega y Cuadra y Vancouver tenían interrumpidas las negociaciones de Nutka, en Europa se celebró una convención definitiva; los tratados fueron firmados por los ministros de España e Inglaterra, el duque de Alcudia y St. Helen, respectivamente, el día 11 de enero de 1794. Según los artículos de este acuerdo, los comisionados de las potencias en conflicto debían encontrarse lo más pronto posible en el lugar en disputa o, al menos, en un punto cercano a él, donde estaban los edificios ocupados formalmente por los ingleses; y, ya ahí, debían darse la declaración y la contra-declaración, en los mismos términos contenidos en el acuerdo. El artículo primero señalaba la restitución a Inglaterra de los edificios que sus súbditos habían ocupado en abril de 1789 y el artículo segundo era la declaración formal de la restitución: "El oficial inglés debe extender la bandera británica sobre la tierra restaurada

como una seña de posesión y después de estas formalidades los oficiales de las dos coronas deben retirar respectivamente su gente del dicho puerto de Nutka. Y además sus dichas majestades están de acuerdo de que los súbditos de ambas naciones deben estar libres de frecuentar el dicho puerto como sea conveniente, y de montar allí temporalmente edificios para su acomodación y para su residencia en tales ocasiones. Pero cualquiera de las dos partes no debe construir establecimiento permanente en dicho puerto, o reclamar allí cualquier establecimiento permanente, o reclamar allí cualquier derecho de soberanía o dominio territorial con exclusión del otro. Y dichas majestades auxiliarán a sus respectivos súbditos para que conserven el libre acceso al puerto de Nutka, contra cualquier otra nación que intentara establecer allí cualquier soberanía o dominio."[69]

Desde España llegó la orden para que el virrey novohispano, conde de Revillagigedo, enviase al comisionado a Nutka, a fin de que terminase el negocio suspendido con el comisionado inglés Vancouver, según lo acordado por las dos cortes respecto a los puntos en disputa. No obstante, Juan Francisco de la Bodega y Cuadra murió el mes de marzo de 1794 y el virrey designó al brigadier y coronel del regimiento de Puebla, José Manuel de Álava, como sustituto de aquél. Pero el nuevo acuerdo aún era desconocido por el mandatario de Nueva España, y tampoco habían llegado las instrucciones para el nuevo comisionado.[70] De todos modos, Álava zarpó el mes de mayo a bordo de la fragata *Princesa*, comandada por Salvador Fidalgo, arribando a Nutka el 31 de

agosto. El general Alava recibió la orden de mando de dicho establecimiento y fortificación y respecto a la marina; Saavedra se quedó con el paquebote *San Carlos* que estaba bajo el mando del comandante de la *Princesa*, ya que el primero tenía mayor graduación.[71]

La *Discovery* y el *Chatham* anclaron en Nutka el 2 de septiembre de 1794, después de que Vancouver exploró la costa de Alaska poco más o menos hasta la altura de los 61° 15' N, en ese mismo año. En cuanto llegó, Vancouver se enteró de la muerte de su antiguo amigo, Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, noticia que lo entristeció profundamente. Por su parte, el general Alava no tenía idea alguna acerca de su deber oficial, puesto que debía esperar las instrucciones pertinentes;[72] el novel comisionado pasó el invierno en el presidio novohispano de Monterrey. El 16 de octubre, al amanecer, se dieron a la vela las embarcaciones de guerra inglesas bajo el mando de Vancouver.[73] La fragata *Princesa* guiada por Fidalgo, zarpó del Puerto de Nutka y, después de resistir fuertes temporales, arribó al Puerto de Monterrey el 6 de noviembre. En este puerto encontró a los buques de guerra ingleses, la corbeta *Discovery* y el bergantín *Chatham*; ambas naves habían salido de Nutka el mismo día que la *Princesa*.[74] Mientras tanto, el teniente de fragata de la real armada, Ramón Saavedra, comandante del paquebote *San Carlos*, se quedó en Nutka.

El 20 de noviembre de 1794, el teniente de la marina inglesa Thomas Pearce desembarcó en Veracruz con los pliegos para el comandante Vancouver; asimismo traía órdenes para que, en caso de

no encontrarlo, fuese él mismo quien recibiese Nutka. En consecuencia, el nuevo virrey novohispano, marqués de Branciforte, ordenó apresurar el viaje del bergantín *Activo*, al mando del teniente de navío Cosme Bertodano; el teniente Pearce abordó en San Blas este mismo buque,[75] el 13 de enero de 1795, llegando a Monterrey el 13 de febrero. Una vez juntos, Alava y Pearce levaron anclas el primero de marzo, entrando a Nutka el día 16 del mismo mes. El general Alava procedió inmediatamente a demoler las fortificaciones y almacenes y a recoger la artillería y los utensilios. Cuando estas actividades quedaron concluidas se fijó la fecha para la entrega de Nutka: el 28 de marzo de 1795. Casi un mes después, el 25 de abril, el comisionado inglés Pearce escribió una carta al duque de Portland, en Tepic, Nueva Galicia, en la que dio cuenta de la entrega del territorio disputado: "Por la mañana del 28, toda la artillería fue embarcada en navíos de su Majestad Católica; parte a bordo corbeta (sic) *Activo*, y otra parte en el *San Carlos*, navío de guardia. El Brigadier General Alava y yo mismo nos reunimos, de acuerdo con nuestras respectivas instrucciones, firmamos y cambiamos la declaración y contra declaración, para restituir estas tierras a su Majestad, conforme lo acordado por las dos cortes. Después de esta ceremonia ordené izar la bandera británica en señal de posesión y el General mandó a sus tropas que embarcasen."[76]

01069

RIVALIDAD COMERCIAL Y EXPLORACIÓN EN LA CUENCA DEL PACÍFICO DURANTE EL VIRREINATO

VOLUMEN DOS

FALLA DE ORIGEN

1995

CAPÍTULO IV
LOS IMPERIOS OCCIDENTALES EN EL PACÍFICO NORTE

1. El Océano Pacífico Norte, 1795-1805

Los intereses de España e Inglaterra chocaron por la posesión de la costa noroccidental de América septentrional. España reclamó el derecho tradicional de la soberanía sobre la costa del Océano Pacífico del continente americano. Este acontecimiento, surgido por el arresto de unos marineros ingleses en 1789, llevó a ambas naciones al punto de una guerra, pero el gobierno español pronto comprendió que no podía depender de los franceses para apoyar cualquier acción, pese a la alianza que tenían con ellos. Debido a la Revolución Francesa, la situación de España era difícil para que pudiera invocar el Pacto de Familia con Francia y se preparara para las hostilidades. El derecho concedido a los británicos en el artículo IV del Convenio de Nutka de 1790, para explotar el Océano Pacífico a una distancia de 10 leguas marítimas de cualquier establecimiento español, era una cuestión de consideraciones estratégicas. El gobierno británico se aprovechó de esas circunstancias, pues comprendió que Francia quedaba incapacitada para desempeñar cualquier papel diplomático. William Pitt, primer ministro inglés, actuó sin dilación alguna, comenzando a extender su esfera de actividades por toda Europa.

Francia quedó aislada de sus colonias, a causa del bloqueo naval de los ingleses, de 1793 a 1815, con una interrupción en los años 1801-1802, y muchas de sus colonias fueron ocupadas por

los ingleses. Napoleón Bonaparte tenía el sueño de renovar el imperio francés en la América septentrional, el cual Francia había cedido a la soberanía española por la paz de 1763. El primero de octubre de 1800, Bonaparte obligó a España a ceder a Francia el territorio de la Luisiana en virtud del Tratado de San Ildefonso. La cesión de aquella vasta provincia de España a Francia completó, con la adquisición de la mitad española de Santo Domingo, obtenida por la Paz de Basilea de 1795, una política destinada a crear un nuevo imperio francés en la América del Norte y a contener la expansión de los Estados Unidos. Sin embargo, antes de establecer el poder imperial, Bonaparte necesitaba fincar la paz en Europa, frente a la coalición europea de Austria, Inglaterra, Baviera, Suecia, Dinamarca y Turquía contra Francia. Esta había obtenido una de sus grandes victorias sobre Austria en la batalla de Marengo, en junio de 1800, y las potencias europeos se vieron obligadas a aceptar la situación, por lo cual se llevó a cabo el Tratado de Amiens entre Francia e Inglaterra el 27 de marzo de 1802. Debido a la revolución de los negros, Napoleón Bonaparte envió 35,000 soldados a La Española, pero perdió casi todo. Sin Haití, Luisiana perdió la mayor parte de su valor para Francia. Por ello, Napoleón consideró mejor vender toda la Luisiana, para así engrosar sus fondos de guerra contra Inglaterra.[1]

España había permitido el comercio por el Río Mississippi conforme el Tratado de San Lorenzo, o de Pinckey, de 1795. Sin embargo, hacia fines de 1802, el intendente español de Nueva Orleáns violó el tratado y cerró el Mississippi al comercio

americano, como resultado de una secreta presión francesa. Los habitantes del valle de Ohio transportaban anualmente productos a Nueva Orleáns por valor de 1.000,000 de dólares. Los Estados Unidos no podían tolerar un Mississippi cerrado, pues pensaban que tal vez podrían comprar la desembocadura del Mississippi. El presidente Thomas Jefferson envió a James Monroe a Francia, con instrucciones para el ministro americano en ese país, Livingston, de que ofreciese 2.000,000 de dólares por Nueva Orleáns y la desembocadura del Mississippi, subiendo la oferta hasta los 10.000,000. Como resultado de las negociaciones con el ministro de Asuntos Exteriores de Francia, se fijaron 15.000,000 de dólares, pero no solamente por la desembocadura del Mississippi sino por toda la provincia de Luisiana. El tratado de cesión se firmó el 30 de abril de 1803, justo a tiempo, pues a las dos semanas estalló nuevamente la guerra entre Francia y Gran Bretaña.[2]

El 20 de diciembre del mismo año, el territorio de Luisiana fue entregado legalmente por Francia a los Estados Unidos. Jefferson dispuso inmediatamente la exploración del nuevo territorio. El 14 de mayo, Meriwether Lewis y William Clark iniciaron la expedición con unos 40 hombres; el 15 de noviembre de 1805 llegaron hasta el Océano Pacífico por el Río Columbia; fueron los primeros en hacer el viaje terrestre de ida y vuelta al Pacífico, a través del continente norteamericano. Lo hicieron basándose en las exploraciones anteriores de Grey en el río Columbia. Por el recorrido de Lewis y Clark los Estados Unidos iban a reclamar el territorio del Oregón 40 años más tarde.

El naturalista alemán Alejandro de Humboldt, entretanto, desembarcó en Acapulco, después del largo viaje de Sudamérica, el 23 de marzo de 1803; visitó al virrey José Iturrigaray y a los principales oficiales y funcionarios de la corte virreinal el 15 de abril; el virrey, entonces, accedió a que el barón alemán utilizara los archivos. Humboldt, estableciendo relaciones con los científicos novohispanos, se dio a la tarea de levantar y delinear mapas y cartas de la Nueva España, y se dedicó a copiar y extractar documentos importantes de los archivos y documentos públicos.[3] Marchó de Veracruz a Cuba, a principios de marzo de 1804, de donde continuó el viaje a Filadelfía a fines de abril. A la sazón, el Congreso de los Estados Unidos estaba convencido de que el límite legal reclamable quedaba señalado por el Río Bravo. Sin embargo, a Jefferson y a sus consejeros les faltaban mejores datos sobre la extensión de la Luisiana para poder informar al Congreso. El 29 de mayo, Humboldt llegó a Wáshington. Jefferson lo invitó a una cena en la mansión presidencial; el secretario del Tesoro, Albert Gallatin, también invitó a Humboldt a su casa, y éste pudo mostrar al tesorero, al secretario de Estados James Madison y a otras personalidades sobresalientes de entonces, su fabuloso tesoro informativo y cartográfico. Humboldt permitió que Gallatin copiase algunos. Jefferson lo escuchó atentamente durante tres semanas, en tanto que los delineantes, geógrafos e ingenieros se dieron el gusto de copiar y extractar todo lo que quisieron. Con el mapa de Humboldt, los norteamericanos adquirieron un instrumento formidable para su futuro expansionismo.[4] Posteriormente, Jefferson y Madison desearían

realizar la anexión de Texas.

Por su parte, en los años 1788-1790, la situación de Rusia parecía correr peligro debido a la guerra en dos frentes contra Suecia y Turquía, pero ambos países combatieron con poca fortuna. Rusia disfrutaba de una situación política favorable, pues la revolución que enfrentaban los franceses desvió la atención de los regímenes europeos hacia la nación en conflicto, olvidando, eventualmente, los intereses tradicionales de la potencia euro-asiática, la cual aprovechó esas circunstancias; y ya en la era napoleónica, Rusia amplió sus fronteras hacia todas las direcciones, logrando el acceso, casi completo, tanto al Mar Báltico como al Mar Negro, abriéndose inmensas posibilidades para el comercio.

Una vez que quedó establecida la colonia rusa en Alaska, la zarina Catalina II demostró gran interés por expandirse en la América española. De acuerdo con sus nuevos propósitos, la zarina aprobó tres puntos de la petición presentada por Shelikhov, en 1793, para fortalecer el avance ruso en las tierras del Nuevo Mundo: enviar misioneros, conformar con desterrados la fuerza laboral y darles a los siervos el privilegio de comprar el servicio como colonos agrícolas en Yakutat, en el Golfo de Alaska. al año siguiente llegó a Irkutsk el oficial responsable de los sacerdotes y siervos, Nikolai Petrovich Rezanov.[5]

Rusia también ponía en práctica una política expansionista hacia el Lejano Oriente. En 1791, Catalina II, con la colaboración del gobernador general de Irkutsk, Ivan Alferief Pil, ordenó al teniente Adam Kirilovich Laksman que preparara la primera

misión rusa al Japón, para que solicitase al gobierno de dicho país un permiso de comercio. En cumplimiento de la orden recibida, Laksman salió de Okhotsk, el 13 de septiembre de 1792, en el barco *Ekaterina*, llevando náufragos japoneses: dos comerciantes, Daikokuya Kodayu e Isokichi. Los náufragos eran aquellos que habían zozobrado en las Islas Kuriles hacía algunos años y que se habían quedado a vivir en Siberia. Más tarde, Catalina II los invitó a San Petersburgo. Laksman llegó al Puerto de Nemuro, en Hokkaido, el 9 de octubre; de ahí debía pasar a Matsumae para entrevistarse con los oficiales llegados directamente de Edo. Estando reunidos los enviados japoneses con Laksman, éste entregó a los náufragos, pero los oficiales le comunicaron que debería viajar hasta el Puerto de Nagasaki si es que verdaderamente deseaba establecer relaciones comerciales con el Japón, puesto que ése era el único puerto abierto a los extranjeros. A pesar del problema del idioma, la misión rusa obtuvo permiso de que entrara en Nagasaki un barco ruso, el 16 de julio de 1793. Concluido el asunto que le fue encomendado, Laksman abandonó el puerto.[6]

Las noticias de la penetración rusa en las Kuriles (tras haber cruzado a Siberia y llegado al Pacífico en 1638) provocaron la alarma japonesa. En este contexto, Hayashi Shihei (1738-1793), autor del libro *Kaikoku Heidan*, escribió que Japón debería prepararse para resistir un posible ataque ruso desde el norte.[7]

En Irkutsk, Rezanov contrajo matrimonio con la hija del acaudalado comerciante Shelikhov, quien, a su muerte, en 1795, dejó a su hija una herencia considerable. Así, con mayores

posibilidades económicas, Rezanov pensó organizar una empresa que recibiría el nombre de Compañía Ruso-Americana, la cual, en vista de los recursos monetarios con que contaba su fundador, podría sostener su propia fuerza armada, trataría con las potencias vecinas y comerciaría en cualquier sitio. Del mismo modo, poseeería desde los barcos hasta las redes de pescar, manejaría la explotación, desde la cacería hasta la minería. La Compañía, que sería administrada por el propio Rezanov, tenía sus propiedades principalmente en el Artico meridional, 55°, así como desde la costa oriental de Siberia hasta el continente americano y aún más allá, sin limitación fronteriza alguna. Rezanov solicitó al gobierno que los privilegios mencionados antes le fueran concedidos a su Compañía por un lapso de 20 años, al término de los cuales el régimen tendría la opción de renovarlos o bien apoderarse de la vasta colonia.[8] Las prerrogativas demandadas por Rezanov le darían a la Compañía Ruso-Americana el carácter de un gobierno independiente del zar, y por tanto, era difícil, si no es que imposible, que Catalina II las concediera, pues la zarina nunca había aprobado asunto alguno contrario al precepto *laissez faire*. Sin embargo, Rezanov sólo tuvo que esperar un tiempo para llevar a la práctica su ambicioso proyecto, ya que Catalina la Grande murió en 1796, y fue sucedida por su hijo Pablo I (1796-1801), quien después de considerar la propuesta de Rezanov firmó, el 8 de julio de 1799, el título de la Compañía Ruso-Americana.[9]

Al subir Pablo I al trono, se retiró de la coalición que se estaba formando en contra de Francia. La política petersburguesa consideraba que las nuevas bases inglesas en el Mediterráneo

oriental, en Egipto, Malta y las Islas Jónicas representaban un peligro para la futura hegemonía rusa sobre el imperio otomano. Pablo I elaboró un plan junto con Austria y Francia para la futura repartición de Turquía. El zar renovó con Inglaterra la neutralidad para la protección de la navegación, reforzando aún más las disposiciones.[10]

La guerra a Gran Bretaña causó a España una situación de extremas dificultades políticas y económicas. Su comercio con la América hispánica quedó interrumpido; esto obligó a España a promulgar la Real Orden de 18 de noviembre de 1797, que autorizó el tráfico de barcos extranjeros de naciones neutrales; o sea, España permitió la entrada a los puertos españoles del tráfico de los Estados Unidos.[11] Así que, para evitar la vigilancia y el bloqueo de los buques de guerra británicos, España dio a los Estados Unidos mayor libertad de tráfico marítimo en los años 1797-1799, 1801-1802, y 1804-1808. De 1788 a 1796, antes de dicha promulgación, se encontraron 26 embarcaciones bostonianas en los puertos de Chile; y después, de 1797 a 1809, se contaron 226 buques norteamericanos ahí también. En 1805 había 22 barcos americanos en Motevideo, la mitad de los cuales fueron de esclavos africanos; y en 1806 se aumentaron 30 embarcaciones americanos. En 1798 arribaron a Filadelfia las primeras naves que salieron de Venezuela, 138 de Cuba, 18 de Puerto Rico, 7 de Veracruz y 2 de La Plata. En 1795, el volumen de las exportaciones de los Estados Unidos en dirección de la América Latina, pese al monopolio español, fue de 1.389,219 dólares; las importaciones, de 1.738,138 dólares. En 1801, después de la citada Real Orden de

1797, las exportaciones se incrementaron a 8.437,659 dólares y las importaciones a 12.799,888 dólares.[12] Hacia el año de 1805, las embarcaciones neutrales dominaban el comercio en algunos puertos de la América hispánica, mientras que los embarques comerciales españoles desaparecieron a causa de las guerras en Europa, sobre todo por la derrota de Trafalgar en 1805, que destruyó la armada marítima de España, y borró a ésta de los mares. De 1805 a 1808, de la misma manera, gran parte de la plata mexicana entró en los canales comerciales de los Estados Unidos y pasó de Veracruz, por medio de comerciantes y agentes norteamericanos establecidos en Nueva Oleáns, a los Estados Unidos y Europa, como propiedad americana. Esta transferencia de la plata dio el enorme beneficio de unos 28 millones de dólares a los norteamericanos.[13]

Por su parte, fuera del control de los funcionarios de España, los ingleses exportaban sus manufacturas de las Indias occidentales, sobre todo Jamaica y Trinidad, hacia los territorios españoles. Su valor total alcanzó 500,000 libras esterlinas cada año, desde 1792. Las tropas británicas se apoderaron de Trinidad en 1797. Para el año de 1808, el valor de las mencionadas exportaciones sólo de Jamaica fue de más de 1.000,000 de libras esterlinas al año. Las mercancías británicas entraban por la vía de Panamá a Perú y a Chile; por la de Jamaica y Trinidad, a Nueva Granada y Venezuela; por la ocupación inglesa de La Plata a Buenos Aires en 1806-1807 y, posteriormente, por la del imperio de Brasil a Buenos Aires, y por la vía de Jamaica a México.[14] Jamaica, Trinidad y Brasil se convirtieron en emporios. Desde

1804 surgieron los textiles de algodón, con exportaciones y reexportaciones de Inglaterra. Las exportaciones británicas a la América Latina, de unas 300 mil libras esterlinas en 1805, saltaron a un valor estimado en más de seis millones en 1809.[15] Los barcos norteamericanos llegaron a Buenos Aires; llevaban esclavos africanos, azúcar de Cuba y tabacos, y se llevaban cueros, sebo y tasajo al Caribe, pero principalmente plata. No obstante, los comerciantes y las importaciones inglesas triunfaron, y los navíos y mercancías británicas entraban continuamente en Buenos Aires, con agentes comisionados.[16]

Los barcos comerciales americanos viajaban a lo largo de las costas, tanto occidental como oriental, del continente americano. En la costa noroccidental de América, los norteamericanos introdujeron un nuevo sistema de comercio con los rusos. Para entonces, el territorio español de las Antigua y Nueva Californias estaba invadido por el contrabando y la caza de nutrias por parte de los americanos, y, posteriormente, también de los rusos.

La Compañía Ruso-Americana, autorizada por el zar Pablo I el 8 de julio de 1799, comenzó extender su dominio de Alaska hacia el territorio hispano, y concibió establecer relaciones comerciales entre los países del Pacífico Norte, especialmente entre Nueva España, China y Japón.

Pablo I fue asesinado en marzo de 1801 y su hijo Alejandro I ocupó el trono de Rusia. Bajo el gobierno del zar Alejandro I, el director de la Compañía Ruso-Americana, Rezanov, se convirtió en el segundo funcionario administrativo más importante de su país. Alejandro I no sólo confirmó todas las prerrogativas de la

Compañía Ruso-Americana, sino también designó a Rezanov como intermediario entre el gobierno y la privilegiada Compañía.[17] Rezanov, como procurador general, alentaba el espíritu reformista del joven zar, al mismo tiempo que se dedicaba con entusiasmo al mejoramiento y ensanchamiento de su Compañía.

Adam J. Krusenstern sirvió en la marina inglesa desde 1793 hasta 1799, por lo que le tocó participar contra la revolución francesa. En 1797 viajó a la India por cuenta propia y luego a Cantón, entre 1798 y 1799. Durante su estancia en este último puerto, llegó una nave de alrededor de 100 toneladas procedente de la costa noroccidental de América. Este buque había salido de Macao y el viaje de ida y vuelta los realizó en no más de cinco meses. Retornó con un cargamento exclusivamente de pieles, el cual fue vendido en 60,000 piastras.[18] En 1799, los barcos americanos llevaron 35,204 pieles finas; y los barcos ingleses, 20,708 a Cantón.[19] Los rusos proseguían el comercio de pieles con China, a pesar de que la ruta señalada para ello era larga, pues estaban obligados a llevar las pieles de la costa noroccidental de América a Okhotsk y de ahí hasta Kiakhta; el viaje duraba dos años y a veces más tiempo; además, algunos barcos, con todo y sus valiosos cargamentos, se perdían durante la travesía. Reflexionando sobre los inconvenientes de tal itinerario, Krusenstern consideró que sería más ventajoso llevar las mercancías, de la costa noroccidental de América, directamente a Cantón; por tanto, diseñó un trayecto nuevo, según el cual los rusos podrían enviar dos buques de Kronstadt a las Islas Aleutianas y a la costa de América, y de allí llevarían las pieles hasta Cantón. Otros

beneficios de este recorrido eran que, con el dinero obtenido de la venta de las pieles podrían comprar artículos chinos y, además, tocando Manila, Batavia y la costa de la India, podrían regresar al puerto de salida. Así, este recorrido, que permitía continuar comerciando con los chinos, evitaba seguir pagando a Inglaterra, Suecia y Dinamarca por concepto de los artículos chinos e indúes, ya que Rusia podría suministrar dichas mercancías al norte de Alemania, a precios más bajos que las otras naciónes.[20] Este proyecto fue presentado al ministro de marina, almirante Mordwinoff, en el mes de enero de 1802. En el mes de mayo siguiente, Krusenstern recibió la aprobación de su plan, para que lo llevara a cabo lo más pronto posible.[21]

El proyecto de Krusenstern estaba acorde con los propósitos de la Compañía Ruso-Americana, pues ése desarrollaría sus actividades en la Cuenca del Pacífico; del mismo modo que la Compañía de las Indias Orientales se desempeñaba en Asia oriental y meridional. Mientras tanto, al conde Gavril Golovkin le fue encomendada la misión de viajar a Pekín, con el doble objeto de conseguir para los rusos que China les permitiera navegar en el Río Amur y autorizara a sus barcos mercantes comerciar en Cantón. Asimismo, el gobierno ruso designó al propio Rezanov como embajador del zar Alejandro I en Japón, para que lograra que esta nación abriera sus puertos a los mercaderes rusos.[22] Para el mes de agosto de 1803, todo estaba listo: la fragata *Nadeschda* fue encargada al capitán Adam Johan von Krusenstern y la *Neva* al capitán Yurii Lisianskii; ambas esperaban la orden de salida en el Puerto de Kronstadt. Los rusos llamaron a Rezanov el "Colón

ruso", ya que en él tenían puestas sus esperanzas para abrir una ruta con el Lejano Oriente; el flamante embajador viajó a bordo de la *Nadeschda*. Las fragatas zarparon el 7 de agosto de 1803, llevando a cuatro náufragos japoneses. Doblaron el Cabo de Hornos el 3 de marzo del año siguiente, más tarde llegaron a las Islas Sandwich, donde Rezanov recibió noticias inquietantes acerca del establecimiento en Sitka.[23]

La Compañía Ruso-Americana conquistó a los kaluschianos, nativos de Sitka, en 1799, y, desde luego, fundó un establecimiento. En 1802, los kaluschianos, armados con pólvora y escopetas obtenidas por trueque con los bostonianos que habían llegado a comerciar pieles con ellos, masacraron a sus conquistadores. Al saber esto, Rezanov dio instrucciones al capitán de la *Neva* para que auxiliara a Alexander Andrevich Baranov, agente de la Compañía Ruso-Americana. Entonces, la *Neva* navegó, el 10 de julio, hacia la costa noroccidental de América.[24] La *Nadeschda*, en lugar de dirigirse al Japón, tomó rumbo a Petropavlovsk, en Kamchatka, evitando el monsón que atacaba la costa de Japón frecuentemente a mediados de septiembre.[25]

Mientras la expedición rusa estuvo en las Islas Sandwich, el oficial médico y naturalista Langsdorff observó algunas condiciones geopolíticas importantes de dichas islas: el grupo de las Sandwich era un sitio clave en las comunicaciones marítimas entre la costa noroccidental de América, las Islas Aleutianas y Kamchatka, y asimismo con el Lejano Oriente. Las islas podían suministrar víveres, tanto fruta como agua fresca. Así que los barcos de Estados Unidos tocaban estas islas anualmente, en su

viaje para la costa noroccidental de su continente, llevando ferretería, telas, cuchillos, hachas pequeñas, utensilios para cocina, arroz, melaza, bizcochos, pólvora y pedernal, para colectar pieles.[26]

En el verano de 1804, esto es, antes de que Rezanov llegara a Kamchatka, Alexander Baranov salió del Puerto de San Pedro y San Pablo, al mando de la flota de la Compañía Ruso-Americana; la escuadra estaba formada por las naves *Alexander*, de 100 toneladas, *Ekaterina*, de 80 toneladas y *Ermack*, de 60 toneladas. La balandra *Ermack* era recién construida para reconquistar Sitka. En el mes de agosto, la fragata *Neva* se unió a la flota de Baranov. Los rusos recuperaron Sitka de los kaluchianos, quienes se retiraron y fijaron su residencia en la parte nororiental de la Isla Sitka, mientras que Baranov bautizó al establecimiento ruso con el nombre de Nuevo Arkhángel.[27]

El "Colón ruso" partió del Puerto de San Pedro y San Pablo, rumbo al Japón, el 6 de septiembre de 1804; viajó a bordo de la *Nadeschda*. Llegó al Puerto de Nagasaki el 8 de octubre, con el fin de solicitar al gobierno del Japón su amistad y permiso para comerciar en más de un puerto y con más de un barco. Sin embargo, Rezanov tuvo que esperar seis largos meses en dicho puerto para entrevistarse con las autoridades japonesas. El gobierno de Japón evaluó la situación política de la frontera septentrional, después de lo cual decidió rechazar al embajador ruso, así como los regalos que éste llevaba consigo, cuyo valor ascendía a 300,000 rublos. Rezanov, desesperado y enojado por el comportamiento del Japón, salió del Puerto de Nagasaki y recorrió la

costa occidental del Japón hasta tocar el norte de Ezo.[28]

El Japón se alarmaba frente a la expansión rusa. A continuación de la visita de Laksman en 1792, el gobierno japonés actuó rápidamente para remediar el abandono en que tenía a su frontera septentrional; comenzó a levantar mapas oficiales e inició un esfuerzo para colonizar las islas septentrionales. En 1799, el gobierno central *bakufu* tomó posesión de la parte oriental del señorío Matsumae, y en 1802 se estableció en Hakodate un comisario para Ezo, con la responsabilidad de la defensa; mientras tanto, Takadaya Kahei, comerciante monopolista del bakufu, fundó una ruta marítima a Etorofu en 1799, y construyó un puesto territorial del Japón en la Isla Urup en 1801.[29]

La *Nadeschda* arribó al Cabo Soya, al norte de Ezo, el 10 de mayo de 1805; ahí, los rusos avistaron a unos comerciantes japoneses. Al día siguiente, los japoneses, acompañados de un oficial, en un gran bote se acercaron a la fragata rusa y ordenaron a sus tripulantes que partieran inmediatamente de esa costa; además, sin demora alguna, el oficial japonés despachó toda una flota contra los rusos. Ante tal circunstancia, Krusenstern prometió hacerse a la mar en cuanto hubiera tiempo despejado y el oficial dio su consentimiento. Mientras llegaba el momento adecuado para zarpar, Krusenstern conversó con dicho oficial acerca de la ubicación geográfica del lugar; aquél comentó que en los mapas japoneses aparecía el nombre de Karafuto, y conocía exactamente la situación geográfica entre Okhotsk y Kamchatka, confirmó que Karafuto era una isla, separada del continente por un paso

angosto.[30] Karafuto para los japoneses y Sakhalin para los rusos eran los dos nombres que recibía el mismo lugar. Oku significa interior o alto; así, Oku-Ezo significa Alto Ezo; por su parte, Krusenstern lo interpretaba como Gran Ezo. Los nativos de Karafuto la llamban "Sandan". Los japoneses conocían muy bien la parte sur de esta isla y su gobierno la contaba entre sus posesiones, a más de que la gobernaba un oficial japonés del señorío Matsumae. Del mismo modo, el oficial mencionó los nombres de Kunashiri, Shikotan, Etorofu y Urup, que eran cuatro islas situadas al noreste de Ezo, las cuales también formaban parte del territorio japonés. Ezo y Matsumae eran la misma isla, tal y como Krusenstern lo había escuchado en Nagasaki. Los habitantes originales de estas cuatro islas fueron ainos, al igual que los de Ezo, a quienes los rusos llamaban "kuriles peludos", para diferenciarlos de los kuriles.[31]

La mañana del 13 de mayo estuvo despejada, podía observarse la orilla opuesta de la costa de Karafuto y, por tanto, en cumplimiento de lo prometido, Krusenstern salió del Cabo Soya con rumbo a la Bahía Aniwa en Karafuto, llegando al lado occidental de la misma. Este sitio era muy montañoso y desde allí podía observarse toda la costa oriental; donde estaba el puerto en la bahía, los rusos podrían poner un establecimiento como depósito de mercancías europeas, al mismo tiempo que sería posible abrir el comercio con los japoneses, coreanos o chinos.[32] Por la mañana, ellos habían encontrado un barco japonés, y cuando la *Nadeschda* se acercó al lado oriental de la bahía, hallaron un establecimiento japonés. Al día siguiente, un

barco mercante, de la misma nacionalidad que el establecimiento, recibió a bordo, con toda elegancia, a Krusenstern y a Rezanov. La embarcación, procedente de Osaka, iba cargada de arroz y sal para hacer trueque. Krusenstern escuchó, con mucha curiosidad, al capitán de la embarcación mercante, quien dijo que esa isla era muy grande, que era conocida con el nombre de Karafuto y que los nativos de esa región eran ainos y que llamaban a la misma isla con el nombre de Sandan; comentó, además, que no conocía con exactitud la parte norte de esa región, que sólo sabía que se trataba de una isla separada de la tierra firme por un canal angosto, el cual estaba ubicado en la extremidad septentrional. El gobierno japonés controlaba esta región a través de oficiales, quienes se encargaban de supervisar los negocios realizados entre sus coterráneos y los ainos. También dijo que el comercio con Karafuto era muy importante para los japoneses del norte, pues los pescados que estos últimos llevaban constituían un alimento necesario para aquéllos. El oficial continuó comentando que, en un principio, este comercio era libre; pero el gobierno lo había monopolizado desde hacía algunos años. Este proceder gubernamental incomodó a los japoneses del norte.[33]

Krusenstern desembarcó en la playa para visitar la factoría. El establecimiento japonés estaba fundado en ambos lados de un río pequeño y consistía en unas casas residenciales y ocho o nueve almacenes de pescado, sal y arroz. Los oficiales japoneses salieron al darse la alarma contra los rusos aparecidos de repente. En el río estaban 10 barcos anclados y otros más pasaban continuamente por la bahía. Mientras tanto, el teniente

Ratmanoff, acompañado del doctor Langsdorff, fue a observar el Puerto de Tomai, en la costa oriente de la Bahía Aniwa. Ellos encontraron ahí otro gran establecimiento del comerciante principal, donde había unos 100 casas de los ainos y más de 300 personas se ocupaban de sus trabajos: de limpiar y secar pescados. En el puerto había cinco barcos pequeños, aparte de un gran barco en navegación; y también muchos grandes botes de transporte en el puerto. La *Nadeschda* estuvo 48 horas en la Bahía Aniwa y después marchó hacia Kamchatka. El capitán de Osaka había estado en la costa de Paramushir, una de las Islas Kuriles, en octubre de 1804, y Krusenstern lo encontró nuevamente en Kamchatka, cuando la fragata rusa llegó en junio de 1805.[34] La *Nadeschda*, dejando el encargo de embajada en Petropavlovsk, siguió el viaje con destino a Cantón, el 9 de octubre del mismo año.[35]

Desde el siglo XVII, los japoneses gradualmente ocuparon las islas septentrionales bajo el dominio del señorío Matsumae. Además, en el siglo XVIII, Ezo había adquirido importancia para el shogunato como fuente de productos del mar. Mientras tanto, de Kamchatka los rusos penetraban a las Islas Kuriles por productos de piel. De tal manera, ambos países comenzaron a confrontarse desde la segunda mitad del siglo XVIII.

Rezanov iba a pasar inmediatamente por tierra siberiana para, en San Petersburgo, dar cuenta del resultado con el Japón. Pero, habiendo recibido una carta de Baranov, Rezanov cambió su destino, decidió visitar la costa noroccidental de América, en especial hasta la posesión territorial más distante. Todos los movimientos de la Compañía Ruso-Americana deberían ser hacia el sur: los

objetivos del viaje de Rezanov, en esa ocasión, eran el de recorrer la extensión territorial entre en el Río Columbia y el norte de San Francisco, para encontrar un sitio adecuado para establecer una plantación agrícola y poder comerciar con los españoles. Rezanov, acompañado de un naturalista y médico alemán, George Heinrich von Langsdorff, embarcó a bordo del bergantín de la Compañía *María*, el cual se disponía a transportar a la gente de la misma y también abastecimientos de Okhotsk a las colonias. Tocando Unalaska y Kodiak, llegó a Nuevo Arkhángel en Sitka, donde se encontraba Baranov. El establecimiento no tenía protección de los cañones de la *Neva*, porque dicho barco había partido de Kodiak llevando las pieles para Cantón, donde se uniría con la fragata *Nadeschda*. Además, la balandra *Ermack* había salido para las Islas Sandwich a comprar abastecimientos.[36]

La fragata *Nadeschda* arribó a Macao el 21 de noviembre de 1805; la *Neva* debería haber llegado en octubre con el cargamento de pieles de Kodiak, pero todavía no había arribado a China. La llegada de la fragata rusa ocasionó grandes dificultades al gobernador portugués por no haber relaciones comerciales entre los chinos y los rusos en Cantón. No había resultado favorable la negociación con China de la misión enviada por el zar Alejandro I, la cual pretendía que China abriera el Río Amur y el Puerto de Cantón a los rusos. Los oficiales chinos quisieron saber, particularmente, si la fragata rusa era de guerra, porque, en general, los buques de comercio podían despachar en Whampoa en Cantón, y los buques de guerra sólo podían quedarse en Typa, un ancladero seguro a dos millas al sur de Macao. La fragata de

guerra *Nadeschda* tampoco obtuvo permiso para quedarse en Typa; no obstante, ancló ahí para tener suministro de provisiones y agua, con la condición de salir en unos cuantos días. Cuando la *Nadeschda* estaba lista para regresar a Europa, la *Neva* llegó a Macao el 3 de diciembre. Krusenstern, entonces, recurrió al expediente para no perder tiempo: dejando la *Nadeschda* al primer teniente en Typa, él mismo fue a Cantón a bordo de la *Neva* para negociar con los mandarines. Llegando a Whampoa el 8 de diciembre, pasó a la aduana de Cantón y en unos días Krusenstern obtuvo permiso de conducir la *Nadeschda* a Whampoa. Aunque los mandarines enviaron a unos inspectores de Cantón a Macao, la fragata de guerra pudo anclar en Whampoa el 25 de diciembre.[37] El resultado de la venta de pieles fue, en total, de 190,000 piastras: del cargamento de la *Neva*, 178,000; y del de la *Nadeschda* 12,000. Ésta había traído 400 pieles de nutria y foca de la bodega de la Compañía en Kamchatka. Por su parte, las pieles de nutria, más valiosas, se reembarcaron, ya que cada una de ellas se podía vender entre 200 y 300 rublos en Moscú; mientras que, en Cantón, el precio más alto era de sólo 20 piastras. De aquellas 190,000 piastras, los rusos pagaron 100,000 por especias y 90,000 por té para vender en Europa.[38]

El plan de Krusenstern no resultó bien; además, el 14 de febrero de 1806 llegaron las órdenes de Pekín, por las que rechazaban todo comercio con los rusos en Cantón, ya que a ellos les estaba permitido el comercio en Kiakhta.[39] La misión rusa, encabezada por el conde de Golovkin, no se pudo acercar a Pekín, sólo pudo llegar a Urga, en Mongolia, porque el soberano chino no

la recibió.[40]

Kiakhta se encuentra a unas tres millas del sur de Irkutsk, en la frontera de Mongolia. Todo el comercio ruso con China debía realizarse en un lugar permitido por Pekín. Este arreglo había resultado del Tratado de Kiakhta, en 1727, y por medio del cual se estableció que el punto autorizado fuera en la frontera entre Mongolia y Siberia; y cerró para los rusos cualquier otra posibilidad de comerciar más hacia el interior de China, tal y como había hecho con el valle de Amur hacía 38 años, por medio del Tratado de Nerchinsk en 1689. Kiakhta sirvió como centro de comercio entre los dos imperios, durante más de un siglo. La fortaleza china se llamaba Maimaichin (o Maimaicheng), lugar donde tenía efecto una feria en febrero; del otro lado, en Kiakhta, entonces se reunían unos mil comerciantes provenientes de todas partes de Rusia. La mayoría de las mercancías que compraban a los chinos se vendían muy bien en Europa; adquirían té, que constituía el 80 por ciento de las mercancías totales; raíz de ruibarbo para hacer un tónico intestinal; seda, tanto cruda como manufacturada, etc. Los chinos conseguían, además de las pieles, las mercancías que los rusos importaban de Europa: cristalería, ferretería, etc. A mediados del siglo, el valor total del comercio ruso en Kiakhta fue de 4.000,000 de rublos.[41]

El comercio de pieles con China había sido muy lucrativo. Antes de 1780, una piel de nutria se pagaba en 40, 60 y aun 120 pesos; hasta 1787, el precio de las de primera calidad se sostuvo sobre 70 pesos. Pero, posteriormente, los ingleses y los norteamericanos llevaron muchas de la costa noroccidental de

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

América a Cantón; entonces, el valor desminuyó conforme a la ley de la economía sobre oferta y demanda. Así es que, ya en 1790, las más hermosa piel de nutria se vendía a razón de 15 pesos en Cantón.[42]

La expansión rusa de Siberia a América septentrional construyó un eje comercial entre Kiakhta y Sitka; al mismo tiempo ideó por un lado establecer el comercio con la cuenca, como vimos, por otro relacionarse con la California novohispaña, aunque fracasó el intento ruso con la cuenca del Pacífico hasta la ocupación de las islas Sandwich, excepto la construcción de una fortaleza en California y el comercio ilícito con los novohispanos, como veremos. En esta circunstancia, el pueblo japonés se vio obligado a la defensa nacional, tal como vimos a Hayashi Shihei, quien puso en alerta a la defensa marítima en el norte del país contra los rusos que tenían la política de dirigirse hacia el sur. El gobierno shogunal comenzó a planear la defensa territorial tanto de Ezo septentrional (Karafuto) como de las islas Chishima (actural Kuriles) ante un acercamiento ruso. Por su parte, en 1785, envió tres expediciones al Ezo septentrional, pero su investigación no pudo conocer con exactitud la parte del norte. Mientras los europeos adoptaron la teoría de la península de Sakhalin, a través de las expediciones tanto de La Perouse como de Krusenstern. En 1807, Japón decidió enviar la cuarta expedición para Karafuto, designando a dos geógrafos, Mamiya Rinzo y Matsuda Denjuro. Ellos llegaron hasta al sur del estrecho y reconocieron la isla de Karafuto, pero no pudieron explorar más hacia el norte a lo largo de la costa del estrecho.

Sin embargo, en el siguiente año, Mamiya traspasó el estrecho y desde la tierra firme comprobó la posición geográfica de Karafuto que era una isla. Entonces, el astrónomo Takahashi Kageyasu dibujó un mapa basado en la exploración del geógrafo, en 1809.[43] No obstante, el problema territorial de fijar la línea entre Japón y Rusia concluyó hasta la guerra ruso-japonesa (1904), que era el conflicto de ambos imperios en las expansiones en Manchuria y Corea.

2. Comercio ruso-norteamericano

Durante todo el tiempo que duró la época napoleónica en Europa, Estados Unidos fue neutral y los navíos norteamericanos mantuvieron el tráfico comercial, navegando entre Veracruz y Baltimore, Salem, Charleston, Filadelfia, Boston y Nueva York, y, ocasionalmente, a España y a las Canarias. Los comerciantes de México establecieron relaciones comerciales muy sólidas con los Estados Unidos. Durante el primer semestre de 1799 arribaron a Veracruz 30 barcos extranjeros, de las cuales 25 eran norteamericanos, 2 franceses, 1 danés y 2 alemanes.[1]

En tanto, los americanos viajaban anualmente, realizando comercio libre, a la costa noroccidental de América; llevaban arroz, telas de lino y lana, cuchillos, hachas, marmitas, utensilios para cocina y recipientes para agua, y los cambiaban por pieles de nutria. De tal manera, en el otoño de 1803, llegó a Sitka un barco americano *O'Cain* (o *Boston*, llamado por los rusos), al mando del capitán Joseph O'Cain. Durante estos años se explotó en demasía el comercio de pieles en la costa de Alaska; por lo tanto, llegaron las órdenes del director de la Compañía Ruso-Americana, Rezanov, de que debía cesar la matanza de nutrias por un tiempo.[2] Por esta razón, el capitán O'Cain introdujo un nuevo sistema de comercio de pieles en Sitka: él indujo al agente general Baranov a que le proporcionara ayuda con los cazadores aleutianos y con sus bidarkas (canoas regionales de las Islas Aleutianas) para obtener pieles que él pagaría a la Compañía Ruso-Americana. Baranov lo aceptó y le proporcionó 20 bidarkas

con aleutianos y un encargado, Shutzof, de la Compañía, al cual Baranov dio órdenes de que observara todas las costas que visitara, marcara el número de habitantes y su caracter, y obtuviera información de todas las tierras que la Compañía Ruso-Americana podría utilizar en el futuro sin asistencia de extranjeros; además le dio instrucciones de observar los puertos que los americanos visitaban frecuentamente con propósito de comerciar, y de averiguar los precios de provisiones y otros productos de la región.[3]

O'Cain visitó San Diego, de ahí prosiguió en el viaje hasta la Bahía de San Quintín, en Baja California, donde se valió de los cazadores aleutianos para obtener las pieles. Hasta el primer viaje experimental de O'Cain, el producto fue de 1,100 pieles de nutria en las costas de California, principalmente en la península. Según el reporte de Shutzof, el capitán americano hizo negocio por su propia cuenta con misioneros y soldados españoles, y con ellos consiguió 70 pieles adicionales, pagándoles entre tres y cuatro piastras por cada una.[4] En junio volvió a Alaska, y de allí, el barco *O'Cain* tomó ruta hacia China, y después regresó a Boston. Este nuevo sistema comercial continuó durante muchos años, y los barcos americanos pasaban cada año entre Alaska y California.

El barco *O'Cain* regresó a Sitka en 1806; había salido de Boston en octubre de 1805, bajo el mando de Jonathan Winship y con su pariente Nathan Winship. El capitán Winship contó a Baranov que en el último otoño una expedición de 60 [40] expedicionarios había partido de los Estados Unidos por tierra, llegó

a la desembocadura del Río Columbia, y los Estados Unidos reclamaron el derecho de esta costa.[5] El barco *O'Cain* traía una tripulación de 30 americanos, y obtuvo 100 cazadores aleutianos con 50 bidarkas en Nuevo Arkhángel en abril. Winship tomó dirección hacia el sur. La operación principal fue particularmente en la costa de Baja California. Winship volvió a Kodiack con el cargamento de pieles valuado en 60,000 dolares.[6]

En agosto de 1806, el capitán O'Cain volvió otra vez a Nuevo Arkhángel a bordo del *Eclipse*, procedente de las Islas Sandwich, donde él había encontrado una tripulación japonesa de un barco naufragado. Esta vez propuso a Baranov que suministrara un cargamento de pieles para Cantón, y él pasaría por Japón con dichos náufragos para que el gobierno shogunal abriera sus puertos a los rusos. Baranov le dio su consentimiento a O'Cain, ya que había ganado su confianza. El *Eclipse* se hizo a la vela, con el cargamento de 1,800 pieles de nutria, 150,000 de marta, 2,500 de castor y otras pieles, las que supusieron la suma de 310,000 rublos. El cargamento total fue vendido por 155,000 rublos, justamente la mitad del valor estimado: cada piel de nutria a 13½ piastras; de marta, sólo 40 centavos; de castor, 3 piastras, etc. Con esta suma el capitán compró 3,000 bolsas de arroz, 280 cajas de té, y 25,000 paquetes de varias mercancías chinas, en Cantón.[7]

Cuando el *Eclipse* llegó al Puerto de Nagasaki con la bandera rusa, los botes japoneses inmediatamente lo rodearon y lo remolcaron al ancladero. Pronto llegó a bordo un oficial holandés de la Casa de Comercio; encontrando que no eran rusos ni el capitán ni la tripulación, ordenó a O'Cain bajar la bandera. Como

los oficiales japoneses no escucharon sus propuestas, O'Cain les informó que vino por necesidad de provisiones y agua fresca. Los japoneses se las suministraron en abundancia sin cobrar nada, e inmediatamente lo remolcaron fuera del puerto, ordenando que nunca volviera a entrar otra vez al puerto japonés. O'Cain viajó para Petropavlovsk, donde estaba la otra mitad de su cargamento. De Kamchatka navegó para Kodiack, pero naufragó en la Isla Sanakh. Sólo se salvaron el capitán y otros cuatro tripulantes.[8]

En mayo de 1805 llegó a Sitka un barco de 250 toneladas, construido en Bristol en 1799. Este barco, *Juno*, bajo el mando de su dueño John Wolf, había zarpado de Boston el año anterior, y consiguió un gran cargamento de pieles de nutria con los nativos de las Islas de la Reina Carlota y de otros lugares, pero necesitaba hacer algunas reparaciones para seguir el viaje. De acuerdo con la circunstancia de que a los rusos les faltaban barcos para extender su territorio hacia el sur, Rezanov y Baranov comenzaron inmediatamente a negociar con Wolf para comprarle el barco, junto con los equipos y provisiones. Este negocio se efectuó por 65,000 piastras u 8,000 dólares españoles, pagados en letra de cambio en San Petersburgo. Wolf, en el pequeño barco *Ermack* envió a su tripulación con el cargamento de las pieles de nutria que no incluyó en este negocio. La balandra *Ermack* se hizo a la vela pasando por las Islas Sandwich hacia Cantón, en octubre, bajo el mando del capitán Moorfields; Wolf viajó por Okhotsk en la primavera. En esta vez, cinco marineros americanos entraron al servicio de la Comapañía Ruso-Americana.[9]

Mientras tanto, Rezanov preparaba el viaje para la desembo-

cadura del Río Columbia, en la cual los rusos querían fundar un establecimiento, y de ahí podrían expanderse gradualmente hacia el sur hasta el norte de San Francisco. Por supuesto que el zar ya había autorizado a la Compañía Ruso-Americana para que estableciera la soberanía rusa hacia el sur, lo más lejos posible, sin infrigir los derechos de otras naciones. Rezanov escribió a San Petersburgo una carta, fechada el 15 de febrero de 1806, recomendando fundar un establecimiento en el Río Columbia y acercarse a la Bahía de San Francisco. Dijo que "los españoles estaban muy débiles en estas regiones, y si en 1797 cuando España declaró la guerra, nuestra compañía hubiera tenido fuerza correspondiendo a sus proporciones, hubiera sido muy fácil ocupar una parte de California desde los 34° hasta Santa Barbara... y apropiarse de este territorio siempre, ya que por su posición geográfica, México estaría impedido de enviar cualquier asistencia por tierra."[10]

A fines de febrero de 1806, de 192 rusos en Nuevo Arkhángel, murieron ocho colonizadores; además, 60 estuvieron incapacitados por el escorbuto. Finalmente, la goleta *Juno* alzó velas el 8 de marzo, con el plan de Rezanov de ir hacia el Río Columbia. Los rusos llevaban una copia del mapa hecho por la expedición de George Vancouver. Pero, llegando al río, Rezanov abandonó la idea de crear un puesto debido al mal tiempo; además, teniendo muchos enfermos de escorbuto, no podía perder tiempo. Consideró mejor llegar directamente a San Francisco y pedir ayuda a los españoles, aunque Rezanov se preocupó mucho de que la visita a San Francisco no fuera como un segundo Nagasaki.[11]

El 4 de abril de 1806, la goleta rusa llegó a San Francisco. Los fortificaciones estaban ordenadas y más fuertes por las noticias de la formación de la Compañía Ruso-Americana. Tal vez era afortunado que no estuvieran ni el comandante de San Francisco, José Darío Argüello, ni el gobernador de Monterrey, José Arrillaga. El hijo del comandante, el alférez Luis Antonio Argüello, después de revisar el barco ruso, les dio la noticia de que Inglaterra había declarado la guerra a España. También dijo que cuando vio el barco ruso, había supuesto que era un buque británico enemigo.[12] El alférez despachó a un mensajero para que notificara al gobernador de Monterrey sobre la llegada de los rusos. Cuando llegó el comandante Argüello, él presentó sus respetos a Rezanov en nombre del gobernador de Monterrey, dándole toda la asistencia posible. Rezanov tuvo oportunidad de tener negociación con el gobernador Argüello, con el objeto principal del suministro de provisiones y otras necesidades para la colonia rusa. El pensaba que este negocio tendría beneficios recíprocos, pero el gobernador no tenía derecho de decidir el establecimiento del comercio con los rusos, aunque estaba de acuerdo con Rezanov.[13] Éste permaneció seis semanas en San Francisco mientras observaba con atención el desenvolvimiento de los acontecimientos en Europa; Rezanov se dio cuenta de que no podría haber una alianza entre España y Rusia, por la contradicción surgida del acuerdo entre la primera con Francia y, la hostilidad de la segunda, contra Napoleón. En estas circunstancias, los rusos viajaron a Nueva Arkhángel.

La memoria del fracaso en Nagasaki nunca dio tranquilidad

a Rezanov. Él insistió en organizar la expedición punitiva, aunque Baranov no la aceptó bien por tener poco mérito. Los tenientes de navío Khvostov y Davidov, nombrados para esta expedición, tampoco estaban decididos y no tenían mucho valor. Cuando ellos habían partido en la *Juno*, Rezanov sintió un agudo remordimiento de conciencia, pero ya era demasiado tarde. Rezanov llegó a Irkutsk en febrero de 1807, y murió por accidente. Lo enterraron en el cementerio de la villa de Krasnoyarsk, en marzo del mismo año.[14]

Mientras estuvo Rezanov en el Pacífico Septentrional, apoyando la expansión rusa, el gobierno inglés había planeado atacar América del Sur en la lucha contra Napoleón, ya que éste tenía cerrados los puertos europeos, y los Estados Unidos amenazaban con cerrar los suyos. En 1806, los ingleses invadieron La Plata. Durante esta ocupación, aseguraron la libertad del comercio en esta región, y fue entonces que llegaron muchos navíos norteamericanos, aunque los comerciantes ingleses ganaron finalmente.[15]

Nuevo Arkhángel se convirtió rápidamente en un puerto con mucho tránsito por los barcos que viajaban a la costa noroccidental de América. La mayoría de ellos necesitaban algunas reparaciones, y Nuevo Arkhángel era el único que tenía facilidades en esta costa, aparte de las Islas Sandwich. El astillero era pequeño, pero estaba creciendo con unos 20 angloamericanos.[16] Muchos barcos norteamericanos visitaban la colonia rusa, y los rusos cambiaban pieles de nutria por varios artículos de primera necesidad que traían los americanos.

Winship, a bordo del *O'Cain*, con un nuevo grupo de 50 cazadores aleutianos, zarpó de Kodiak en enero de 1807. Tocó Farallones, el Canal de Santa Bárbara y San Pedro, y ahí Winship se reunió con los otros cazadores, a quienes había dejado en la costa peninsular.[17] El gobernador de Monterrey, Arrillaga, recibió noticias sobre la presencia de bidarkas cerca de Santa Bárbara en febrero e inmediatamente ordenó al comandante de San Francisco, José Ignacio Arce, que los vigilara. Los nativos, pescadores de la misión de Santo Domingo, dijeron que habían encontrado tres barcos grandes en marzo. Estos barcos pueden ser *O'Cain*, *Peacock* y *Mercury*. Los soldados españoles los persiguieron hasta San Quintín, pero las bidarkas recién habían salido hacia el sur, hasta la misión Rosario, y sólo encontraron a 10 cazadores aleutianos en una bahía pequeña, quienes estaban comunicados con el *O'Cain*. Los soldados españoles no podían capturarlos, porque todos estaban bien armados. El comandante español les ordenó que abandonaran la costa española. Los cazadores partieron a la isla de enfrente, donde los esperaba el barco grande. Un mes depués todavía quedaba allí un barco y los cazadores se acercaron a San Quintín; entonces, los soldados españoles mataron a un cazador y capturaron a los demás, en mayo. Sin embargo, los demás cazadores continuaron molestando a los españoles hasta junio, durante su viaje de regreso, desde la Isla Cerros hasta los límites del norte de Baja California. El *O'Cain* regresó a Sitka con los aleutianos a bordo en Septiembre. El resultado total de la expedición fue la obtención de 3,006 pieles de nutria, 1,264 de primal de nutria, y 549 de cachorro.[18]

De Nuevo Arkhángel, Winship viajó para China en octubre, con un cargamento de pieles valuado en 136,000 dolares.[19]

El comercio de pieles realizado entre rusos y bostonianos en 1808, mientras Winship viajaba para Boston pasando por China, continuó con el traficante bostoniano George Washington Ayres, quien mandaba el *Mercury*. Antes de firmar el contrato de flete, Ayres había visitado la costa occidental de América a todo lo largo, a bordo del *Mercury*, bajo el mando del capitán William Heath Davis, haciendo trueque de pieles con los españoles en 1807 y 1808. Entre noviembre y diciembre de 1806, Ayres había conseguido del padre Luis, de Santa Bárbara 197 pieles grandes de nutria por entre nueve y diez dólares cada una. Los padres misioneros recibieron tela azul, zaraza, pantalones de algodón, platos, cuchillos y serruchos, a cambio del dinero; así, en San Luis Obispo, San Buenaventura, San Gabriel, San Juan Capistrano, San Miguel y Rosario. Hacia agosto de 1807, cuando el *Mercury* zarpó de la costa noroccidental para China, él había colectado 2,848 pieles de nutria.[20] En mayo de 1808, Baranov hizo un contrato con Ayres y le proporcionó 25 bidarkas. El *Mercury* se hizo a la vela en Kodiak el 8 de julio, acompañado del encargado de cazadores Shutzof. Ayres compró cierta cantidad de pieles de nutria a los nativos de las Islas de Reina Carlota y sus adyacentes del Río Columbia se encontró a otros traficantes; Shutzof consiguió 580 pieles de castor. En septiembre, el barco tocó Trinidad, pero no había hecho mucho negocio; por lo tanto, el capitán continuó su viaje hacia la Bahía de Bodega, San Francisco y San Diego, en donde cazaron en invierno. El barco

regresó con un cargamento de más de 2,000 pieles al año siguiente.[21]

Entre 1809 y 1812, Baranov concluyó seis contratos adicionales con los capitanes americanos; el resultado fue de más de 8,000 pieles de nutria. En 1809, el capitán John Winship, del barco *O'Cain* que proporcionó 50 bidarkas, dio 2,728 pieles de nutria a la Compañía Ruso-Americana. En 1810, Nathan Winship, del *Albatross* con 68 bidarkas, sólo dio 560 pieles. En el mismo año, Davis, del *Isabella*, y con 48 bidarkas, dio a la compañía 2,488 pieles. En 1811, Meek, del *Amethyst* y con 52 bidarkas, dio 721 pieles de nutria a la Compañía. En el mismo año, Blanchard, del *Catherina*, y con 50 bidarkas, dio 750 pieles. En 1812, Wittemore, del *Charon*, dio 896 pieles de nutria para la Compañía.[22]

3. Rivalidades por el dominio comercial en el Pacífico a comienzos del siglo XIX

La desintegración del imperio español era evidente al comenzar el siglo XIX. Por un lado, la crisis generalizada se complicaba en la medida en que el heredero al trono, Fernando VII, intrigaba para obtener apoyo de Napoleón, lo cual ocasionó grandes revueltas en España. Por otro lado, aquél se ocupaba de contrarrestar a Godoy, uno de sus contrincantes más fuertes. Las contradicciones europeas alcanzaron grandes dimensiones: Francia trataba de forzar a Portugal para que rompiera su alianza con Inglaterra y así poder invadirla sin temor por la reacción inglesa. La permanencia del ejército francés al norte del Ebro, en 1808, motivó la abdicación de Carlos IV. Después, Napoleón proclamó a su hermano José I rey de España, a lo que los españoles respondieron con levantamientos en Madrid y en diferentes provincias españolas. A principios de noviembre, Francia invadió España y los ingleses decidieron apoyar la lucha antifrancesa, de tal forma que, a principios de 1809, ambos países formaron una alianza contra Francia.

Entretanto, las tropas británicas bajo el mando de Arthur Wellesley, después Duque de Wellington, desembarcaron en Portugal en 1808 y derrotaron a los franceses. Inglaterra organizó la defenza de Lisboa y la familia real de Portugal, junto con su gobierno, se embarcó hacia Brasil a fines de 1808, proclamando allí su imperio en 1816. Desde entonces, y hasta 1820, Portugal pasó a ser tanto un protectorado inglés , por la invasión, como una colonia brasileña, debido a que ahora el rey portugués se

había establecido en Brasil, el cual se convierte en la metrópoli.

Los acontecimientos provocados por los franceses en España, además del aislamiento de ésta, ocasionaron grandes sacudidas políticas y económicas. Por un lado, en América, los brotes por la liberación de la metrópoli se hallaban en efervescencia. Por el otro, estos sucesos encontraron respuesta por parte de los criollos residentes en el extranjero, quienes muy pronto se sumaron al movimiento de emancipación. Este es el caso del vanezolano Francisco de Miranda, educado en los círculos intelectuales madrileños más destacados en la época de la ilustración. Sus viajes por algunos países europeos y asiáticos, en la octava década del siglo XVIII, además del contacto con muchas personalidades, contribuyeron a la madurez de su pensamiento liberador. La propagación de sus ideas independendistas llegaron hasta la zarina Catalina II, quien consideraba ventajosa la situación de insurgencia en América para, por medio del apoyo a los patriotas, expandir el dominio del imperio ruso al nuevo continente.[1] Este proyecto se suspendió a la muerte de Catalina II; sus sucesores restringieron su posición a los territorios comprendidos entre Alaska y California, como anteriomente mencionamos. De aquí en adelante, es a los ingleses a quienes correspondió la expansión y fortalecimiento como primera potencia imperial.

Otro caso de insurgencia en América que vale la pena mencionar, es el de la Provincia del Río de la Plata. La ocupación inglesa en esta región despertó el patriotismo de los

criollos, quienes expulsaron a las fuerzas británicas en 1808. Para fines de 1809, la Provincia de la Plata gozaba de relativa autonomía frente a los gobernadores españoles con pretensión de extender su autoridad a otras provincias del interior: Paraguay, Uruguay y Chile.[2]

En México, los criollos, lidereados por el cura Hidalgo, proclamaron la independencia con el conocido "grito de la libertad", en septiembre de 1810. Sin embargo, la consumación de su independencia ocurrió once años más tarde, cuando ésta fue aceptada durante el ejercicio del último jefe político, O'Donojú.

Retomando el tema central de nuestra investigación, tenemos que, en este período, el ejército de Morelos ocupó Acapulco, motivo por el cual los viajes del Galeón de Manila fueron suspendidos y, por ende, sus mercancías tuvieron que ser trasladadas a San Blas.[3] Finalmente, la real orden del 23 de abril de 1815 suspendió las operaciones comerciales de Galeón de Manila. Esto repercutió en la Real Compañía de Filipinas, establecida en 1793, que también tuvo que abandonar sus operaciones por el bloqueo comercial de Europa hacia América y España, por lo que en 1814 el gobierno de Filipinas se vio en la necesidad de abrir el puerto de Manila para dar acceso a los barcos de otras nacionalidades.[4]

La Revolución Francesa y la pérdida del imperio español permitían extender la esfera de influencia (dividida por el comercio de pieles con la China) entre los rusos, los ingleses y los angloamericanos en el Pacífico.

Un americano, John Astor, al observar varios lugares favorables en la costa noroccidental de América, despachó al

barco *Enterprise* bajo el mando del capitán Ebbertts, marino experimentado y traficante, con el objeto de preparar un nuevo establecimiento, en 1808.[5] En el mismo año, Baranov envió al capitán Kuskof a California, con el objetivo de seleccionar un sitio y fundar otro nuevo establecimiento ruso. En 1810, Astor organizó la Compañía de Pieles del Pacífico en Nueva York, y envió al barco *Tonquín* bajo el mando del capitán Jonathan Thorn. El *Tonquín* izó las velas en Nueva York en septiembre del mismo año, y llegó al Río Columbia en marzo del año siguiente. Thorn fundó el puerto de Astoria en el banco sur del Río Columbia, cerca de la desembocadura.[6] No obstante, la guerra entre los Estados Unidos e Inglaterra, de 1812 a 1814, —los Estados Unidos se rebelaron contra el bloqueo inglés y declararon la guerra— causó un estancamiento completo del tráfico marino en la costa noroccidental de América. Inglaterra aumentó la fuerza de su escuadra en el Pacífico, y ningún barco inglés traficante de pieles apareció en esta zona. Los traficantes americanos se refugiaron en los puertos neutrales tan pronto como recibieron noticias de que la hostilidad inglesa había comenzado.

El barco *Beaver*, capitaneado por Cornelius Sowles, llegó de Nueva York a Astoria el 10 de mayo de 1812. Este barco partió del Río Columbia en agosto y procedió a realizar el comercio de pieles a lo largo de la costa norte. La intención era regresar de Sitka a Astoria, pero el barco continuó el viaje hasta Cantón, pasando por las Islas Sandwich. El agente principal de la Compañía de Pieles del Pacífico, Hunt, desembarcó en las Islas Sandwich, y el *Beaver*, afortunadamente, llegó a Cantón, donde se

quedó para tener mayor seguridad hasta que terminara la guerra, aunque Astor había ordenado al capitán que regresara pronto a Astoria. Los barcos *O'Cain* e *Isabella* fueron bloqueados en las Islas Sandwich durante tres años; el *O'Cain* cayó en manos del enemigo. El *Mercury* fue capturado por los españoles cerca de Santa Bárbara, en junio, y confiscado como contrabandista. El gobierno de Washington no podía proteger ni a sus navegaciones ni el puesto de Astoria, de tal suerte que la escuadra inglesa capturó con éxito la fragata americana de guerra, *Essex*, bajo el mando del comodoro Porter, en estas aguas. Astor despachó el barco *Lark*, con cargamento de suministros para el Río Columbia, a principios del año 1813. Sin embargo, este barco naufragó en las Islas Sandwich, con la consecuente pérdida de todo su cargamento. En junio, el *Albatross*, capitaneado por Winship y fletado por el capitán William Smith, llevaban entre otros pasajeros al agente principal Hunt. El objetivo de esta empresa marítima era, a través de las Islas Sandwich, suministrar mercancías a Astoria (en las riveras del Río Columbia). Hunt llegó a Astoria el 4 de agosto pero, contradiciendo órdenes superiores, pronto abandonó el puerto por causa de la guerra y regresó a las Islas Sandwich en busca de otro barco que lo trasladara a Nueva York.[7]

La guerra y el estancamiento comercial en esta zona llevó a que, en 1813, los ingleses y americanos contemplaran la posibilidad de abandonar la empresa y, a fines del mismo año, determinaron vender su propiedad a la Compañía del Noroeste, por el precio de 80,500 dólares. Inmediatamente después de la venta, el buque

inglés de guerra *Roccoon*, de 26 cañones, bajo el mando del capitán William Black, llegó a Astoria el último día de noviembre e izó la bandera británica. El nombre del establecimiento Astoria se cambió por el de Fort George.[8] En aquel entonces, la Compañía del Noroeste tenía ya absoluto dominio del comercio en el Pacífico.[9]

En 1815, la Compañía del Noroeste envió al capitán John Jennings como agente general en Fort George, con el objetivo principal de establecer un comercío regular entre Monterrey y Fort George, y disponer un agente en California. El gobernador de Monterrey, Sola, sintió simpatía por el tráfico con los ingleses, pero no podía permitirlo sin permiso de México. Las instrucciones del gobierno virreinal fueron siempre desfavorables para el tráfico extranjero. Sin embargo, Jennings finalmente recibió la aceptación del gobernador de Monterrey, que le permitía realizar a intercambio de los artículos comerciales necesarios. Al año siguiente, agosto de 1816, llegó a Monterrey un bergantín de la Compañía del Noroeste, el *Colonel* capitaneado por Daniel, y acompañado del sobrecargo McDougal.[10]

En los años inmediatamente posteriores, después del fracaso de Rezanov en Nagasaki, los oficiales rusos llevaron a cabo incursiones de represalia contra las vanguardias japonesas en Ezo y en Karafuto (Sakhalin). Por órdenes del gobierno japonés, el geógrafo Mamiya Rinzo hizo expediciones por el norte de Ezo (denominado por los japoneses, Oku-Ezo), y en 1808 bautizó el canal (entre Karafuto y la tierra firme) con el nombre del Estrecho de Mamiya, hoy estrecho de Tartaria; al siguiente año,

exploró la tierra tártara oriental.

En San Petersburgo crecía la opinión de que la marina rusa debería controlar la colonia de Sitka en América. Para este efecto, Vasilii M. Golovnin visitó Nueva Arkhángel en calidad de comandante del primer buque de guerra *Diana* (1810).[11] Al siguiente año, un puesto de defensa japonesa capturó al comandante, quien levantaba planos en las Islas Kuriles meridionales; fue puesto prisionero en Hakodate. Mientras tanto, el oficial ruso Rekord capturó al comerciante Takadaya Kahei, con lo que los rusos entablaron negociaciones para el rescate de Golovin.[12] El gobierno japonés recibió una carta del gobernador de Irkutsk pidiendo disculpas por las incursiones del teniente de navío Khvostov. El shogunato respondió a este mensaje, liberando al prisionero ruso en 1814. Por este tiempo, Rusia había sido invadida por Napoleón y, hasta después de la Guerra de Crimea (1828-1829), los rusos casi no se aparecieron por el Extremo Oriente.[13]

La Compañía Ruso-Americana, mientras contrataba a capitanes norteamericanos para que se encargaran de la caza de nutrias, encargó al oficial Ivan Aleksandrovich Kuskof, comisario y asistente de Baranov, la exploración de California con dos barcos; uno de ellos, el *Nikolai*, al mando del capitán Balygin, se hizo a la vela rumbo al Río Columbia en octubre de 1808, pero naufragó en la entrada del Puerto Gray, y la mayoría de la tripulación fue capturada por los nativos. Dos años más tarde, un barco norteamericano salvó a algunos de ellos. El segundo barco, el *Kodiak*, también zarpó bajo el mando de Kuskof, el 26 de

octubre del mismo año. Primero tocó la bahía de **Trinidad**, pero como allí no encontró nutrias ni nativos, Kuskof continuó el viaje hasta la Bahía de Bodega, a donde llegó el 8 de enero de 1809, y bautizó esta costa con el nombre de la Bahía Rumiantzof. Los rusos ganaron la amistad de los nativos por medio de regalos, y construyeron edificios temporales. Los cazadores aleutianos entraron en la Bahía de San Francisco y destinaron 50 bidarkas (canoas fabricadas de piel) para la bahía. Allí mismo había 40 rusos y 150 aleutianos incluyendo a 20 mujeres, bajo la responsabilidad de Kuskof. El *Kodiak* permaneció anclado hasta el 29 de agosto; en consecuencia, Kuskof obtuvo más de 2,000 pieles de nutria.[14]

Posteriormente, los rusos encontraron un puerto más o menos aceptable al norte de San Francisco, abundante en nutrias marinas y peces en toda la costa, además de ser un lugar ideal para la agricultura. La ausencia de habitantes de origen europeo facilitó el establecimiento ruso en esa región. Las nuevas circunstancias condujeron a que la Compañía Ruso-Americana, a través de su representación en San Petersburgo, indujera a España para que abriera el comercio con California y permitiera fijar un establecimiento en esa costa. La metrópoli española accedió y la Compañía Ruso-Americana consideró que dicho establecimiento debería estar a salvo de cualquier ocupación. El gobierno ruso no se comprometió en negociación alguna con España, pero reconoció por escrito a los residentes españoles en California. Dicho reconocimiento, firmado por Mikhael Buldakof el 15 de marzo de 1810, decía lo siguiente: "En 1806 llegó al Puerto de San

Francisco el chambelán del zar, Nikolas de Rezanov, como agente de la Compañía Ruso-Americana, para establecer comunicaciones entre California y la colonia de la Compañía Ruso-Americana. El gobernador José de Arrillaga no podía responderle, puesto que la corte de Madrid no lo había permitido; pero él prometió a Rezanov proponer este asunto al virrey de México. La condición de Europa en general, y de España en particular, permitió quitar el impedimento para la admisión de los rusos en la costa. San Petersburgo entonces ordenó al gobernador de la colonia, Alexander Baranov, residente en Sitka, enviar un barco con unos comerciantes bajo el mando de un subordinado suyo, con el objeto de establecer relaciones comerciales con sus nobles y estimados vecinos y de suministrarles varias clases de mercancías... San Petersburgo proyectó enviar un barco circunnavegante de Europa a California."[15] Este proclamación tardó en llegar a California varios años.

Baranov despachó el segundo viaje de Kuskof en 1810 para la costa de California, pero después le obligó a abandonar las Islas de la Reina Carlota, donde los nativos atacaron a los cazadores aleutianos.[16] Baranov volvió a enviarle a California en febrero de 1811. Llegando a la Bahía de Bodega, Kuskof encontró pocas nutrias; luego, envió 22 bidarkas a la Bahía de San Francisco; allí había otro grupo de aleutianos bajo la supervisión de Terepanoff, procedente del *Albatross*, capitaneado por Nathan Winship y responsable de 68 bidarkas.[17] Los españoles se limitaron a vigilar los alrededores frecuentados por los aleutianos para tomar agua fresca. Kuskof obtuvo 1,160 pieles de nutria

durante tres meses.[18]

Mientras los aleutianos cazaban, Kuskof comprendió que los españoles no aceptarían el establecimiento ruso en la bahía de Bodega, y seleccionó otra localidad 18 millas más al norte, en el valle de Slavianka.[19] Baranov ordenó a Kuskof que construyera enseguida un establecimiento en el sitio más adecuado. Para este efecto, Kuskof organizó una compañía de 95 hombres rusos, incluyendo 25 mecánicos, y unos 80 aleutianos con 40 bidarkas.[20] Durante un año montaron una fortaleza con 10 cañones que daban a un precipicio, a 100 pies al nivel del mar. Así, en el año en que Napoleón invadió Rusia, Kuskof fundó formalmente la nueva colonia, con el nombre de Ross (vocablo procedente de los rus vikingos). La colonización fue culminada hasta el año de 1814, cuando construyeron la casa del comandante, cuarteles, almacenes, bodegas, graneros, tiendas, casa de baño, curtiduría y un molino de viento.[21]

El establecimiento Ross, o Fort Ross, se convirtió en un centro de caza de nutrias y de abastecimiento para los colonos. Los rusos ampliaron sus relaciones con los españoles de la costa de California. De julio de 1812, el comandante Argüello tuvo noticias de la presencia de los bidarkas en la bahía; entonces, envió a unos nativos para que averiguaran. Estos confirmaron la presencia de un barco en la playa norte de Bodega. Más tarde, el 25 de agosto, el comandante ordenó al oficial Moraga que investigara este asunto. Moraga inspeccionó completamente dicho establecimiento, y el primero de septiembre informó que los rusos habían llegado allí desde hacía cinco meses y que habían

construido fortalezas protegidas por artillería. Kuskof le dio explicaciones sobre los planes de la Compañía Ruso-Americana, y expresó sus deseos por intercambiar grano, carne y sebo con los españoles. Moraga viajó hasta Monterrey con una carta de Argüello, para reportar directamente al gobernador Arrillaga. En enero de 1813, Moraga volvió a Ross, llevando no solamente 20 cabezas de ganado vacuno sino también tres caballos como obsequio. Moraga dio a Kuskof el mensaje verbal de que Arrillaga estaba consintiendo el intercambio comercial, con la condición de que los barcos rusos no entraran en los **puertos** españoles y que intercambiaran las mercancías desde los botes. Kuskof despachó en seguida a su oficinista Slobodchikof a San Francisco con un cargamento valuado en 14,000 dólares.

Esta vez, Kuskof mostró una copia de la proclamación de San Petersburgo, y enseñó su plan detallado. Moraga, regresando a San Francisco el 27 de enero, viajó a Monterrey para dar informaciones sobre los deseos rusos. Arrillaga comunicó al virrey el resultado de las dos visitas de Moraga al establecimiento Ross. En julio, el virrey Félix María Calleja escribió una carta al gobernador Arrillaga, dando instrucciones de que observara fielmente los movimientos de los extranjeros, y averiguara sus designios. El no vio hostilidad alguna por parte de Rusia en vista de las relaciones internacionales amistosas entabladas; su principal preocupación era la presencia de intrusos conectados con los intereses angloamericanos.[22] El virrey no entendió que el reconocimiento del tráfico entre Ross y San Francisco implicaba aprobar el establecimiento ruso en la California

española. Tres semanas más tarde, entendiendo al fin la verdadera situación de los asuntos planteados en la carta del gobernador de Monterrey, el virrey escribió otra carta al gobernador Arrillaga, afirmando que la ocupación de California por la Compañía Ruso-Americana había sido una clara violación del territorio español. El gobernador notificó a Kuskof inmediatamente que removiera su establecimiento antes de que surgieran dificultades entre las respectivas cortes.[23]

Mientras observaban los movimientos de los rusos en California, el virrey ordenó que las autoridades militares de la península y de las provincias internas occidentales deberían prepararse en caso de una emergencia. En abril de 1814, el gobernador de Monterrey envió a Moraga y a Gervasio Argüello con una escolta, para que entregaran una carta a Kuskof, en la cual Arrillaga notificaba las instrucciones del virrey.[24] Ante esta situación, la posición de Kuskof se tornó difícil. Pero, en julio, murió el gobernador Arrillaga, y Kuskof todavía no había contestado su carta. José Argüello escribió otra carta a Kuskof, al parecer definitiva; en ella manifestaba que debía abandonar el establecimiento Ross, si quería mantener relaciones amigables entre España y Rusia. Kuskof le contestó que no podía hacer nada sin intrucciones de su superior Baranov.[25] Sin embargo, el tráfico entre Ross y San Francisco siguió su curso.

En agosto de 1815, el nuevo gobernador, Pablo Vicente de Solá (1815-1822), llegó a Monterrey, donde recibió informes de Luis Argüello sobre los movimientos rusos en San Francisco, incluyendo datos de los precios pagados por los rusos como resul-

todo del intercambio comercial. No obstante que la disposición no era favorable para los rusos, estos permancieron allí.

El 20 de agosto de 1815, el barco *Suvarof*, bajo el mando del capitán Makarof, procedente de San Petersburgo, llegó a San Francisco pasando por Lima y Nuevo Arkhángel, para obtener agua fresca y provisiones. Makarof, además de vender gran parte de su cargamento en este puerto, era el portador de la ya mencionada proclamación de San Petersburgo de 1810. En este mismo año arribaron a San Francisco dos barcos de la Compañía Ruso-Americana: el *Chirikof* y el *Ilmen*; éste transportaba a Kuskof, quien venía nuevamente para conciliar con los españoles. Éstos permitieron su entrada y suministraron a los rusos gran cantidad de granos.[26]

El 2 de octubre de 1816, otro barco con la bandera imperial rusa ancló en el puerto de San Francisco. Consistía en una exploración científica encaminada al océano Pacífico norte, que fue despachada por el conde de Rumiantzof. Unos meses antes, el 30 de julio de 1815, el barco *Rurik* había salido de Kronstadt, bajo el mando de Otto von Kotzebue. Pasó por el cabo de Hornos, tocó la costa de Chile y exploró los territorios comprendidos entre Kamchatka y Alaska. Después viajó de Unalaska hacia California (a mediados de septiembre). Una vez en el puerto de San Francisco, Kotzebue envió al teniente Schischmareff, junto con el naturalista francés Adelbert Chamisso, para notificar su llegada al comandante Luis Argüello. El comandante español prometió a los rusos suministrar provisiones frescas, y envió a un mensajero a Monterrey para informar de la llegada de los rusos.[27] Argüello

recibió a los oficiales y científicos con mayor atención, y les suministró todo lo que ellos necesitaban, por instrucciones de España y del virrey de México.[28]

El gobernador Solá llegó a San Francisco, el día 16, para dar la bienvenida a los visitantes rusos, y también para manifestar su descontento por la presencia de intrusos en territorio español. Kotzebue respondió que no tenía autoridad para decidir sobre este asunto, pero prometió comunicarlo a su gobierno; finalmente, consintió en la petición y en convocar a Kuskof a una conferencia. Kuskof llegó el 25 de octubre y durante los tres días siguientes realizaron la conferencia. El gobernador Solá se quejó de que Kuskof había establecido la colonia rusa en el territorio español, y que además no obedecía los órdenes del virrey de México para abandonar la región. Kuskof, en esta ocasión, tampoco dio contestación definitiva alguna y argumentó que no podía hacer ningún comentario al respecto, y que tampoco abandonaría el establecimiento sin órdenes de Baranov. El expedicionario Kotzebue declaró, a su vez, que tampoco tenía autoridad, pero dio su palabra para someter este asunto a su soberano. Este compromiso fue plasmado en un documento firmado por Kotzebue, Kuskof, Chamisso, el intérprete, Luis Argüello y José María Estudillo como testigos.[29]

En conclusión, ofreció a Kotzebue que se llevara a los prisioneros rusos, porque por órdenes de virrey éstos no podían ser entregados a Kuskof. Kotzebue no tenía lugar en el barco para llevar a los prisioneros; entonces tomó sólo a tres de ellos por haber servido largo tiempo en la Compañía Ruso-Americana.

También llevó a John Elliot de Castro, quien había vivido algún tiempo en las Islas Sandwich.[30] El primero de noviembre, Kotzebue, a bordo del *Rurick*, partió de San Francisco rumbo a las Islas Sandwich.[31]

La ubicación estratégica de las Islas Sandwich en el Pacífico hizo que esta zona fuera uno de los lugares más frecuentados por los viajes entre Asia oriental y América noroccidental en busca de comercio. A su vez, estas islas suministraban muchas provisiones: taro, frutas frescas, carne de puerco y sal, a las embarcaciones extranjeras. Por su parte, los angloamericanos explotaban el sándalo de dichas islas, para venderlo luego en China.[32]

Los europeos aportaron influencias de la civilización occidental a los isleños. El rey introdujo costumbres europeas, particularmente bajo las instrucciones del inglés John Young, quien fungía como ministro del rey. Los isleños no ignoraban el valor de la plata, y preferían vender sus productos por dólares españoles o piastras. Además, los nativos isleños servían como marineros a bordo de los barcos de Boston, por un salario de 10 ó 12 piastras al mes.[33]

Kamehameha tomó el control de las Islas Sandwich en el decenio de 1790, y se le permitió conquistar varios reinos rivales. Ya para 1804 Kamehameha era dueño de 600 mosquetes, 14 cañones pequeños, 40 armas montadas en cureñas giratorias y 20 veleros. El sándalo de las Sandwich fue explotado desde 1811 hasta a mediados del decenio de 1830. El rey comerciaba anualmente por una suma aproximada de 300,000 dólares en sándalo

a cambio de ferretería, telas, ropa, ron, armas de fuego e inclusive yates. Había sándalo en varias islas del Pacífico. Entre otras islas, Fidji fue explotada entre 1804 y 1810; las Marquesas, entre 1804 y 1818 y la Nueva Caledonia y las Nuevas Hébridas a mediados del siglo XIX.[34] El hijo heredero de Kamehameha consolidó aún más el poder.

Baranov quiso desarrollar los planes expansionistas de Rezanov, hacia las Islas Sandwich, pero no quiso tampoco equivocarse, porque el rey Kamehameha no permitía establecimientos extranjeros permanentes. En 1809, al mismo tiempo que Baranov buscaba un sitio para establecerse en el norte de San Francisco, la misión de Baranov, a cargo de Leonti Hagemeister, salió de Sitka para Sandwich, con el fin de obtener permiso para fundar el establecimiento en las islas. Pero Kamehameha, muy ligado con los ingleses, obstaculizó esta negociación.[35] Por informaciones de Hagemeister, Baranov no intentó de nuevo un acercamiento con Kamehameha sino hasta 1815.

Después de la invasión francesa a Rusia en 1812 que no resultó muy exitosa, el primer barco ruso llegó a Sitka directamente de Kronstadt en 1814. La fragata *Suvorof*, bajo el mando del capitán Lazaref y con el médico cirujano Egor Schaeffer, llegó con un espíritu triunfal. Baranov ofreció a Schaeffer, agente especial de la Compañía Ruso-Americana, la explotación de las Islas Sandwich. Así, el doctor viajó a las Islas en el otoño de 1815. El rey Kamehameha recibió con beneplácito el mensaje amistoso de Baranov, y aprobó a Schaeffer como agente residente de la Compañía Ruso-Americana, asignándole un sitio residencial

en Honolulú. No obstante, el primer ministro de Kamehameha, John Young, advirtió a Schaeffer que el rey no permitiría los establecimientos extranjeros.[36] Debemos aclarar que la Isla Kauai (Atooi), rica en sándalo y en tierras propicias para las plantaciones, no estaba bajo la protección inglesa. Schaeffer visitó esta isla, la cual en ese momento estaba gobernada por el rey Kaumuali; allí recibió el derecho permanente de mantener comercio y de obtener tierra para explotar la vegetación; así, la Compañía Ruso-Americana ganó el monopolio de todo el sándalo de Kauai. Schaeffer recibió dos barcos con 60 aleutianos y algunos rusos de Sitka, para diseñar su plantación y construir edificios, como fortaleza. En este orden de cosas, los capitanes anglo-americanos ya no podían tratar directamente el comercio de la madera de sándalo de Kauai.[37] Parecía como si las Islas Sandwich estuvieran finalmente en manos de Rusia, y que Kaumurali se convirtiera en rey de la mayor parte de las islas, desplazando a Kamehameha.

En este momento en que las diligencias rusas se encontraban en auge en las Islas Sandwich, llegó a la Isla de Hawai (Owhyee) el buque de guerra ruso, el *Rurick* (el 21 de noviembre de 1816). Kamehameha había dado órdenes de que se estacionaran unos 400 soldados, todos armados con mosquetes, a lo largo de la costa, con el pretexto de que los rusos habían amenazado al rey con dos barcos hacía cinco meses, y que habían dicho que volverían muy pronto con un buque de guerra.[38] Los isleños reconocieron a Elliot de Castro y le llamaron Naja* por instrucción del rey. Él conocía muy bien las islas y condujo bien las actividades de Kotzebue. Ante las nuevas circunstancias, Kotzebue

---

* en nombre hawaiano.

tenía que tomar mayores precauciones. Por su parte, Kamehameha contó a Kotzebue que el cirujano ruso Schaeffer había venido de Sitka para desarrollar cultivos en plantaciones de sus islas, por órdenes del zar Alexander; en ese entonces, el rey no sólo le había dado permiso de cultivar las plantaciones, sino que también le había prometido ayudarlo en lo que fuera posible; por eso el rey no entendía por qué él había partido para establecerse en la Isla Kauai; y era obvio que Schaeffer correspondía con ingratitud a la amabilidad del rey.[39]

John Young construyó fortalezas en la Isla Oahu, por órdenes de Kamehameha, y el Puerto de Honolulú fue fortalecido por el reino. Cuando Kotzebue visitó a Young, estaban anclados por Kamehameha gracias a las ventas de la madera de sándalo. El barco *Albatross* servía para transportar provisiones entre la Isla Oahu y la Isla Hawai; más tarde, el rey planeaba enviarlo a Cantón con un cargamento de madera de sándalo para cambiarlo por artículos chinos. El otro barco era el bergantín *Queen Kahumanna*, que había sido construido como buque de guerra de 18 cañones. Este barco había tenido por nombre *Forester of London* y, capitaneado por Piggot, había viajado muchas veces entre la costa occidental de América y Cantón. Cuando el rey compró este buque, el segundo oficial, Alexander Adams, se incorporó al servicio del rey, y se convirtió en su comandante percibiendo un salario de 50 piastras al mes.[40]

El tercer barco anclado en el Puerto de Honolulú era de Filadelfia, con la bandera de los Estados Unidos enarbolada. Su dueño fue Wilcox, quien había estado en Cantón algunos años,

y se dedicaba al comercio ilícito con los españoles en la costa occidental de América. Cuando viajó a la bahía Botánica (Australia), el gobernador del Port Jackson le encargó que entregara una carta del rey de Inglaterra dirigida al rey Kamehameha, ofreciéndole protección.[41] También, según Wilcox, los ingleses estaban construyendo en Port Jackson un magnífico barco que, por orden del gobierno inglés, sería entregado a Kamehameha.

Kotzebue se percató de que las islas Sandwich estaban bajo la protección de Inglaterra, y que muy pronto los ingleses tomarían posesión completa de las islas.[42] Con esta convicción, él desmintió las actividades de la compañía rusa al rey Kamehameha,[43] y partió de las islas el 14 de diciembre de 1816. Luego, Kaumurali empezó a tener dificultades en las islas, ante la operación envolvente de Kamehameha y de sus partidarios; finalmente Kaumurali consintió en la expulsión de Schaeffer en mayo de 1817.[44] Las actuaciones de Kotzebue, tanto en California como en las Sandwich, ocasionaron una gran contrariedad a Baranov, puesto que estas fueron sin acuerdo con la compañía.[45]

La Compañía Ruso-Americana designó al sucesor de Baranov, Simyor Ivanovich Yanovski, casado con la hija de Baranov. El agente general Baranov había producido bastante riqueza para la compañía, estimada en aproximadamente 30.000,000 de rublos. El 27 de noviembre de 1818, Baranov abandonó Sitka a bordo del *Kutuzov*, con destino a San Petersburgo. La esperanza de Baranov había sido la de encontrar finalmente al rey Kamehameha, pero el *Kutuzov* viajó sin hacer escala en las islas Sandwich. Así, el sueño de Baranov se desplomó con la expulsión de Schaeffer. Pasando a

Manila, él llegó a Batavia y por fin encontró el lugar que siempre había deseado. Pero él estaba ya demasiado viejo y enfermo para disfrutar de este viaje. Cuatro días después de la salida de Batavia, Baranov murió (el 12 de abril de 1819) y el mar Índico albergó los restos de este expedicionario.[46]

El sueño de Rusia en el océano Pacífico norte se esfumó, sin que se lograra el fortalecimiento de su presencia en la cuenca del Pacífico, perdiendo la esperanza de establecer relaciones, especialmente con Japón y Cantón en China. A esto hay que agregar el significativo fracaso frente a la ocupación de las islas Sandwich por la potencia británica. Así pues, Fort Ross fue sólo una huella del imperio ruso en América Latina.

En el Fort Ross se sembraron betabel, frijol, ejote, chícharo, col, nabo, rábano, lechuga y otras verduras, así como calabaza, melón y sandía. En el caso del ganado, en 1821, Ross mantenía 187 reses, 736 ovejas, 124 cerdos y 30 caballos. La producción de carne, cebo, manteca, mantequilla y cueros sostenía la colonia rusa tanto de Ross como de Sitka. Sin embargo, el cultivo de trigo y otros granos fracasó y estos productos debían al comercio español para abastecerse a sus colonos rusos.[47] De tal manera, el cabotaje en California se desarrolló entre los rusos y los novohispanos. La compañía rusa vendió en San Francisco y Monterey los siguientes productos: telas de algodón, lana y lino, hierro y acero, plomo, cobre, herramientas, cristales, porcelanas, cuerda, sobreros, velas, cera, tabaco, café, té y azúcar. Y compró trigo, cebada, machaca, y cecina, cebo, mantequilla, chícharo, frijol, sal, jabón y cueros, así como pieles de

nutria marina. En 1817 la compañía rusa obtuvo una ganancia de 250%. Los rusos no pagaban el impuesto aduanal antes de 1818, pero en ese año se establecieron los aranceles en 7.5% sobre importación y 12.5% sobre exportación. A su vez, la ganancia disminuyó en 150%. En 1820 el arancel sobre la importación subió a 12.5%, entonces la ganancia cayó en 110%. Además, la caza de nutria marina en la costa californiana que era uno de los objetivos principales en el Fort Ross, produjo poco resultado. Entre 1812 y 1817 se estimó el número de pieles adquiridas en 1,000 y, entre 1817 y 1821 el número fue unicamente 323 piezas.[48]

Después de la guerra de 1814, Estados Unidos e Inglaterra devolvieron todos los territorios adquiridos durante la guerra mediante un tratado. En cuanto al puesto de Astoria, en el río Columbia, los comisarios (con J. Keith de la Compañía del Noroeste) cumplieron con la debida restauración en 1818, pero el establecimiento quedó en manos de la compañía inglesa.[49] Esta última compañía se fusionó con la Compañía de la Bahía de Hudson en 1821, precisamente cuando ésta comenzó a monopolizar el comercio por tierra, mediante la construcción de fuertes como el Fort Simpson (1831) y el Fort Rupert (1849).[50]

En cuanto a la cuestión territorial, a principios de 1818, Juan Luis Onís, plenipotenciario del gobierno español, reclamó en nombre de la corona a Estados Unidos el drecho del dominio español sobre el noroeste de América, tomando como antecedentes las expediciones hechas por Juan de Fuca (1592) y el almirante Fonte (1640). Los españoles insistieron en que su territorio en el noroeste de América llegaba, sin duda e indiscutiblemente,

hasta los 47°. La negociación fue continuada por Onís y John Quincy Adams en 1819. Finalmente Onís propuso delimitar el territorio español hasta los 42°, es decir, del río Arkansas hasta el océano Pacífico. El estadounidense Adams estuvo de acuerdo con esta propuesta y, en conclusión, la negociación territorial fue ratificada en el tratado firmando por ellos. México ratificó este tratado en 1832.[51]

El ministro exterior de Rusia, el inglés Nesselrods, propuso demarcar la frontera rusa en el noroeste de América a los 54° 40', y, de acuerdo con el zar Nicolás I, no se fundarían más establecimiento fuera de la colonia, para que los Estados Unidos reconocieran a estas tierras como posesiones rusas. Este acuerdo fue firmado entre los Estados Unidos y Rusia en 1828. Un año más tarde, Inglaterra firmó un tratado en el que se repetaban los territorios ya delimitados además de fijar los límites de Alaska y Canadá.[52] El territorio ruso en Ross se quedó hasta la cesión de Alta California a Estados Unidos por el tratado de Guadalupe-Hidalgo en 1848.[53]

Antes de esta conclusión histórica entre México y Estados Unidos, el gobernador de las colonias rusas en América, Ferdinand Petróvich Wrángel, hizo el viaje de regreso a San Petersburgo, por terminación de su cargo en 1835, dando un rodeo al través de México, y dejó un informe preliminar a la Dirección General de la Compañía Ruso-Americana sobre las negociaciones en México (1838), añadiendo una advertencia sobre la geopolítica de la costa occidental de América:[54]

"Tengo motivos sobrados para opinar que, en un tiempo no muy

lejano, los Estados Unidos de Norteamérica se aprovecharán de las circunstancias favorables para impulsar a la Alta California a separarse de la Republica Mexicana y unirse a la Confederación del Norte. Si Inglaterra ocupa las Islas Sandwich, como desean, entonces el comercio de los ciudadanos de los Estados Unidos de Norteamérica sufrirá un considerable golpe. Y en este caso todos los esfuerzos de la República del Norte irían encaminados a ocupar el puerto de San Francisco, como única solución que podría compensar la pérdida de las Islas Sandwich en relación con el importante comercio entre China y las costas occidental de América; al igual que en relación con la pesca de la ballena en este océano."

Como ya hemos visto, la expansión transiberiana desarrolló, de manera destacada, el comercio en pieles en la costa noroccidental de América, que abarcaba desde Sitka hasta un poco más al norte de San Francisco, o sea, Fort Ross. El objetivo trazado era relacionarse con el comercio español californiano y extender su influencia en América española. Sin embargo, al apoderarse de una de las islas Sandwich, este proyecto fracasó, frente a la presión inglesa; de tal suerte que la Compañía Ruso-Americana no pudo dominar el Pacífico septentrional sin que pudiera abrir puertos de la cuenca del Pacífico, y conservar a América septentrional repartida entre Inglaterra, Estados Unidos y Rusia. La colonización rusa en las lejanas costas del Pacífico, desde mediados del siglo XVII, se limitó casi exclusivamente a los puestos de tráfico de pieles; además, por las características climáticas, no había mucho rusos en el Pacífico norte. Su línea de expansión se dirigía hacia la rica y prometedora cuenca del Amur, obstaculizada por el tratado de Nertchinsk con China en 1689. Gracias a la debilidad del gobierno chino de los Ch'ing, después de la guerra del Opio, la frontera de China fue desplazada hasta el Amur y Usuri por el tratado de Pekín de 1861, y, con él, Rusia aseguró

ciertos privilegios comerciales en Mongolia y en Turguestán. Poco después de la fundación del puerto de Vladivostok (Dominio del Oriente), Alaska fue vendida a los Estados Unidos en 1867.

4. A fines de la época mercantilista

Hemos elegido el tema sobre la cuenca del Pacífico, dado que, en Asia oriental, tanto en la época antigua como en la moderna, China conservó su poder económico y la civilización que dominaba a sus circunvecinos bajo el orden mundial sinocéntrico. No obstante, Japón pudo mantener su soberanía fuera de esta esfera, y desarrolló su economía, originando la confrontación sino-japonesa en el período de los Ming. Pero, a fines de éste y durante los Ch'ing, se estableció un sistema del comercio cuadrangular entre China y Japón integrando Corea y Ryukyu, incluso a los países del sur. Los europeos llegados a la zona se convirtieron en los mercaderes intermediarios entre los dominios sinocéntrico y nipocéntrico.

Entretanto, el comercio europeo se desarrolló desde el siglo XI en los mares del Mediterráneo y del Báltico en la Edad Media, cuya actividad estaba relacionada con la civilización islámica. Sin embargo, en el transcurso del siglo XVI, los ibéricos formaron nuevas rutas comerciales en el Atlántico y en el Indo-Pacífico a través del cabo de Buena Esperanza, y de América española, ahí establecieron nuevas zonas comerciales construyendo ciudades portuarias y colonias. La zona mercantilista fue exclusiva para cada metrópoli europea con sus colonias. De esta manera, los europeos ejercieron las guerras mercantilistas entre sí sobre el ejercicio de la hegemonía de las colonias.

Durante toda la época mercantilista Europa pudo explotar artículos lucrativos en América, África y Asia, a lo largo de 400 años de la carrera mercantilista de exploración. Por un lado, en

los últimos capítulos hemos visto la explotación europea del comercio de pieles, que causó la expansión territorial en América septentrional y en Asia del norte en Siberia, donde hubo nichos de las civilizaciones imperiales. Por otro lado, la explotación occidental de colonias en América estaba muy ligado con el comercio de esclavos africanos para desarrollar las plantaciones de azúcar, tabaco y algodón. De tal forma, Europa, América y África se integraron en el comercio triangular que incluía exportación de productos elaborados en el continente americano, materias primas a Europa, y esclavos de la costa occidental de África a América. Especialmente, Inglaterra desarrolló la industria de elaboración de las materias producidas por el sistema esclavista. La industria textil algodonera fue una de las más destacadas en la historia de la industrialización, al destruir el mercado de Oriente.

Dicho comercio triangular en la cuenca del Atlántico, basado en la concesión del "derecho de asiento" por Felipe V a la reina Ana de Inglaterra después de la guerra de la Sucesión en 1713, se desarrolló en la coyuntura británica al dominar el comercio de la cuenca, que se formó, uno de los más grandes mercados del mundo. Además, tras las guerras mercantilistas, dicha cuenca cayó bajo el dominio del poderío naval de Inglaterra. Este imperio había desarrollado la industria textil de la lana durante el período mercantilista, cuyos productos competían y eran vendidos en el mercado de Europa, pero no en el mercado asiático. A comienzos del siglo XVIII, entre 1700 y 1701, Inglaterra exportaba los productos nacionales en el 82% para los países circunvecinos europeos y en el 15% al resto del mundo (América septentrional, América latina, Lejano

Oriente y África). En la misma fecha, la importación inglesa ocupó el 62% de Europa. Sin embargo, estas cifras cambiaron a mediados del siglo, entre 1750 y 1751: el 69% de la exportación inglesa era para Europa y el 23% para el resto del mundo; al mismo tiempo la importación inglesa en Europa disminuyó al 47%. Más tarde, en los años 1772 y 1773, en cuanto a la exportación se refiere, el porcentaje mencionado arriba se invirtió en el 49% para los europeos y en el 51% al mercado extraeuropeo. Además, a fines del siglo, entre 1797 y 1798, se convirtió en el 21% y en el 70% (el 32% para América septentrional, el 25% para la América latina, el 9% para Lejano Oriente y el 4% para África), respectivamente. A su vez, la importación inglesa en Europa, entre 1797 y 1798, aún bajó al 29% pero, la importación de América septentrional, América latina, Lejano Oriente y África subió en 34% en los años 1750 y 1751, en el 45% entre 1772 y 1773, aun en el 57% entre 1797 y 1789. Esta última cifra consistió en 7% para América septentrional, 25% para América latina, 24% para el Lejano Oriente y 0.3% para África. Así, en el período de la revolución industrial, en la segunda mitad del siglo XVIII, la estructura comercial de Inglaterra se desplazó del mercado europeo al extraeuropeo, a través del desenvolvimiento de la industria textil algodonera en el sistema del comercio triangular en la cuenca del Atlántico.[1] Por su parte, los artículos algodoneros de Inglaterra eran vendidos en los mercados coloniales, especialmente en África: entre 1750 y 1770 las exportaciones de algodón se multiplicaron por diez y, hasta 1770 alcanzó más de 90% de las expertaciones a dichas colonias.[2]

En cuanto a la industria textilera del algodón se refiere,

originalmente, en la India se cultivó dicha planta desde miles de años antes de la era cristiana. No obstante, su propagación era reciente; se dirigió hasta el occidente y el oriente: en la cuenca del Mediterráneo islámica y en la cuenca del Pacífico. Primero, la revolución agrícola árabe durante los siglos IX-XI, introdujo el cultivo del algodón en la costa mediterránea, de tal forma que en Levante ya se cultivaba dicha planta y sus productos eran vendidos en Europa a fines de la época medieval. Pero no producían gran cantidad y se utilizaban telas de fustán en mezcla de lino en la región. De tal manera, los europeos debieron aguantarse hasta la época mercantilista en que pudieron importar los productos algodoneros de la India para confeccionar cortinas, sabanas, manteles y ropas interiores que no utilizaban en la vida cotidiana europea.[3]

En segundo, fue la expansión del cultivo de algodón en Asia oriental entre los siglos XIV y XVI. El algodón fue una planta tropical, pero cuando se hicieron mejoras se pudo cultivar en las zonas templadas, donde la fibra de algodón resultó ser más corta que la de las zonas tropicales. La fibra llamada Gossypium arboreum race sinense sólo se difundió en China, Corea, Taiwan y en Japón.[4] En este último país se desarrolló la industria algodonera en el siglo XVIII. Aparte del arroz, que se producía bajo el sistema de la producción feudal, cuyo desarrollo del cultivo activó la comercialización desde finales del siglo XVII; el algodón fue uno de los más importantes productos comerciales, tales como la seda, el té, el cañamo, el azúcar, la morera, el añil, el tabaco, entre otras cosas, con fines industriales en dicho país.[5]

Durante toda la época mercantilista, los textiles de la India

fueron más baratos y superaban técnicamente a los tejidos hechos por los europeos. Tanto la Compañía de las Indias Orientales holandesa como la Compañía inglesa utilizaron la mano de obra india para la producción y exportación de calicós a Europa. Paradójicamente, la corona inglesa prohibió la importación y el estampado de calicós de India para proteger su industria doméstica. Pronto, Inglaterra empezó a producir fustán, que se parecía mucho al producto indio. Al mismo tiempo, comenzaron la mecanización de la lanzación de la lanzadora volante de Key (1733), la aplicación del motor de vapor de Watt (1764) —los chinos ya tenían la morfología de dicha máquina desde cinco siglos antes—, con el telar mecánico de Cartwright (1785), cuya utilización difundió hasta los años de 1820 y 1830. Estas innovaciones estimularon la producción textil en Inglaterra a fines del siglo XVIII. Por consiguiente, las importaciones de los productos asiáticos fueron sustituídas.[6]

Hablar de la revolución industrial, es hablar del algodón. Aunque dicha revolución británica no fue sólo de algodón, ni siquiera sólo de tejidos, el algodón fue el iniciador del cambio industrial, y la industrialización constituyó una nueva forma de sociedad, basada en la producción en la fabrica, a través del capitalismo industrial.[7]

La revolución industrial convirtió a Inglaterra en un país industrializado. Sin embargo, para competir con la India en la fabricación algodonera, no podemos olvidar el descubrimiento del algodón de fibra larga junto con la innovación del telar para hilado delgado, que trajo como consecuencia que Inglaterra desarrollara la industria algodonera, frente a la tela indiana del algodón que

era de más alta calidad y más delgada y barata que la tela de lana. Así, las materias primas de fibra larga de Estados Unidos y Egipto eran vendidas en Europa.

El algodón de los Estados Unidos (de fibra larga) fue adquirido en las islas Bahamas en 1780 y trasplantado en el litoral de Georgia-Carolina. Las restricciones climáticas no permitieron su alta producción pero, la ventaja de este producto radicó en la facilidad de separar las semillas de las fibras. Más tarde, Estados Unidos compró la Luisiana francesa y declaró la guerra a México. Estos acontecimientos hicieron que la región del suroeste de norteamérica fuera una de las más apropiadas y seguras para el desarrollo de las plantaciones y la utilización de la mano de obra esclava en el cultivo del algodón. Su producción se expandió a la llanura, y su rendimiento tanto en calidad como en cantidad permitió cubrir el mercado de Inglaterra. A partir de 1807, la exportación de algodón estadunidense ocupaba más del 60% de todo el algodón desembarcado en los puertos de Inglaterra.[8]

De esta manera, en 1810, la producción total de la industria algodonera de Inglaterra dejó a la lanera atrás y, en el comercio exterior los artículos de algodón ocuparon el primer lugar ya en 1803; entre las décadas de 1810 y 1840, Inglaterra exportaba al resto del mundo las manufacturas algodoneras como principales productos, tras la revolución industrial. Sin embargo, al principio, los productos algodoneros de Inglaterra eran vendidos en los países europeos: después de las guerras napoleónicas, entre 1815 y 1819, la exportación de los productos domésticos de Inglaterra fue el 44% para Europa y el 20% para Estados Unidos y, la exportación

a Europa en 1820 consistió en un 50% de telas de algodón y un 96% de hilados. Sin embargo, estas cifras de la exportación de Inglaterra a Europa y Estados Unidos declinaron desde mediados del mismo siglo, por la protección comercial y el fomento de la revolución industrial por los gobiernos occidentales. En cambio, la exportación inglesa se desvió de Europa y Estados Unidos a los países no industrializados: América Latina, África, Turquía, India y China.[9]

Las cifras arriba mencionadas de finales del siglo XVIII a comienzos del XIX, nos señalan que Europa occidental estaba en la fase de gran transformación del comercio mercantilista al sistema del mercado capitalista de producción industrial. En esta circunstancia surgieron movimientos del comercio libre contra el sistema monopolista mercantilista. El comercio inglés en la América española a fines de la época virreinal pugnaba porque se le abriera la puerta al intercambio manufacturero con dichas colonias, al mismo tiempo se presentó el problema territorial. La independencia de los países latinoamericanos estaba no sólo influida por los movimientos revolucionarios europeos, sino también por el sistema internacional de la explotación de materias y de su mercado bajo el dominio capitalista industrial.

Respecto al mundo musulmán, ahí se tenía el algodón de fibra larga y, como vimos, se había cultivado éste a través de la revolución agrícola, pero la producción era poca. En el siglo XIX, a consecuencia de la industria textil inglesa, Egipto abrió la puerta a Occidente en busca del mercado que consumía dicho algodón. En el decenio de 1820, bajo el dominio de Mehemet Alí, comenzó a

aumentarse dicha producción y su cosecha para el mercado europeo. Así, una de las principales regiones del imperio turco-otomano y del mundo islámico se convirtió en el primer caso del país prometedor del cultivo y comercialización de algodón con el lazo anglo-musulmán.[10]

En el caso de la América latina, ésta se transformó en un gran mercado para los productos manufacturados de algodón de Inglaterra; hacia 1840 América latina absorbía el 35% de las exportaciones textileras inglesas. Más adelante, la propagación del cultivo de algodón en América latina hizo que los países latinoamericanos compitieran con los productos ingleses.[11]

Los inglese volvieron los ojos a Asia para dar salida a sus mercancías. Desde el punto de vista del comercio libre por Adam Smith:[12]

"El descubrimiento de un paso a las Indias Orientales, por el Cabo de Buena Esperanza, que aconteció simultáneamente, ofreció un panorama quizás más amplio que el de América al comercio exterior, a pesar de ser mayor la distancia. En América no había más que dos naciones de condición superior a la de los salvajes, pero ambas fueron destruidas a raíz del descubrimiento. Los demás pueblos eran completamente salvajes. Pero los Imperios de China, del Indostán y del Japón, y varias otras provincias de las Indias orientales, a pesar de no tener minas de oro y de plata, eran por otros respectos mucho más ricas, se encontraban mejor cultivadas y habían hecho mayores adelantos en las artes y manufacturas que México y Perú, aun cuando diésemos un crédito que no merecen a aquellas exageradas relaciones de algunos escritores españoles sobre la antigua situación de aquellos Imperios. Las naciones civilizadas y ricas pueden hacer un intercambio mucho mayor cuando comercian entre sí que cuando trafican con pueblos salvajes. Sin embargo, Europa hasta ahora no ha sacado tanta ventaja de su comercio con las Indias orientales como del que tiene con América. Los portugueses monopolizaron por espacio de cerca de un siglo todo el comercio de aquella región, y

las demás naciones no podían enviar ni sacar mercaderías de aquellas Indias, como no fuera por mediación de la nación portuguesa. Cuando a principios del siglo pasado quisieron los holandeses aprovecharse de aquel comercio, lo hicieron utilizando una sola Compañía con caracteres de exclusiva. Ingleses, franceses, suecos y daneses, todos siguieron el mismo ejemplo, de tal suerte que ninguna nación de Europa ha gozado todavía el beneficio del comercio libre con las Indias orientales."

Después del desarrollo de la industria mecanizada en Inglaterra, tanto India como China se transformaron en mercados donde circulaban grandes capitales invertidos en manufacturas inglesas, a través del comercio triangular entre dichos países. Así, a medida que avanzaba el siglo XIX, el mercado del Lejano Oriente creció en importancia, y la India se convirtió en campo propicio para la inversión del capital inglés en gran escala. El comercio inglés con China también creció en dimensión y valor, especialmente después de la guerra del Opio (1840-1842), con la cual Inglaterra presionó a los chinos para que abrieran el mercado interior de su país al comercio extranjero.

Luego de la adquisición americana de California, por el tratado de Guadalupe-Hidalgo en 1848, y después del desarrollo de San Francisco como puerto comercial directo con Cantón y Shanghai, los intereses americanos se encaminaron cada vez más hacia la cuenca del Pacífico. Pese a los problemas concernientes al comercio con China y a la industria de la pesca de la ballena, el intrés norteamericano se desvió hacia el Japón. En 1853, los Estados Unidos, utilizando barcos de vapor, bajo la dirección de Matthew C. Perry, intimidaron a los japoneses para que abrieran sus mercados a los productos occidentales; tras lograr sacar a Japón del aislamiento

mantenido por la economía europea, los norteamericanos celebraron con dicho país un tratado de amistad y comercio (1858), al que le siguieron otros similares entre Japón y las demás potencias occidentales. Japón, de la misma manera que China, tuvo que aceptar una limitación en sus tarifas aduanales, las cuales quedaron restringidas al 5%, asimismo, se vio obligado a otorgar a los extranjeros grandes privilegios en sus merdados.[13] Sin embargo, la Restauración Meiji de 1867 trajo consigo un cambio en la estructura económica y política del país, que impulsó el desarrollo para nivelarse con los progresos de las técnicas productivas del mundo capitalista.

Al abrir los tres puertos, Yokohama, Nagasaki y Hakodate, a los países occidentales, Japón tuvo un exceso de exportación. Entre 1859 y 1867, la suma total de la exportación fue de 87,321,073 dólares, y la importación fue de 75,731,334 dólares. Los artículos y sus porcentajes de la importación y exportación en el puerto de Yokohama durante los años de 1860 a 1867, fueron como sigue: la exportación de la seda cruda alcanzó el 73.1%, del té 11.6%, de los gusanos de seda y de los de capullo 6.5% y del algodón 3.8%; la importación de la tela de algodón llegó al 33.3% de la tela de lana al 28.2%, de las naves y armas al 9.6%, del hilado de algodón al 7.7%, de los metales al 7.3% y del azúcar al 3.0%.[14] Las cifras notables arriba mencionadas son de la seda cruda, las telas de algodón y de lana, que son de la industria textil. Las analizamos, grosso modo, a través del desarrollo de la sociedad industrial en la historia moderna.

La sociedad moderna del Japón comenzó desde finales del siglo

XVI y comienzos del XVII, bajo el régimen señorial desarrollado en el más alto nivel de perfección por el shogunato de los Tokugawa, la producción feudal de la agricultura de arroz. La sociedad se organizó entre varias clases divididas por la ocupación especializada: aristocracia militar, agricultores, mercaderes y artesanos. Los agricultores trabajaban en el campo, y los demás vivían en las ciudades; así el pueblo se especializó en cada área propia de trabajo. De esta manera, en primer lugar, la productividad se incrementó sobre todo en el sector de la agricultura del arroz, a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII el precio de arroz había bajado en comparación con los demás productos. Como consecuencia, apareció la comercialización del arroz, asimismo se inició la disgregación del campesinado. En segundo lugar, bajó el precio del algodón en comparación con el precio del arroz por el aumento de la productividad a mediados del siglo XVIII. El desarrollo de la industria algodonera promovió la división social en su esfera en tres procesos de producción: el cultivo, la hilandería y la industria textil. En tercer lugar, desde mediados del mismo siglo, surgió la industria textil en varias provincias, aparte de la ciudad tradicional de Kyoto, y para proveer materias hiladas aumentó la producción del cultivo de los gusanos de seda y la hilandería. El incremento de la producción, así como el caso del algodón, fomentó la división social en tres procesos de producción: el cultivo, la hilandería y la industria textil. En cuarto lugar, el desarrollo de dichas industrias entre otras comenzó a descomponer la clase agricultora entre productoras y obreras asalariadas. En quinto lugar, a su vez, los mercaderes acumularon el capital comercial y

cuyas casas de comercio se convirtieron en inversionistas tanto comerciales como industriales. En esta circunstancia, Japón empezó el comercio con los occidentales, especialmente con los ingleses, quienes ya estaban integrados a mercado mundial a través de la revolución industrial. Como vimos, los productos de la seda y el té habían sido los principales artículos exportadores de China, pero el desarrollo industrial de Japón a lo largo del periodo sustituyó los productos chinos por los japoneses. En cuanto a la textura algodonera, Inglaterra se desarrolló con la fibra larga y Japón se desenvolvió con la fibra corta. Entre los dos fibras, la larga resulta de más alta calidad que la otra; sin embargo, la industria algodonera japonesa frente a la inglesa no se destruyó totalmente, ya que estaba avanzada la división social del proceso de producción como hemos visto. Ante la importación de la tela de algodón, Japón también importó el hilado en el uso de mezcla entre las fibras largas y cortas para competir con la tela inglesa. Hubo también la exportación de algodón de Japón, pero sólo durante la guerra de Secesión en Estados Unidos (entre 1862 y 1865). En cuanto a la tela de lana, no existía la industria en Japón.[15]

Frente al mercado mundial, la libra esterlina gozaba de una estabilidad significativa; por tanto, Inglaterra fue el único país en establecer el patrón oro (1816), modalidad adoptada más tarde por los países occidentales y Japón. Es preciso aclarar que China conservó el patrón plata. Conforme al patrón oro establecido, los países de la cuenca del Pacífico tenía que vender sus productos en el extranjero a precios fijados en oro, y esto implicaba demandar al comprador chino un precio más elevado respecto al patrón plata.

Los comerciantes asiáticos intentaron resolver esta situación bajando los precios; tal coyuntura fue vislumbrada por los exportadores de Occidente, quienes continuaron manteniendo el patrón oro.[16]

Las dificultades económicas del Lejano Oriente se acentuaron por el decrecimiento del valor de la plata. Este hecho repercutió enormemente en la disminución de la capacidad adquisitiva de productos extranjeros en países como China, que seguía el patrón plata. Es necesario tomar en cuenta que el oro y la plata funcionaban como monedas universales (bimetalismo); ante esta circunstancia, China absorbía gran cantidad de plata a través del comercio con los europeos. Entre los siglos XVI y XIX, la producción de plata en el mundo aumentó catorce veces más que la del oro: el valor del oro registró un alza de por lo menos catorce veces en relación con el de la plata.[17] De esta situación económica del mundo, Alejandro de Humboldt dice:[18]

> "Cuando el comercio de México con China y el Japón se vea libre de las trabas que le impone hoy el odioso monopolio, fluirá una cantidad inmensa de plata hacia el O.; esto es, al Asia. Los metales preciosos son una de las tantas mercancías que se llevan a los parajes donde tienen mayor precio. En el Japón, donde abunda el oro, se halla este metal con respecto a la plata en la proporción de 8 ó 9 a 1. En la China se compra una onza de oro con 12 ó 13 onzas de plata. En México la proporción de estos dos metales es como 15 5/8 a 1; y así es más útil llevar plata que oro a Manila, a Cantón y a Nagasaki."

Además, durante el siglo XIX varios países adoptaron el patrón oro (el sistema británico del imperialismo comercial), dejando la plata como moneda auxiliar. En consecuencia, el valor de la plata bajó cada vez más. Sobre todo, cuando el gobierno de la India aceptó el patrón oro y se dedicó a vender el excedente de la plata, el

valor de éste se hundió drásticamente, por lo que no valía sino como mercancía en el comercio mundial.[19] La caída del valor de la plata influyó en la decadencia de la economía china y, por tanto, de su imperio. Los países de esa región asiática no pudieron conseguir el capital necesario para desarrollarse con mayor rapidez ante el avance del capitalismo industrial de Europa.

Sin embargo, durante el período Tokugawa, Japón estaba formando la sociedad económica dominada por las reglas económicas modernas mediante la demanda y el suministro, en la cual la ley del valor económico era independiente de los demás y su funcionamiento era autónomo. La gente vivía tomando la actividad económica a través de las reglas económicas. En comparación a la Europa occidental, que, durante la época mercantilista, invirtió el capital en las tierras extraeuropeas: Asia, África y América; pero Japón invirtió en la tierra doméstica, trasplantando el algodón, la seda, el té, el azúcar, etc., y esta industrialización y comercialización se desarrolló por medio del gran mercado doméstico entre producción y consumo. Como hemos visto, la industrialización del algodón cambió la estructura económica de la sociedad, tanto en Inglaterra a través del comercio triangular en la cuenca del Atlántico como en Japón por medio del cultivo en su propia tierra y la comercialización y la industrialización bajo el dominio de la economía autónoma. Cuando los occidentales abrieron el mercado mercantilista bajo la bandera del comercio libre, Japón pudo competir con ellos a través de la economía autodesarrollada en la cuenca del Pacífico y luego bajo la revolución Meiji en la circunstancia internacional.[20]

C O N C L U S I O N

El estudio de las expediciones marítimas en la cuenca del Pacífico con el resto del mundo, nos posibilitó integrar en un análisis desde la perspectiva histórica, un aspecto de la estrategia geopolítica en la época mercantilista realizada por los europeos frente al mercado chino. Dicha expansión fue el inicio de la apertura del océano Pacífico, durante el período del virreinato novohispano, para encontrar diversas rutas comerciales con Asia. Asimismo, el examen de la rivalidad mercantil y de las consecuentes contradicciones entre Europa, Asia y América, así como el estudio del desarrollo de la "Cuenca del Pacífico", nos permitió llegar a las siguientes conclusiones.

La cuenca del Pacífico era la zona más rica de productos en el mundo, y la civilización china poseía diversas tecnologías avanzadas con respecto al resto del mundo. Hacia el siglo XI China estaba en un auge del desarrollo de conocimientos científicos y tecnológicos; su desenvolvimiento marítimo originó creciente comercio con los países vecinos, extendiendo su fuerza económica a todo el continente asiático. En contraste, el desarrollo de Japón y de Europa occidental fueron muy lentos hasta entonces.

Por lo general, en Europa, las tierras cultivables eran bañadas por ríos que desembocaban al mar. A comienzos de este milenio, los europeos occidentales introdujeron la fundición de fierro y el uso de arneses provenientes del Lejano Oriente, los cuales desempeñaron un papel importante en el desenvolvimiento de la sociedad agrícola, y dicha actividad estuvo amparada por los militares; de

tal manera, que su excedente agrícola constituyó una base clave en el abastecimiento de los nacientes países peninsulares, aislados por la esfera islámica y por los mares. El desarrollo económico de esta región bajo el régimen feudal, repercutió en la búsqueda de vínculos comerciales tanto internos como externos. Al parecer, el desarrollo europeo fue muy similar al japonés durante el régimen feudal, después de la caída de los Fujiwara en el extremo oriente.

La Europa occidental, al caer el imperio romano, no heredó todos los elementos de la civilización grecorromana, pero obtuvo posteriormente transferencia tecnológica desconocida hasta entonces; y especialmente desde el siglo XI tanto por la península ibérica como por Sicilia se empezaron a introducir elementos de la civilización árabe, cuya ciencia y tecnología consistía en un conjunto de elementos de las culturas asiáticas con la helénica. Al introducir preferiblemente la filosofía y la ciencia griega en Europa occidental traduciendo del árabe al latín, por ejemplo, el Almagesto de Ptolomeo entre otras obras clásicas, aumentó el desarrollo de sus conocimientos del mundo pero, junto con las ideas filosoficas y cosmologicas, los occidentales recibieron varias tecnologías originarias de China, tales como el papel, la imprenta, la pólvora, la brújula y la construcción naval. Así, la última mencionada técnica náutica, el timón de codaste junto con la brújula, llegó por primera vez al norte de Europa, al parecer, por la ruta comunicada por el comercio entre el Báltico y el mar Negro o el Caspio a través de Novgorod, y lo adoptó la Liga hanseática en sus barcos.

Marco Polo, de regreso de China, mencionaba numerosas tecno-

logías ignoradas por los occidentales. La divulgación de conocimientos sobre Asia oriental iniciada por los italianos durante la era mongólica, ejerció gran influencia en el debilitamiento del régimen feudal y en el surgimiento de Estados centralizados con gran poderío económico, político y militar. En este sentido, la competencia y el desarrollo del comercio favorecido por los países europeos, contribuyó al enriquecimiento y fortalecimiento de las respectivas monarquías absolutistas, para luego extender su dominio a tierra lejanas y emprender expediciones marítimas más ventajosas y con menos obstáculos que los viajes terrestres realizados por otros imperios asiáticos, frente el creciente dominio de los turcos otomanos. En todo caso, los ibéricos realizaron los viajes marítimos a la cuenca del Pacífico motivados en el conocimiento clásico de la cosmografía griega con la tecnología oriental, pero con la dificultad de hallar la longitud del grado.

La autosuficiencia económica de Asia oriental en la cuenca del Pacífico, a diferencia de Europa, se reflejó en que los asiáticos no tuvieron la imperiosa necesidad de abrir rutas comerciales con el Lejano Occidente. Conforme a los resultados del presente trabajo, encontramos que, antes de la llegada de los ibéricos a la región de la cuenca del Pacífico, China, Corea y Japón competían entre sí por el comercio y, entre ellos se había formado un comercio triangular integrado por los países del sudeste asiático. No obstante, Japón, que se encontraba en un buen desarrollo económico, frecuentaba las costas continentales asiáticas por la imperiosa necesidad de suministrar artículos de dichas regiones a su mercado. De este modo, se enfrentó con el mercado chino. Sin em-

bargo, éste pudo cerrar la puerta a sus relaciones con Japón, puesto que este último no estaba en el orden mundial de la primera. Este hecho originaba una actividad comercial ilícita y el surgimiento de los wako en los mares de las costas continentales. A comienzos del siglo XV, el shogun Ashikaga Yoshimitsu envió una misión tributaria, pero el honor nacional no permitió seguir el comercio con China bajo el sistema tributario.

En Europa occidental el desarrollo económico agrícola y el comercio doméstico comenzó desde el siglo XI; asimismo los occidentales impulsaron la navegación alrededor de la península europea introduciendo varias técnicas náuticas asiáticas. Sin embargo, el avance de los turcos otomanos permitió a los lusos que planearan a llegar a la India a través de la costa explorada por ellos de África occidental. En este entonces los astrólogos y geógrafos italianos calculaban la longitud del globo con una exactitud lejana a la realidad. Al engañar a los Reyes Católicos, Cristóbal Colón pudo obtener asistencia de ellos para viajar al oeste y llegar a la India. Si no hubiera existido la tierra americana, Colón habría muerto en el gran océano que ocupa casi la mitad del mundo. Pero él creyó que había llegado a las islas adyacentes al Japón.

Cuando los Ming cerraron de nuevo la puerta al Japón a mediados del siglo XVI, justamente al llegar los portugueses a dicha cuenca, éstos se convirtieron en intermediarios entre los dos países asiáticos. De este modo, la ruta entre Macao y Nagasaki sirvió para el comercio intermediario con los recién llegados europeos, cambiando mercancías chinas y productos japoneses, es decir, la seda y la plata respectivamente.

Aparte de la actividad intermediaria de los lusitanos, los españoles, a través de la Nueva España, se asentaron en Manila, las Filipinas, que los japoneses frecuentaban para contratar tanto con los isleños la compra de pieles de venado como con los chinos la obtención de la seda. De tal manera, el establecimiento español en Luzón creció rápido con los negocios entre los asiáticos y los últimos, por la fluidez de la plata americana y nipona; pero la última amenazaba el comercio español en Manila.

Una vez que Toyotomi Hideyoshi unificó a Japón a fines del siglo XVI, él quiso construir el orden mundial del imperio del Sol Naciente y, se enfrentó con China para conquistarla, invadiendo a Corea para sojuzgar a este último país tributario de los Ming y pasar de ahí al territorio chino. A su vez, este plan abarcaba incluso la conquista de las Filipinas, por lo que causó gran preocupación a los españoles en Manila.

A la muerte de Hideyoshi, dicho plan llevó a concluir por Tokugawa Ieyasu una forma de victoria japonesa y permitió construir un Estado soberano frente al orden mundial de China, ante lo cual debía restablecer relaciones diplomáticas con Corea y subyugar Ryukyu, para que pudiera negociar la paz con los Ming a través de los dos países tributarios del último. Así, Ieyasu actuó para normalizar las relaciones internacionales en la cuenca del Pacífico. Sin embargo, los Ming no quisieron abrir la puerta a Japón sino que éste obedeciera el orden sinocéntrico.

Mientras tanto, Ieyasu instauró el comercio con el sistema del Certificado de Sello Bermejo para que los países vecinos lo distinguieran de los wako. Los barcos de Certificado comenzaron a

frecuentar los puertos de la cuenca del Pacífico (Manila, Macao, Taiwan, Annam, Camboya y Siam entre otros), donde se encontraba el comercio de productos regionales y mercancías chinas. En el desarrollo de este sistema, Manila tenía que solicitar la reducción en la entrada de dichos barcos para controlar precios de las mercancías chinas; asimismo, se disminuyó el comercio intermediario de los portugueses en dicha zona.

Los ibéricos, tanto los españoles como los portugueses, querían extender la influencia católica para conquistar China y Japón, ya que ellos dirigían el orden mundial de la Roma católica desde la reconquista de la tierra de los moros en la Península, así como la conquista de América, dividiendo el mundo para que los dos países católicos predicaran el cristianismo. Sin embargo, Japón consideró que la doctrina católica era un inconveniente para la preservación de la soberanía y la consolidación de su nación. Es preciso aclarar que, dicho país luchaba imprescindiblemente para asegurar su soberanía frente la opresión del orden mundial de China; dicha actividad de la Roma católica significaba para Japón un sinónimo del orden sinocéntrico. De tal manera, Japón prohibió la predicación del cristianismo ante la pérdida posible de la soberanía del Estado y reclamó la segregación entre comercio y religión.

A fines del siglo XVI, los holandeses ya habían llegado a la cuenca del Pacífico. Para monopolizar el tráfico de las especias, y para extender su contratación en la cuenca, trataron de eliminar la influencia comercial de los ibéricos. Pero, como vimos, el comercio caracterizado en Asia oriental fue el triangular entre Chi-

na, Corea y Japón, integrado con los países del sur. Dado que la cuenca tenía la confrontación sino-japonesa y los Ming prohibían la actividad comercial marítima, el comercio europeo consistía sólo en ser intermediarios en dicha zona. También los holandeses se incorporaron a las formas de dicho comercio.

Ante la expansión nipona, Rodrigo de Vivero pudo concluir un tratado de amistad y comercio entre Japón y la Nueva España; pero, cuando Sebastián Vizcaíno con el cargo de embajador y capitán general de la expedición en búsqueda de las islas ricas de oro y plata, visitó al país oriental, su comportamiento perjudicó la soberanía del Estado japonés y los holandeses aprovecharon esto para que se liquidara dicho tratado.

Para ser mercaderes intermediarios en dicha cuenca, los holandeses tenían que suministrar mercancías chinas a Japón; ellos bloquearon Macao y Manila y, al mismo tiempo, buscaron un sitio adecuado para formar un establecimiento cerca de la costa china y, al fin construyeron una fortificación en Taiwan, donde frecuentaban los barcos japoneses, con la certificación shogunal, y comenzaron a cobrar impuestos aduanales. Esta acción de los holandeses, atropelló la soberanía japonesa y, por otro lado, amenazó el comercio español con el bloqueo holandés de Manila. Para solucionar problemas con la soberanía mencionada arriba, los holandeses tuvieron que quedarse como vasallos del shogunato o abandonar dicha zona comercial. Los españoles construyeron diversos asentamientos en el norte de Taiwan contra aquellos europeos.

La cuenca del Pacífico, en este entonces, se vio influida por los siguientes factores tanto domésticos como internacionales:

Antes de la expulsión de los portugueses de Japón en 1639, en primer lugar, durante la posguerra sino-japonesa el comercio tradicional se normalizó en la forma del doble triangular o el cuadrangular entre China-Corea-Japón y entre China-Ryukyu-Japón, aunque China y Japón no concluyeron la paz, a través de Corea y Ryukyu que eran los dos reinos tributarios de los Ming. (Ryukyu había sido conquistado por los Shimazu pero dejó de ser un reino tributario de los dos últimos poderíos.) En segundo lugar, los juncos chinos comenzaron a frecuentar el puerto de Nagasaki. El tercer lugar, los problemas sobre Taiwan entre Holanda y Japón se resolvieron en paz en la manera de obediencia holandesa al último, y el shogunato les permitió el comercio entre Taiwan y Hirado (posteriormente Nagasaki). En cuarto lugar, dicho comercio cuadrangular en Asia oriental estaba integrado al tráfico del sur con Nagasaki y con Cantón.

La historia tradicional decía que Japón se convirtió en un Estado aislado del resto del mundo, es decir "sakoku", desde la fecha de 1639 hasta 1853; pero a este país, en primer lugar, le importaba mantener el intercambio comercial con el continente chino, y no tuvo más necesidad de extender su comercio fuera de la cuenca del Pacífico, ya que dicha zona suministraba autosuficientemente productos para sostener a la sociedad de la cuenca, además mantenía comercio con Holanda, la potencia comercial más destacada entonces en Europa. En segundo lugar, para mantener un Estado soberano fuera del sinocentrista, Japón pudo lograr un pequeño mundo céntrico a un lado del continente asiático. Así dicho país estaba con la circunstancia internacional sin aislarse. En

cambio, Europa necesitaba buscar productos asiáticos que eran lucrativos para su mercado, pero para continuar el comercio con la China los europeos pagaban tributos bajo el dominio sinocéntrico hasta la guerra del Opio. En este sentido, los occidentales eran muy pragmáticos con el imperio oriental.

Otros factores internacionales que influyeron en la cuenca del Pacífico fueron los siguientes:

En primer lugar, España controlaba a sus colonias tanto en el comercio interamericano (entre Nueva España y Perú) como en el comercio transpacífico (entre Manila y Acapulco), bajo un sistema restrictivo. Tampoco permitió el tráfico portugués entre Macao y Acapulco. En segundo, frente al poderío asiático, los tan anhelados sueños ibéricos por conquistar Japón y China no se vieron realizados. En tercer, Holanda, a diferencia de los ibéricos, se dedicaron únicamente al ejercicio del comercio en esta región, defendiendo fuertemente sus intereses comerciales en Asia y monopolizando el tráfico de especias, mercancías de gran importancia para Europa. En cuarto, Portugal fue expulsado del comercio intermediario de Asia oriental. En quinto, el resultado fue que Macao, Manila y Batavia fueron arrinconados en la cuenca del Pacífico por el desarrollo mercantil de los asiáticos orientales.

En el período de los Ch'ing (1644-1911), aunque este gobierno manchú tampoco abrió la puerta a sus relaciones diplomáticas con Japón, sin embargo los lazos comerciales entre ellos estaban más vinculados, a través de Corea, Ryukyu y el puerto de Nagasaki, con la exportación de oro, plata y cobre de Japón. De tal manera, Japón pudo desarrollar y centralizar su economía y bajo el shogunato

alcanzó su hegemonía asegurando la paz en la cuenca del Pacífico por un largo período, mientras Europa reforzaba el régimen absolutista a través del mercantilismo.

Europa, a diferencia del Asia oriental nunca tuvo un real intercambio comercial con el Lejano Oriente durante la época mercantilista; tampoco tuvo éxito en el transplante agrícola comercial en su propia tierra. Por tanto, Europa se limitó a explotar a América y a África, y, más tarde a Asia.

Así, mientras los imperios asiáticos fortalecían su poder en el continente, los europeos se convirtieron en intermediarios comerciales a lo largo de las costas indopacíficas de Asia, además de encargarse del suministro de la plata americana en dicha región.

En cuanto a Rusia se refiere, su expansión y desarrollo como imperio fue diferente al caso mercantilista europeo; y su estrategia geopolítica tuvo una orientación contraria a la seguida por los mongoles: mientras los rusos buscaron la salida al Báltico y al mar Negro, los cosacos (bajo el dominio de los rusos) emprendieron expediciones más allá de los Urales, practicaron el comercio en pieles, cobraron el impuesto yasak a los siberianos. Los intrusos rusos querían quitar barreras en el norte de China para extender su esfera hacia el sur. Los enfrentamientos sino-rusos llevaron a concluir los tratados de Nertchinsk (1689) y de Kiakhta (1727), los cuales cerraron la frontera entre los Ch'ing y los Romanov, y el comercio límitrofe en Kiakhta-Maimaichin, incluso el tráfico ruso a Pekín. Los tratados en forma consistieron en igualar ambas soberanías, pero el comercio se ejerció bajo el sistema tributario. Así, Rusia quedó bajo el orden mundial de los Ch'ing

y no pudo dirigirse más hacia el sur durante el largo período de la dinastía manchú de China.

La contribución de Vitus Behring en dilucidar la ubicación geográfica del Pacífico septentrional fue valiosa, aunque él no examinó claramente el estrecho que lleva su nombre sino hasta que el capitán Cook lo hizo. Los rusos, a través de las islas Aleutianas, llegaron a Alaska y comerciaron en pieles de nutria, mercado extendido, más tarde, hasta California. La fundación de la Compañía Ruso-Americana (a fines del virreinato) por el mercader ruso Rezanov, cuyo cuartel general construido en Sitka, tuvo una intención de practicar comercio, parecido a la Compañía de las Indias Orientales de los holandeses (Batavia), posibilitó la formación de rutas comerciales con Cantón y Nagasaki, incluso con California, para participar en la cuenca del Pacífico. El resultado fue un fracaso por la negativa tanto de China como de Japón en abrir sus puertos a los rusos. Sin embargo, éstos últimos pudieron construir una fortaleza, llamada Fort Ross, muy cerca del norte de San Francisco; aunque ante la denegación de la metrópoli española a que los barcos rusos entraran en los puertos de América, los novohispanos de California cooperaron en el intercambio ilícito por propia e imperiosa necesidad.

La expansión rusa en la costa noroccidental de América coincidió con el dominio europeo de los grandes océanos. Después de la guerra de los Siete Años, Inglaterra y Francia comenzaron a extender su esfera comercial en el océano Pacífico, a través de varias expediciones científicas. El más destacado viaje fue el del capitán Cook, cuya última expedición fue en búsqueda de una nueva ruta

comercial más corta con la cuenca del Pacífico, a través de la costa noroccidental de América, llamada "el paso del Noroeste". No pudo encontrarlo, pero los ingleses comenzaron a explotar el comercio lucrativo en pieles de nutria, al igual que los rusos lo ejercían con China.

La expansión rusa y británica hacia la costa noroccidental de América ocasionó problemas a España. Ante las noticias de la llegada de los rusos a América los españoles reaccionaron enviando allí expediciones con carácter defensivo y, en 1788 los españoles tuvieron el primer contacto con los rusos. En este encuentro, los rusos notificaron a los españoles su intención de ocupar Nutka con el fin de impedir el asentamiento inglés en la región. Un año más tarde, en 1789, el comandante Martínez viajó a Nutka para imposibilitar la posesión rusa pero, sorpresivamente éste se percató de la presencia inglesa en dicha región.

El conflicto de Nutka coincidió con el estallido de la Revolución Francesa, por lo que España quedó sin el apoyo de París. En este sentido, Inglaterra y España inauguraron el debate para tratar asuntos territoriales quedando así invalidado el concepto tradicional de soberanía territorial de España en América, priviligiado por las bulas alejandrinas. Al mismo tiempo, la invasión francesa a la península ibérica, influyó en el auge de los movimientos independendistas en América. Simultáneamente, la flota mercante británica penetró y dominó el comercio en el continente latinoamericano. A su turno, Estados Unidos, en nombre de la neutralidad, emprendió su política de expansión económica en Latinoamérica.

La presencia europea en Asia se basó en consolidar, en primera instancia, puntos de apoyo a lo largo de las costas, a través de los cuales desarrollaron una red de tráfico comercial a grandes distancias para la adquisición de productos asiáticos. De esta manera, Europa sufría un notable descenso en su balanza comercial. El déficit comercial inglés producido por la creciente importación de té chino, tuvo que ser compensado por Inglaterra a través de la búsqueda de otras comunicaciones marítimas en el Pacífico y la consiguiente búsqueda de nuevas mercancías para su explotación y comercialización como en el caso del sándalo y las pieles de nutria. Asimismo, Inglaterra inauguró el tráfico de opio (de India a China), uno de los negocios más lucrativos en esta época trayendo consigo la ruina del comercio chino y de la sociedad.

Gracias al éxito de las expediciones marítimas, la acumulación de capital, de múltiples informaciones y experiencias en los diversos campos del conocimiento, se logró que Europa occidental dominara grandes regiones del orbe. De tal manera, a fines del virreinato hispanoamericano, el orden económico social que había imperado hasta el momento, cambiaría drásticamente, a través de la revolución industrial europea bajo el sistema capitalista.

El desarrollo del Occidente, como hemos visto, se inició hacia el siglo XI, pero no sólo provino de la raíz de la civilización grecorromana, sino hubo en él gran contribución de la civilización china, desde la construcción de la sociedad feudal hasta la época renacentista, en la cual los occidentales introdujeron la tecnología y conocimientos asiáticos. Además, la revolución científica occidental a fines del siglo XVI y durante el XVII tuvo

fuerte aportación de la ciencia china, a través de la actividad de los eruditos jesuitas en el lejano oriente, asimilando tanto la astronomía oriental como las matemáticas algébraicas. Especialmente el método de la ciencia moderna se basó en la introducción de la experimentación y la observación, cuyo método se utilizaba en Asia oriental. Podemos decir que el occidente hizo una mezcla exitosa con la metafísica griega y la física china, que China no logró fusionar.

Hemos usado el término de la "cuenca del Pacífico", frase recién surgida por la creciente importancia de la expansión japonesa de su economía y de su tecnología en la zona después de la Segunda Guerra Mundial; pero como hemos analizado en el presente trabajo, la actividad internacional de la cuenca ya había comenzado a formar su autonomía económica, social y política con y contra el orden sinocéntrico desde el siglo XI. Hoy día, tenemos tres potencias internacionales que son Europa occidental, Estados Unidos y Japón; sus esferas económicas son influyentes en el resto del mundo, formando la Comunidad Europa, el Comercio Libre de Norteamérica y la Cuenca del Pacífico. Además, estamos fusionando las civilizaciones occidentales y orientales, asimismo el pasado, el presente y el futuro, en la cuenca del Pacífico, que es una nueva generadora del mundo.

La rivalidad comercial entre las distintas potencias occidentales y asiáticas a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, nos conduce a proponer otro estudio acerca de la implicaciones y modificaciones que tiene y tendrán lugar en el campo político, económico y social en el curso de la internacionalización de

la economía en el siglo XX.

NOTAS Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ABREVIATURAS UTILIZADAS

A.G.N. Archivo General de la Nación

A.G.I. Archivo General de Indias

R.A.H. Real Academia de la Historia de Madrid

Introducción

1. Véase los "Mapas y viajes" núm. 2, 3, 4 y 5.
2. Véase los "Mapas y viajes" núm. 1. Wolf, Eric R., Europa y la gente sin historia, México, Fondo de Cultura Económica 1987, 600 p., p. 41.
3. Véase los "Mapas y viajes" núm. 3. Morgan, David, Los mongoles, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 270 p. (Alianza universidad, 648) passim.
4. Wolf, op. cit., p. 131. Braudel, Fernand, Las civilizaciones actuales; estudio de historia económica y social, México, Red Editorial Iberoamericana México, 1991, 497 p., p. 272. Pirenne, Henri, Historia económica y social de la Edad Media, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, 267 p., passim. Geograficamente, Europa era una península rodeadada de los mares y tierra comunicada del continente de Asia. En la Edad Media, los movimientos migratorios de Asia, tales como los hunos, los avaros, los bulgaros y los godos entre otros, invadieron y se radicaron en dicha península cuya tierra estaba aislada del mundo islámico. Hoy día se llama el continente europeo; el continentalismo europeo se inició, al parecer, desde el Renacimiento, pero la nominación se dio a partir de la época napoleónica. Actualmente, la Comunidad Europea es un movimiento verdadero continental.
5. En cuanto a civilización se refiere, Paul Kennedy tajantemente dice: "De todas las civilizaciones de los tiempos premodernos, ninguna aparecía más avanzada ni se sentía superior a la de China." Kennedy, Paul, Auge y caída de las grandes potencias, Barcelona, Plaza & Janes Editores, 1989, 832 p., p. 31.
Ruth Benedict la considera como sigue: "Hace un siglo la historia de la civilización occidental se contentaba con empezar en Grecia, pero ahora esto resulta impropio. Los estudios históricos han desplegado ante nuestra vista una historia más larga. Grecia fue la heredera de la primitiva civilización oriental y debe en parte su primera cultura a la influencia egipcia. Los inventos de otras razas son piedras angulares de nuestra civilización. Quizás digamos que nuestra civilización está construída sobre el acero y la pólvora. Pero el acero fue inventa-

do en la India o en el Turquestán y la pólvora en China. Quizás prefiramos identificar nuestra cultura occidental por sus imprentas y sus letras. Pero el papel y la imprenta nos vinieron de China. Nuestra vida económica, con sus grandes concentraciones de población, se basa en el cultivo de grano y en la cría de animales, que son invenciones neolíticas procedentes de Asia; el maíz y el tabaco fueron primeramente cultivados por los indios de América. Nuestro poder sobre la naturaleza depende, de manera increíble, de los cálculos matemáticos. Pero el llamado sistema arábigo de notación, que es esencial en las más complicadas matemáticas, era desconocido en Europa durante la era romana; fue inventado en Asia y los árabes lo introdujeron en nuestra civilización. El álgebra es también un sistema de cálculo que los europeos aprendieron de los pueblos asiáticos." Benedict, Ruth, Raza: ciencia y política, 2a. ed., trad. de Ernestina de Champourcin, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 209 p., p. 24. Sobre el orden mundial de China, véase p. 32-33 y 453 n. 45. Las islas principales de Japón fueron geograficamente de difícil acceso con el resto del continente asiático. Eran las más alejadas de todos: se distancia aproximadamente 1,500 kilómetros de Japón a Corea y cinco veces más a China, comparando las de Inglaterra que se separa de Francia con los 30 por el estrecho de Dover. Sin embargo, el Japón historicamente se desarrolló dentro de un ámbito cultural en Asia oriental, cuyo centro era China. Pero, "la historia institucional japonesa contrasta fundamentalmente con la de China, a pesar de la sólida capa de influencia china. Lejos de producir simplemente una versión menor de la civilización china, los japoneses desarrollaron ciertas actividades sociales y determinados modelos de gobierno que, sorprendentemente, parecen más comparables a los de Europa." Hall, John Whitney, El imperio japonés, 2a. ed., trad. de Marcial Suárez, Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1975, IX, 355 p. (Historia universal Siglo XXI, 20) p. 3.

CAPITULO I

PENETRACION EUROPEA HASTA EL LEJANO ORIENTE Y LA APERTURA DEL OCEANO PACIFICO

1. Antecedentes históricos de la cuenca del Pacífico

1. Entendemos por comunicaciones transindopacíficas a las comunicaciones transoceánicas desarrolladas por los países en cuestión en el área marítima comprendida entre los océanos Índico y Pacífico.

2. Toussait, Auguste, Historia del océano Índico, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 158 p. (Breviarios, 337) p. 28. Según mencionan algunos libros chinos, los barcos chinos llegaban más al oeste en tiempos anteriores a lo supuesto hasta ahora. Por ejemplo, el Chhi en Han Shu describe el comercio Han con los mares meridionales en el siglo I a.c., pero, dice Joseph Needham, es cuestión de cómo se interprete el topónimo Huang-chih: se trataba de Kanchapura (la moderna Cojeeveram) en Madrás; sin embargo, por otra opinión dicho lugar puede ser el puerto de Adulis (la moderna Massawa) en el mar Rojo, en cuyo caso ya desde el siglo I a.c. los marineros comerciantes chinos habían conocido Etiopía y el África oriental. Vid. Needham, Joseph, De la ciencia y la tecnología chinas, México, Siglo Veintiuno, 1978, 243 p. láms., p. 57-58. Vease los "Mapas y viajes" núm. 2.

3. Needham, Joseph, La gran titulación; ciencia y sociedad en Oriente y Occidente, Madrid, Alianza Editorial, 1977, 350 p. (Alianza Universidad, 179) p. 113-116. Los tipos más antiguos del plan de los juncos tienen un casco construido a tope, el fondo plano o ligeramente redondeado y las planchas no cerradas hacia la popa, sino terminadas de repente con un espacio abierto; sin tajamar con un yugo de proa rectangular, ni cuadernas, por que las reemplazan mamparos transversales sólidos. Es claro que, de este método de construcción, los juncos eran mucho más firmes que los hallados en otras civilizaciones. Needham, De la ciencia, p. 81-82. Véase la descripción del junco chino por Parry, John Horace, El descubrimiento del mar, trad. de Jordi Beltran, Barcelona, Editorial Crítica,

1989, 362 p. láms., p. 21-22. En ésta, Parry menciona el junco chino del timón de codaste "como a la usanza europea o india", pero la primera aparición del "timón de codaste" en Europa fue en los barcos de la Liga Hanseática durante el siglo XIII. Mason, Stephan F., Historia de las ciencias, 5 vols., México, Alianza Editorial, 1988, (El libro bolsillo, 1062, 1080, 1106, 1155 y 1180) vol. I, p. 135. Needham refiere que "el timón de popa aparece después (del siglo I a.c., a través de China) por primera vez en Europa aproximadamente en 1180, fecha que coincide casi exactamente con la de la aparición y adopción de la la brújula magnética allí." Needham, La gran titulación, p. 115. El timón de codaste en los navíos hanseáticos en lugar del tradicional timón lateral se adaptó, al parecer, por primera vez en los barcos koggen que eran nuevos tipos del navío típico de los mercaderes hanseáticos durante el siglo XIII. Luego, apareció la cocca imitación mediterránea de la kogge en Venecia en 1315. Le Goff, Jaques, La baja edad media, 18a. ed., trad. de Lourdes Ortiz, México, Siglo Veintiuno Editores, 1989, VIII, 336 p. (Historia universal Siglo XXI, 11) p. 184-186.

4. Needham, De la ciencia, p. 87-88.

5. Ibid., p. 85.

6. Villiers, John, Asia sudoriental, antes de la época colonial, 2a. ed., Madrid, Siglo XXI de España, 1974, 308 p. (Historia universal Siglo XXI, 18) p. 50.

7. Ibid., p. 63.

8. Wolf, Eric R., Europa y la gente sin historia, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 600 p., p. 64. Toussaint, op. cit., p. 17-19.

9. Villiers, op. cit., p. 64.

10. Wolf, op. cit., p. 79. Fuentes documentales ilustran que en el año de 1119 la mayoría de los ricos de Cantón tenían esclavos negros. Ibid., p. 60-61.

11. Villiers, op. cit., p. 63. En cuanto al hierro, los chinos habían alcanzado primero el dominio de fusión de dicho metal desde hacia 24 siglos; en cambio en Europa el hierro fundido

era muy raro antes del siglo XIV d.c. Needham, La gran titulación, p. 104 y 191. En China el hierro se empleó en muchos objetos, entre los siglos IV a.c. y III d.c., tales como rejas de arado, azadas, hoces, rastrillos y guadañas, para el granjero; hachas, sierras, ruedas, ejes de ruedas, taladros y escoplos para carroceros, y cuchillos, leznas y agujas para el hogar. Goodrich, L. Carrington, Historia del pueblo chino, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1978, 336 p. (Breviarios, 30) p. 47.

12. Wolf, op. cit., p. 64.

13. Villiers, op. cit., p. 63-64.

14. Ibid., p. 64.

15. Franke, Herbert y Rolf Trauzettel, El imperio chino, Madrid, Siglo XXI de España, 1973, 383 p. (Historia universal Siglo XXI, 19) p. 186. Parry supone que "los barcos más seguros del mundo, y también los de mayor calado, eran chinos, y a partir de la época de los Sung los mercaderes chinos viajaron a puntos muy distantes de sus propias aguas." "En términos generales, los juncos de altura son de construcción recia, embarcaciones seguras y marineras. Algunos son muy grandes, de más de cuarenta metros de eslora. Antiguamente, antes de que la competencia de los clipers y los vapores afectase a su utilidad, sin duda los habría mayores." Parry, El descubrimiento, p. 22 y 35. Véase la "Figura" núm. 6.

16. En cuanto a la astronomía, los antiguos marineros chinos conocían bien las estrellas. El gran astrónomo Chan Heng escribía en 118 d.c.: "Hay en total 2500 estrellas principales, sin contar las que observa la gente de mar". Needham, De la ciencia, p. 59. Los chinos hicieron mapas celestes con las coordenadas que se emplean en el sistema moderno y registraron eclipses, cometas, novas y meteoros. Además de los cálculos precisos sobre los movimientos planetarios de Júpiter y Saturnos, el cometa Halley fue observado en 240 a.c. (después tuvo 30 observaciones hasta 1910). Hacia 444 a.c. se calculaba que el año tenía 355 1/4 días. Needham, La gran titulación, p. 18. Goodrich, op. cit., p. 47-48. También los chinos desarrollaron los instrumentos astronómicos, tales como la invención del montaje ecuatorial y del mecanismo de relojería. Para determi-

nar la posición de una estrella en el cielo, la moderna astronomía emplea el sistema ecuatorial de los chinos, no las coordenadas eclípticas de los griegos, ni las medidas árabes del azimut. Needham, La gran titulación, p. 18 y 77-86. Véase sobre el reloj astronómico, las Figuras núm. 5.
En cuanto a la aparición de los relojes mecánicos en Europa occidental, Butterfield alude a que "los relojes movidos por ruedas dentadas eran todavía algo sorprendentemente nuevo en el mundo (occidental) cuando hizo su aparición en el siglo XIV la idea de que los cuerpos celestes podían ser algo parecido a un mecanismo de relojería." Butterfield, Herbert, Los orígenes de la ciencia moderna, trad. de Luis Castro, Madrid, Taurus, 1982, 239 p. (Ensayiestas, 77) p. 96.

17. Needham, De la ciencia, p. 62-65. La forma más primitiva de la brújula magnética existía desde la época Han (entre los siglos I a.c. y I d.c.) como el tablero de adivinador, sobre él la cuchara de piedra imán. Needham, La gran titulación, p. 72-73. A fines del siglo XII, un monje augustino inglés describió una aguja imantada, utilizada por los chinos y, hacia 1300 tuvo lugar la transición básica de la primitiva aguja-cuenco a un instrumento como la brújula en el Mediterráneo. Cipolla, Carlo M., Historia económica de la Europa preindustrial, Madrid, Alianza Editorial, 1981, 337 p. (Alianza Universidad, 302) p. 180.

18. Needham, La gran titulación, p. 116-117. Véase la Figura núm. 7.

19. Véase la Figura núm.

20. Ibid., p. 64-67. Mason, op. cit., vol. I, p. 107. Los Ming utilizaron cañones para vencer a sus gobernantes mongoles a fines del siglo XIV. Kennedy, op. cit., p. 31.

21. Villiers, op. cit., p. 64.

22. Franke, op. cit., p. 186.

23. Goodrich, op. cit., p. 198.

24. Vide "El imperio de la dinastía Sung meridional", en: Franke, op. cit., p. 206-214.

25. Sasaki, Ginya, "Higashi Ajia boeki-ken no keisei to kokusai ninshiki", en: Iwanami koza nihon rekishi, vol. VII, p. 99-134, Tokyo, Iwanami-shoten, 1976, p. 103-104.

26. Ibid., p. 105. Taminato, Tomoaki y Mineo Kaiho, "Bakuhansei-ka no Ryukyu to Ezo-chi", en: Iwanami koza nihon rekishi, vol. XI, p. 249-296, p. 251-252.

27. Franke, op. cit., p. 220.

28. Hall, John Whitney, El imperio japonés, 2a. ed., Madrid, Siglo XXI de España, 1975, 355 p. (Historia universal Siglo XXI, 20) p. 83-84.

29. Franke, op. cit., p. 230-231.

30. Ibn Battuta, un viajero árabe, hizo a partir de 1325 un viaje que lo llevó hasta China y se impresionó sobre las cosas de la China. Véase Battuta, Ibn, A través del islam, 2a. ed., Madrid, Alianza Editorial, 1987, 845 p. (Alianza Universidad, 502) p. p. 720-723.

31. Toussaint, op. cit., p. 38-39. Dentro de este relato hubo una descripción sobre el Japón. Véase Marco Polo, Viaje, México, Porrúa, 1982, 239 p. (Sepan cuantos, 371) p. 166-168.

32. Entre los enviados de Europa, fueron Giovanni dal Piano dei Carpini, enviado a Mongolia por el papa Inocencio IV desde Lyon en 1245; William de Robruck, de una misión de Luis IX de Francia en 1253; Giovanni de Montecorvino, enviado por el papa Nicolás IV en 1289, etc. Finalmente, Odorico de Pordenone, quien alcanzó a Pekín por el mar. Botton Beja, Flora, China, su historia y cultura hasta 1800, México, El Colegio de México, 1984, 423 p., p. 257. Véase los "Mapas y viajes" núm. 3.

33. Goodrich, op. cit., p. 232. Botton Beja, op. cit., p. 259.

34. Goodrich, op. cit., p. 246-247. Vid. "De los mongoles a los otomanos", en: Cahen, Claude, El islam, desde los orígenes hasta el comienzo del imperio otomano, 11a. ed., México, Siglo Veintiuno Editores, 1987, 353 p. (Historia universal Siglo XXI, 14) p. 303-321.

35. Braudel, Fernand, Las civilizaciones, p. 178. Villiers, op. cit., p. 64. Una de estas expediciones salió para las islas Marianas. Ibid. Franke, op. cit., p. 249. Botton Beja, op.

cit., p. 296-297. Véase los "Mapas y viajes" núm. 5. En las expediciones los chinos jamás saquearon ni asesinaron a diferencia de los portugueses, holandeses y otros invasores europeos del océano Índico. Kennedy, op. cit., p. 33. En 1420, la armada Ming poseía 1,350 navíos de combate, incluidas 400 grandes fortalezas flotantes y 250 barcos diseñados para persecuciones de larga alcance. Ibid.

36. Goodrich, op. cit., p. 250-251.

37. Franke, op. cit., p. 249. Toussaint, op. cit., p. 30. "Los juncos medievales podían navegar a barlovento, cosa que era imposible para las gabarras de la Europa hanseática o catalana". Needham, La gran titulación, p. 117. "Un poco más y las embarcaciones chinas habrían doblado el cabo de Buena Esperanza medio siglo antes que los portugueses, habrían descubierto Europa y quizá América." Braudel, Las civilizaciones, p. 178. "Si los chinos nunca fueron los primeros en tratar de establecer el contacto entre Asia y Europa podía ofrecerles". De todas significativos en comparación con Asia, Toussaint dice: "Occidente nunca tuvo productos de intercambio comparables a los de Oriente". Toussaint, op. cit., p. 32. Parry menciona que, "los hombres de mar chinos hubiesen podido circunnavegar África, de haber visto una razón para ello, o si les hubiesen animado a hacerlo. En 1848 un barco chino, el Keying, navegó de Shangai a Nueva York y de allí a Londres. Era propiedad de un grupo de oficiales de la armada británica, que utilizaban métodos de navegación modernos. El barco, con todo, era un junco tradicional de Fukien, con tripulación y capitán chinos, y, pese a encontrar un tiempo malísimo, se portó bien durante todo el viaje. Si los chinos del siglo XV no 'descubrieron el mar' no fue por falta de barcos apropiados o marineros competentes." Parry, El descubrimiento, p. 36-37.

38. Franke, op. cit., p. 249.

39. Ibid., p. 250. Braudel, Las civilizaciones, p. 178.

40. Hall, op. cit., p. 114. El abanico plegable pasó por el mar del Japón a Corea por primera vez en 988. Goodrich, op. cit., p. 198.

41. Hall, op. cit., p. 108-109.

42. Ibid., p. 112-113.

43. Reischauer, Edwin O., Japón; historia de una nación, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 370 p. láms. (Colección popular, 286) p. 65.

44. Asao, Naohiro, Sakoku, Tokyo, Shogakkan, 1975, 406 p. láms. map. (Nihon no rekishi, 17) p. 52.

45. Sasaki, op. cit., p. 104 y 107-109. Toby, Ronald P., State and Diplomacy in Early Modern Japan; Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1984, XXVIII, 309 p. (ed. en japonés: Kinsei Nihon no kokka keisei to gaiko, trad. de Akira Hayami, Yoko Nagazumi y Heita Kawakatsu, Tokyo, Sobunsha, 1990, 194, 84 p.) p. 90 y 170-171. Acerca de la civilización china, cuyo imperio mantenía una alta cultura hasta el siglo XIX formando un pensamiento sinocéntrico (Chu-ka shiso en el término japonés) de que China era un centro civilizado del mundo bárbaro de las regiones periféricas de los cuatro puntos cardinales, que se llama también ka-i shiso en el término japonés o un orden del civilizado con los bárbaros (ka-i chitsujo en el término japonés). Dicho pensamiento chino, asimismo, estaba integrado internacionalmente "el sistema tributario" (choko seido o sakuho taisei en el término japonés) dominante en Asia oriental. Los países llamados bárbaros se convirtieron en los Estados tributarios o protectorados de China, con el título del "Rey" dado por el emperador chino, cuyo sistema se llama "investidura". Los llamados bárbaros enviaban embajadas o misiones tributarios al imperio chino y adquirían las cosas culturales de China, tales como el calendario, conocimientos científicos y tecnológicos, y productos elaborados. De esta manera, hemos concebido la palabra "el orden mundial de China" o "el orden mundial sinocéntrico" cuando trabajamos sobre el marco histórico de la cuenca del Pacífico, para interpretar en la noción occidental el concepto chino de la civilización dominante en Asia oriental; sin saber que John K. Fairbank ya lo había usado significativamente; y posteriormente encontramos dicha palabra en otros varios textos occidentales. Citamos a Fairbank: "The relations of the Chinese with surrounding areas, and with non Chinese peoples generally, were colored by this concepto of Sinocentrism and an assumption of Chinese superiority. The Chinese tended to think of their foreign relations as giving expression externally to the same principles of social and political order that were manifested internally within the Chinese state and society. China's foreign relations that roughly corresponded in East Asia to the international order that grew up in

Europa, although, as we shall see, international and even interstate do not seem appropriate terms for it. We prefer to call it the Chinese world order." (Subrayado nuestro). Fairbank, John King, The Chinese World Order, traditional China's foreign relation, ed. por J. K. Fairbank, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1968, X, 416 p. map. (Harvard East Asian series, 32) p. 1-19. En el presente trabajo nos interesa dicho sistema tributario con la investidura, que los Ming incluyeron este sistema en el intercambio comercial, ya que Japón luchó contra dicho orden de China para mantener la soberanía del Estado. Tenemos varios estudios desarrollados sobre dicho orden de China por investigadores de la historia de Japón y de la de Asia oriental. Mencionamos aquí entre otros autores recientes: Ronald P. Toby, op. cit., quien investigó el nipocentrismo en contramedida política internacional del sinocentrismo en el período del shogunato Tokugawa.

46. Hall, op. cit., p. 113. Reischauer, op. cit., p. 65. Véase en cuanto al investidura del "Rey del Japón", Sasaki, op. cit., p. 123-128.

47. Hall, op. cit., p. 113. Reischauer, op. cit., p. 66-67.

48. Europa intercambiaba principalmente esclavos y maderas, por algunos artículos suntuarios. Los esclavos europeos llegaron al Cercano Oriente por las rutas marítimas del Mediterráneo. Wolf, op. cit., p. 52-53. Jones, E. L., El milagro europeo; entorno, economía y geopolítica en la historia de Europa y Asia, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 327 p. (Alianza universidad, 657) p. 94. Hodgett, Gerald A. J., Historia social y económica de la Europa medieval, Madrid, Alianza Editorial, 1974, 246 p. (Alianza universidad, 90) p. 66. Europa no producía mercancías de lujo capaces de provocar a un país oriental mejor provisto. "Sin el comercio de esclavos y pieles no podría haber habido comercio de plata. Las esclavas y la miel, las pieles y la cera podían utilizarse no sólo para comprar 'tesoros' a los árabes, sino también otras mercancías agradables". En este intercambio los occidentales conseguían los perfumes indios y las especias, junto con la seda china y los cristales persas entre otros. Spufford, Peter, Dinero y moneda en la Europa medieval, trad. de Enrique Gavilán, Barcelona, Editorial Crítica, 1991, 604 p., p. 98. En la Edad Media la economía europea dependía a la política monetaria de los árabes. Hacia 1170, los europeos encontraron las minas de plata en Freiberg y en Sajonia por primera vez en la península europea; de tal manera, dicha zona disfrutó la actividad económica y comercial. Vid. ibid., passim. En el sector comer-

cial se hizo el desarrollo de la moneda; desde 1192 Venecia comenzó a emitir el gros, moneda de plata. Así, otras regiones también intentaron emitir moneda que gozara de crédito para las transacciones interregionales. Pero la acuñación de oro fue el fenómeno más espectacular en la economía de Europa que dependía del dinar musulmán y el besante bizantino, ambos de oro, los cuales tenían gran prestigio comprendido hasta Europa occidental. El florín de oro en Génova y Florencia en 1252, el escudo de oro en Francia hacia 1263 y el ducado de oro en Venecia en 1284, experimentaron cierta independencia de la Europa occidental de la esfera económica de Oriente. A su vez, en 1277 una galera genovesa llegó a Flandes; en 1278 otra a Inglaterra; a partir de 1298 se estableció una línea regular entre Génova, Flandes e Inglaterra, y en el segundo decenio del siglo XIV Venecia imitó a su rival, alejándose de las rutas comerciales con las ferias de Champaña, el centro de los intercambios occidentales en el siglo XIII. Sin embargo, la economía occidental no alcanzaba un nivel reconocido de valor internacional. En el mercado, el gros de plata resultaba suficiente y las monedas de oro europeas desempeñaban un papel modesto. Vid. Le Goff, op. cit., p. 190-192 y 272-275. Durante la época de la pax mongólica, que permitió el lobre acceso hacia China, se quitó la barrera del aislamiento de Europa y pudieron los lejanos occidentales viajar al Oriente lejano; pero estos viajes exploradores sufrieron una interrupción. El Islam volvió a la conquista de las ciudades antes sojuzgadas por las Cruzadas cristianas, y mientras tanto el turco se mostró cada vez amenazador. El avance de Europa hacia Oriente fue de nuevo sustituido por un movimiento inverso. En Europa, para salir del aislamiento, no hubo otro cambio alternativo que desenvolviera la agricultura y la industria y comercializara sus bienes producidos, luego que construyera el régimen monárquico absolutista.

49. Parry, John H., Europa y la expansión del mundo, 1415-1715, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 277 p. (Breviarios, 60) p. 47-50. En este comercio, pasaban seda china, tela de algodón hindú, ruibarbo de la China y piedras preciosas de varias clases, esmeraldas de la India, rubíes de Tibet y zafiros de Ceilán; también los árabes y musulmanes traían a Malabar caballos de Mesopotamia y cobre de Arabia. Ibid.

En cuanto a las especias, véase también Parry, El descubrimientos, p. 106-107. Aparte del uso para condimentar y preservar los alimentos, los europeos utilizaban las especias en drogas medicinales, cosméticos o perfumes. Las más escasa y valiosa de todas especias era el clavo, que crecía en unas islas de las Molucas, y era apreciado por su sabor y su aroma, y por ser un preservante poderoso para detener la putrefacción de carne, además se usaba en "la elavoración de mezclas de sustancia olorosas que hacían las veces de profiláctico contra la peste". Ibid. Así, las especias consistían en una parte importante de la medicina medieval en Europa, especialmente cuando la epidemia cubrió la mayor parte del continente euroasiático en los siglos XIV y XV.

50. Pirenne, Henri, Historia de Europa, desde las invasiones al siglo XVI, México, Fondo de Cultura Económica, 1942, 471 p., p. 37-38.

51. Cipolla, op. cit., p. 180-181. "Un nacionalismo occidental lleva a los historiadores de las ciencias y las técnicas a negar o minimizar la deuda de Europa con China." Braudel, Fernand, Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, 3 vols., Madrid, Alianza Editorial, 1984, vol. I, p. 334. En la Europa occidental de los tiempos del Renacimiento surgió una conciencia propia de la sociedad occidental, a través de la imitación de la cultura antigua y de la moderna del resto del mundo. "Los renacentistas, por un lado, seguían fielmente todas las enseñanzas del mundo clásico tal y como las habían retrasmitido los árabes. Por otro, no se contaban con esto, sino exigían al pie de la letra el propio texto griego y demandaban mayor conocimientos de la antigüedad." Como Maquiavelo decía que "había que imitar a los romanos hasta en el último detalle, y se le echaba en cara el menospreciar la pólvora porque los romanos no la habían usado". Sin embargo, "algunos se daban cuenta de la brújula marina, la impresión de libros y el empleo de la artillería, representaron adelantos de tanta importancia como cualquiera de los que se habían producido en el mundo antiguo. Algunos empleaban este argumento incluso sin hacer referencia alguna a la influencia que el Oriente lejano pudo haber tenido en ellos; usaban estas cosas sencillamente como demostración de la proezas del Occidente, de los adelantos de los tiempos

modernos." Butterfield, op. cit., p. 214-215. Véase la Tabla "La llegada de las innovaciones chinas a Europa".

52. En cuanto a los movimientos turcos y el origen de los turcos otomanos, véase Wolf, op. cit., p. 52-53. Heers, Jaques, Historia de la Edad Media, 3a. ed., Barcelona, Editorial Labor, 1984, 464 p., p. 405-407.

53. En cuanto a la conquista de Constantinopla, véase Maier, Franz Georg, Bizancio, 8a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1974, VIII, 422 p. (Historia universal Siglo XXI, 13) p. 371-380 ("El último medio siglo y la caída de Constantinopla, 1402-1453"). Cahen, op. cit., p. 314-319 ("Asia Menor al alba del período otomano").

54. Grunebaun, Gustave Edmund, El islam, desde la caída de Constantinopla hasta nuestras días, 8a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1987, VIII, 463 p. (Historia universal Siglo XXI, 15) p. 43.

55. Ibid., p. 45.

2. Transferencia tecnológica en Europa y las expediciones marítimas europeas hacia la cuenca del Pacífico

1. Needham, La gran titulación, p. 95-99. Hay embarazosa insistencia de que "el origen de la ciencia moderna de la Europa occidental se derivó de la de China". No obstante, hoy día se está revelando por los hechos históricos que, muchos de los éxitos y las invenciones caracterizados de prácticos obtenidos en varios campos de las matemáticas y las ciencias naturales por los chinos, se transmitieron por los árabes a la Europa renacentista en la época de la formación de la ciencia moderna y del desarrollo tecnológico. No sólo fueron la imprenta, la brújula magnética y la pólvora, sino, por ejemplo, se está revelando también el origen de la mecánica de relojería que dirigió la tecnología representante del Renacimiento, la cual ya había surgido en China. El mundo está endeudado con los chinos en gran parte por las invenciones anteriores a la revolución industrial. Yamada, Keiji, Konton no uni e, Chugoku-teki shiko no kozo, Tokyo, Chikuma-shobo, 1975, 322 p., p. 82. Hay otros varios inventos provenientes de China, tales como la fundición del hierro, las espuelas, los arreos eficaces, la suspensión Cardán, el triángulo de Pascal, la cartografía cuantitativa, la técnica de perforación profunda y, como vimos, el timón de codaste y la vela de proa y popa. Needham, La gran titulación, passim.

2. Ibid., p. 76-81. Needham, De la ciencia, p. 11-25. El desarrollo de la civilización en la antigüedad distanció entre el oriente y el occidente, así como entre China y Grecia, cuyas civilizaciones comenzaron a florecer casi al mismo tiempo desde los siglos VI y V a.c. En el primero, la existencia fundamental que se forma del mundo natural se llamó el Qi, el cual es tanto materia como energía. Esto está comprobado también por la ciencia moderna hasta el siglo XIX, constituyendo el concepto de energía que se distingue de la materia. El Qi es tanto materia como energía, pero el Qi no es substancia. En Grecia, Parménides cimentó la ontología como prototipo del concepto de substancia inmóvil, sólida, grande y esférica. La concepción del átomo según Democrito indica que surgen varios fenómenos por medio de la combinación y la separación, este concepto sólo es una disminución al máximo del ser de Parménides. Descartes, quien es un punto de partida de la ontología moderna, conside-

ró la substancia en dos partes: espíritu y materia. De esta forma, surgió un antagonismo entre idealismo y materialismo; sin embargo, de todos modos, el propósito de la ontología europea es buscar la substancia oculta en el fenómeno. A diferencia de la substancia, el Qi está en su mismo proceso siempre inestable, el cual es una existencia fundamental del que nacen varios fenómenos en el proceso siempre inestable en el universo. Por tanto, el objetivo de la ontología china fue la busqueda del Qi y su modelo de lo inestable. Es decir, la ontología de Grecia fue de cosmología y la de China fue de cosmogonía. Por un lado, no hay duda de que la máxima constribución de los griegos a la cultura de la humanidad fue la geometría desarrollada por Euclides, quien nos dejó los Elementos, cuyo geometría se llamó posteriormente el "método de la demostración perfecta" por Descartes y Pascal. La geometría de Euclides que fue un fruto del pensamiento puro, influyó en los estudios posteriores inclusive a la ciencia moderna. Por otro lado, la contribución de los chinos fueron varias exitosas invenciones tecnológicas, las cuales se transferieron a la Europa renacentista, a través del Asia central y de los navegantes árabes, y formaron la base de la ciencia moderna. A pesar de que los chinos no tuvieron costumbre de pensar estrictamente por medio de la inducción: en el método deductivo con el principio o con el axioma, ellos usaban el axioma de pensamiento. El "metodo de la demostración perfecta" es un elemento importante en la ciencia moderna y los griegos lo cristalizaron en la geometría de Euclides. No obstante, no sólo podemos determinar el origen de la ciencia moderna en Grecia, sino la conciencia del método de la prueba cuantitativa que es otro elemento indispensable para la ciencia moderna fue desarrollado por los chinos. Es decir, en el imperio del oriente se desarrolló el álgebra y los europeos renacentistas lo introdujeron a la ciencia a través de los árabes. Por ejemplo, el triangulo de Pascal había sido descubierto por el álgebra china en el siglo XI. Véase Yamada, op. cit., p. 115-176. En cuanto a la esfera armilar de Su Sung, está combinado con los anillos ecuatorial, eclíptico y de meridiano y está puesto un telescopio en el centro de dicha esfera de un conjunto; además el telescopio se mueve automáticamente por el mecanismo de relojería. El astrónomo mencionado planeó construir un planetario de gran cúpula giratoria en el siglo XI. Ibid., p. 174.

3. El término de "Europa" fue dado por los griegos, quienes señalaron la región bárbara al norte de Grecia, a toda la península europea. Cuando los europeos comenzaron a desarrollarse en el norte de los Alpes rompiendo su aislamiento de las civilizaciones greco-árabes y de China, Keller o Kelarius en el nombre latinizado, quien fue lingüísta, geógrafo y historiador alemán, introdujo por primera vez en 1685 la palabra "historia medii aevi" para vincular la historia moderna de Europa con la antigua de la civilización greco-romana. Sin embargo, la última mencionada civilización se había formado en el Mediterráneo con el continente asiático, y la historia moderna de Europa occidental se inició en el norte de la península con los mares Báltico y del Norte, basada en el desarrollo de la agricultura y adoptando nuevas tecnologías de Asia. La característica de la Europa moderna es distinta a la civilización greco-romana. Shozaburo Kimura propone que la división de las épocas que tenemos debe modificarse ante el gran cambio histórico, puesto que dicha distinción sea sólo para precisar la época moderna y su sentido. El término de la época "medieval" nos da una imagen del régimen feudal. Sin embargo, el dominio de la clase de los feudos que obtuvo hegemonía sobre los campesinos como siervos se estableció entre los siglos XI y XII, y los de VIII a X fueron la época transformativa de dicha sociedad. La llamada época medieval consistía en varios períodos: (1) desde la caída del imperio romano occidental a los mediados del siglo VIII o sea hasta la dinastía franco-merovingia, (2) el período transformativo entre los siglos VIII y X, (3) el surgimiento de la Europa occidental en los siglos XI y XII, y (4) su desarrollo y desmoronamiento. Por tanto, los siglos XI y XII no eran la época "oscura", sino era el período en que la Europa occidental comenzó, por primera vez, a desarrollarse enérgicamente. En este sentido, la época "negra" de la caída de Roma occidental a la franco-merovingia era precisamente la Europa "prehistórica". Kimura, Shozaburo, Seio bunmei no genzo, Tokyo, Kodansha, 1988, 418 p. (Kodansha gakujutsu bunko, 815) p. 90-91. En cuanto a la división de la historia en períodos de la Europa occidental, propuesta por Kimura, véase ibidem, p. 91. E. H. Carr ofrece su opinión como sigue: "La controversia acerca de la división de la historia en períodos recae dentro de esta categoría. La división de la historia en períodos no es

un hecho, sino una necesaria hipótesis o herramienta mental, válida en la medida en que nos ilumina, y que depende, en lo que hace a su validez misma, de la interpretación." Carr, Edward H., ¿Qué es la historia?, conferencias "George Macaulay Trevelyan" dictadas en la Universidad de Cambridge en enero-marzo de 1961, trad. de Joaquín Romero Maura, Barcelona, Editorial Ariel, 1983, 217 p., p. 81.

4. Véase Pirenne, Henri, Mahoma y Carlomagno, trad. de Esther Benítez, Madrid, Alianza Editorial, 1978, 229 p. maps. (Alianza Universidad, 214) passim. "Europa no es un continente, ni por sus dimensiones ni por su estructura, ni incluso por su población. Es una vasta región, más o menos comparable a la India o a la China y menos caracterizada que ellas. Los límites que la separan de Asia son tan arbitrarios y tan inciertos..." Voyenne, Bernard, Historia de la idea europea, 3a. ed., trad. de J. Ignacio F. de la Reguera, Barcelona, Editorial Lobor, 1970, 238 p. (Nueva colección labor, 2) p. 15. "Desde la retirada de Roma hasta aproximadamente el año 800 d.c. gran parte del continuo incremento de la población fue el resultado de la inmigración de estos pueblos desde lejano Oriente. Entre el año 800 y el 1100 existen indicios de una renovada intensificación de la producción en forma de rozas y recuperación de tierras. La población se había asentado; continuaba creciendo; pero aún falta por establecer si ese renovado crecimiento fue realmente la causa de la intensificación de la agricultura o uno de sus efectos." "Sólo es concebible que la mayor parte de los agricultores fueran capaces de adoptar las nuevas tecnologías en los siglos XI, XII y XIII." Jones, op. cit., p. 89-90. Cuando pensamos en general sobre la Edad Media europea, nos da una imagen de la sociedad feudal y cristianizada. Sin embargo, la Europa feudal estableció en los siglos XI y XII. La jerarquización de la iglesia católica, el sistema parroquial, el auge de pontificado, la filosofía escolástica y las artes románica y gótica, se remontan sólo hasta los siglos XII y XIII. Véase Kimura, op. cit., passim. Carr dice: "cuando leo en una historia contemporánea que la Edad Media era profundamente religisa, me pregunto cómo lo sabemos y si es cierto." Carr, op. cit., p. 18. "Es preciso reconocer que el occidente cristiano, en la segunda mitad del siglo XI, no es más que la extremidad todavía mal desbastada del área civilizada que se extiende

desde el mar del Japón a las columnas de Hércules." "Sin duda las civilizaciones orientales conocen entonces crisis políticas y reveses militares que revelaban un profundo malestar económico y social: ocaso de los Fujiwara en el Japón y oleada de terror colectivo...; crisis del Islam oriental en donde el protectorado de los turcos Selyúcidas en Bagdad (1055)...; en África del Norte, la invasión almorávide a partir de 1051 comienza sus irreparables estragos. En las puertas mismas de la cristiandad, los dos grandes núcleos de civilización bizantina e hispano-árabe, sufren un eclipse." Le Goff, op. cit., p. 11 y, también véase passim. Acerca del comercio de Bizancio, véase Baynes, Norman H., El imperio bizantino, México, Fondo de Cultura Económica, 1949, 280 p. (Breviarios, 5) p. 166-176.

5. Pirenne, Mahoma y Carlomagno, p. 192-193.

6. La caída del imperio romano en 476 no había dejado su herencia al norte de los Alpes. Los visigodos formaron su capital en Toledo desde el siglo V hasta la conquista sarracena en 711. Esta última construyó su metrópoli en Córdoba con el califato Omeya, cuya ciudad floreció en el más alto nivel de cultura en Europa occidental, especialmente en tiempo de Abderramán III (912-961). La metrópoli admiraba a los viajeros latinos y griegos, quienes la comparaban a Constantinopla por el esplendor de sus letras, su filosofía y sus artes, por la belleza de sus monumentos, el lujo de sus palacios soberbios y la animación de sus barrios comerciales y de los suburbios artesanos. Entre los siglos VIII y X, la cultura musulmana y su Estado estaba en apogeo en Europa occidental, y tradujeron las obras clasicas greco-romanas en versión árabe. Se contaba entonces a la población entre 500,000 y 800,000 habitantes, y habían 200,000 casas, 600 mezquitas y 900 baños públicos. Había 70 bibliotecas y se contaban entre 400,000 y 600,000 volúmenes de libros, y 44 volúmenes del índice de sus libros. Al conquistar a los musulmanes, las bibliotecas pasaron a la custodia cristiana sin sufrir daño alguno. De tal manera, en el siglo XII los europeos occidentales conocieron primera vez las obras clásicas de Grecia, tales como las de Platón y de Aristóteles, pero no a través del imperio bizantino ni de las Cruzadas, sino de la civilización islámica. Kimura, op. cit., p. 76-79. Burkhardt, Titus, La civilización hispano-árabe, Madrid, Alianza Editorial, 1977, 287 p. láms. (Alianza Universidad, 175) p. 197-198. Heers menciona las cifras diferentes: más de 500,000 habitantes, más de 100,000 casas, 3,000 mezquitas y 300 baños públi-

cos. Heers, Jacques, Historia de la Edad Media, 3a. ed., Barcelona, Editorial Labor, 1984, 464 p. maps. (Labor universitaria) p. 369. En cuanto a la influencia sobre la España cristiana y sobre Europa, los cristianos se familiarizaron con Toledo, a partir de 1085; con Córdoba, después de 1236; con Sevilla, desde 1248; y con otras muchas ciudades islámicas aceptando la forma de vida desarrollada en al-Andalus. Witt, W. Montgomery, Historia de la España islámica, Madrid, Alianza Editorial, 1970, 209 p. (El libro de bolsillo, 244) p. 188 y vid. passim.

7. Burckhardt, op. cit., p. 197-200. El término álgebra procede de al-jabr (transposición) en la obra de un matemático islámico, Al-Khwarizmi, quien fue autor de un Compendio del cálculo al-jabr y de al-muqabala, en el siglo IX. Kawahara, Hideki, "Shiko to kigo, seiyo no sugaku to nihon no sugaku", en: Kokusai koryu, núm. 56, Tokyo, 1991, p. 76. Véase Taton, René, Historia general de las ciencias, 7 vols., trad. de Manuel Sacristán, Barcelona, Ediciones Orbis, 1988, v. I, p. 516-517.

8. Mason, op. cit., v. I, p. 124-125. Crombie, op. cit., v. I, p. 184. Needham, De la ciencia, p. 46. Durante dos siglos después de la introducción de la fabricación del papel en el sur de Europa, cuya fabricación se extendió hacia el norte; el lino se convirtió en la materia prima para dicha fabricación de papel empleado en España. Crombie, op. cit., v. I, p. 177. Durante el siglo VIII, eran conocidos los tejedores y fabricantes de papel chinos en Samarkanda. Needham, La gran titulación, p. 25.

9. Needham, De la ciencia, p. 35-36. En China, desde la época Han reproducía textos y grabados en siguientes maneras: (1) el uso del papel mojado sobre texto —el tipo de copia—, (2) el empleo del papel húmedo sobre la piedra esculpida y frotándolo con un cojinete empapado en tinta —el tipo de takuhon—, y la utilización de madera o metal grabado en alto o bajo relieve para marcar los documentos oficiales —el tipo de sello—. Sin embargo, el desarrollo de la imprenta fue lento y gradual, perfeccionándose y generalizándose durante el período Sung. Hacia el siglo VII, se usaba este último método (3) para reproducir imágenes piadosas; y el siglo VIII llegó a originar la imprenta de grabado en madera. Hacia el siglo X, la imprenta era ya

utilizada comercialmente y se imprimían textos budistas, almanaques, manuales, modelos de exámenes oficiales, e historias, así como los clásicos confucianos, el canon taoista, el canon budista, decretos oficiales, libros de medicina, y papel moneda. Botton Beja, op. cit., p. 231-232. El texto mencionado de Botton Beja está mezclado entre los tipos (1) y (2).

10. Ibid., p. 46-47. Respecto al desarrollo y divulgación de la imprenta de los caracteres móviles, desde Asia oriental a Europa, véase también Braudel, Civilización material, v. I, p. 345-348.

11. Yamada, op. cit., p. 122-123.

12. Abetti, Giorgio, Historia de la astronomía, 3a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1992, 406 p. (Tezontle) p. 65-68.

13. Ibid., p. 68.

14. Needham, De la ciencia, p. 28-29.

15. Ibid., p. 69. En China, el mapa astral de la obra Su Sung, Hsin I Hsiang Fa Yao, en 1094, muestra el ecuador por la línea central y los arcos eclípticos hacia arriba, de dos grados. También se observa bien la desigualidad de las extensiones ecuatoriales. Needham, La gran titulación, p. 79.

16. Abetti, op. cit., p. 69-77. Los instrumentos más usados por los astrónomos de aquella época eran el astrolabio, el cuadrante mural y la esfera armilar. Ibid., p. 69-70. Véase Vicente Maroto, Ma. Isabel, "Instrumentos matemáticos del siglo XVI", en: Investigación y ciencia, ed. española de Scientific American, núm. 207, Barcelona, diciembre 1993, p. 6-13. Piña Garza, Eduardo, "El astrolabio en México", en: Ciencia, vol. 44, núm. 3, México, septiembre 1993, p. 409-423.

17. Kimura, op. cit., p. 194-201. "Cuanto más fuerte es la organización social, y cuanto más cerrada es la interdependencia entre los individuos, tanto más poderosa la autoridad institucional. En este sentido, la autoridad estatal de la época moderna se basó en el desarrollo de la sociedad feudal en Europa occidental en los siglos XI a XIII, así como el desarrollo típico del poderío feudal, ya que existía en dicha región una sociedad más avanzada en la agricultura." Ibid., p. 179. Así, el desarrollo de la aristocracia militar regionalista y la rivalidad entre ella desempeñó un papel importante como una locomotora de autodesarrollo de la sociedad feudal, y a través de las guerras, se formaría un Estado absolutista en "un pe-

queño promontorio de Asia". En cuanto a la vida cotidiana en el occidente medieval, véase Fossier, Robert, Historia del campesinado en el occidente medieval, siglo XI-XIV, trad. de Mariano Navarro, Barcelona, Editorial Crítica, 1985, 200 p. "El historiador no está siempre en condiciones de reconstruir los rasgos del mundo salvaje en el amanecer del despertar europeo; pero crecen las esperanzas de conseguirlo en un próximo futuro." Ibid., p. 89.

18. Needham, La gran titulación, p. 86-91. También véase Needham, De la ciencia, p. 49-52. En cuanto al progreso técnico y la revolución agrícola en Europa, véase Dhondt, Jan, La alta Edad Media, 18a. ed., trad. de A. Esteban Drake, México, Siglo Veintiuno Editores, 1989, VIII, 426 p. (Historia universal Siglo XXI, 10) p. 269-274. Le Goff, op. cit., p. 31-38.

19. Crombie, op. cit., v. I, p. 179-181. Cádiz Deleito, Juan Carlos, Historia de las máquinas eólicas, ils. de Juan Ramos Cabrero, Madrid, Endesa, 1992, 160 p., p. 16-22. Crombie menciona que, los molinos de viento se usaban en especial en las regiones que carecían de agua; pero la mayor solicitud del uso eran en las zonas que tenían vientos constantes todo el año. En la antigüedad lo normal era el uso de pequeños molinos a brazo, operados por hombres o por animales, para moler grano, no generalizándose los molinos hasta la alta edad media, cuando casi todas las aldeas de Europa tenían el suyo propio. Mason, op. cit., v. I, p. 134. Sobre los motores hidráulicos y motores eólicos, véase también Braudel, Fernand, Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, 3 vols., Madrid, Alianza Editorial, 1984, ils., v. I, p. 303-311. "Europa fue una civilización mutante en su acumulación ininterrumpida de conocimiento tecnológico. Descrita en ocasiones como un pequeño promontorio de Asia, en sus etapas formativas tomó ideas a través del Islam de territorio tan lejanos como la India y China. En Europa, incluso dentro del avanzado sector noroccidental, el crecimiento resultante tuvo un carácter abiertamente regionalista; pero a diferencia de Asia existió, en lo esencial, una comunidad tecnológica, un sistema en el que el cambio en una célula tendría a comunicarse a las restantes." Jones, op. cit., p. 87. La ciencia y la tecnología de China contribuyeron al mundo. Entre ellas, podemos mencionar (1) la química de los explosivos, o protoquímica, (2) la física mag-

nética y la brújula del marino, (3) las coordenadas del "espacio abierto", (4) el empleo de la fuerza animal, con las invenciones del estribo, los eficaces arneses para caballos, y la carretilla, (5) el uso de la fuerza hidráulica y los inventos con él relacionados, como la correa de transmisión, la transmisión en cadena, el cigüeñal y la morfología de la máquina de vapor, (6) la tecnología del hierro y el acero, la construcción de puentes y la perforación profunda, (7) los inventos náuticos, tales como el timón de codaste, la vela de proa a popa, el barco de rueda a paletas, y los compartimentos estancos. Needham, La gran titulación, p. 76-77 y passim.

20. Le Goff, op. cit., p. 184-185. Parry, El descubrimiento, p. 38-39. Crombie, op. cit., v. I, p. 113 y 188-189. También véase Mason, op. cit., v. I, p. 135-137. Hemos analizado anteriormente sobre el timón de codaste y la brújula que habían desarrollado en China.

21. Braudel, Civilización material, v. I, p. 349-352. Le Goff, op. cit., p. 185-186.

22. Braudel, Civilización material, v. I, p. 352. En cuanto a la carabela, véase Pereyra, Carlos, La conquista de las rutas oceánicas. La obra de España en América, prol. de Silvio Zavala, México, Editorial Porrúa, 1986, XXIII, 272 p. (Sepan cuantos, 498) p. 31-35. Al leer la obra arriba mencionada de Pereyra, encontramos el origen de la palabra carabela por un análisis etimológico, según el cual proviene del término griego karabos y del bajo latín carabus. De tal modo, "la palabra llegó a Portugal con algo que le llevaron los berberiscos. Usaban éstos de una embarcación llamada por ellos carib, y que los castellanos adoptaron, dándola el nombre de carabo. Los catalanes se valieron de la palabra caravá y los portugueses de carevo y carrevo para el mismo tipo de embarcación." Y dice, "¿Carabela sería, pues, carabo de vela?" Ibid., p. 32. Sin embargo, dicho autor no está analizado el origen histórico del cárabo que fue una pequeña embarcación de vela y remo, usada por los moros. De tal manera, podemos considerar que el término "carib" del árabe o berberisco originó la derivación de las palabras latinas arriba mencionadas, como la influencia islámica en la cuenca del Mediterráneo a los pueblos europeos. De todos modos, "la carabela es de nacionalidad puramente portuguesa". (Ibid., p.

31.) Resultado de la unión tecnológica en la Europa occidental, Portugal construyó una nave nueva por el surgimiento social y económico, pero reducida por el tamaño económico del país relativamente pequeño a comienzos del siglo XV. Sin embargo, es notable que la carabela del siglo XV estaba muy parecida a los sambuqs puramente árabe del mar Rojo. Parry, El descubrimiento, p. 45. En cuanto a la descripción de la carabela, véase ibid., p. 43-45. Por el nacimiento de la carabela, Portugal se convirtió en un pueblo navegante; no obstante la forma de dicha nave variaba mucho de un lugar a otro y en el transcurso del tiempo, se convirtió en los tipos de bergantín y goleta. Ibid., p. 43.

23. Oliveira Marques, A. H. de, Historia de Portugal, desde los tiempos más antiguos hasta gobierno de Pinheiro de Azevedo, 2 vols., México, Fondo de Cultura Económica, 1983, maps. láms., v. I, p. 155-156. Franke, op. cit., p. 249-250.

24. Parry, El descubrimiento, p. 117-121.

25. Wolf, op. cit., p. 198. Parry, Europa, p. 103.

26. Ibid., p. 37 y 40. La expedición de Portugal contra Ceuta era de naturaleza económica; el país lusitano estaba escaso de oro y dicho puerto era una de las terminales del comercio del metal precioso transahariano. Desde el siglo XIII Portugal y Marruecos mantenían contactos comerciales por medio de intermediarios judíos de ambos lados del Mediterráneo. Sin embargo, Ceuta era un puerto estratégico de importancia encadenada a Marruecos con el único reino musulmán: Granada, que había en la Europa occidental en aquel entonces; y la toma de Ceuta, por tanto, llevaría sus beneficios, en primer lugar, a los comerciantes mediterráneos que cruzaban el estrecho de Gibraltar y quienes eran sobre todo italianos, que llegarían a dominar dicha zona marítima y, en segundo lugar, al reino de Castilla que conquistaran el reino islámico del sur del país. Pero Portugal tenía poca ventaja estratégica con Ceuta. El ataque portugués contra dicho puerto musulmán en 1415 fue la primera experiencia exitosa de Enrique el Navegante, pero el comercio se dificultó por continuos ataques y contraataques entre ellos. Al obtener informaciones u oír rumores sobre el comercio en la costa mandinga, Enrique avanzó su expedición hacia el sur de la costa africana y, durante el último decenio de su vida, la economía portugue-

sa empezó a disfrutar del comercio de oro con el África occidental. Parry, El descubrimiento, p. 134-136.

27. Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 227.

28. Parry, Europa, p. 42-43. Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 228.

29. Ibid. Al pensar Asia en Europa de la Edad Media, Asia era la India. Según la teoría ptolemáica, se negaba a la intercomunicación de los mares, no podían admitir toda la posibilidad de alcanzar la India navegando alrededor de África o atravesando el Atlántico. No obstante, después de viaje de Marco Polo por mar, en el cual volvió de la China por la India, se admitió comunicación entre el mar de China y el océano Índico, por un lado. Por otro, de la misma manera, se acogió que el Atlántico y el Índico se comunicaran, con los geógrafos árabes, rechazándose el principio ptolemáico del aislamiento de los océanos. Así, Fra Mauro compuso su planisferio de 1459, en el que el Índico estaba abierto y no era un stagnon. Randles, W. G. L., De la tierra plana al globo terrestre; una rápida mutación epistemológica, 1480-1520, trad. de Angélica Martín del Campo, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, 190 p. maps. (Cuadernos de la gaceta, 50) p. 39.

30. Tenenti, Albert, La formación del mundo moderno, siglos XIV-XVII, 2a. ed., trad. de Pedro Roqué Ferrer, Barcelona, Editorial Crítica, 1989, 471 p., p. 14. Clak, George, La Europa moderna, 1450-1720, México, Fondo de Cultura Económica, 1963, 222 p. (Breviarios, 169) p. 49-50.

31. Crombie, op. cit., v. I, p. 189-190.

32. Mason, op. cit., v. II, p. 156.

33. Tenenti, op. cit., p. 14-15. Sobre las islas atlánticas, véase Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 161-163.

34. Marco Polo, Viajes, introd. de María Elvira Bermúdez, México, Editorial Porrúa, 1982, XXIX, 239 p. (Sepan cuantos, 371) p. 166. La distancia real que hay entre el gran puerto de Chüanchow —llamado Zaytun o Zayton, por los árabes, centro principal de toda actividad comercial con China— y el norte de Kyushu, Japón, es de cerca de 1,000 millas, aunque apenas hay más de 100 millas a través del estrecho que las separa de Corea.

Collis, Maurice, Marco Polo, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1966, 209 p. (Breviarios, 105) p. 150.

35. Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 232. Citamos una copia enviada a Cristóbal Colón por Paolo del Pozzo Toscanelli, con una carta de marear:

"A Fernando Martínez, canónigo de Lisboa, Paulo físico salud. Me plugo enterarme de vuestra buena salud y de vuestro favor y familiaridad con vuestro Rey, príncipe nobilísimo y magnificentísimo. En otras ocasiones he hablado contigo acerca del camino a los lugares de la especiería por navegación marítima, camino más corto que el que hacéis por Guinea; ahora me pide el Serenísimo Rey una declaración o, por decir mejor, una demostración a la vista, para que incluso los medianamente instruidos tomen y comprendan ese camino. Y yo, aunque sé que se puede mostrar por una representación esférica, tal como es el mundo, sin embargo, para facilitar la comprensión y también para aliviar el trabajo de enseñar ese camino, me decidí a declararlo a la manera en que se hacen las cartas de marear. Por tanto, envío a Su Magestad una carta hecha por mi mano en la que se marcan vuestra costa y las islas desde las que debéis comenzar el viaje siempre hacia poniente, y los lugares a que debéis llegar y qué distancia debéis guardar del polo y de la línea equinoccial y a cuánto espacio, es decir, a cuántas millas debéis de arribar a los lugares feracísimos en especias de todo tipo y en pedrería. Y no os admiréis si califico de occidental la región donde se encuentran las especias, cuando comúnmente se la llama oriental, ya que para los marinos esa región se encuentra siempre a occidente al navegar por los antípodes: si fuesen por tierra y por los caminos del hemisferio superior, estaría siempre a oriente. Por tanto, las líneas rectas marcadas a lo largo de la carta señalan las distancias de oriente a occidente, mientras que las transversales indican los espacios de mediodía a septentrión. He anotado también en la carta diversos lugares a los que podéis llegar para mayor conocimiento de los navegantes; esto es, para que, si se diera el caso de que por los vientos u otra circunstancia arriban a otro lugar que el que pensaban, muestren a los habitantes que tienen alguna noticia de su tierra, lo que les causará gran placer. Sabed que no se encuentran en las islas sino mercaderes; y hay tan gran muchedumbre de marinos con sus mercancías, que en to-

do el resto del mundo no hay tantos como en un puerto nobilísimo llamado Zaitón, que dicen que todos los años van a ese puerto cien naves grandes de pimienta, sin cuento, bajo el poder de un solo príncipe que se llama Gran Kan, nombre que significa en latín 'rey de reyes', cuya sede y residencia, por lo general, está en la provincia de Katay. Sus antecesores querían la amistad con los cristianos, y hace ya 200 años que enviaron una embajada al Papa a pedirle muchos sabios para ser iluminados en la fe; pero los legados, al no poder proseguir su viaje, dieron la vuelta. También en el tiempo de Eugenio vino uno a Eugenio que afirmaba el gran afecto que profesaban a los cristianos. Y yo tuve muy larga plática con él acerca de muchas cosas: la magnitud de los edificios reales, la grandeza admirable de los ríos, tanto en anchura como en longitud, y la multitud de ciudades asentadas a la orilla de los ríos, de modo que a la ribera de uno solo se elevan 200 ciudades, con puentes de mármol de enorme anchura y longitud adornados de cabo a cabo con columnas. Esta tierra merece que la busquen los latinos, no sólo porque pueden obtener de ella inmensas ganancias de oro, plata, gemas de todas clases y de especias que jamás llegan hasta nosotros, sino también por los sabios filósofos y los consumados astrólogos, con cuyo saber y arte se gobierna esta poderosa y magnífica tierra e incluso se hace la guerra. En lo poco que he podido, he satisfecho a Su petición, dispuesto, en la medida que lo permita la brevedad del tiempo y lo consientan mis ocupaciones, a satisfacer en el futruro con más pormenor a la Majestad Real en cuanto se le ofrezca. En Florencia, a 25 de junio de 1474.

En la carta están marcados desde la ciudad de Lisboa a poniente en línea recta 26 espacios, cada uno de los cuales tiene 250 millas, hasta la nobilísima y opulentísima ciudad de Quinsay, que tiene de perímetro cien millas y tiene diez mil puentes y su nombre quiere decir 'cita del cielo', ciudad del cielo, y se cuentan de ella muchas maravillas sobre la multitud de artesanos y sus rentas. Este espacio es casi la tercera parte de toda la esfera terrestre. Aquella ciudad está en la provincia de Mango, vecina a la provincia de Katay, en la que se encuentra la residencia del rey. Pero desde la isla Antilia, que conocéis, hasta la isla nobilísima de Cipangu hay diez espacios; esa isla es muy abundosa en oro, perlas y gemas, y cubren con oro puro los templos y los palacios del rey, de modo

que no se ha de atravesar un gran trecho de mar por caminos desconocidos. Quizá habría que explicar con más claridad muchas cosas; pero el que lo examine con diligencia podrá por esto deducir lo demás por sí solo. Adiós, queridísimo." Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas, recopilación y edición de Juan Gil y Consuelo Varela, Madrid, Alianza Editorial, 1984, 359 p. (Alianza Universidad, 398) p. 137-140.

En cuanto al cálculo del longitud, Claudio Ptolomeo había mencionado que el área de la tierra estaba cubierta de unos 180° desde el extremo occidente al extremo oriente del globo terráqueo y los restantes eran de agua. Sin embargo, hacia 1410 el cardenal Pierre d'Ailly escribió el Imago mundi, obra en la cual concedió 225° de longitud a la tierra y 135° al agua. Este cálculo ejerció una gran influencia durante todo el siglo XV. Colón poseía un ejemplar de dicha obra impreso hacia 1483. Su mundo tenía una circunferencia de la Tierra, que era un 10% más pequeña que la de Ptolomeo y un 25% más pequeña que la del mundo actual. Colón hizo su propio cálculo sacando la cifra más corta de la distancia. De esta manera, el resultado de sus cálculos fue de 2,400 millas náuticas desde las islas Canarias al oeste hacia Japón, aunque la distancia aérea es de 10,600 millas náuticas. Parry, El descubrimiento, p. 88 y 258-259.

36. Parry, Europa, p. 66. Véase Cartas de particulares, p. 142-143.

37. En cuanto a la polémica sobre el descubrimiento de América, Vid. O'Gorman, Edmundo, La idea del descubrimiento de América, historia de esa interpretación y crítica de sus fundamentos, 2a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1976, 417 p. (Nueva biblioteca mexicana, 47) passim. O'Gorman, Edmundo, La invención de América, investigación acerca de la estructura histórica del nuevo mundo y del sentido de su devenir, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 193 p. láms. (Colección Tierra Firme) passim.

38. Los moros de Granada se negaron a pagar el tributo y se apoderaron de una fortaleza fronteriza. Se produjo entonces una guerra que duró diez años. desde 1482 hasta 1492. Clark, op. cit., p. 42.

39. En cuanto a la guerra entre Portugal y Castilla, y el tratado

de Alcaçovas, véase Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 218-220 y 228. El tratado de Alcaçovas de 1479, entre sus muchas cláusulas, confirmó a Portugal el monopolio del comercio, colonización y exploración de la costa occidental de África y la posesión de todas las islas conocidas del Atlántico, excepto las Canarias que continuaron bajo el dominio español. Parry, op. cit., p. 43. Zavala, Silvio A., Las instituciones jurídicas en la conquista de América, 2a. ed., México, Editorial Porrúa, 1971, 621 p. (Biblioteca Porrúa, 50) p. 381 y 388.

40. Vid. sobre las Bulas de Alejandro VI: ibid., p. 30-43. Sobre la Bula Ea Quae: ibid., p. 348-388; Parry, Europa, p. 75-76. En cuanto al tratado de Tordesillas: Zavala, Las instituciones, passim.

41. Oliveira, op. cit., v. I, p. 234-235. Véase Vespucci, Amerigo, Cartas de viaje, introd. y notas de Luciano Formisano, trad. de Ana María R. de Aznar, Madrid, Alianza Editorial, 1986, 139 p. (El libro de bolsillo, 1215) passim.

42. O'Gorman, La invención, p. 127.

43. O'Gorman, La idea, p. 33. En cuanto a la carta de "Nuevo Mundo", véase Vespucci, op. cit., p. 89-101. También véase Arciniegas, Germán, Amerigo y el Nuevo Mundo, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 364 p. (El libro de bolsillo, 1456) passim.

44. O'Gorman, La idea, p. 35. Parry, Europa, p. 72-73.

45. El propósito de Magallanes no era circunnavegar el mundo, sino encontrar un camino marítimo hacia las islas Molucas. Magallanes entonces tomó la idea de Américo Vespucio, que fue en el hemisferio norte una extensa costa identificada como perteneciente al extremo oriente o como el litoral atlántico de Asia, y en el hemisferio opuesto, separada de la anterior, otra costa que descendiendo hacia el polo sur quedaba postulada como perteneciente a un "nuevo mundo". O'Gorman, La invención, p. 129.

46. Parry, Europa, p. 77-79.

47. Wagner, Henry Raoup, Cartography of the Northwest Coast of America, Amsterdam, N. Israel, 1968, 543 p. maps., p. 5.

48. Parry, Europa, p. 80.

49. Sobre el globo de Schöner de 1524, véase los "Mpapas y viajes" núm. 7.

50. Sobre las instrucciones dadas por Hernán Cortés a Álvaro de Saavedra Cerón para el viaje de las islas de Molucas, véase Cortés, Hernán, Cartas y documentos, introd. de Mario Hernández Sánchez-Barba, México, Editorial Porrúa, 1963, XXIII, 614 p. (Biblioteca Porrúa, 2) p. 372-383. También véase las cartas de Hernán Cortés a los reyes de Tidor y Cebú, y al rey de la isla o tierra donde llegase Álvaro de Saavedra, ibid., p. 474-479. En cuanto a la expedición de López de Legazpi, véase Sanz y Díaz, José, López de Legazpi, alcalde mayor de México, conquistador de Filipinas, México, Editorial Jus, 1967, 141 p. ils., passim. Muro, Luis, La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas, 1557-1564, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, 158 p. (Sep setentas, 179) passim.

51. Mathes, W. Michael, Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico, 1580-1630, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 143 p. láms. (Historia novohispana, 23) p. 12-14. Sobre la instrucción de Hernán Cortés a Diego Hurtado de Mendoza, véase Cortés, op. cit., p. 385-389.

52. Mathes, W. M., op. cit., p. 15. Véase los memoriales de Hernán Cortés a Carlos V sobre la continuación de descubrimientos en el mar del Sur, y sobre el impedimento que le puso el virrey de la Nueva España: Cortés, op. cit., p. 403-411.

53. Véase sobre la expedición de Rodríguez Cabrillo en: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, 7 vols., Madrid, Instituto Histórico de Marina (I.H.M.), 1943-1975, v. I, p. 27-42.

54. Véase Cuevas, Mariano, Monje y Marino, la vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta, prol. de Alejandro Quijano, México, Galatea, 1943, XV, 417 p. láms. maps., passim.

55. Santiago Cruz, Francisco, La nao de China, México, Editorial Jus, 1962, 192 p. (Figuras y episodios de la historia de México, 113) p. 160.

3. Expansión ibérica y el comercio con la cuenca del Pacífico

1. Parry, Europa, p. 126. Véase Toussaint, op. cit., p. 43-44. Wolf, op. cit., p. 286-287.
2. Parry, Europa, p. 126.
3. Franke, op. cit., p. 249-250. Hall, op. cit., p. 124.
4. Véase Iwao, Seiichi, Sakoku, Tokyo, Chuokoronsha, 1965, 474 p. map. (Nihon no rekishi, 14) p. 11-15 y 34-42.
5. Véase las "Mapas y viajes" núm.
6. Oliveira Marques, op. cit., v. I, p. 340.
7. Ibid., p. 341.
8. Carta de Legaspi al rey, de 23/VI/1567, A.G.I., Filipinas, leg. 6, ramo 1, núm. 5, en: Sola Castaño, Emilio, Libro de las maravillas del Lejano Oriente, Madrid, Editorial Nacional, 1980, 580 p., p. 19.
9. Carta de Juan Bautista Romás al virrey de México, de 26/VI/1582, A.G.I., Filipinas, leg. 6, ramo 2, núm. 56, en: Sola Castaño, op. cit., p. 20-23. Véase Iwao, Seiichi, Nan'yo nihon-machi no kenkyu, Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, XIV, 383, 32 p. map., p. 214-217.
10. Pico: peso usado en las Filipinas, igual a 10 chinantas, y equivalente a 63 kilogramos y 262 gramos.
11. Informe testifical..., de 20/IV/1592, A.G.I., Filipinas, leg. 18, ramo 5, núm. 125, en: Sola Castaño, op. cit., p. 40-41.
12. Calderón, Francisco R., Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, 711 p., p. 569.
13. Lynch, John, España bajo los austrias, 3a. ed., 2 vols. Barcelona, Ediciones Península, 1975, (Serie universitaria, historia, ciencia y sociedad, 56 y 85) v. II, p. 318. Carderón, op. cit., p. 569. El dato mencionado de los productos proviene originalmente de Morga, Antonio de, Sucesos de las islas Filipinas, nueva edición por W. E. Retana, Madrid, Librería General de Victoriano Suáres, 1909, 180, 591 p. il., p. 216-220.

También, Morga (trad. en inglés), The Philippine Islands, Moluccas, Siam, Cambodia, Japón, and China, at the close of sixteenth centry, trad. de Henry E. J. Stanley, New York, Burt Franklin, 1868, 431 p. (The Hakluyt Society, 39) p. 337-343. A partir de 1581, Manila cobraba el 3% de impuesto aduanal a las mercancías chinas, y en 1606 lo aumentó el 6%. Sin embargo, no cobró el impuesto a los productos japoneses. Véase Morga (trad. en japonés), Filipin shoto-shi, trad. de Kanki Keizo y Yanai Kenji, Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, 462 p. maps. p. 389 n. 116 y p. 392.

14. Lynch, op. cit., v. II, p. 570.

15. Ibid., p. 569.

16. En 1545, un nativo encontró casualmente las vetas del Cerro Rico de Potosí en el Altiplano, a 4,700 metros de altura. Por la misma época, en 1546, comenzó en Zacatecas la explotación de los ricos yacimientos argentíferos del norte de México. Konetzke, Richard, América Latina, la época colonial, 6a. ed., Madrid, Siglo XXI de España, 1977, 397 p. (Historia universal Siglo XXI, 22) p. 280.

17. Zavala, Silvia A., El servicio personal de los indios en el Perú, 3 vols., México, El Colegio de México, 1978-1980, v. I, p. 187.

18. Calderón, op. cit., p. 571. Véase Morga, op. cit., (ed. de Iwanami) p. 52, n. 4.

19. Ibid., p. 582.

20. Lynch, op. cit., v. II, p. 307-308.

21. Ibid., p. 318.

22. Zavala, El servicio, v. I, p. 187.

23. Calderón, op. cit., p. 573.

24. En los años 1593 y 1594, salieron para México 12 navíos que habían barrido cuanta plata había en el Perú, ya que con la nueva cédula se remediaría parte de esto. Zavala, El servicio, v. I, p. 192.

25. Lynch, op. cit., v. II, p. 318.

26. Calderón, op. cit., p. 585.

27. Díaz-Trechuelo Spinola, María Lourdes, La Real Compañía de Filipinas, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1965, XIX, 366 p., p. 24.

28. Lynch, op. cit., v. II, p. 319.

29. Ibid., p. 319-320.

30. Molina, Antonio M., Historia de Filipinas, 2 vols. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984, v. I, p. 104.

31. Ibid., p. 120.

32. Calderón, op. cit., p. 587.

33. Lynch, op. cit., v. II, p. 320. Calderón, op. cit., p. 586-587.

34. Lynch, op. cit., v. II, p. 320.

4. Comercio transpacífico, azogue de China a América

1. Parece que la invención del proceso de amalgama era antiguo. En China, desde antes de la era cristiana, los alquimistas y farmacéuticos, quienes buscaban elíxires, experimentaban sustancias como mercurio, plomo y hasta arsénico, así también una amalgama de mercurio con oro o plomo. También sabían que "oro, plata, cobre y hierro flotarán si se ponen en mercurio". (Khou Tsung-Shih, El Pen Tshao Yen I, "Elucidación del significado de la farmacopea", publicado a comienzos del siglo XII). Véase Needham, De la ciencia, p. 179-207. Más tarde, cuando la alquimía floreció en Europa, ahí también experimentó el método de amalgamación. Al conquistar América, ya para 1525 había sido enviado a la Española el minero Paolo Belvio con una provisión de azogue para activar los lavados de oro por medio de la amalgamación. Los antiguos conocieron las cualidades de amalgamamientos con mercurio, y los mineros alemanes aplicaban esa substancia para extraer oro de arcillas y gangas auríferas. Haring, Clarence H., Comercio y navegación entre España y las Indias, en la época de los Habsburgos, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, XXVI, 460 p., p. 198-199. Un breve conocimiento del procedimiento de amalgamación apareció en el manual de metalurgia de Birunguccio titulado Pirotechnia publicado en Venecia en 1540. Goodman, David, Poder y penuria; gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II, Madrid, Alianza Editorial, 1988, 305 p. (Alianza Universidad, 636) p. 202. Bartolomé de Medina, conversando con un alemán en España, se enteró de que se podía extraer la plata sin necesidad de fundir. En 1555 se encontró en las minas de plata de Pachuca en México, introduciendo un procedimiento práctico para la amalgamación del mineral de plata. Konetzke, op. cit., p. 280. Medina quiso llevar a Nueva España a dicho alemán, pero se lo prohibió la Casa de Contratación, motivo por el cual la Audiencia pidió al rey que suprimiera las trabas y permitiera que pasaran a América los extranjeros. Haring, op. cit., p. 199.
2. Goodman, op. cit., p. 203.
3. Acosta, Joseph de, Historia natural y moral de las Indias, ed. de Edmundo O'Gorman, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1962, XCV, 444 p. (Biblioteca Americana, 38) p. 158.

En cuanto a la técnica de la amalgamación en patio, véase ibidem, p. 162-165. Brading, D. A., Mineros y comerciantes en México borbónico, 1763-1810, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 498 p., p. 190-191. Bakewell, P. J., Minería y sociedad en el México colonial, Zacatecas, 1546-1700, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1976, 388 p. láms., p. 193-202.

4. Lang, M. F., El monopolio estatal del mercurio en el México colonial, 1550-1710, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 382 p., p. 51.
5. Goodman, op. cit., p. 23.
6. En cuanto al descubrimiento y la explotación de Guadalcanal, véase ibidem, p. 173-199.
7. Lang, op. cit., p. 63. Haring, op. cit., p. 65.
8. Ibid., p. 200.
9. Ibid.
10. Konetzke, op. cit., p. 281. En cuanto al descubrimiento de las minas de Huancavélica y la aplicación del método de amalgamación en Perú, véase Acosta, op. cit., p. 160-162.
11. Goodman, op. cit., p. 207-208.
12. Lynch, op. cit., v. II, p. 293.
13. Lang, op. cit., p. 97.
14. Ibid., p. 98.
15. Goodman, op. cit., p. 209. En la década de 1560 el costo promedio de azogue en la ciudad de México era entre 117 y 125 pesos por quintal. Aunque los precios de vanta mediante subasta se alzaban de 132 a 236 pesos, la cotización más frecuente era entre 170 y 187 pesos. Sin embargo, ante las protestas locales, la corona redujo continuamente el precio, de 113 pesos en 1590 a 96.5 pesos en 1602, hasta que en 1627 se llegó finalmente al precio que durante más de un siglo fue estable, de 82.5 pesos por quintal. Brading, op. cit., p. 28.
16. Lang, op. cit., p. 137.
17. Ibid., p. 138.

18. Ibid.

19. Goodman, op. cit., p. 221-222. El beneficio de hierro aseguró que por medio de esta mezcla se perdían nueve décimos de mercurio menos. Humboldt, Alejandro de, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, 3a. ed., estudio preliminar, revisión del texto, cotejo, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Editorial Porrúa, 1978, CLXXX, 696 p. láms. maps. (Sepan cuantos, 39) p. 377. "Yo he visto en un barreño de azogue, echar dos libras de hierro y andar nadando encima el hierro sin hundirse, como si fuera palo o corcho en el agua." Acosta, op. cit., p. 158.

20. Goodman, op. cit., p. 223-224.

21. Ibid., p. 225. La proporción de materiales el proceso de Corzo era que cada 50 quintales de mena de plata se agregó con agua salada, tres quintales de mercurio y una suspensión acuosa de limaduras de hierro. Ibid.

22. Bakewell, op. cit., p. 219. Las horribles condiciones de trabajo de los indios de las minas, debido a la mala ventilación que se acumuló el peligro de los polvos tóxicos del mercurio que atacaban los pulmones, provocaron las protestas de misioneros y caciques ante las autoridades peruanos. Ibid., p. 216. El peligro de mercurio está también "en las medulas y tuétanos de hombres o animales, que recibiendo su humo por la boca o narices, allá dentro se congela y penetra los mismos huesos." Acosta, op. cit., p. 159-160. En 1586 los obreros de Huancavélica consistían en unos 3,600 personas y, reduciendo la mita, al iniciarse el siglo XVII estaba 1,600 personas. Lang, op. cit., p. 100.

23. Ibid.

24. Ibid., p. 48. Humboldt, op. cit., p. 377.

25. Lang, op. cit., p. 138.

26. Ibid., p. 137 y 141.

27. Bakewell, op. cit., p. 212.

28. Los que vienen en la nao capitana de Filipinas que surgió en este puerto de Acapulco, de 2/I/1615, A.G.I., México, leg. 28, r. 3, en: Bakewell, op. cit., p. 212.

29. Varias personas inteligentes, residentes en las Filipinas a la corona, sobre el asiento que pretende hacer fulano de Baeza para traer azogue de las Filipinas, 1608 s.f.e., A.G.I., México, leg. 27, en: Bakewell, op. cit., p. 212-213.

30. Lang, op. cit., p. 122-123.

31. Bakewell, op. cit., p. 227.

32. Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 25/IX/1630, A.G.I., Indiferente general, 1777, en: Bakewell, op. cit., p. 213.

33. Cerralvo a la corona, tercer duplicado de materias de hacienda, México, 20/III/1632, A.G.I., México, leg. 31, r. 1, en: Bakewell, op. cit., p. 213.

34. Salvatierra a la corona, México, 20/IX/1644, A.G.I., México, leg. 35, r. 3, en: Bakewell, op. cit., p. 212.

35. Lang, op. cit., p. 139.

36. Ibid., p. 64-66.

37. Ibid., p. 139-140.

38. Ibid., p. 131-133.

39. Ibid., p. 141.

40. Fausto Cruzat y Góngora a la corona, Manila, 1/XII/1692, y añadido de Manila, 10/VI/1693, A.G.I., México, leg. 612, en: Bakewell, op. cit., p. 214.

41. Lang, op. cit., p. 141 y 144-145.

5. Cuenca del Pacífico fuera del orden sinocéntrico

1. Iwao, seiichi, Sakoku, Tokyo, Chuokoronsha, 1965, 474 p. (Nihon no rekishi, 14) p. 113-114.
2. Vease ibid., p. 13-18.
3. Ibid., p. 22.
4. Hall, op. cit., p. 250. En cuanto al número de soldados nipones se contaba 245,000 en la lista de reclutamiento pero, los que pasaron a Corea eran unos 100,000. Miki, Seiichiro, "Taiko-kenchi to Chosen shuppei", en: Iwanami-koza nihon rekishi, vol. 9, Tokyo, Iwanami-shoten, 1975, p. 109.
5. Vid Sola Castaño, Emilio, Libro de las maravillas del Oriente Lejano, Madrid, Editora Nacional, 1980, 580 p., p. 19.
6. Carta de Vera al rey, de 20/VI/1585, A.G.I., Filipinas, leg. 79, ramo 2, núm. 30, en: Sola Castaño, op. cit., p. 35.
7. Carta de Manrique y Loyola al rey, de 6/VII/ 1587, A.G.I., Filipinas, leg. 79, ramo 2, núm. 18, en: Sola Castaño, op. cit., p. 32.
8. Carta del licenciado Ayala al rey, de 15/VII/1589, A.G.I., Filipinas, leg. 18, ramo 9, núm. 93; Informe testificial..., de 20/IV/1592, A.G.I., Ibid., ramo 5, núm. 125, en: Sola Castaño, op. cit., p. 39-42.
9. Vid Iwao, Sakoku, p. 97-107.
10. Respuestas a las cartas de Japón, de 11/VI/1592, A.G.I., Filipinas, leg. 18, ramo 5, núm. 137,139, 141 y 135, en: Sola Castaño, op. cit., p. 55-58.
11. Carta de fray Jeronimo de Jesús a Francisco de las Minas, de 10/II/1595, A.G.I., Filipinas, leg. 29, ramo 4, núm. 92, en: Sola Castaño, op. cit., p. 88-94.
12. Relación de las cosas de Japón..., de 28/VI/1597, A.G.I., Filipinas, leg. 18, ramo 6, núm. 248, en: Sola Castaño, op. cit., p. 100-104.
13. Morga, op. cit., ed. de Iwanami, p. 107-112; ed. de Hakluyt, p. 79-80. Felipe de las Casas o de Jesús nació en la ciudad de México en 1572 y fue protomártir mexicano. Posteriormente,

en 1862, fue canonizado bajo Pío IX junto con sus compañeos mártires. Francesco Carletti, mercader florentino, describe sobre dicho acontecimiento como sigue: "el rey Taico Sama pensó en seguida el modo de apoderarse de ella (San Felipe), tal como lo logró con la autoridad de sus leyes, que condenan como perdidas todas las cosas de las naves que por fortuna de mar dan de través o bien llegan dando bandazos, para salvar a la gente u otras necesidades, a las playas o puertos de su reino. Ley que pareció muy extraña y rigurosa a aquellos españoles que venían en dicha nave, y no podían someterse a ella ni conformarse con perder tantas riquezas; por ello comenzaron a recomendarse a aquellos frailes de San Francisco que estaban en la corte del rey en la ciudad de Miaco, ante quien juzgaban que podían mediar para moderar tanta impiedad. Los frailes, creyendo tener alguna amistad con aquel rey, como en efecto parecía que tuvieran, intercedieron de buena gana, movidos por la caridad y por el amor a la patria y a su nación, que se hallaba en aquella miseria, a suplicar por ellos, no dejando de hacer cualquier buen oficio para que aquellas cosas no fueran confiscadas. Este fue el principio de su persecución hasta la muerte, por indignarse mucho aquel rey de que dijeran que aquellas mercancías eran, la mayor parte, de sus frailes que estaban en la ciudad de Manila, tal como ellos para mejor ayudar esta causa dijeron. Enojado por lo cual el rey, puesto que se le pedía lo que él ya había tomado como suyo, se encolerizó de tal modo, diciendo: "¿Pues cómo estos frailes que decían ser tan pobres, dicen ahora que estas cosas de la nave son de ellos? Yo digo ciertamente que deben ser gente mala, falsa y mentirosa. Además, habiéndoles yo ordenado y prohibido su impertinente religión, sé muy bien que a pesar de ellos la han enseñado y predicado, y hecho muchos cristianos, y se han quedado en esta corte, y hecho todo al revés. Por lo tanto, habiendo transgredido mi voluntad, quiero y ordeno que sean aprehendidos y crucificados, junto con todos aquellos que han tomado su religión en la ciudad de Nagasaki." Sentencia a la que, dada de boca del propio rey, no hubo quien replicara" Carletti, Francesco, Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo, 1594-1606, estudio prel., trad., y notas de Francisca Perujo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1976, L, 281 p. ils., p. 122-123.

14. Knauth, Lothar, Confrontación transpacífica; el Japón y el nuevo mundo hispánico, 1542-1639, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1972, 419 p. (Historia general, 8) p. 179.

15. Parry, **Europa** , p. 136-137.

16. Cuenta de Filipinas, de 18/VIII/1608, A.G.I., Filipinas, leg. 7, ramo 2, núm. 89, en: Sola Castaño, op. cit., p. 199-200.

17. Iwao, Seiichi, Nan'yo nihon-machi no kenkyu, Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, XIV-383-32 p. map., p. 230.

18. Ibid., p. 279-281.

19. Molina, Antonio M., Historia de Filipinas; 2 vols. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984, v. I, p. 104.

20. Vivero al rey, de 27/X/1610, R.A.H., Colección Muñoz, t. 10, f. 98v-104, en: Sola Castaño, op. cit., p. 276-277.

21. Santiago Cruz, op. cit., p. 74-78.

22. Carta de la Audiencia al rey, de 11/VII/1607, A.G.I., Filipinas, leg. 20, ramo 1, núm. 29, en: Sola Castaño, op. cit., p. 199.

23. El rey a Juan de Silva, de 27/X/1610, Filipinas, leg. 329, t. II, f. 94, en: Sola Castaño, op. cit., p. 233.

24. Vivero al rey, de 27/X/1610, R.A.H., Colección Muñoz, t. 10, f. 98v-104, en: Sola Castaño, op. cit., p. 277.

25. Ibid., en: Sola Castaño, op. cit., p. 277-278.

26. Cuenta de Filipinas, de 18/VIII/1608, A.G.I., Filipinas, leg. 7, ramo 2, núm. 89, en: Sola Castaño, op. cit., p. 199.

27. Vivero al rey, de 27/X/1610, R.A.H., Colección Muñoz, t. 10, f. 98v-104, en: Sola Castaño, op. cit., p. 278.

28. Ibid., en: Sola Castaño, op. cit., p. 277.

29. Ibid., en: Sola Castaño, op. cit., p. 279.

30. Relación del Japón..., de 20/VI/1610, A.G.I., Filipinas, leg. 4, ramo 8, en: Sola Castaño, op. cit., p. 267.

31. Capitulaciones de Vivero en Japón, de 20/XII/1609, A.G.I., Filipinas, leg. 193, ramo 1, núm. 13, en: Sola Castaño, op. cit., p. 286-289.

32. Véase más adelante.

33. Molina, op. cit., v. I, p. 108.

34. Carta de Silva al rey, de 16/VII/1610, A.G.I., México, leg. 2488, en: Sola Castaño, op. cit., p. 364-365. La aduana de Manila no cobraba a los barcos mercantes japoneses para mantener una amistad. Los españoles pagaban en general con moneda Real de plata a las mercancías orientales, sin embargo los comerciantes nipones no querían la moneda española, ya que ellos explotaban el metal precioso en su país, ellos vendían gran cantidad de lingotes de plata relativamente baratos en el mercado. Morga, op. cit., ed. de Iwanami, p. 392.

35. Carta de Silva al rey, de 16/VII/1610, A.G.I., Filipinas, leg. 20, ramo 2, núm. 83, en: Sola Castaño, op. cit., p. 366.

36. Silva al rey, de 5/VII/1610, A.G.I., México, leg. 2488, en: Sola Castaño, op. cit., p. 366.

37. A.G.I., Varios, 2 bis (procedente de A.G.I., Filipinas, leg. 193), en: Sola Castaño, op. cit., p. 473-474.

38. Carta de Vizcaíno al rey, de 21/III/1611, A.G.I., Filipinas, leg. 193, ramo 1, núm. 6; El Marqués de Salinas al rey, de 7/III/1611, A.G.I., México, leg. 28, ramo 2, en: Sola Castaño, op. cit., p. 367-371.

39. Sola Castaño, op. cit., p. 372-419. Vid. Knauth, op. cit., p. 198-201.

40. Franz Schütte, Josef, "Don Rodrigo de Vivero de Velazco y Sebastián Vizcaíno en Japón, 1609-1610, 1611-1613", en: De la Torre Villar, Ernesto (compilador), La expansión hispanoamericana en Asia, siglos XVI y XVII, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, 167 p. (XXX Congreso Internacional de Ciencias Humanas en Asia y Africa del Norte, México, 3-8 de agosto de 1976) p. 117.

41. Sola Castaño, op. cit., p. 422-423.

42. Franz Schütte, op. cit., p. 117.

43. Knauth, op. cit., p. 203-204.

44. Iwao, Sakoku, p. 185-187.

45. Knauth, op. cit., p. 204.

46. Ibid., p. 205. El barco construido en el arsenal japonés para el viaje transpacífico de la misión de Hasekura Tsunenaga tenía el tamaño de 18 ken de largo y 5.5 ken de ancho (1 ken equivale a 1.8181 metros). La tripulación total era 180 personas inclusive 40 españoles. Iwao, Sakoku, p. 187. Al llegar a Acapulco, Hasekura y 80 japoneses y otros españoles marcharon para México. El virrey marqués de Guadalcazar los recibió con altos honores, y en la ciudad fueron bautizados 78 miembros de la embajada. Mathes, W. M., op. cit., p. 109. De ahí, Hasekura y sus 23 ó 24 partidarios, además con Luis Sotelo como interprete, salieron para visitar sus destinos, Madrid y Roma. La misión estaba manipulada por Sotelo, quien ambicionaba un desarrollo religioso franciscano a través del comercio niponovohispano, en otra parte de la Compañía de Jesús en Japón. Esto se reveló paulatinamente en Europa por varios informaciones que explicaba la situación política religiosa del país oriental; y por tanto no tuvieron gran éxito tanto Hasekura como Sotelo. La misión regresó a México en 1617, y de Acapulco a Manila en el año siguiente. El buque japonés circunnavegado en el Pacífico se otorgó al gobierno filipino, quien lo quiso utilizar en fortificar la flota de las islas. Cuando Hasekura regresó al país de origen, ocho años después de la salida, la circunstancia política del país ya había cambiado completamente. Sotelo entró de nuevo pero clandestinamente en Japón, y fue ejecutado por fuego en Nagasaki en 1624. Iwao, Sakoku, p. 186-193. En esta época, la tecnología naval de Japón tenía gran fama de alta calidad. Las naves comerciales del Sistema del Sello Bermejo constituían en el tamaño grande 700-800 toneladas y el pequeño 200-300. El gobernador general de las Filipinas solicitó a Japón una costrucción de nave para el uso en la ruta entre Manila y Acapulco, cuyo barco se entregó a Filipinas en 1623. Vid. ibid., p. 206-209. Respecto al viaje de la misión desde Acapulco a Europa, véase Gil, Juan, Hidalgos y samurais, España y Japón en los siglos XVI y XVII, Madrid, Alianza Editorial, 1991, 495 p. maps. (Alianza Universidad, 675) p. 384-420. Mathes, W. M., op. cit., p. 109-115.

47. En cuanto a las cartas holandesas, véase Iwao, Sakoku, p. 176.

48. Knauth, op. cit., p. 278.

49. Silva al rey, de 20/VIII/1611, A.G.I., México, leg. 2488, en: Sola Castaño, op. cit., p. 482-483.

50. Consulta del Consejo de Indias, de 10/V/1613, A.G.I., Filipinas, leg. 4, ramo 1, núm. 13 a, en: Sola Castaño, op. cit., p. 486-489.

51. Consulta del Consejo y decretado al margen, de 14/VI/1913, A. G.I., Filipinas, leg. 4, ramo 1, núm. 13 d, en: Sola Castaño, op. cit., p. 492.

52. Schwade, Arcadio, "Las primeras relaciones entre Japón y México, 1609-1613", en: De la Torre, op. cit., p. 131.

53. Ibid., p. 131-132.

54. Watanabe, Norifumi y Sasaki Junnosuke, "Shosangyo no gijutsu to rodo-keitai", en: Iwanami koza nihon rekishi, v. XI, Tokyo, Iwanami-shoten, 1976, p. 216. En cuanto a la refinación de cobre, véase ibid., p. 215-245. Véase también Asao, op. cit., p. 43-44.

55. Franz Schütte, op. cit., p. 112.

56. Asao, op. cit., p. 269.

57. Yamamoto, Shichihei, Cultura y economía de Japón, folleto recopilado de la conferencia "La Cultura y la Economía de Japón" sustentada en Canadá y Estados Unidos durante los meses de septiembre y octubre de 1986, Tokyo, Ministerio de Relaciones Exteriores de Japón, 1987, (ed. en español, 1988) 25 p., p. 17-18. Respecto al desarrollo del beneficio de oro, plata y cobre, véase Watanabe, op. cit., p. 209-245.

58. Iwao, Sakoku, p. 223. "La gran porción de barras de oro y de plata que los holandeses sacaron del Japón, prueba que las minas de Sado, de Sourouma, de Bingo y de Kinzima, no ceden en riqueza a muchas minas de América." Humboldt, Alejandro de, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, 3a. ed., notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Porrúa, 1978, CLXXX, 696 p. maps. láms. (Sepan cuantos, 39) p. 426.

6. Rivalidades comerciales en la cuenca del Pacífico

1. "La guerra corsaria" no correspondió al nivel de guerra entre algunas naciones pues, los buques mercantes llevaban la "patente de corso" que el gobierno otorgaba al capitán del buque. Estos buques se acompañaban durante la travesía por el mar y la patente era utilizada para perseguir a los piratas y a las embarcaciones enemigas. Aquí, el término "pirata" se refiere a las embarcaciones que no llevaban la patente de corso.
2. Parry, Europa, p. 120.
3. Alessio Robles, Vito, Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda, México, Editorial Porrúa, 1978, XX, 670 p. (Biblioteca Porrúa, 66) p. 43.
4. Knauth, op. cit., p. 267.
5. Mathes, W. M., op. cit., p. 19-20. Parry, Europa, p. 111-120.
6. Ibid., p. 120.
7. Ibid., p. 132.
8. Alessio Robles, op. cit., p. 44. Knauth, op. cit., p. 268-270.
9. Parry, Europa, p. 134.
10. Ibid., p. 134-135.
11. Ibid., p. 135. Villiers, John, Asia sudoriental, antes de la época colonial, 2a. ed., Madrid, Siglo Veintiuno, 1974, 308 p. (Historia universal Siglo XXI, 18) p. 242.
12. Parry, Europa, p. 135-136.
13. Asao, Naohiro, Sakoku, Tokyo, Shogakkan, 1975, 406 p. map. (Nihon no rekishi, 17) p. 78.
14. Iwao, Sakoku, p. 133-139. Asao, op. cit., p. 77-80. Knauth, op. cit., p. 272-273.
15. Asao, op. cit., p. 80.
16. Knauth, op. cit., p. 274.
17. Molina, op. cit., v. I, p. 101. Knauth, op. cit., p. 274.
18. Ibid.
19. Ibid.

20. Parry, Europa, p. 136.
21. Villiers, op. cit., p. 242.
22. Knauth, op. cit., p. 274-275.
23. Villiers, op. cit., p. 242-243.
24. Knauth, op. cit., p. 275.
25. Ibid.
26. Villiers, op. cit., p. 242.
27. Iwao, Sakoku, p. 140-141. Knauth, op. cit., p. 275-276.
28. Ibid., p. 277. Molina, op. cit., v. I, p. 107.
29. Ibid. Knauth, op. cit., p. 277.
30. Molina, op. cit., v. I, p. 109. Knauth, op. cit., p. 282.
31. Villiers, op. cit., p. 243.
32. Molina, op. cit., v. I, p. 109.
33. Knauth, op. cit., p. 284.
34. Ibid., p. 285.
35. Parry, Europa, p. 137-138.
36. Ibid., p. 210-211.
37. Ibid., p. 141. Iwao, Sakoku, p. 342-344. Después de 34 años de este acontecimiento, el gobierno holandés dio recompensa a Inglaterra por 800,000 libras esterlinas. Ibid., p. 342.
38. Parry, Europa, p. 209.
39. Nagazumi, Yoko, Kinsei shoki no gaiko (Foreign Policy in Early Modern Japan), Tokyo, Sobunsha, 1990, 197, 52 p., p. 132-135. Knauth, op. cit., p. 310-312.
40. Iwao, Sakoku, p. 260. Nagazumi, op. cit., p. 161. Knauth, op. cit., p. 312.
41. Nagazumi, op. cit., p. 161.
42. Iwao, Sakoku, p. 262-263.
43. Knauth, op. cit., p. 312. Iwao, Sakoku, p. 253.
44. Nagazumi, op. cit., p. 105-106.
45. Ibid., p. 110.

46. Iwao, Sakoku, p. 263-267.

47. Knauth, op. cit., p. 312-313. Molina, op. cit., v. I, p. 113.

48. Knauth, op. cit., p. 316.

49. Nagazumi, op. cit., p. 34-38 y 46.

50. Knauth, op. cit., p. 316. Nuyts fue liberado del Japón en 1636. Nagazumi, op. cit., p. 70.

51. Ibid., p. 137-150.

52. Arano, Yasunori, Kinsei Nihon to Higashi Ajia, Tokyo, Tokyo Daigaku Shuppankai, 1988, 296, 10 p., p. 39.

53. Nagazumi, op. cit., p. 161-162.

54. Villiers, op. cit., p. 167.

55. Molina, op. cit., v. I, p. 113.

56. Iwao, Sakoku, p. 295-296.

57. Ibid., p. 297-299. Véase Asao, op. cit., p. 216-219. Knauth, op. cit., p. 316-317.

58. Iwao, Sakoku, p. 299-300.

59. Nagazumi, op. cit., p. 65-67.

60. Iemitsu no quiso tener responsabilidad con el plan holandés, ya que el shogun debería enviar sus fuerzas a Macao, si fuera afirmativo y no tuviera éxito. Yamamoto, Hirofumi, Kan'ei jidai, Tokyo, Yoshikaw-Kobunkan, 1989, 253, 13 p., p. 54.

61. Iwao, Sakoku, p. 300-301.

62. Yamamoto, H., op. cit., p. 54-55.

63. Nagazumi, op. cit., p. 81-86.

64. Chaunu, Pierre, Les Philippines et le Pacifique des Ibérique, XVIe, XVIIe, XVIIIe siecles, introd. metodológica y indices de actividad, París, S.E.P.E.N., 1960, 301 p., p. 126.

65. Iwao, Sakoku, p. 222-223.

66. Tashiro, op. cit., p. 271.

67. Iwao, Sakoku, p. 440-444.

7. Comercio en la cuenca del Pacífico en los siglos XVII y XVIII

1. Arano, op. cit., p. 174-176. Véase Toby, op. cit., p. 33-39.
2. Arano, op. cit., p. 177-178. Toby, op. cit., p. 45-46. Sobre la posición política del reino Ryukyu entre Japón y China, véase Sakai, Robert K., "The Ryukyu (Liu-Ch'iu) Islands as a fief of Satsuma", en: Fairbank, op. cit., p. 112-134. Ch'en, Ta-tuan, "Investiture of Liu-Ch'iu Kings in the Ch'ing period", en: ibid., p. 135-164.
3. Arano, op. cit., p. 6.
4. Tashiro, Kazui, Kinsei niccho tsuko boeki-shi no kenkyu, Tokyo, Sobunsha, 1981, 458, 48 p. láms., p. 215 y 331-332. En cuanto a la misión tributaria de Corea a China, véase Chun, Hae-jong, "Sino-Korean tributary relations in the Ch'ing period", en: Fairbank, op. cit., p. 90-111.
5. Tashiro, op. cit., p. 339.
6. Toby, op. cit., p. XVII. Iwao, Sakoku, p. 440-442.
7. Véase Iwao, Seiichi, Nan'yo nihon-machi no kenkyu, Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, XIV, 383, 32 p. map., passim.
8. Reischauer, op. cit., p. 88. La ciudad de Londres, que era un centro de comercio y distribución, estaba atestada con su medio millón de habitantes en 1660. Wolf, op. cit., p. 334.
9. Hall, op. cit., p. 190-191.
10. Villiers, op. cit., p. 242-243.
11. Parry, Europa, p. 210.
12. Véase Franke, op. cit., p. 262-269.
13. Arano, op. cit., p. 39.
14. Spear, Perciaval, Historia de la India II, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1983, 355 p. (Breviarios, 207) p. 80-81.
15. Parry, Europa, p. 142.
16. Ibid., p. 225.

17. Ibid., p. 225-226.

18. Villiers, op. cit., p. 259.

19. Parry, Europa, p. 232-233.

20. Spear, op. cit., p. 82.

21. Kashima, Morinosuke, Nihon gaikoshi, 33 vols., Tokyo, Kashima Kenkyusho Shuppankai, 1970, v. I, p. 54-55.

22. Véase Iwao, Sakoku, p. 432-434.

23. Hiltón, Sylvia L., "Apuntes sobre rivalidades internas y expediciones españoles en el Pacífico", en: Revista de Indias, v. XLVII, núm. 180, mayo-agosto, 1987, p. 431-446, p. 434.

24. Wolf, op. cit., p. 310-311. En cuanto al hábito de beber té en Europa y la importación de China, véase Braudel, Civilización material, v. I, p. 208-210. El consumo de té en Europa adquirió notoriedad en los años 1720 y 1730. Entonces empezó un trafico directo entre Europa y China. El aumento de las importaciones de té era enorme; de 1730 a 1740 salieron de Cantón 28,000 piculs por año (un picul equivale aproximadamente a 60 kg.), de 1760 a 1770, 115,000; de 1770 a 1785, 172,000. Ibid., p. 210. En caso de Rusia, la importación de té incrementó de China a través de la feria de Kiakhta al sur de Irkutsk, como vemos más adelante en la expansión rusa en Siberia. Véase también ibid., p. 211.

25. Wolf, op. cit., p. 313.

26. Botton Beja, op. cit., p. 358-359.

27. Smith, Adam, Ivestigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones, ed. de Edwin Cannan, introd. de Max Lerner, nueva trad. y estudio preliminar de Gabriel Franco, México, Fondo de Cultura Económica, 1958, LXXVI, 917 p., p. 606-607.

28. En el segundo decenio del siglo XIX, China recibió 10 millones de onzas de plata, pero pagó casi la misma cantidad sólo entre 1831 y 1833. Franke, op. cit., p. 302.

CAPITULO II

EXPLORACIONES EN EL PACIFICO NORTE DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

1. La expansión europea a través del desarrollo de la ciencia moderna, especialmente mediante el problema del hallar la longitud

1. Cuando se habla de la ciencia, muchos historiadores de las ideas y de la cultura están indiferentes o niegan en general las civilizaciones asiáticas como si no contribuyeran nada en la ciencia moderna. Sin embargo, en realidad, la ciencia occidental está compuesta de aportaciones de todos los pueblos del Viejo Mundo. Needham, De la ciencia, p. 210-211 y passim.

2. Botton Beja, op. cit., p. 268 y 302. Martín de Rada, agustino español también viajó a China por el Pacífico a través de la Nueva España, y escribió su primer viaje a China en 1575. Ibid.

3. "Renacimiento" es un término que, en cuanto a la categoría historiográfica, se consolidó a lo largo del siglo XIX, por la obra de Jacob Burckhardt, titulada La cultura del renacimiento en Italia, publicada en 1860 en Basilea. Reale, Giovanni y Dario Antiseri, Historia del pensamiento filosófico y científico, vol. II, Barcelona, Editorial Herder, 1988, 822 p., p. 33.

4. En cuanto al estudio sobre Matteo Ricci, véase Gernet, Jacques, Primeras Relaciones chinas al cristianismo, trad. de Carlos Vallée Lazo, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

5. Botton Beja, op. cit., p. 354-355. Franke, op. cit., p. 285-286. Algunos otros sabios que actuaron en China después de Verbiest fueron Philippe-Marie Grimaldi (1639-1712), Augustin von Hallerstein (1703-1774) y Andrés Rodríguez (1729-1796). Ibid., p. 286.

6. Needham, De la ciencia, p. 212-213. Véase Yamada, op. cit., p. 6-13.

7. Needham, De la ciencia, p. 212-213.

8. Ibid., p. 233-234.
9. Yamada, op. cit., p. 164-175.
10. Ibid. El conocimiento de Galileo está basado en la experiencia, ya que la ciencia es experimental. El razonamiento científico se basa en "experiencias sensatas" y en las "necesarias demostraciones". Es decir, a través del experimento, los científicos tienden a obtener proposiciones verdaderas acerca del mundo. Reale, op. cit., v. II, p. 172-173.
11. Abetti, op. cit., p. 87-104. La teoría heliocéntrica de Copérnico en De Revolutionibus fue publicada como una hipótesis, de tal manera, tuvo que ponerse en la observación exacta para comprobarla.
12. Ibid., p. 105-107.
13. Needham, La gran titulación, p. 80.
14. Needham, De la ciencia, p. 13.
15. Abetti, op. cit., p.
16. Reale, op. cit., p. 171-280.
17. Crombie, op. cit., v. II, p. 218-220.
18. Mason, op. cit., v. II, p. 157-158.
19. Goodman, op. cit., p. 72-73.
20. Trabulse, Elías, El círculo roto, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 247 p. (Lecturas mexicanas, 54) p. 131.
21. Mason, op. cit., v. II, p. 158-160.
22. Drake, Stillman, Galileo, trad. de Alberto Elena, Madrid, Alianza Editorial, 1983, 151 p. (El libro de bolsillo, 941) p. 65-73. En cuanto a la observación del Júpiter, véase Galileo Galilei y Johannes Kepler, El mensaje y el mensajero sideral, introd. y trad. de Carlos Solís Santos, México, Alianza Editorial Mexicana, 1988, 212 p. (El libro de bolsillo, 995) p. 67-88.

23. Merton, Robert K., Ciencia, tecnología y sociedad en la Inglaterra del siglo XVII, trad. de Néstor Míguez, Madrid, Alianza Editorial, 1984, 294 p. (Alianza Universidad, 408) p. 193.

24. Mason, op. cit., v. III, p. 7-10. Véase sobre el desarrollo del mecanismo del cronómetro en: Baillie, G. H., Courtenay Ilbert y Cecil Clutton, Britten's Old Clocks and Watches and their Makers, A history of styles in cloks and watches and their mechanisms, 9a. ed., ils., London, Bloomsbury Books, 1990, XXVIII, 700 p., p. 204-224.

25. Rudé, George, Europa en el siglo XVIII, la aristocracia y el desafío burgués, 4a. ed., Madrid, Alianza Editorial, 1985, 344 p. lams. (Alianza Universidad, 219) p. 296-298.

26. Los intrépidos, aventura y triunfo de los grandes exploradores, 2a. ed., México, Reader's Digest México, 384 p. ils., p. 191.

27. Trabulse, El círculo roto, p.

28. Orozco y Berra, Manuel, Apuntes para la historia de la geografía en México, México, Imprenta de Francisco Díaz de Leon, 1881, 503 p., p. 150-153.

29. Trabulse, El círculo roto, p. 130-153. Trabulse, Elías, La ciencia perdida, Fray Diego Rodríguez, un sabio de siglo XVII, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 85 p. (Cuadernos de la gaceta, 13) p. 57-62.

2. La busqueda de un paso del "Lejano Occidente" al "Lejano Oriente", por el norte

1. Parry, Europa, p. 103. Wolf, op. cit., p. 198.
2. Parry, Europa, p. 69-71 y 103-105. El rey de Inglaterra, Enrique VII, no se interesó por los proyectos que Cristobal Colón le hizo saber a través de su hermano Bartolomé. En ese entonces, aproximadamente desde 1490, los barcos pesqueros ingleses salían cada dos o tres años de Bristol con destino desconocido pero hacia el Atlántico septentrional. Ibid., p. 69.
3. Mollat, Michel, Los exploradores del siglo XIII al XVI, primeras miradas sobre nuevos mundos, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, 241 p., p. 64-69.
4. Parry, Europa, p. 108-110.
5. Wolf, op. cit., p. 197.
6. Parry, Europa, p. 108-110.
7. Ibid., p. 121 y 149.
8. Ibid., p. 121.
9. Morison, Samuel y Henry Steele Commager, et al., Breve historia de los Estados Unidos, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1980, 967 p. maps., p. 44-46.
10. Wolf, op. cit., p. 199-201. Véase los "Mapas y viajes" núm. 36.
11. Véase los "Mapas y viajes" núm. 7.
12. Véase los "Mapas y viajes" núm. 12. Respecto a la carta de Paolo dal Pazzo Toscanelli, véase el Capítulo I, núm. 2, nota 35.
13. Véase los "Mapas y viajes" núm. 13. En este mapa se encuentra el nombre "Anian" a la derecha en la tierra asiática. En cuanto al vocablo "Ania", véase Marco Polo, op. cit., p. 171.
14. Véase los "Mapas y viajes" núm. 14. Este mapa menciona el estrecho de Anian.
15. Véase los "Mapas y viajes" núm. 20.

16. Véase los "Mapas y viajes" núm. 22. En este mapa aparece localizada Corea como una isla; en aquella época Francesca Carletti mencionó que "una peninsula unida a la tierra firme de la China, según algunos (otros dicen que está dividida por un pequeño canal de agua del mar que la circunda toda, pasando entre la tierra firme y dicha isla), llamada comúnmente Corea". Carletti, op. cit., p. 119.

17. Véase los "Mapas y viajes" núm. 19. Este mapa nos muestra grandes canales en el círculo polar ártico y gran tierra austral incógnita en el círculo polar antártico; dichos canales, especialmente en el norte de América, y tierra austral se convirtieron en los objetos de busqueda de las expediciones europeas a fines del siglo XVIII.

18. Véase los "Mapas y viajes" núm. 24.

19. Véase los "Mapas y viajes" núm. 26. En este mapa el estrecho de Anian separa la tierra de Ezo y América septentrional.

20. Véase los "Mapas y viajes" núm. 27.

21. Véase los "Mapas y viajes" núm. 28.

22. Véase los "Mapas y viajes" núm. 36 y 37.

23. Véase los "Mapas y viajes" núm. 32.

24. Véase los "Mapas y viajes" núm. 29, 30 y 31.

25. Véase los "Mapas y viajes" núm. 35.

26. Véase los "Mapas y viajes" núm. 33 y 34.

3. Expediciones rusas hacia el Pacífico norte

1. "Los puertos del mar Negro, unidos con los mercados de Asia oriental gracias a la *Pax Mongolica* del siglo XIII y de comienzos del XIV, embarcaban para Bizancio, Egipto, Siria e Italia bienes suntuarios procedentes de China o Asia Central, así como granos, vacas, caballos, esclavos, pieles, madera y pescado de las estepas o de las zonas de bosques septentrionales. A cambio recibían tejidos, incluso telas flamencas, joyas y metales preciosos, perfumes, frutas y animales exóticos procedentes de Africa." Hambly, Gavin, *Asia central*, 7a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1986, 349 p. (Historia universal Siglo XXI, 16) p. 122.

2. Las rutas comerciales en el continente asiático consistían en tres grandes comunicaciones: la ruta de estepa, la de oasis (o seda), y la ruta marítima a través del Índico.

3. Hambly, *op. cit.*, p. 102-105. Hellmann, Manfred y Carsten Goehrke, *et al.*, *Rusia* 5a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1983, 367 p. (Historia universal Siglo XXI, 31) p. 63-64.

4. La capital antigua rusa, Kiev, se localiza en el medio del eje entre el Mar Negro y el Mar Báltico; en él los vikingos "rus" fundaron la ciudad comercial, como "la madre de las ciudades rusas", en el siglo IX. Se creó un eje comercial Kiev - Constantinopla, y llevó el cristianismo a los rus. Logan, F. Donald, *Los vikingos en la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 318 p. (Breviarios, 414) p. 274-295. Los rus comerciaban con una variedad de pieles: marta cebellina, zorra, ardilla, armiño, marta, comadreja y liebre. Así, también comerciaban esclavos europeos que llegaron al Mar Negro. *Ibid.*, p. 296. Wolf, *op. cit.*, p. 133-134.

5. Hellmann, *op. cit.*, p. 79.

6. Hambly, *op. cit.*, p. 123.

7. Hellmann, *op. cit.*, p. 111. La unificación del territorio de la "Rus" se logró a través de la expansión hacia las tierras que antes pertenecían al reino de Kiev y, del dominio de pueblos cristianos ortodoxos que se habían liberado del yugo de los latinos. *Ibid.*

8. Parry, **Europa**, p. 108-110.

9. Hellmann, *op. cit.*, p. 140.

10. *Ibid.*, p. 127.

11. La palabra "cosaco" es de origen mongol. Deriva de caballista *kazak*. El cosaco era explorador de la estepa en la Horda de Oro, como cazador de animales de toda clase, pescador y pastor; a veces se convertía en un ranchero, se alistaba al servicio de alguien como caballista, y a veces como bandido filibustero. Sumner, B. H., *Una retrohistoria de Rusia*, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 444 p. p. 44-45.

12. Chevigny, Hector, *Russian America; the great Alaskan venture, 1741-1867*, New York, The Viking Press, 1965, 247 p. p. 10-11. Hellmann, *op. cit.*, p. 128. Hambly, *op. cit.*, p. 126-127.

13. *Ibid.*, p. 127.

14. Chevigny, *op. cit.*, p. 13-14 y 25 -26.

15. *Ibid.*, p. 16.

16. *Ibid.*, p. 16-17.

17. *Ibid.*, p. 18.

18. Ibid., p. 19-20. El emperador chino, el Hijo del Cielo, era respetuoso del ritual confuciano; sin embargo, a K'ang-Hsi (1654-1722) le interesaban los conocimientos científicos de los jesuitas. Cuando él era joven, estudió matemáticas y ciencias naturales con el flamenco Ferdinand Verbiest (1623-1688). Después de la muerte del último, Luis XIV de Francia envió a China a J. Bouvet y Jean François Gerbillon, quienes escogieron el texto de Eléments de géometrie por Pardies (1671) para el emperador. En el período de K'ang-Hsi hubo grandes intercambios culturales y científicos, y se presentaron las cosas orientales por numerosos libros en Europa. Entre ellos mencionamos, Kircher, Athanasius, China illustrata (1667); Leibniz, Gottfried Wilhelm, Novissima Sinica historiam nostri temporis illustratura (1697); Halde, Jean Baptiste du, Description géographique, historique, chronologique, politique et physique de l'empire de la Chine et de la Tartarie chinoise (1735). La obra de La Mothe le Vayer, De la Vertu des Payens (1642), trataba a Confucio como Sócrates de la China. En el siglo XVIII los nuevos conocimientos de la civilización china adquirieron renovada importancia en el desarrollo de la Ilustración en Europa. Franke, op. cit., p. 285-288. Yamada, Keiji, Konton no umi e, Chugoku-teki shiko no kozo, Tokyo, Chikuma-shobo, 1975, 332 p., p. 6-13.

19. *Vid* Hellmann, *op. cit.*, p. 146-150.

20. Chevigny, *op. cit.*, p. 20.

21. Franke, *op. cit.*, p. 280.

22. *Ibid.*

23. Hellmann, *op. cit.*, p. 164.

24. Golder, Frank A., *Russian Expansion on the Pacific, 1641-1850; an account of the earliest and later expeditions made by including some related expeditions to the Arctic regions,* New York, Paragon, 1971, 368 p. p. 67.

25. *Ibid.*, p. 98-101.

26. *Ibid.*, p. 101.

27. *Ibid.*, p. 109-113.

28. *Ibid.*, p. 114-115. Chevigny, *op. cit.*, p. 24.

29. Golder, *op. cit.*, p. 138-139.

30. *Ibid.*, p. 141-147.

31. Hellman, op. cit., p. 174.

32. Golder, op. cit., p. 165-169.

33. Ibid., p. 170-173.

34. Ibid., p. 220-224 y 226. El 28 de mayo de 1739, la nave capitana ancló en una bahía de Oshu y Spanberg se entrevistó con un oficial japonés. Kashima, Morinosuke, Nihon gaikoshi, 33 v., Tokyo, Kashima Kenkyusho, 1970, v. I, p. 121-122.

35. Golder, op. cit., p. 225-226. El 25 de mayo, el barco Gavril, al mando de Walton, arribó en la costa de una aldea de Boshu, pidiendo agua fresca. Kashima, op. cit., v. I, p. 122.

36. Golder, op. cit., p. 183-193.

37. Ibid., p. 193 y 195-196.

38. Grunebaun, op. cit., p. 91.

39. Golder, op. cit., p. 248.

40. Chevigny, op. cit., p. 29. Williams, Glyndwr, The Expansión of Europe in the Eighteenth Century; overseas, rivalry, discovery and explotation, New York, Walker and Company, 1967, 309 p., p. 172.

41. Chevigny, op. cit., p. 26.

42. Clark, op. cit., p. 206. Véase la nota 6 del capitulo III-1-.

43. Bodega y Cuadra, Juan Francisco de la, El descubrimiento del mundo, 1775-1792, ed. de Salvador Bernabeu Albert, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 262 p. (El libro de bolsillo, 1489) p. 10-12.

4. Expediciones españolas como reacción contra la expansión rusa

1. Mathes, W. M., op. cit., p. 31-40.

2. Ibid., p. 54-69.

3. El conde de Lacy, ministro de España, fue admitido como miembro de la Academia de Ciencias de Estocolmo. Sarrailh, Jean, *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1957, 784 p. p. 362.

4. Williams, Glyndwr, *op. cit.*, p. 171. Orozco y Berra, Manuel, *Apuntes para la historia de la geografía en México*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1881, 503 p. p. 269. Bancroft, Hubert Howe, *History of the Northwest Coast*, San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1884, 2 v. (The Works of Hubert Howe Bancroft, XXVII-XXVIII) v. I, p. 150. Las primeras noticias sobre las expediciones rusas no fueron de el conde de Lacy y vizconde de la Herrería, sino España ya tenía algunas informaciones a través de científico francés José Nicolás Delisle en una conferencia sobre el tema en la Academia de Ciencias de París, el 8 de abril de 1750, en la cual asistían Antonio de Ulloa y secretario de la embajada española, Ignacio Luzán. Estos últimos comunicaron sus contenidos a jesuita español Andrés Marcos Burriel que preparaba la edición del padre Miguel Venegas, y la obra de Venegas apareció en 1757 con el apendice de Burril sobre la expansión rusa, acompañada de un interesante mapa. (Venegas, Miguel, Noticia de la California y de su conquista español, 3 vols. México, Ed. Layac, 1944) Un año más tarde, el padre José Torrubia advertió que, "los moscovitas han navegado y pueden navegar desde sus costas y puertos no solamente a la California, sino a Acapulco, Lima, Panamá, Chile etecétera, y que, pasando por el estrecho de Magallanes, pueden llegar hasta los puertos de Mediterráneo, y consecuentemente a nuestra Civitavecchia", en la obra titulada de I Moscoviti nella California (Roma, Generoso Salomini, 1759). En consecuencia, Carlos III ordenó a los embajadores que investigaran ante la corte de San Petersburgo a qué terminos llegaron los descubrimientos de los rusos en California. Bodega y Quadra, op. cit., p. 12-13.

5. Copia de la real orden en cuyo cumplimiento se dispusieron las expediciones y reconocimientos de la costa septentrional de Californias, de Julian de Arriaga al virrey de Nueva España, Madrid, 11 de abril de 1773, Archivo General de la Nación (A.G.N.), *Historia*, t. 61, núm. 2, f. 19-20.

6. Golder, *op. cit.*, p. 251.

7. *Vid supra.*

8. Krusenstern, Adam J. von, *Voyage Round the World in the Years 1803, 1804, 1805 and 1806*, Amsterdam, N. Israel, 1968, 2 v. v. I, p. XVII.

9. *Ibid.*, p. XVII-XVIII.

10. Bucareli y Ursua, Antonio María, *La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursua, cuadragesimo sexto virrey de México*, México, A.G.N., 1939, 2 v. v. II, p. 221.

11. Vease los "Mapas y viajes" núm. 28.

12. Bucareli y Ursua, *op. cit.*, v. II, p. 222-223.

13. *Ibid.*, p. 223-224.

14. Juan Pérez fue natural de Mallorca, piloto que había ido en el Pacífico ejecutando varios viajes en el galeón de Manila, el mismo que había servido para la población de la Alta California, y ahora alférez de fragata, comandante de marina de las embarcaciones de San Blas. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 270.

15. Bucareli y Ursua, *op. cit.*, v. II, p. 225.

16. *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, v. II, Madrid, Instituto Histórico de Marina (M.I.H.M.), 1943, p. 97.

17. Carta de Juan Pérez al virrey Antonio María de Bucareli, Monterrey, 31 de agosto de 1774, A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 14, f. 510-521.

18. *Ibid.*

19. *Cf.*, Bucareli y Ursua, *op. cit.*, v. II, p. 225: "después de haber llegado a la altura de 55 grados 49 minutos".

20. Carta de Juan Pérez al virrey Antonio María de Bucareli, Monterrey, 31 de agosto de 1774, A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 14, f. 510-521.

21. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 155-156.

22. Humboldt, op. cit., p. 212-213.

23. Carta de Juan Pérez al virrey Antonio María de Bucareli, Monterrey, 31 de agosto de 1774, A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 14, f. 510-521. Bucareli y Ursua, *op. cit.*, v. II, p. 225. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 271.

24. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 102. Los oficiales de la armada española que llegaron a Nueva España fueron Bruno Hezeta, Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan de Ayala, Diego Choquet, Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, y posteriormente llegó Ignacio Arteaga. En cuanto a la selección de los seis oficiales marinos a México, véase Bodega y Quadra, op. cit., p. 26-27.

25. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 102-103. Bodega y Quadra, op. cit., p. 29-30 y 55-56. Los oficiales llevaron a San Blas los siete cajones que contenían varios instrumentos astronómicos para realizar su misión de expedición de altura, tales como un péndulo astronómico, un cuadrante de dos y medio pies de radio y dos telescopios de 24 pulgadas de focus. Véase ibidem, p. 28-29.

26. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 103. Bodega y Quadra, op. cit., p. 30-31 y 56-57. El comisario del puerto San Blas, Francisco Hijosa, recomendó el envío de una goleta junto a la fragata Santiago, y finalmente se designó la Sonora. La tripulación de la goleta consistió en Juan Francisco de la Bodega, el piloto Francisco Antonio Mourello, con 14 hombres, cuyos tripulantes sólo cuarto habían navegado anteriormente, los demás eran vaqueros contratados en las haciendas cerca de San Blas. Ibid., p. 57.

27. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 103-104. Véase Bodega y Quadra, op. cit., p. 31 y 58-59.

28. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 108. Véase Bodega y Quadra, op. cit., p. 67-69.

29. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 111. Bodega y Quadra, op. cit., p. 70-72. En cuanto a la toma de posesión, "formóse en el monte un cuadro con la tripulación de las dos embarcaciones bien armadas, se puso en el centro la cruz e inmediata se formó la capilla. Se celebró con todo este orden la misa y predicó el padre fray Miguel de la Campa, del orden de San Francisco". Ibid., p. 72.

30. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 115. Los expedicionarios llevaron dos cartas francesas de Bellín: una impresa en 1756 y otra en 1766. La última de ellas lleva el siguiente título: Carte réduite de l'Ocean Septentrionale compris entre l'Asie et l'Amérique suivant les découvertes que ont éte faites par les Russes. Dressée au Dépost des Cartes et Plans de la Marine pour le service des vaisseaux du Roy par ordre de M le Duc de Praslin, Ministre de la Marine, par le Sr Bellin... 1766. Bodega y Quadra, op. cit., p. 61.

31. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 118-121. Bodega y Quadra, op. cit., p. 79-89.

32. Vid infra.

33. Orozco y Berra, op. cit., p. 273-274.

34. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 123-126. Bodega y Quadra, op. cit., p. 92-98. No he encontrado la carta de Bellin imprimida en 1766; sin embargo, probablemente no hubo mucha diferencia con la carta de Delisle en 1752. Véase los Mapas y viajes: núm. 44. En cuanto a los datos históricos referentes al almirante portugués de Fonte, quien descubrió el estrecho de Fonte en 1640, en el último año de la unión de las dos coronas española y portuguesa, 1580-1640; así como Juan de Fuca descubrió el estrecho de su nombre en 1592, no los tenemos. Alejandro de Humboldt los menciona como los viajes "apócrifos". Humboldt, op. cit., p. 211.

35. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 126. Bodega y Quadra, op. cit., p. 98-99.

36. Orozco y Berra, op. cit., p. 276. Bodega y Quadra, op. cit., 100-105. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. II, p. 127-130.

37. Bustamante, Carlos María de, Suplemento a la historia de los tres siglos de México, durante el gobierno español, escrito por Andres Cavo, preséntalo Carlos María de Bustamante como continuador de aquella obra, México, Testamentaría de Alejandro Valdes, 1836-1838, 3 v., v. III, p. 120.

38. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 16.

39. Bustamante, op. cit., v. III, p. 120. El virrey Bucareli envió el 27 de diciembre de 1775 copias de diversos diarios efectuados durante la expedición de altura. De la Bodega y Cuadra se elevó a teniente de navío y Mourelle a alférez de fragata. Bodega y Quadra, op. cit., p. 32.

40. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VIII, p. 107. Carlos III ordenó seguir las expediciones del noroeste el año 1777. Sin embargo, en San Blas faltaba transporte para abastecer la Alta California, y necesitaba un mejor barco para realizar un nuevo viaje, que fuera armada para defenderse de aquellos costeños y de otros extranjeros europeos. Se comisionó al Perú con el objetivo de adquirir una nueva fragata; De la Bodega y Cuadra abandonó Acapulco el 21 de marzo de 1777, y del puerto de Paita trasladó por tierra hasta Lima. El cumplimiento de la misión no fue tan fácil sino tenía que ajustar a sus requerimientos entre la escasez de barcos en El Callao. Finalmente fue elegida la fragata llamada Favorita. Cuando él llegó de El Callao a San Blas a bordo de dicha fragata el 21 de febrero de 1778, encontró otra fragata llamada Princesa, de 189 toneradas, construida en el mismo puerto. Desde entonces pasó doce meces de la preparación para realizar la tercera expedición del noroeste de las arriba mencionadas naves. Bodega y Quadra, op. cit., p. 286. Antonio de Ulloa, comandante de la flota de Indias y como colaborador de la política naval de Bucareli, escribió al virrey en Veracruz, marzo 25 de 1777: "Fue muy buen pensamiento de vuestra merced enviar a Lima o a Guayaquil a solicitar embarcación para que ayude a las de San Blas y continuar los descubrimientos y posesión por el Norte hasta los 70 grados... Necesitan tomar bien las medidas, pues los rusos sólo navegan por allí en lo fuerte del verano, después que los mares se deshielan". Solano, Francisco de, Antonio de Ulloa y la Nueva España, con dos apéndices, México,

Universidad Nacional Autónoma de México, 1979, CLX, 426 p., p. 246.

41. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 62-67. Véase Bodega y Quadra, op. cit., p. 122-125.

42. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 73-74.

43. Bodega y Quadra, op. cit., p. 136-138.

44. Ibid., p. 143-145.

45. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 105. Bodega y Quadra, op. cit., p. 146-147. Un año antes de la expedición española, en 1778 el capitán Cook alcanzó las costas noroccidentales de América en busca del paso del Noroeste comunicado entre dos océanos Pacífico-Atlántico, y exploró el Cook Inlet y el estrecho de Behring. De esta forma, encontró la actividad rusa en el litoral de Alaska. Vid infra.

46. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 107. Véase Bodega y Quadra, op. cit., p. 148.

47. Colección de diarios, ed. de M.I.H.M., v. VII, p. 119. Bodega y Quadra, op. cit., p. 151-152. La ensenada de Legla está situada al final de la peninsula Kenai.

5. La exploración geográfica del océano Pacífico por los ingleses y franceses

1. Gil, Juan, Mitos y utopías del descubrimiento, 2 v., Madrid, Alianza, 1989 (Alianza Universidad, 577 y 585) v. II, p. 85.
2. Ibid., p. 86. En la segunda mitad del siglo XVI los españoles planearon varias rutas comerciales transpacíficas entre Manila y América española, pero en 1591 la corona permitió que Manila pudiera comunicar sólo con Acapulco. Morga, op. cit., ed. de Iwanami, p. 52, n. 4.
3. Gil, Mitos , v. II, p. 87-88.
4. Ibid., p. 109-120. Véase Morga, op. cit., ed. de Hakluyt, p. 64-74.
5. Gil, Mitos , v. II, p. 124.
6. *Ibid.*, p. 112.
7. Parry, Europa, p. 215.
8. Liss, Peggy K., *Los imperios trasatlánticos; las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 296 p. p. 27-28.
9. Parry, *op. cit.*, p. 248-250. Smith, Adam, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la naciones*, ed. de Edwin Cannan con una introducción de Max Lerner, nueva trad. y estudio preliminar de Gabriel Franco, México, Fondo de Cultura Económica, 1958, LXXVI, 917 p. p. 659-660.
10. Franke, *op. cit.*, p. 293.
11. *Ibid.*
12. Goebel, Julius, *The Strugle for the Falkland Island; a study in legal and diplomatic history*, New Haven, Yale University Press, 1927, XIII, 482 p. p. 176. Frank, Andre Gunder, *La acumulación mundial, 1492-1789*, Madrid, Siglo Veintiuno, 1979, 286 p. p. 176.
13. Bougainville, Louis-Antoine, *Viaje alrededor del mundo, por la fragata del rey la "Boudeuse" y la fusta "Estrella" en 1767, 1768 y 1769*, 4a. ed., Madrid, Espasa-Calpe, 1966, 243 p. p. 13.

14. *Ibid.*, p. 21.

15. *Ibid.*, p. 39.

16. *Ibid.*, p. 43.

17. *Ibid.*, p. 47.

18. *Ibid., passim.*

19. Al viaje acompañaron once científicos; entre ellos se encontraban los botánicos Daniel Solander y Joseph Banks, el astrónomo oficial de la Real Sociedad de Londres, Charles Green, y el pintor Francis Parkin.

20. Abel Janszoon Tasman, un navegante holandes, realizó tres viajes, con el contrato de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. En 1639, viajó en busca de las Islas Ricas de Oro y Plata, al este del Japón. El segundo viaje, entre 1642 y 1643, resultó descubrir Tasmania, Nueva Zelanda y las islas Tonga y Fidji. En 1644, en el último viaje, levantó el plano de la costa noroccidental de Australia.

21. Vid. supra sobre el viaje de La Perouse y las "Mapas y viajes" núm. 33.

22. *Ibid.*

23. Borradores de cartas reservadas, acerca del viaje del capitán Cook, México, 26 de junio de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 2, f. 4-5v.

24. *Ibid.*

25. Carta resrvada de Domingo Elizondo al virrey Bucareli, México, 20 de julio de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 9, f. 186-186v.

26. Lista de las filiaciones de 180 soldados, en 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 6, f. 91-164.

27. Carta de Francisco An. Cañaveral y Ponce, al virrey Bucareli, México, 25 de octubre de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 2, f. 6.

28. Beaglehole, John Cawte, *The Exploration of the Pacific*, 3a. ed., Stanford, California, Stanford University Press, 1966, 346 p. p. 289-290.

29. Cook, James, *Seventy North to Fifty South; the story of Captain Cook's last voyage, wherin are discovered numerous South Pacific Islands, the Hawaiian Islands, the Coast of North America, and Alaska*, Englewood Cliffs, N. J., Prentice-Hall, [1969], 370 p. p. 141-143.

30. *Ibid.*, p. 143-144.

31. *Ibid.*, p. 188-189.

32. Humboldt, *op. cit.*, p. 491-492. "La isla de la Mesa, indicada en un antiguo mapa del galeón de Acapulco, es idéntica con la isla Owhyhee en la que sobresale la alta montaña de la Mesa o Mowna Roa." *Ibid.*, p. 492.

33. Cook, *op. cit.*, p. 177-178.

34. *Ibid.*, p. 178.

35. Beaglehole, *op. cit.*, p. 297.

36. Cook, *op. cit.*, p. 194-196.

37. *Ibid.*, p. 197-198.

38. *Ibid.*, p. 227.

39. *Ibid.*, p. 233.

40. *Ibid.*, p. 271-274.

41. Bando impreso del virrey Mayorga sobre el estado de la guerra contra Inglaterra en Europa, México, 11 de mayo de 1780, A.G.N., *Provincias Internas*, v. 216, exp. 4, f. 152.

42. Expediente relativo a diversos asuntos del comercio y tráfico marítimo entre Acapulco y las islas Filipinas, A.G.N., *Filipinas*, v. 15, exp. 2, f. 65-65v.

43. *Ibid.*, f. 69-70v.

44. *Ibid.*, f. 71.

45. *Ibid.*, f. 59.

46. Superiores órdenes sobre destinar la fragata *Princesa* a convoyar la nao de Filipinas en 1780 por el virrey Martín de Mayorga, A.G.N., *Filipinas*, v. 16, exp. 11, f. 62-109.

47. Bancroft, Hubert Howe, *History of California*, 5 v., San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1885-1889 (The Works of Hubert Howe Bancroft, XVIII-XXII) v. I, p. 429.

48. *Ibid.*, p. 433.

49. La Perouse, Jean François Galaup de, *A Voyage Round the World Performed in the Years 1785, 1786, 1787 and 1788 by the Boussole and Astrolabe*, 3 v., Amsterdam, N. Israel, 1968, v. I, p. 456.

50. Ibid., p. 489.

51. Ibid., v. II, p. 464.

52. Ibid., p. 467.

53. Ibid., p. 381. Ezo y Oku-Ezo (actuales Hokkaido y Sakhalin respectivamente) eran la tierra de los ainu (o ainos).

54. Ibid., p. 384.

55. Ibid., p. 59 y 383. Tanto Toyotomi Hideyoshi como Tokugawa Ieyasu otorgaron la tierra de Ezo al daimyo Matsumae que la gobernara. Los Matsumae explotaban oro hasta el mediado del siglo XVII, y las maderas a fines del siglo. El intercambio de comercio con los ainu constituía en los artículos marítimos y pieles a cambio del arroz y artículos de necesidad cotidiana. Sin embargo, al entrar en el XVIII, el comercio entre los japoneses y los ainu se cambió por el comercio exterior de Nagasaki: la exportación de los productos marinos consiguió una importancia con China y, Ezo y Oku-Ezo era la región productora de los últimos artículos. De tal manera, los japoneses comenzaron a extender su influencia más hacia el norte. Arano, op. cit., p. 6.

56. La Perouse, op. cit., v. II, p. 75-76.

57. Ibid., p. 56-58.

58. Ibid., p. 385-386. La Perouse no pudo comprobar el estrecho de Tartaria, sino hasta el año 1808 lo confirmó por la expedición de Rinzo Mamiya, y lo denominó con el nombre del último. Véase Kitajima, Masamoto, Bakuhansei no kumon, Tokyo, Chuokoronsha, 1966, 518 p., p. 203-206.

59. La Perouse, op. cit., v. II, p. 56.

60. Ibid., p. 109.

61. Ibid., p. 86-87.

62. El *Lark* era de 220 toneladas con 40 tribulantes. Dixon, George, *A Voyage Round the World, but More Particulary to the North West Coast of America*, Amsterdam, N. Israel, 1968, XXIII, 360 p. p. XVIII.

63. La Pérouse, *op. cit.*, v. II, p. 102.

64. *Ibid.*, p. 102-103. Dixon, *op. cit.*, p. XVIII.

65. Carta de Lesseps, Versailles, 31 de octubre de 1788, en: La Pérouse, *op. cit.*, v. II, p. 482.

66. *Ibid.*, p. 101-104.

67. *Ibid.*, p. 110-111.

68. Bancroft, Hubert Howe, *History of Alaska, 1736-1885*, San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1886, 775 p. (The Works of Hubert Howe Bancroft, XXXIII) p. 282-283. Lesseps describió la expedición de Billings en Okhotsk, el 31 de octubre de 1788, en: La Pérouse, *op. cit.*, v. II, p. 480-481.

69. Bancroft, *Alaska*, p. 283.

70. Carta de Lesseps, Versailles, 31 de octubre de 1788, en: La Pérouse, *op. cit.*, v. II, p. 480-481.

71. *Ibid.*, p. 482-483.

72. Bancroft, *Alaska*, p. 284.

73. Ogden, Adele, *The California Sea Otter Trade, 1784-1848*, Berkeley, Calf., University of California, 1941, XI, 251 p. p. 15-16.

74. Bancroft, *California*, v. I, p. 440.

75. Wagner, Henry Raoup, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*, Amsterdam, N. Israel, 1966, VIII, 571 p. p. 119.

76. La Pérouse, *op. cit.*, v. II, p. 479.

CAPITULO III
INTERESES EUROPEOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMERICA: UN PUNTO ESTRATEGICO EN NUTKA

1. Expediciones a la costa noroccidental de América, para explotar la piel de nutria

1. La Pérouse menciona que las nutrias marinas se encuentran a la altura comprendida entre los 28° y 60°. La Pérouse, op. cit., v. I, p. 457. Pero, aunque la nutria comienza a encontrarse en la costa californiana desde los 28°, tan numerosa como en el norte, la calidad de piel es inferior. Ibid., v. II, p. 442. John Meares las encuentra desde los 30° hasta los 60°. Además, este animal vive en el mar de Japón, la costa de Corea y especialmente en el mar Amarillo. Meares, John, Voyages Made in the Years 1788 and 1789 from China to the North-West Coast of América, Amsterdam, N Israel, 1967, XCVI, 372 p., p. 241 y 244. En cuanto a la nutria y la caza en detalle, véase Ogden, op. cit., p. 3-14.
2. Chevigny, op. cit., p. 26-27.
3. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 345-346.
4. Chevigny, op. cit., p. 27.
5. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 346.
6. Chevigny, op. cit., p. 50. En cuanto al yasak, véase Wolf, op. cit., p. 226. La población rusa en Siberia era de 7,000 personas en 1662, y en 1710 era más de 330,000. Sumner, B. H., Una retrohistoria de Rusia, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 444 p., p. 29.
7. Chevigny, op. cit., p. 31 y 38-39.
8. Ibid., p. 29.
9. Ibid., p. 34.
10. Ibid., p. 42.
11. Ibid., p. 53-56.
12. La guerra con Turquía (1787-1792) y la guerra con Suecia (1788-1790). Véase Hellman, op. cit., p. 181-182.

13. Chevigny, op. cit., p. 63-64.
14. Nucete Sardi, José, Aventura y tragedia de Don Francisco de Miranda, 5a. ed., Caracas, Ministerio de Educación, 1964, 408 p. (Biblioteca popular venezolana, 91) p. 40.
15. Orozco y Berra, op. cit., p. 288. Vid infra.
16. Chevigny, op. cit., p. 49. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 347.
17. Ibid., p. 348-349. Portlock, Nathaniel, A Voyage Round World, but more a particularly to the Northwest Coast of America, Amsterdam, N. Israel, 1968, 384 p., p. 2-3.
18. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 173-174. Portlock, op. cit., p. 3.
19. Dixon, op. cit., p. 232-233.
20. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 174.
21. Portlock, op. cit., p. 4-5.
22. Ibid., p. 4-6. Dixon, op. cit., p. IX-X.
23. Ibid., p. XVIII. La Pérouse, op. cit., v. II, p. 102-103 y 482.
24. Meares, op. cit., p. I-III.
25. Ibid., p. VI-XI.
26. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 178. Portlock, op. cit., p. 99-100. Dixon, op. cit., p. 58-59. Dicha expedición francesa era de La Pérouse.
27. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 179-183.
28. Ibid., p. 182-183.
29. Ibid., p. 180-181.
30. Dixon, op. cit., p. 230-231.
31. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 183-184.
32. Meares, op. cit., p. 1-2.
33. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 194-195.
34. Meares, op. cit., p. 115-116.
35. Ibid., p. 119.

36. Seis negociantes fueron Joseph Barrell, quien leyó el cuento del tercer viaje del capitán Cook; Samuel Brown, Charles Frederich, Crowell Hatch, John Derby, John M. Pintard. Howay, Frederic W., Voyages of the "Columbia" to the Northwest Coast, 1787-1790 and 1790-1793, Amasterdam, N. Israel, 1969, XXVII, 518 p., p. VI.

37. Meares dice: "tal vez de ministro de España en los Estados Unidos". Meares, op. cit., p. 186.

38. Howay, op. cit., p. VII.

39. Ibid., p. 49-50. Meares menciona que la fecha del lanzamiento era el 20, por venir de Macao. Meares, op. cit., p. 220.

40. Ibid., p. 223.

41. Howay, op. cit., p. 54.

42. Meares, op. cit., p. 106-107.

43. Ogden, op. cit., p. 15. En cuanto al intento de la importación de azogue de China en la primera mitad del virreinato, véase el capítulo I de este trabajo. En esta vez, en 1782, se creyó en México que podrían importar anualmente el mercurio de Cantón 15,000 quintales por 35 pesos cada uno. Humboldt, op. cit., p. 384.

44. Ogden, op. cit., p. 15.

45. Bancroft, California, v. I, p. 440-441.

46. Instrucciones de Meares al capitán Douglas, A. G. N., Historia, t. 67, núm. 6, f. 283-283v.

47. Bancroft, California, v. I, p. 441.

48. Real Cuenta, A. G. N., Provincias Internas, v. 153, exp. 3. f. 303. En este documento se mencionan 6 cañones de bronce de calibre de a 8; 4 cañones de bronce de calibre de a 6; 2 cañones de bronce de calibre de a 4; 500 quintales de balas de a 24; 540 balas de azogue de Asia. Carta de los tenientes castellanos y ministro de Tesorero de Acapulco al virrey, 8 de noviembre de 1792, A. G. N., Provincias Internas, v. 153, exp. 3, f. 309-310.

49. Ogden, op. cit., p. 24.

50. Ibid. El azogue proveniente de China contenía mucho plomo y su precio resultó a 82 pesos el quintal. En ese tiempo el mercurio de Europa costaba 41 pesos el quintal en Nueva España. Desde 1793 el metal líquido de Asia se olvidó de nuevo. Humboldt op. cit., p. 384.

2. Encuentro en Nutka

1. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 184. Orozco y Berra, Manuel, *Apuntes para la historia de la geografía en México*, México, Imprenta de Francisco Días de León, 1881, 503 p. p. 287.

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*, p. 288.

4. *Ibid.* Wagner, *Cartography*, p. 214.

5. *Ibid.*

6. Alejandro de Humboldt vio un volumen grande en folio, titulado *Reconocimiento de los cuatro establecimientos rusos al norte de la California, hecho en 1788*, en los archivos del virreinato de México; en: Humboldt, *op. cit.*, p. 214. Sin embargo, aun no lo he encontrado en el Archivo General de la Nación.

7. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 288.

8. Pasaporte dado del gobernador de Macao, Bernardo Aleixo de Lemos, al capitán Francisco José Viana, 17 de diciembre de 1787, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 23-23v. Instrucciones dadas de Joao Carvalho a Francisco José Viana, Macao, 23 de diciembre de 1788, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 24-28.

9. *Ibid.* Expediente sobre haberse encontrado en Nutka al paquebote portugués *Iphigenia Nubiana*, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 9-10.

10. Instrucciones dadas de Joao Carvalho a Francisco José Viana, Macao, 23 de diciembre de 1788, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 24.

11. Expediente sobre haberse encontrado en Nutka..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 11. *Vid* Instrucciones dadas de Joao Carvalho a Francisco José Viana..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 27.

12. Expediente sobre haberse encontrado en Nutka..., A.G.N., *Historia* t. 65, núm. 5, f. 11-11v. *Vid* Instrucciones dadas de Joao Carvalho a Francisco José Viana..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 27v.-28.

13. Expediente sobre haberse encontrado en Nutka..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 10v.

14. *Ibid.*, f. 9.

15. Informe de José Tobar y Tamariz al virrey, 29 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, s. f.

16. Los sangleyes son comerciantes chinos que viajaban entre China y Filipinas.

17. Informe de José Tobar y Tamariz al virrey..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, s. f.

18. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 194.

19. *Ibid.*, p. 193.

20. Expediente sobre haberse encontrado en Nutka..., A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 20-21v.

21. Marshall, James Stirrat y Carrie Marshall (compils. y notas), *Pacific Voyage; selections from Scots Magazine, 1771-1808*, Portland, Binfords & Mort, 1960, 100 p. p. 67.

22. Cartas de Esteban José Martínez al virrey Manuel Antonio Flores, San Lorenzo de Nutka, 13 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 14, f. 75-75v.

23. Marshall, *op. cit.*, p. 67.

24. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 155.

25. Artículos de acuerdo entre Thomas Hudson y John Etches, Typa, 24 de enero de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 1, f. 10.

26. *Ibid.*

27. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 155-155v.

28. *Ibid.*, f. 155v.

29. Carta núm. 1 del comandante Esteban José Martínez al capitán Thomas Hudson, de la fragata *Princesa*, 18 de junio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 159.

30. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 155v.

31. *Ibid.*, f. 156. Carta núm. 2 del comandante Esteban José Martínez al capitán Thomas Hudson, de la fragata *Princesa*, 19 de junio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 160.

32. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 156.

33. *Cf.* Carta de James Colnett al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 12 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 149.

34. *Vid* Carta de Martínez sobre el descubrimiento del estrecho de Juan de Fuca, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 12, s. f.

35. *Vid* Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 156-156v.

36. Cuando la fragata *Argonaut* llegó a Nutka, se hallaron ahí cinco barcos: *Princesa, San Carlos, Columbia Rediviva, Lady Washington* y *North West America*. Carta de Duffin a Meares, Nutka, 12 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 303.

37. Carta del capitán James Colnett al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 12 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 149-150v.

38. *Vid* Humboldt, *op. cit.*, p. 216. "Colnett manifestó al navegante español la orden que traía de su gobierno, para establecer una factoría en Nutka, construir allí una fragata y una goleta y no permitir que ninguna otra nación europea tomase parte en el comercio de las peleterías." "Ya se había formado en Inglaterra, desde el año de 1785, una compañía de Nutka con el nombre de The King George's Sound Company; y aun se proyectaba formar en Nutka una colonia inglesa a la manera de la de Nueva Holanda." *Ibid*.

39. Carta de Meares al capitán Colnett, 17 de abril de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 289v.-291. Traducción de las instrucciones dadas por los dueños de la embarcación inglesa la *Argonaut*, a su capitán James Colnett, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 13, f. 67-70. *Vid* Humboldt, *op. cit.*, p. 216.

40. Instrucciones que deberá observar José María Narváez en la conducción de la balandra apresada nombrada la *Princess Royal hasta entregarla en el Departamento de San Blas a disposición* del Sr. comandante y comisario de él, dadas de Esteban José Martínez, Nutka, 24 de de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, f. 38-39v.

41. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 156v.-157.

42. Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 157v.-158.

43. Carta de José Camacho al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 17 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 6, f. 9-9v.

44. Instrucciones que deberá observar José María Narvaez en la conducción de la balandra apresada nombrada la *Princess Royal*..., dadas de Esteban José Martínez, San Blas, 24 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, f. 38-39v.

45. Carta de José María Narvaez al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 4 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 6, f. 30-30v.

46. Carta de Gonzalo López de Haro al virrey Manuel Antonio Flores, Monterrey, 18 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 12, s. f.

47. Puede ser capitán Hudson o capitán Colnett, no menciona su nombre en la carta.

48. Carta de Gonzalo López de Haro al virrey Manuel Antonio Flores, Monterrey, 18 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 12, s. f.

49. Correspondencia de Esteban José Martínez al virrey Manuel Antonio Flores, Nutka, 7 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 11, s. f.

50. Transcripción de la superior orden del 25 de febrero de 1789, México, del virrey Manuel Antonio Flores a Esteban José Martínez, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 11, s. f.

51. Correspondencia de Esteban José Martínez al virrey Manuel Antonio Flores, Nutka, 7 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 11, s. f. Por la orden superior, con fecha del 25 de febrero de 1789, el virrey Manuel Antonio Flores, ordenó al comandante Martínez abandonar el establecimiento de Nutka: El virrey se dio por enterado de las dificultades que el paquebote *Aranzazú* tenía para proveerse de provisiones con destino a los presidios y misiones de las Californias. Por otra parte, la fragata *Concepción* se dirigía rumbo a Acapulco con el fin de embarcar artillería y regresar a San Blas para ser nuevamente y emprender un segundo viaje a California. Por esto el virrey dio la orden al comandante Martínez para que la expedición se hiciera hasta mediados del próximo invierno. Pese a los acontecimientos de Nutka el virrey quiso continuar la expedición. Sin embargo, el conde de Revillagigedo impidió la determinación del virrey Flores. Entonces Flores dejó este asunto pendiente al conde de Revillagigedo, quien le sucedió en el virreinato en 18 de octubre de 1789.

52. Meares, *op. cit.*, p. 362-372

53. Bancroft, *Alaska*, p. 285 y 298-299.

54. *Ibid.*, p. 285-287.

55. *Ibid.*, p. 286-290.

3. **Nutka** (de Flores a Revillagigedo)

1. Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 27 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t.65, núm. 8, s. f.

2. Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 30 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

3. *Ibid.*

4. Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 2 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

5. Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 9 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, 65, núm. 8, s. f.

6. Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 16 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

7. Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 23 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

8. Recibiendo demasiado tarde la real orden de que previniera la renuncia del comandante Martínez, el virrey ordenó a Francisco Eliza que hiciera expedición. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 239.

9. La balandra *Princesa Real* era de la inglesa *Princess Royal*, apresada por el comandante Martínez en Nutka. *Cf.* Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 240.

10. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 291. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 239.

11. Joseph Moñino, conde de Floridablaca, fue caballero Gran Cruz de la real orden española de Carlos III, consejero de estado del rey, y su primer secretario de estado y del despacho del rey.

12. Carta de Valdes al virrey del conde de Revillagigedo, Madrid, 25 de enero de 1790, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f. El 21 de enero de 1790, la Secretaría inglesa de Asuntos Exteriores recibió una carta con fecha del 4 de enero de 1790, del encargado inglés de negocios en Madrid. Esta carta manifestó que un buque inglés había sido apresado por los españoles en Nutka. Marshall, *op. cit.*, p. 68. Esta carta posiblemente fue la primera noticia para Inglaterra.

13. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 240.

14. *Ibid.*

15. *Ibid.*, p. 240-241.

16. *Ibid.*, p. 241.

17. Humboldt, *op. cit.*, p. 216. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 292.

18. *Ibid.*, p. 293-294.

19. *Vid supra.*

20. Fidalgo tenía orden de examinar con precisión la costa desde los 57° hacia el sur. *Cf.* Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 241.

21. Tampoco podía entrar Fidalgo en Nutka, a principios de septiembre. *Cf. ibid.*

22. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 293-294.

23. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 241-242.

24. En cuanto al mapa geográfico hecho por el piloto Gonzalo López de Haro se refiere, Estados Unidos obtuvo la copia por vía de Madrid, y la publicó en *Reply of the United States...*, en 1872, para la disputa de San Juan. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 242.

25. *Ibid.*, p. 241-243.

4. Disputas entre España e Inglaterra

1. Carta de Valdes al virrey conde de Revillagigedo, Madrid, 26 de enero de 1790, A.G.N., Historia, t. 65, núm. 8, s. f.

2. Marshall, James Stirrat y Carrie Marshall, Pacific Voyages; selections from Scots Magazine, 1771-1808, Portland, Binford & Mort, 1960, 100 p., p. 68.

3. Memorial transmitido del conde de Floridablanca a Mr. Fitzherbert, 13 de junio de 1790, en: ibid., p. 79-80.

4. Vid. Memorial de Mr. Meares de 30 de abril de 1790, núm. I-IX, A.G.N., Historia, t. 67, núm. 6, f. 289v.-304. (Núm. I: Copy of a letter from Mr. Meares to captain Colnett, dated 17th April 1789. To accompany inclosure Núm. I: Extracts of a letter from Mr. Meares to captain Colnett, dated Macao 25th April 1789. Núm. II: Obligation to restore the ship Iphigenia to his Catholic Majesty if deemed a lawful prize. Núm. III: Extract of a letter from Mr. Meares to capt. William Douglas, commanding the Iphigenia; dated at sea 2d February 1788. To accompany inclosure Núm. III: Extract of a letter from Mr. Meares to Mr. R. Funter, second officer of the Felice, commanding the America; dated Friendly Cove, Nootka Sound, 10th Sept. 1788. Núm. IV: The information of William Graham. Núm. V: T. Hudson's receipt for two hundred and three sea otter skins. Núm. VI: Certificate of ninety six skins being shipped on board the Columbia. Núm. VII: Deposition of the officers and men of the schooner North-West America. To accompany inclosure Núm. VII: John Kendrick's receipt for provisions, &c. on board the ship Columbia. Núm. VIII: Extracto of the Journal of the Iphgenia. Núm. IX: Copies of letters from Mr. Duffin to Mr. Meares.)

5. Memorial transmitido del conde de Floridablanca a Mr. Fitzherbert, 12 de junio de 1790. Marshall, op. cit., p. 80.

6. William Pitt el joven (1759-1806) fue el primer ministro y ministro de la Hacienda, quien recibió este nombramiento en 1783; con sólo una poca interrupción él se quedó con este poder hasta su muerte en 1806.

7. Discusiones en el parlamento británico. Ibid., p. 71-72.

8. Ibid., p. 72.

9. Ibid.

10. Ibid., p. 72-73.

11. Por razón de la donación la bula Expedio Motu Proprio del Papa Alejandro VI, el pontífice de Roma, el 4 de mayo de 1493.

12. El tratado de paz de Versalles en 1783.

13. Discusiones en el parlamento británico. Ibid., p. 73-74.

14. El marqués de Landsdown, uno de los intelectuales y políticos de esta época, pronunció un discurso largo y brillante ante la Cámara de los Lores, reprobando el establecimiento español en Nutka. Ibid., p. 71. Después de la aprobación, lord Rawdon propuso, se hiciera una cuenta de los productos netos anuales de la pesquería de ballena en la costa u otras informaciones respecto a la captura de los buques británicos por los españoles en Nutka, y copias de la información que los ministros habían recibido acerca del estado del armamento español. Pero, todas estas mociones fueron rechazadas. Ibid., p. 76.

15. Discusiones en el parlamento británico. Ibid., p. 75.

16. Ibid.

17. Ibid., p. 70. Vid. Copia del Memorial, presentado a la Cámara de los Comunes, el 13 de mayo de 1790. A.G.N., Historia, t. 67, núm. 6, f. 285v.-289.

18. Discusiones en el parlamento británico. Marshall, op. cit., p. 75.

19. Ibid., p. 75-76.

20. Memorial transmitido del conde de Floridablanca al Mr. Fitzherbert, 13 de junio de 1790. Ibid., p. 80-81.

21. Discusiones en el parlamento británico. Ibid., p. 76.

22. "The Declaration of June 4, 1790 of the King of Spain, from his summer palace at Aranjuez, to all the courts of Europe...

was followed by a formal demand on France for assistance under the Family Compact, i.e., the treaties between the reigning Bourbon dynasties of France and Spain. The French National Assembly, after much delay, offered Spain assistance on terms which included the restitution of Louisiana, but instead of accepting this offer the King of Spain prefereed to deal with England." Ibid., p. 70.

23. Declaración del rey de España. Ibid., p. 76-78.

24. Artículo VIII del tratado de Utrecht (Treaty of Peace and Friendship between the most Serene and most Potent Princess Anne, by the Grace of God Queen of Great Britain, France and Ireland, Defender of the Faith, &c. and the most Serene and most Potent Prince Philip V. the Catholick King of Spain, concluded at Utrecht, the 13th Day of July 1713):
That there be a free Use of Navigation and Commerce between the Subjects of each Kingdom, as it was heretofore in time of Peace, and before the Declaration of this late War, in the Reign of Charles II of glorious Memory, Catholick King of Spain, according to the Treatys of Frienship, Confederation and Commerce, which were formerly made between both Nations, according to antient Customs, Letters Patent, Schedules, and other particular Acts; and also, according to the Treaty or Treatys of Commerce, which are now, or will forthwith be made at Madrid. And whereas, among other Conditions of the general Peace, it is by common Consent established as a chief and fundamental Rule, that the Exercise of Navigation and Commerce to the Spanish West-Indies should remain in the same State it was in the Time of the aforesaid King Charles II. that therefore this Rule may hereafter be observ'd with inviolable Faith, and in a manner never to be broken, and thereby all Causes of Distrust and Suspicion concerning that Matter may be prevented and remov'd, it is especially agreed and concluded, that no Licence, nor any Permission at all, shall at any time be given either to the French, or to any Nation whatever, in any Name or under any Pretence, directly or indirectly, to fail to, traffick in, or introduce Negroes, Goods, Merchandizes, or any thing whatsoever, into the Dominions subject to the Crown of Spain in America, except what may be agreed by the Treaty or Treatys of Commerce aforesaid, and the Rights

and Privileges granted in certain Convention, commonly called el Assiento de Negroes, whereof mention is made in the 12th Article; except also whatsoever the said Catholick King or his Heirs or Successor, shall promise, by any Contract or Contract or Contracts, for the Introduction of Negroes into the Spanish West-Indies, to be made after the Convention, or the Assiento de Negroes above-mention'd, shall be determined. And that more strong and full precaution may be taken on all sides, as abovesaid, concerning the Navigation and Commerce to the West-Indies, it is hereby further agreed and concluded, that neither the Catholick King, nor any of his Heirs and Successors whatsoever, shall sell, yield, pawn, transfer, or, by any means, or under any Name, alienate from them and the Crown of Spain to the French, or to any other Nations whatever, any Lands, Dominions or Territorys, or any part thereof belonging to Spain in America. On the contrary, that the Spanish Dominions in the West-Indies may be preserv'd whole and entire, the Queen of Great Britain engages, that she will endeavour, and give assistance to the Spaniards, that the ancient Limits of their Dominions in the West-Indies be restored and settled as they stood in the Time of the abovesaid Catholick King Charles II. if it shall appear, that they have, in any manner, or under any pretence, been broken into, and lessen'd in any part, since the Death of the aforesaid Catholick King Charles II. (Major Peace Treaties of Modern History, 1648-1967, 4 vols., con un ensayo introductorio por Arnold Toynbee, editor Fred L. Israel, comentario por Emanuel Chill, New York, Chelsea House Publisher, 1967, v. I, p. 222-223)

25. Memorial transmitido del conde de Floridablanca al Mr. Fitzherbert, 13 de junio de 1790. Marshall, op. cit., p. 78-81.

26. Respuesta del Mr. Fitzherbert a la carta del conde de Floridablanca, 13 de junio de 1790. Ibid., p. 81.

5. Convenio de Nutka

1. Orden instructiva del conde de Revillagigedo a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, México, 29 de octubre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6,f. 239.

2. *Ibid.*, f. 229-236.

3. Vease la nota 4 de "Disputas entre España e Inglaterra" en este capítulo. "Estos documentos se deberan y tener muy presente, por contener las instrucciones de que habla este artículo", en: Notas sobre las reflexiones que se había hecho para el arreglo de límites entre España e Inglaterra en las costas septentrionales de Nutka, puestas cada una en su respectivo capítulo, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 256. El Memorial de Meares está traducido en español, así como: Extracto del apéndice del viaje de Meares, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 306-321v.

4. Notas sobre las reflexiones..., A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 256.

5. Reflexiones sobre los límites que deben fijarse en la costa los españoles e ingleses según el último convenio, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 260-260v.

6. Cartas del conde de Revillagigedo a Francisco Eliza y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, 22 de febrero de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 237-237v.

7. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 244. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, San Blas, 21 de diciembre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 148-148v.

8. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 246.

9. Carta de Ramon Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 26 de mayo de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 105-106.

10. Las novedades ocurridas desde el día 27 de mayo, de Ramón Saavedra a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 27 de agosto de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 138v-139.

11. Pasaporte del comandante de navío John Kendrick, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 134. Solicitud de John Kendrick para quedar el buque en Nutka, 15 de julio de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 132.

12. Las novedades ocurridas desde el día 27 de mayo, de Ramón Saavedra a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 27 de agosto de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 139v-140.

13. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 21 de diciembre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 146.

14. Humboldt, *op. cit.*, p. 217. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 249. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 294-295. Fernandez, Justino, *Tomas de Suria y su viaje con Malaspina, 1791*, México, Porrúa Hermanos y CIA, 1939, 134 p. p. 44.

15. *Ibid.*, p. 98.

16. En cuanto a la investigación científica de Malaspina en la costa noroccidental de América, véase González Claverán, Virginia, La expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794, México, El Colegio de México, 1985, 528 p. lams.

17. Orden instructiva del conde de Revillagigedo a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, México, 29 de octubre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 239-243v.

18. Instrucciones del conde de Revillagigedo a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, México, 29 de octubre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 244-246.

19. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 297.

20. Extracto del diario de las navegaciones, exploraciones y descubrimientos hechos en la América septentrional por Jacinto Caamaño, teniente de navío de la real armada y comandante de la fragata de S. M. nombrada Nuestra Señora de Aranzazú, desde el puerto de San Blas, de adonde salió en 20 de marzo de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 11, f. 341.

21. *Ibid.*, f. 342v. *Relación del viage hecho por las goletas Sutil y Mexicana, en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca; con una introducción en que se da noticia de las expediciones executadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América*, Madrid, José Porrua Turanza, 1958, CLXVIII, 202 p. p. 20. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra al conde de Revillagigedo, Nutka, 22 de junio de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 2-2v.

22. A los españoles este punto les pareció muy secundario respecto a la derrota que había emprendido. Extracto del diario ... por Jacinto Caamaño, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 11, f. 342v.

23. *Relación del viage hecho por las goletas Sutil y Mexicana*, p. 51-52.

24. *Ibid.*, p. 113. Carta de la Bodega y Cuadra al conde de Revillagigedo, Nutka, 22 de junio de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 1-3v.

25. Extracto del diario... por Jacinto Caamaño, A.G.N., *Historia* t. 71, núm. 11, f. 343.

26. *Ibid.*, f. 349v.

27. *Ibid.*, f. 337-338.

28. *Ibid.*, f. 403.

29. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra al conde de Revillagigedo, Nutka, 22 de junio de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 2v.-3.

30. *Ibid. Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana*, p. 116.

31. *Ibid.*, p. 113.

32. *Ibid.*, p. 116.

33. *Ibid.*, p. 114.

34. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 29 de agosto de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 32-37.

35. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, primero de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 457-458v.

36. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 2 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 41v.-43.

37. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 11 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 452-452v.

38. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 11 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 50-51.

39. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 12 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia* t. 70, núm. 11, f. 453-453v.

40. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 13 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 454-454v.

41. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 13 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 46v.-49.

42. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 15 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 455-455v.

43. Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 15 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 54-58v.

44. Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 19 de septiembre de 1792, A.G.N., Historia, t. 70, núm. 11, f. 456-456v.

45. Extracto de diario... por Jacinto Caamaño, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 11, f. 406-406v.

46. *Ibid.*, f. 408.

47. *Ibid.*, f. 408-409.

48. *Ibid.*, f. 409-409v.

49. Carta de George Vancouver al conde de Revillagigedo, Monterrey, 13 de enero de 1793, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 446-446v.

50. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 289.

51. Pareceres de los oficiales de marina, Galiano, Valdés, Salamanca y Bernaci, sobre nueva exploración desde los 50 a 60 grados de latitud norte, San Blas, marzo de 1793, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 1, f. 3-6v.

52. *Ibid.*

53. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 290-291.

54. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 301-302.

55. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 293.

56. *Ibid.*, p. 291-292.

57. Diario de Ramón Saavedra sobre novedades ocurridas en Nutka desde el 7 de junio de 1793 hasta 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 284-286.

58. *Ibid.*, f. 286v.-289v.

59. *Ibid.*, f. 288-292.

60. *Ibid.*, f. 292-294v.

61. *Ibid.*, f. 294v.-296v.

62. Diario de Ramón Saavedra sobre novedades ocurridas en Nutka desde el 7 de junio de 1793 hasta 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 310v. Determinación de la junta con el comandante Ramón Saavedra, el teniente de la tropa José Herrera, el piloto de buque Hipolito Tono y el pilotín Juan José de los Ríos, Nutka, 26 de mayo de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 272-272v.

63. Diario de Ramón Saavedra sobre novedades ocurridas en Nutka ..., A.G.N., *Historia*, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 311-311v.

64. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 273-273v. Carta de José Herrera al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 274. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 275.

65. Diario de Ramón Saavedra..., A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 311v.-312.

66. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 31 de agosto de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 316-316v.

67. *Ibid.*, f. 317.

68. Diario de Ramón Saavedra..., A.G.N.,*Historia*, t. 71, núm. 10, f. 317v.-318.

69. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 300-301.

70. *Ibid.*, p. 295.

71. Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 31 de agosto de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 319.

72. Bancroft, *The Northwest Coast*, v. I, p. 296.

73. Carta de Ramón Saavedra al marqués de Banciforte, San Blas, 10 de junio de 1795, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 325.

74. Carta de Ramón Saavedra al marqués Banciforte, Monterrey, 22 de noviembre de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 9, f. 253-253v.

75. Orozco y Berra, *op. cit.*, p. 306.

76. Marshall, *op. cit.*, p. 94-95.

CAPITULO IV

LOS IMPERIOS OCCIDENTALES EN EL PACIFICO

1. El océano Pacífico septentrional, 1795-1805

1. Morison, op. cit., p. 200-201. Asimov, Isaac, El nacimiento de los Estados Unidos, 1763-1816, 2a. ed., México, Alianza, 1983, 322 p. (El libro de bolsillo, 968) p. 236-238.
2. Morison, op. cit., p. 200-201. Asimov, op. cit., p. 239-240.
3. Humboldt, op. cit., p. XV.
4. Ibid., p. XVI-XVII.
5. Chevigny, op. cit., p. 66.
6. Hall, op. cit., p. 228. Vid Langsdorff, op. cit., v. I, p. 203-208. También véase Kitajima, Masamoto, Bakuhansei no kumon, Tokyo, Chuokoronsha, 1966, 518 p. map. lam., p. 186-192.
7. Hall, op. cit., p. 228. Véase Kitajima, op. cit., p. 189.
8. Chevigny, op. cit., p. 191-192.
9. Ibid., p. 76.
10. Hellman, op. cit., p. 191-192.
11. Arcila Farías, Eduardo, Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, México, Secretaría de Educación Pública, 1974, 2 v. (Sep. Setentas, 117-118) v. I, p. 144-146.
12. Chaunu, Pierre, Histoire de L'Amérique Latine, 7a. ed., París, Presses Universitaire de France, 1976, 127 p. (Que sais-je?, 361) p. 67.
13. Liss, Peggy K., Los imperios trasatlánticos: las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 296 p., p. 189-190.
14. Anna, Timothy E., España y la independencia de América, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 346 p., p. 86.
15. Liss, op. cit., p. 295.
16. Ibid., p. 297.
17. Chevigny, op. cit., p. 76.

18. Krusenstern, op. cit., v. I, p. XXIV-XXVI.
19. Morse, Hosea Ballou, The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834, Cambridge and Oxford, Harvard University Press and Clarendon Press, 1926, v. II, p. 174.
20. Krusenstern, op. cit., v. I, p. XXVII-XXIX.
21. Ibid., p. XXIX-XXX.
22. Chevigny, op. cit., p. 105.
23. Ibid., p. 107.
24. Chevigny, op. cit., p. 107. Langsdorff, Georg Heinrich von, Voyages and Travels in Various Parts of the World, Amsterdam, N. Israel, 1968, 2 v., v. I, p. 189.
25. Krusenstern, op. cit., v. I, p. 192.
26. Langsdorff, op. cit., v. I, p. 185.
27. Ibid., p. 83-85.
28. Chevigny, op. cit., p. 107-108. Hall, op. cit., p. 228. En cuanto a la visita de Rezanov a Nagasaki se refiere, véase Krusenstern, op. cit., v. I, p. 251-313; Langsdorff, op. cit., v. I, p. 203-316.
29. Véase Kitajima, op. cit., p. 194-197.
30. Japón bautizó el estrecho con el nombre del geógrafo Mamiya, quien lo descubrió en 1808. Vid. infra.
31. Krusenstern, op. cit., v. II, p. 45-49.
32. Ibid., p. 65-66.
33. Ibid., p. 60-62.
34. Ibid., p. 61-63.
35. Morse, op. cit., v. III, p. 3.
36. Chevigny, op. cit., p. 109-112.
37. Krusenstern, op. cit., v. II, p. 278-288.
38. Ibid., p. 289-290.
39. Morse, op. cit., v. III, p. 3.

40. Chevigny, op. cit., p. 108.

41. Ibid., p. 44-46.

42. Humboldt, op. cit., p. 495.

43. Kitajima, op. cit., p. 204-206. Respecto al mapa de Takahashi, véase los "Mapas y viajes" núm. 40.

2. Comercio ruso-norteamericano

1. Durante el primer semestre de 1799 arribaron a Veracruz 30 barcos extranjeros, de las cuales 25 eran norteamericanos, 2 franceses, 1 dinamarqués y 2 alemanes. Arcila Farías, op. cit., v. I, p. 147. Asimismo, los barcos ingleses, norteamericanos y rusos surcaban las costas pacíficas.

2. Bancroft, Alaska, p. 477. Al iniciarse el siglo XIX, las nutrias estaban escasas en la costa noroccidental de América por la caza indiscriminada, como vimos. En 1801, quince barcos norteamericanos surcaban las costas pacíficas; uno de ellos, William Sturgis, comerciante de Nueva Inglaterra, obtuvo 18,000 pieles para Cantón, y en 1802, 15,000 piezas. Cada piel se vendía en 20, 40, 60 ó hasta 150 dólares en Cantón. Shaler, William, Diario de un viaje entre China y la costa noroeste de América efectuado en 1804, trad. de Guadalupe Jiménez Codinach, México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1990, 106 p., p. 14-17. En 1804, un norteamericano William Shaler viajó de Cantón a la costa hispanoamericana, en la cual recorrió de la desembocadura del río Columbia al golfo de Fonseca de Guatemala por el comercio clandestino; y a fines de 1805, regresó al puerto chino con el cargamento de 300 pieles de nutria. Véase ibidem, passim.

3. Bancroft, Alaska, p. 478. La disminución de nutrias marinas en Alaska obligó a los rusos aceptar un pacto ruso-norteamericano para la adquisión de dichas pieles en las Californias por el plan de O'Cain, el cual consistió en que el bostoniano ofreciera a Baranov barcos, rutas comerciales a Cantón, tripulaciones y provisiones para los establecimientos rusos en el noroccidente de América, a cambio de que los rusos entregaran a los cazadores aleutianos con sus baidarkas. Shaler, op. cit., p. 17-18.

4. Bancroft, Alaska, p. 478.

5. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 321.

6. Ibid., p. 323.

7. Bancroft, Alaska, p. 478-479.

8. Ibid., p. 479.

9. Langsdorff, op. cit., v. II, p. 88-89. Chevigny, op. cit., p. 116. Bancroft, California, v. II, p. 66.
10. Ibid., p. 80.
11. Chevigny, op. cit., p. 117-118.
12. Langsdorff, op. cit., v. II, p. 153-154.
13. Ibid., p. 177-179.
14. Chevigny, op. cit., p. 123-124.
15. Liss, op. cit., p. 297.
16. Chevigny, op. cit., p. 130.
17. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 323-324.
18. Ogden, op. cit., p. 51-52.
19. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 323-324.
20. Ogden, op. cit., p. 52.
21. Bancroft, Alaska, p. 479-480.
22. Ibid., p. 480.

3. Rivalidades por el dominio comercial en el Pacífico a comienzos del siglo XIX

1. Nuecete Sardi, op. cit., passim.
2. Liss, op. cit., p. 296 y 312.
3. Alessio Robles, op. cit., p. 40.
4. Díaz-Trechuelo Spinola, op. cit., p. 278.
5. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 325.
6. Ibid., v. II, p. 327-329. Después de la fundación de Astoria, el capitán Thorn navegó hacia el norte a lo largo de la costa, y a mediados de junio de 1811 ancló en la bahía de Clayoquot, cerca de la entrada del estrecho de Juan de Fuca. Pero los nativos lo rodearon inmediatamente, y mataron a todos, salvo un interprete. Ibid., p. 327-328.
7. Ibid., v. I, p. 328-330.
8. Ibid., p. 331. Ibid., v. II, p. 330-331.
9. Wolf, op. cit., p. 225.
10. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 333-335.
11. Chevigny, op. cit., p. 149.
12. Hall, op. cit., p. 228-229. Kitajima, op. cit., p. 212-213.
13. Kashima, op. cit., v. I, p. 133-134.
14. Bancroft, California, v. II, p. 80-81. Bancroft, Alaska, p. 481-482.
15. Bancroft, California, v. II, p. 81-82 y 295-296.
16. Ibid., p. 82. Bancroft, Alaska, p. 482. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 326.
17. Bancroft, Alaska, p. 482-483. Bancroft menciona dos grupos de los aleutianos procedentes de Albatross e Isabella, en: Bancroft, California, v. II, p. 296.
18. Bancroft, Alaska, p. 483.

19. Bancroft, California, v. II, p. 296-297. Kuskof compró un espacio de terreno de los nativos en esta vez o en el siguiente año. El precio pagado a los nativos fue tres mantas, tres pantalones, dos hachas, tres medias y unos abalorios. Ibid., p. 297. Kuskof negoció con tres caciques de los pomos costeros kashayas, quienes le concedieron permiso para la ocupación de una cantidad no determinada de terrenos cerca de la ranchería de Mad-shui-mui durante doce años. Mathes, Miguel, La frontera ruso-mexicana; documentos mexicanos para la historia del establecimiento ruso en California, 1808-1842, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1990, 299 p., p. 8.

20. Bancroft, California, v. II, p. 297. El Fort Ross fue fundado por Kuskof en 1811-1812. Wrángel, Ferdinand Petróvich, De Sitka a San Petersburgo al través de México; diario de una expedición, 13 X 1835 - 22 V 1836, prólogo y trad. de Luisa Pintos Mimó, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, 159 p. (Sep Setentas, 183) p. 34 (n. 4). En cuanto a la construcción del Fuerte, véase Mathes, M., op. cit., p. 8.

21. Bancroft, Alaska, p. 483. Sobre la denominación del Fuerte, se explica su origen de "Rossiia comúnmente llamado Ross", en: Mathes, M., op. cit., p. 8.

22. Bancroft, California, v. II, p. 301-302.

23. Ibid., p. 302-303. Bancroft indica que la ocupación rusa en California fue una violación del tratado entre España y Rusia en 1812. Ibid., p. 302. El virrey informó al gobernador que "estos se encontraban en contravención del tratado de 20 de julio de 1812 entre España y Rusia, y por ello debía de ordenarles el abandono de Ross". Mathes, M., op. cit., p. 9.

24. Bancroft, California, v. II, p. 303.

25. Ibid., p. 305.

26. Ibid., p. 306.

27. Kotzebue, Otto von, A Voyage of Discovery into the South Sea and Beering's Strait, 3 vols., Amsterdam, N. Islael, 1967, v. I, p. 276-277. Bancroft, California, v. II, p. 278-279.

28. Ibid., p. 278.

29. Ibid., p. 309-310.

30. Kotzebue, op. cit., v. I, p. 287.

31. Ibid., p. 289. Al abandonar el puerto se encontraron numerosas nutrias en la costa de California; pero, hacía un mes cuando la expedición había llegado a San Francisco no se había encontrado el animal. Ibid.

32. Langsdorff, op. cit., v. I, p. 186-187.

33. Ibid. John Young, inglés, uno de los confidentes principales del rey, vivió por más de 20 años en las islas Sandwich. Kotzebue, op. cit., v. I, p. 322.

34. Wolf, op. cit., p. 314-315.

35. Chevigny, op. cit., p. 128-129 y 133-134.

36. Ibid., p. 155-157. Kotzebue, op. cit., v. I, p. 304.

37. Chevigny, op. cit., p. 157-158.

38. Kotzebue, op. cit., v. I, p. 299.

39. Ibid., p. 303-304.

40. Ibid., p. 322-325. El bergantín Queen Kahumanna había sido construido en Francia, con el nombre de La Grande Guimberde; después lo tomó Inglaterra y lo vendió a traficante inglés. Ibid.

41. Ibid., p. 334.

42. Ibid., p. 325-326.

43. Mathes, M., op. cit., p. 13.

44. Chevigny, op. cit., p. 159.

45. Mathes, M., op. cit., p. 13.

46. Chevigny, op. cit., p. 171-173.

47. Mathes, M., op. cit., p. 10-11.

48. Ibid., p. 14-15.

49. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 339.

50. Wolf, op. cit., p. 225.

51. Bancroft, The Northwest Coast, v. I, p. 340-341.

52. Chevigny, op. cit., p. 185.

53. En cuanto al Fuerte Ross en la época de la Independencia de México, véase Mathes, M., op. cit., passim.

54. Wrángel, op. cit., p. 143-144.

4. A fines de la época mercantilista

1. Nakamura, Satoru, "Kaikoku-go no boeki to sekai shijo", en: Iwanami koza nihon rekishi, vol. XIII, Tokyo, Iwanami-shoten, 1977, p. 87-124, p. 90-91.
2. Hobsbawm, Eric J., Industria e imperio, una historia económica de Gran Bretaña desde 1750, 3a. ed., trad. de Gonzalo Pontón, Barcelona, Editorial Ariel, 1988, 373 p., p. 56.
3. Kawakatsu, Heita, "Kokusai-koryu no keizaishi-teki settsukin", en: Kokusai koryu, núm. 34, 1983, Tokyo, Fundación Japón, p. 20-33, p. 27.
4. Ibid.
5. Hall, op. cit., p. 183. Véase también Yamazaki, Ryuzo, "Bakumatsu-ishin-ki no keizai hendo", en: Iwanami koza nihon rekishi, vol. XIII, Tokyo, Iwanami-shoten, 1977, p. 125-171, p. 127. El desarrollo de la comercialización de productos mencionados en el siglo XVIII estimuló también movimientos antifeudales por los productores de generos de mercaderías. Véase Kitajima, op. cit., p. 15-17.
6. Wolf, op. cit., p. 327-328. En cuanto al desarrollo de la mecanización en la industria algodonera, véase Hobsbawm, op. cit., p. 57-59. En Europa, a principios del siglo XVIII, la gente usaba el algodón mezclado con lino, cuyo tejido llamado fustán era más económico que el producto del algodón puro, las mercancías indianas o calicós eran vendidas en Europa por las compañías de comercio con Oriente. Sin embargo, se enfrentaban con la oposición de los manufactureros de la lana, el lino y la seda. La prohibición de dicha importación de la India, lograda por la industria lanera inglesa en 1700, consiguió "accidentalmente" la futura industria algodonera en Inglaterra. Ibid., p. 56.
7. Ibid., p. 55. Los cambios eminentes del siglo XVIII traspasaron en el sector de la industria textil, especialmente en los procesos del hilado del algodón. Véase Berg, Maxine, La era de las manufacturas, 1700-1820; una nueva historia de la revolución industrial británica, pról. de Josep Fontana, trad. de Montserrat Iniesta, Barcelona, Editorial Crítica, 1987, 378 p., p.

259-268. Respecto a la industrialización en Francia en comparación con Inglaterra, véase Heckscher, Eli F., La época mercantilista, historia de la organización y las ideas económicas desde el final de edad media hasta la sociedad liberal, México, Fondo de Cultura Económica, 1943, 871 p., p. 168-203. "La gran diferencia existente entre el desarrollo de la industria francesa y el de la inglesa puede explicarse, en muchos respectos, por las diversas condiciones naturales que se daban en estos dos sectores decisivos. Como Francia tenía poco carbón y poco mineral de hierro, las dos materias que habían de servir de base al desarrollo industrial de los ciento cincuenta años siguientes, quedó enormemente rezagada. Para establecer la participación que tuvo la política mercantilista en la diferencia entre el rumbo seguido por Inglaterra y el seguido por Francia, no hay más remedio que eliminar este factor y circunscribirse a la época anterior a la introducción de la máquina de vapor y de la maquinaria hecha de hierro." Ibid., p. 181.

8. Wolf, op. cit., p. 337-338. En cuanto a la fibra larga de algodón, véase Kawakatsu, op. cit., p. 27. Hasta que las plantaciones algodoneras de esclavos en el sur de los Estados Unidos se convirtieran en una economía dependiente del Lancashire, las plantaciones de esclavos de las Indias occidentales suministraron materia prima hasta la década de 1790. Hobsbawm, op. cit., p. 57.

9. Nakamura, Kaikoku, p. 91.

10. Wolf, op. cit., p. 345-346.

11. Ibid., p. 336.

12. Después de la guerra de los Siete Años, en 1776, Adam Smith publicó su obra: La riqueza de las naciones. Smith, Adam, Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones, ed. de Edwin Cannan, introd. de Max Lerner, nueva trad. y estudio preliminar de Gabriel Franco, México, Fondo de Cultura Económica, 1958, LXXVI, 917 p., p. 395.

13. Cole, George Douglas Howard, Introducción a la historia económica, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, 245 p. (Breviarios, 129) p. 125.

14. Yamazaki, op. cit., p. 142-143.

15. Ibid., p. 127-156. "Desde fines del siglo XVII a principios del siglo XVIII (era Genroku y Kyoho), el sistema feudal de los Tokugawa experimentó un notable cambio en su organización interna. En esta época, se inició en las grandes ciudades como Yedo (Tokio en la actualidad) y Osaka, la concentración de una enorme cantidad de arroz, que empezó a circular por todo el país. A raíz de esta transformación del arroz en mercancía y en moneda, y de la circulación del arroz por todo el territorio, las grandes ciudades como Yedo (con más de un millón de habitantes en el siglo XVII, la ciudad más grande del mundo en aquella época), Osaka (con 350.000) y Kioto (con 400.000), gozaron de una gran prosperidad al tiempo que se desarrollaban las ciudades-fortalezas de los grandes señores (joka-machi). La expansión del comercio y del capital mercantil se puso de manifiesto tanto en la prosperidad de estas ciudades y en la concentración de los capitales usurarios que iban desgastando el mecanismo del erario señorial y de la economía rural, como en la evolución de la agricultura comercial y la especialización regional de los cultivos, así como en el desarrollo de la industria rural y doméstica y el control de dicha industria rural por los mercaderes-empresarios. Todos estos factores, que cada día iban cobrando mayor importancia, llegarían finalmente a suscitar una crisis general en la organización señorial y feudal del shogunado de los Tokugawa." Takahashi, H. Kohachiro, Del feudalismo al capitalismo, problemas de la transición, trad. de Laura Roca, Barcelona, Editorial Crítica, 1986, 174 p., p. 74-75. Respecto a la caída del precio de arroz, véase Kitajima, op. cit., p. 15-17. En cuanto a la industria algodonera en la India en el siglo XIX, el mercado inglés de esta manufactura no consumía la fibra corta de la India, excepto durante la guerra de Secesión en Estados Unidos. Los ingleses, sin embargo, se convirtieron en los principales exportadores del algodón en rama de la India a China. Los hilos y las manufacturas de algodón en el comercio inglés alcanzaron el segundo lugar después del opio entre las mercancías enviadas a China, y al declinar el comercio del opio ocuparon el primer lugar. Por su parte, los comerciantes indios participaron en este comercio del opio y del algodón; por consecuencia, dicha actividad se invirtió en el desarrollo de la industria textil indiana, debido a la iniciativa de capital doméstico y de empresarios del país. Así, "la India actuaba como

estación retrasmisora en la extracción de excedentes provenientes de China". Sin embargo, a fines del siglo XIX la expansión indiana se vio obligada a suministrar una alta proporción del hilo a las fábricas japonesas por el mercado de China invadido por la manufactura nipona. La revolución industrial del este último país obligó a la India, más tarde, a importar aun hilo japonés. Wolf, op. cit., p. 347-351. Sobre el desarrollo del capitalismo japonés, varios investigadores mencionan el libro de Norman Jacobs, The Origin of Modern Capitalism and Eastern Asia, publicado en Hong Kong en 1958, así como Braudel basado en este, afirma que "en Extremo Oriente, sólo el Japón es hoy en día capitalista. Decir que el capitalismo industrial fue allí una simple imitación de la industrialización europea no es explicación suficiente... Es probable que las estructuras antiguas sean responsables de esta aptitud o de esta no aptitud para acoger al capitalismo... Con este fin se comparará el antiguo Japón: 1) con China, próxima culturalmente y, sin embargo, muy diferente; 2) con Europa, que culturalmente está muy lejos del Japón, pero que tiene algún parecido. Y si es la sociedad, la organización social, el aparato político —y no la cultura — lo que representa la diferencia entre Japón y China, el parecido del Japón con Europa tomará una dimensión significativa ... A pesar de todo... encuentra alucinante el parecido económico y social entre Europa y Japón, impulsados cada uno por su lado, según procesos análogos, aun cuando los resultados no sean absolutamente idénticos." Braudel, Civilización material, v. II, p. 511-518. Véase también Takahashi, op. cit., el autor analiza la revolución Meiji, participando en el debate Dobb-Sweezy, sobre la propiedad de la tierra, los movimientos campesinos y la formación de la clase obrera industrial en Japón. "La comunidad rural japonesa nos parece, no de carácter asiático, como las de China o la India, sino más bien de estructura occidental." Ibid., p. 70-71. También véase sobre el desarrollo de la industria rural en la época Tokugawa, Nakamura, Satoru, "The Development of Rural Industry", en: Nakane, Chie y Shinzaburo Oishi, Tokugawa Japan, the social and economic antecedents of modern Japan, Tokyo, University of Tokyo Press, 1990, VIII, 240 p., p. 81-96.

16. Cole, op. cit., p. 132.

17. Shea, William P., El dólar plata, México, Fondo de Cultura Económica, 1935, 75 p., p. 21.

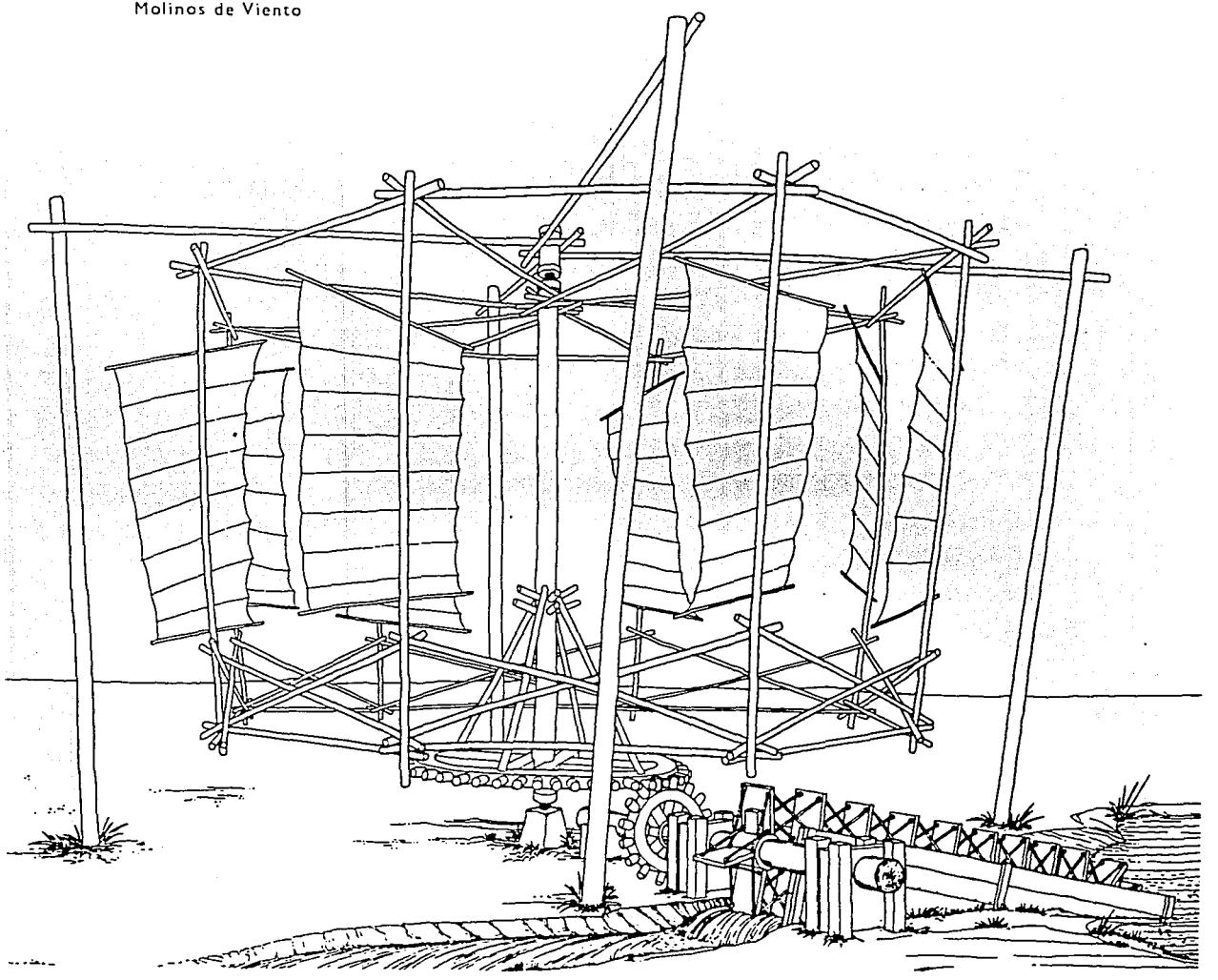
18. Humboldt, op. cit., p. 423.

19. Shea, op. cit., p. 34-35.

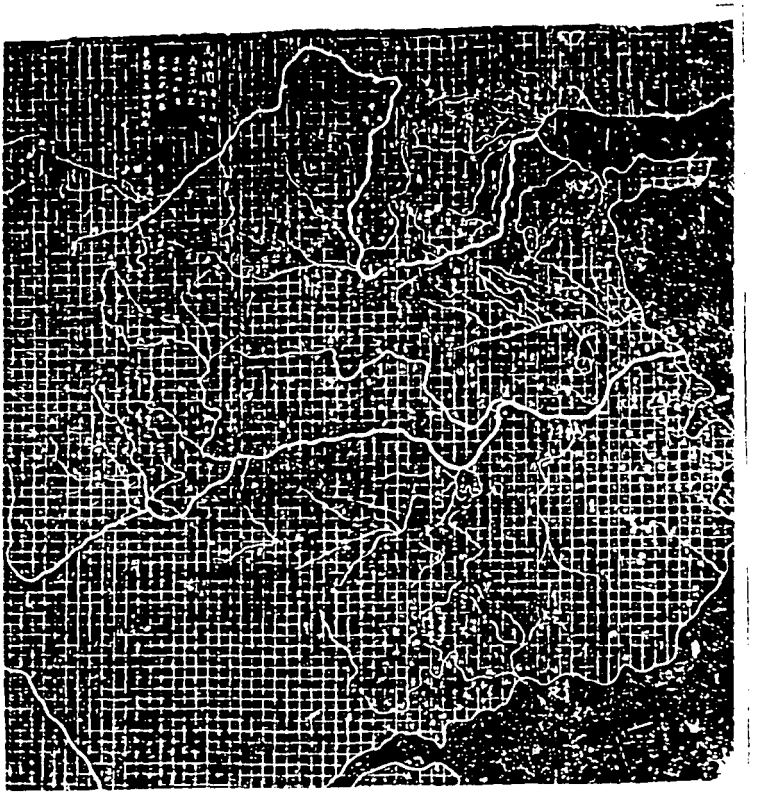
20. En cuanto a la industria azucarera, se había desarrollado desde tiempos antiguos en India y China. Parece que el último imperio introdujo la desmotadora de algodón que la India había inventado, y comenzó a utilizarla por primera vez en el mundo como compresor de caña de azúcar. Los ingenieros chinos dispusieron rodillos en vertical e instalaron la rueda dentada en la máquina; además emplearon a los animales domésticos como fuente de energía, como se ve en la Figura 11 (A-1). Dicho compresor inventado por los chinos se trasladó a Asia oriental y sudoriental, por medio de los inmigrantes chinos desde finales del siglo XVI. El concepto de la máquina se propagó al Nuevo Mundo, tal vez mediante las Filipinas o de otra forma por los viajeros europeos en China, y de ahí a través de Europa a América. Japón importaba azúcar en gran cantidad, pero el gobierno comenzó a fomentar la industria azúcarera por la política económica e introdujo la tecnología china en el siglo XVIII, como nos muestra la Figura 11 (A-2 y 3). No obstante, la utilizaba con el molino de agua como motor de transmisión hidráulica, como nos presenta la Figura 11 (B-1, 2 y 3). Véase Daniels, Christian, "Chugoku seito gijutsu no Tokugawa Nihon e no iten", en: Kokusai Koryu, núm. 59, Tokyo, 1992, p. 75-85.
Respecto a la revolución Meiji, en la historia contemporánea de Japón, Tony Smith dice: "el Estado no existe por sí solo, en un mundo separado del resto de la sociedad... El Estado japonés heredó, de su historia anterior a 1868, una mezcla de ventajas económicas, sociales y políticas que contribuyeron en poderosamente al éxito de sus ambiciones." Smith, Tony, Los modelos de imperialismo: Estados Unidos, Gran Bretaña y el mundo tardíamente industrializado desde 1815, trad. de Eduardo L. Suárez, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 285 p., p. 85.

F I G U R A S

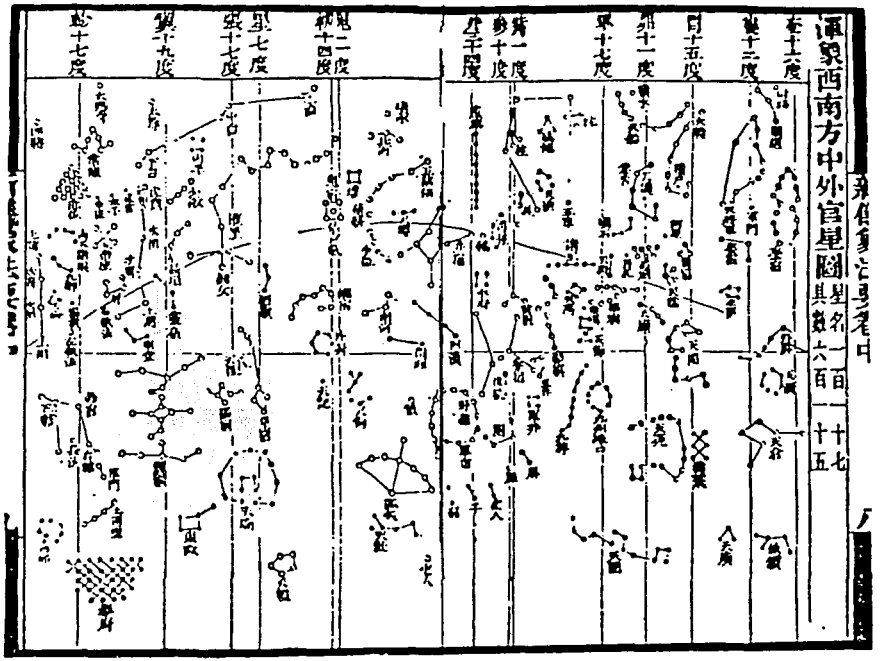
1. Panémora china
2. Cartografía china
3. Mapa astral chino
4. Diseño de la relojería china
5. Gran relcj astronómica
6. Junco chino
7. Barco de rueda chino
8. Formula de la pólvora
9. Fuelle del sistema hidráulico
10. Máquina textil hidráulica
11. Compresor de caña de azúcar
12. Manufactura nipona



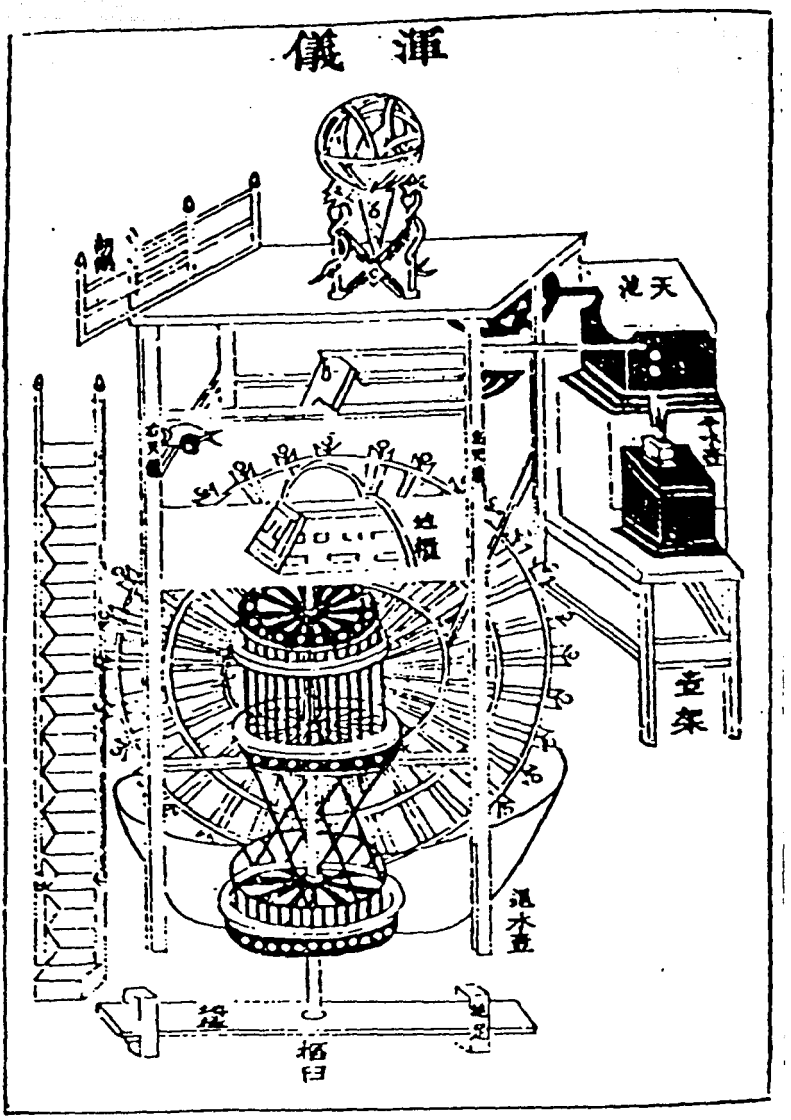
Núm. 1. Panémora china de eje vertical utilizada para el riego, desde antes del año 400 d.c. (Fuente: Cádiz Deleito, op. cit., p. 18)



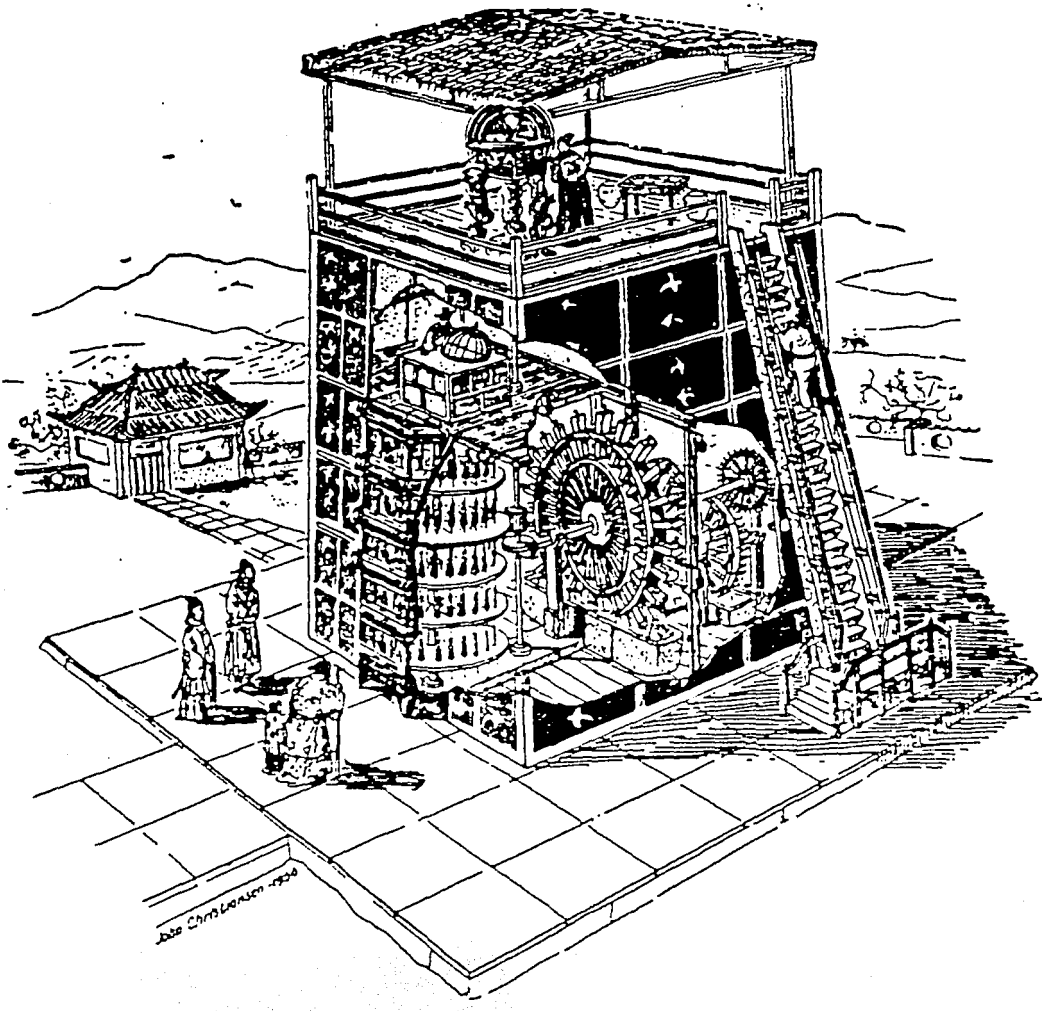
Núm. 2. Mapa del continente chino, grabado a la piedra en la época de los T'ang. El método de cartografía usado fue el que hoy día se llama de "Mercator". La precisión del mapa tiene casi nuestro nivel de la época contemporánea. (Fuente: Yamada, op. cit., p. 122)



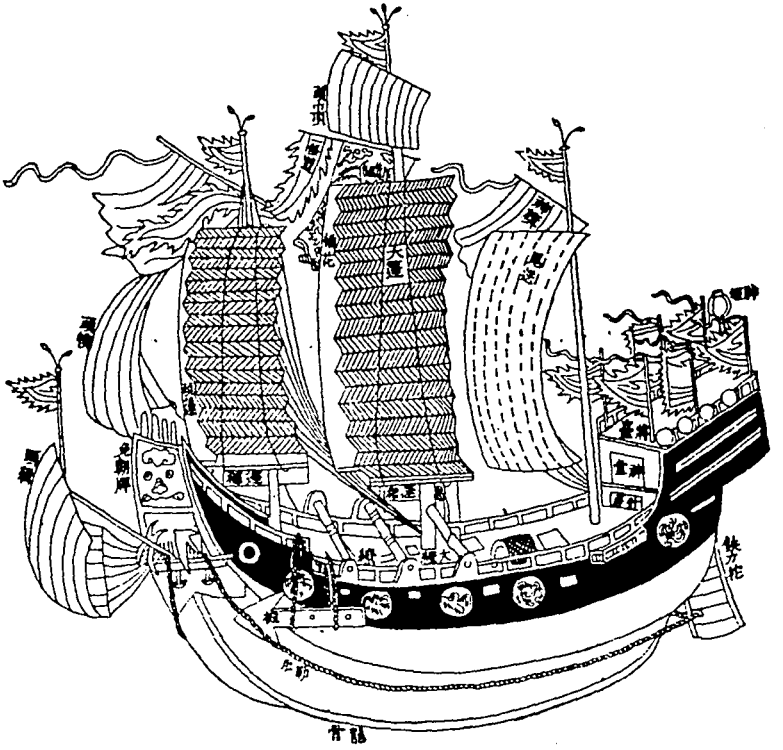
Núm. 3. Mapa astral de la obra de Su Sung, Hsin I Hsiang Fa Yao, en 1094 d.c., que muestra las constelaciones chinas en proyección de "Mercator". El ecuador está marcado por la línea horizontal. (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 79)



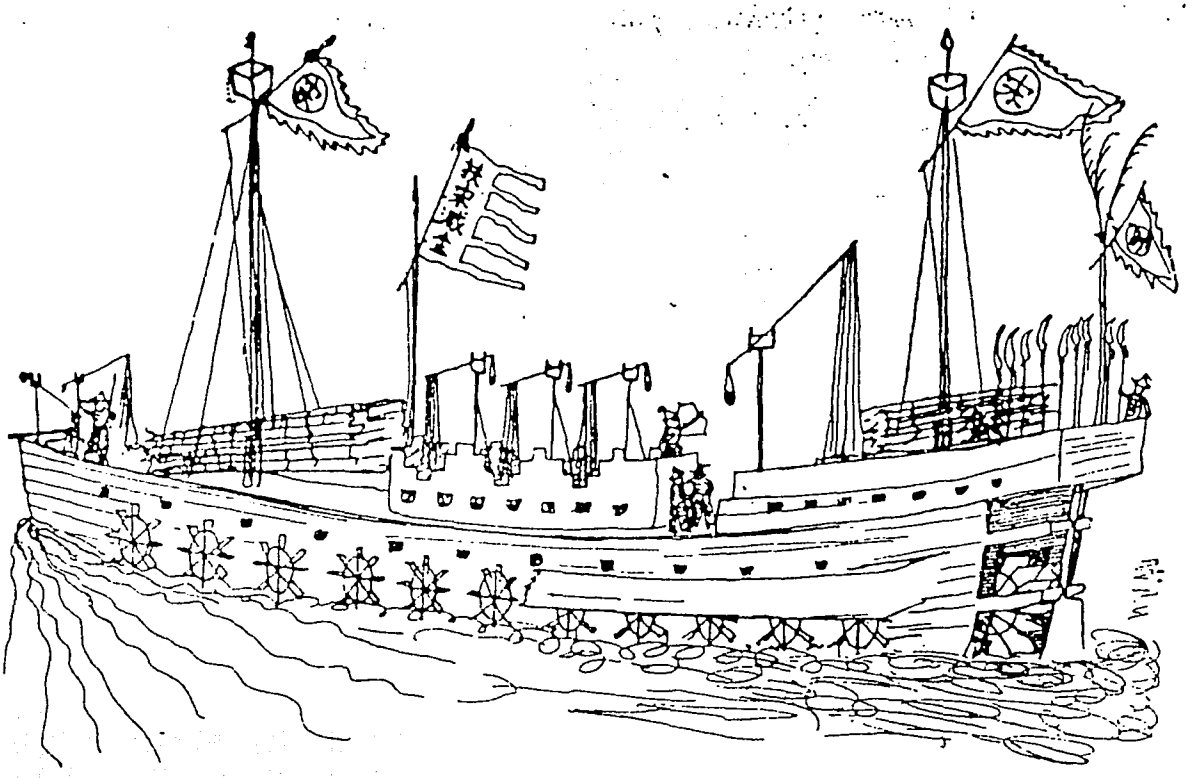
Núm. 4. Diseño del aparato hidromecánica de la relojería china, en el Ying Zao Fa Shi en 1103. (Fuente: Yamada, op. cit., p. 145)



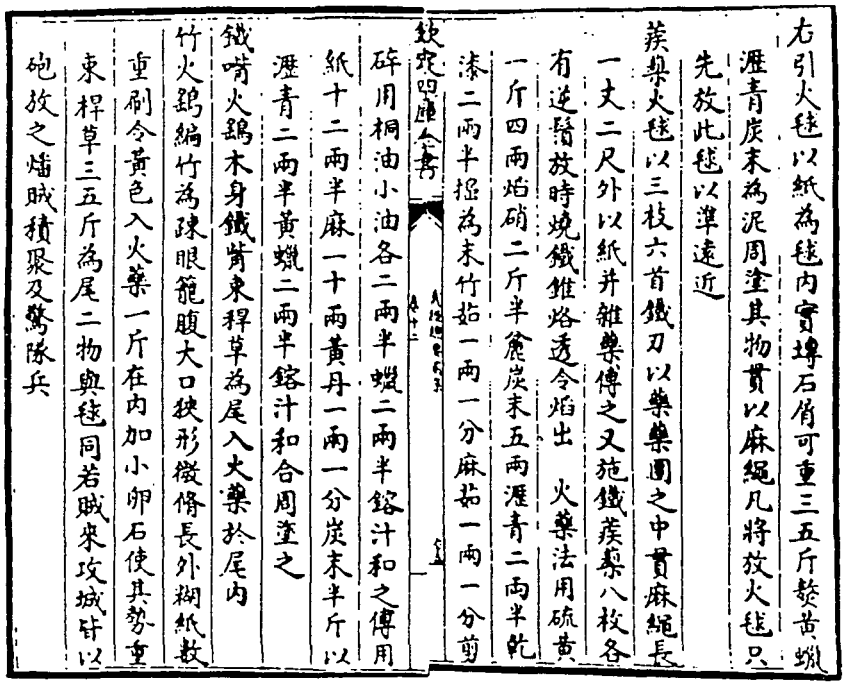
Núm. 5. Gran reloj astronómico erigido por Su Sung, Han Kung-Li en y sus colaboradores en el Palacio Imperial de Khaifeng, en 1088-1092. (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 24)



Núm. 6. Un junco chino de tres palos para la *navegación* de altura (dibujo del Liu-chhiu Kuo Chin Lüeh en 1757). El timón de popa ya había aparecido en la esfera de la civilización china desde antes de la era cristiana, por lo que nos muestra en las maquetas de barcos procedentes de unos tumbas cantonesas, de los siglos I a.c. y I d.c. Véase Needham, La gran titulación, p. 114. (Fuente: Ibid., p. 115)

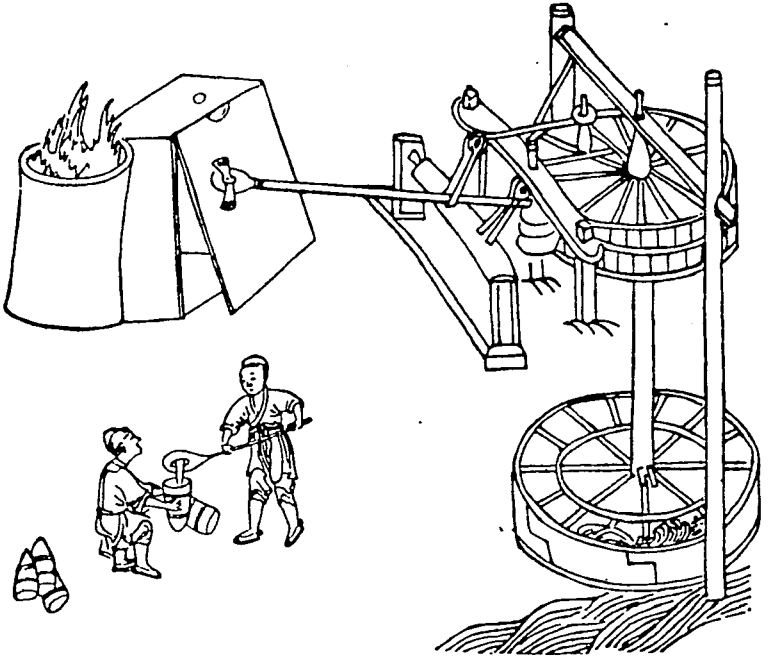


Núm. 7. Un barco equipado con 23 ruedas de paleta y accionadas por molinetes, que se utilizaron grandes cantidades de bombas de pólvora y humo tóxico. El dibujo es de Kao Hsüan y otros en 1130. (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 116)

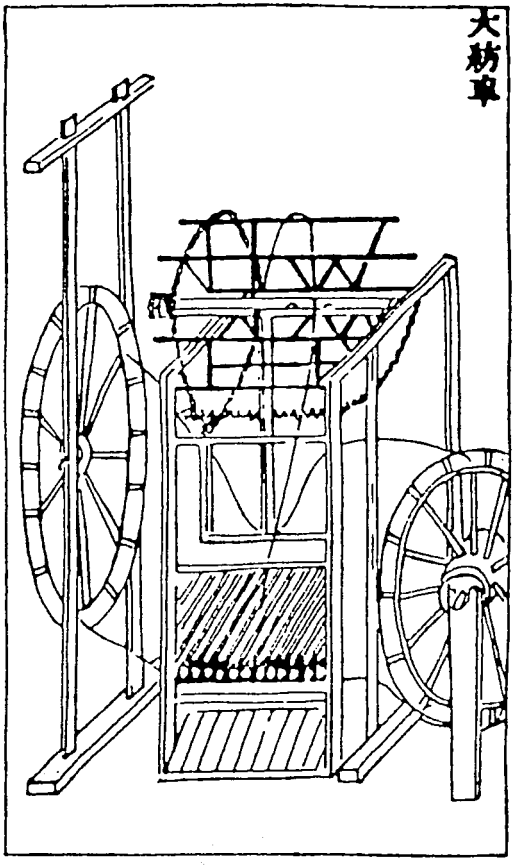


右引火毬以紙為毬內實墁石俏可重三五斤焚黃蠟
瀝青炭末為泥周塗其物貫以麻繩凡將放火毬只
先放此毬以準遠近
蒺藜火毬以三枝六首鐵刀以藥藥圍之中貫麻繩長
一丈二尺外以紙并雜藥傅之又施鐵蒺藜八枚各
有逆鬚放時燒鐵錐烙透令焰出　火藥法用硫黃
一斤四兩焰硝二斤半麻炭末五兩瀝青二兩半乾
漆二兩半搥為末竹蔴一兩一分麻蔴一兩一分剪
碎用桐油小油各二兩半蠟二兩半臈汁和之傅用
紙十二兩半麻一十兩黃丹一兩一分炭末半斤以
瀝青二兩半黃蠟二兩半臈汁和合周塗之
鐵嘴火鴉木身鐵嘴束稈草為尾入火藥於尾內
竹火鴉編竹為疎眼籠腹大口狹形微脩長外糊紙數
重刷令黃色入火藥一斤在內加小卵石使其勢重
束稈草三五斤為尾二物與毬同若賊來攻城臨以
砲放之燔賊積聚及驚隊兵

Núm. 8. La más antigua fórmula de la pólvora, del Wu Ching Tsung Yao del año 1044, que se prepara con una mezcla de azufre, salitre, polvo de carbón, betún, laca seca entre otras cosas, a la medida de cada materia. La fórmula comienza en la sexta columna a partir de la derecha hasta la décima primera. (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 65)

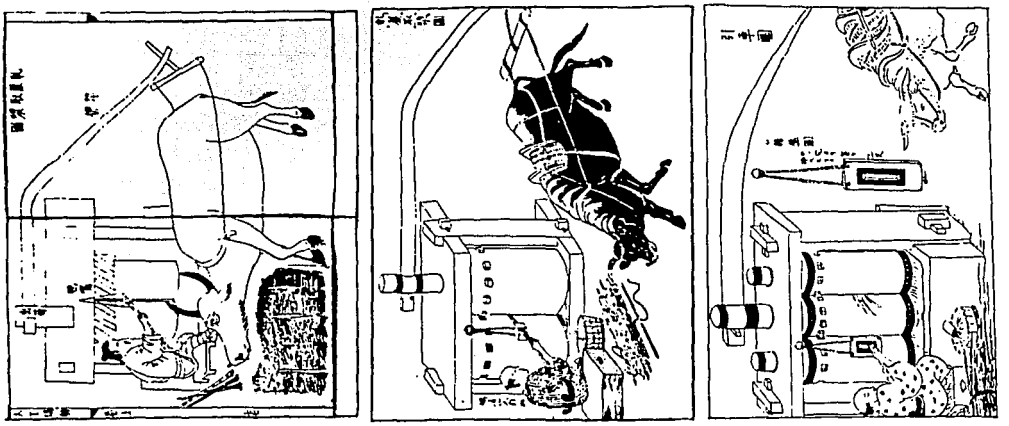


Núm. 9. Fuelle hidráulico del movimiento rotatorio en longitud por medio de cigüeñal, biela y vástago de émbolo, en el Nung Shun en 1313. De este modo, "el predecesor invertido de la máquina de vapor de movimiento alternativo. La fuerza motriz la proporciona una rueda hidráulica sobre la cual se sitúa un volante." (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 99)

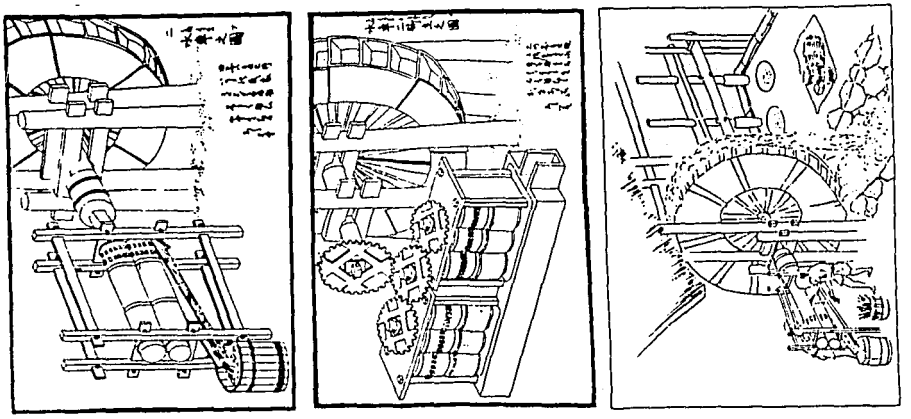




Núm. 10. Máquina textil, equipada de la rueda hidráulica que proporciona la fuerza motriz a la máquina de hilar, en el Nung Shu, en 1313. (Fuente: Needham, La gran titulación, p. 100)

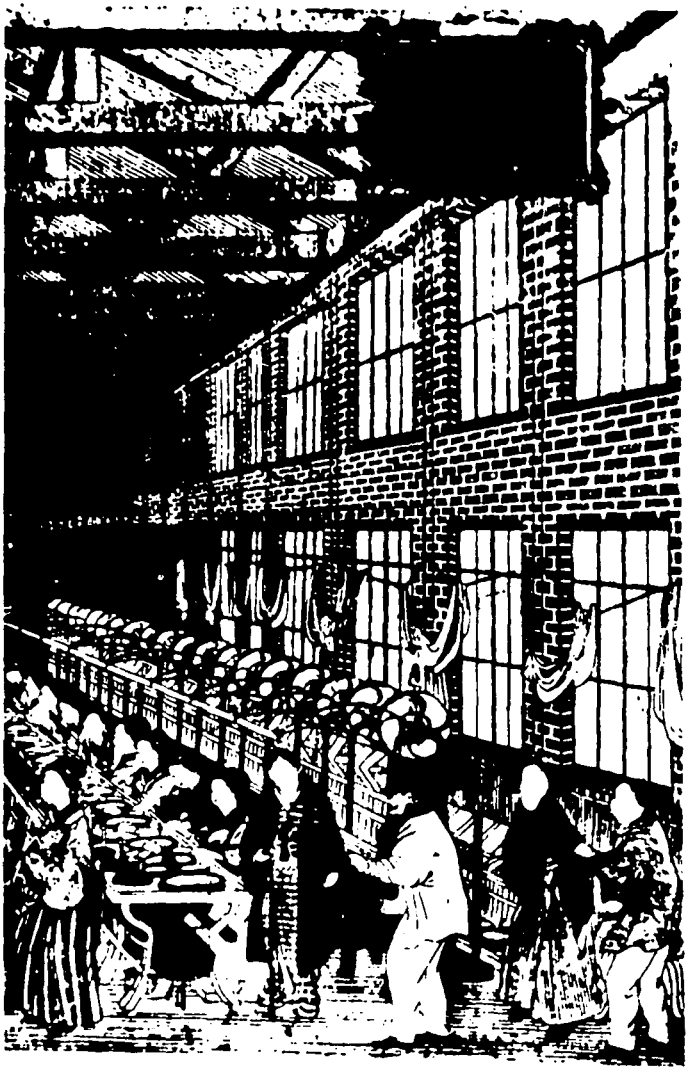


A-1 A-2 A-3



B-1 B-2 B-3

Núm. 11. Introducción de la tecnología china (compresor de caña de azúcar) y su desarrollo en Japón. A-1: Compresor de dos rodillos en vertical, inventado en China. A-2: Compresor de dos rodillos en vertical, presentado por Hiraga Gennai en Japón en 1763. A-3: Compresor de tres rodillos en vertical, ilustrado por Tamura Motoo por primera vez en Japón en 1760. B-1: Compresor japonés de dos rodillos en horizontal con el molino de agua, de Sato seisakuki por Kimura Yoshiyuki en 1797. B-2: Compresor japonés doble de tres rodillos en vertical con el molino de agua, por Kimura Yoshiyuki en 1797. B-3: Compresor de dos rodillos en horizontal con el molino de agua, presentado por Okura Nagatsune a comientos del siglo XIX. Fuente: Daniels, op. cit., p. 78 y 84.



Núm. 12. Manufactura en preparación de los tejidos de seda en Japón, a fines del período Tokugawa (hacia 1830). El autodesarrollo de la industrialización nipona ya estaba avanzada entes de la revolución industrial, tras el crecimiento económico doméstico. (Fuente: Braudel, Civilización material, v. II, p. 517)

MAPAS Y VIAJES

1. Montañas y climas en el continente eurasiático. (Fuente: Wolf, Europa y la gente sin historia)
2. Rutas comerciales entre los Han de China y Roma. (Fuente: Needham, De la ciencia y la tecnología china)
3. El imperio mongol y los viajes. (Fuente: Morgan, Los mongoles)
4. Principales rutas comerciales hacia 1400. (Fuente: Wolf, op. cit.)
5. Las expediciones marítimas de Chen-Ho. (Fuente: Botton Beja, China, su historia y cultura hasta 1800)
6. Mapa de Giovanni Matteo Contarini en 1507. (Fuente: Nebenzahl, Atlas of Columbus and the great discoveries)
7. Globo de Schöner de 1524. (Fuente: Wagner, Cartography of the Northwest Coast of America)
8. Viaje de Alvaro de Saavedra. (Fuente: Los 12 mil grandes; enciclopedia biográfica universal)
9. Varios viajes transpacíficos en el siglo XVI. (Fuente: Beaglehole, The Exploration of the Pacific)
10. Mapa de Hernán Cortés de 1535. (Fuente: Wagner, op. cit.)
11. Viaje de Juan Rodriguez Cabrillo. (Fuentes: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos)
12. Mapa de Gastaldi de 1546. (Fuente: Wagner, op. cit.)
13. Mapa de Ortelius de 1564. (Fuente: Wagner, op. cit.)
14. Mapa de Gastaldi de 1566. (Fuente: Wagner, op. cit.)
15. Rutas marítimas comerciales de los portugueses en Asia en el siglo XVI. (Oliveira Marques, Historia de Portugal)
16. Las riquezas en el sudeste asiático en el siglo XVI. (Fuente: Braudel, Civilización material, economía y capitalismo)

17. Rutas comerciales del Japón en la cuenca del Pacífico en los siglos XVI y XVII. (Fuente: Asao, Sakoku)

18. Rutas comerciales del galeón de Manila. (Fuente: Cuevas, Monje y marino, la vida y los tiempos de fray Andres de Urdaneta)

19. Mapa de Ortelius de 1570. (Fuente: Wagner, op. cit.)

20. Mapa de Ortelius de 1595. (Fuente: Wagner, op. cit.)

21. Mapa de Ortelius de 1595. (Fuente: Mathes, W. M., Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico, 1580-1630)

22. Mapa de Ortelius de 1595. (Fuente: Gil, Hidalgos y samurais, España y Japón en los siglos XVI y XVII)

23. Viaje de Sebastián Vizcaíno, hacia la costa noroccidental de América. (Fuente: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos)

24. Mapa de Briggs-Blaeu hacia 1648. (Fuente: Wagner, op. cit.)

25. Mapa de Briggs. (Fuente: Wagner, op. cit.)

26. Mapa de Pierre Montier hacia 1705. (Fuente: Wagner, op. cit.)

27. Varios viajes rusos en Siberia. (Fuente: Chichester, Atlas of Discovery)

28. Carta general de los descubrimientos del Almirante de Fonte. (Fuente: Wagner, op. cit.)

29. Viaje de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra. (Fuente: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos)

30. Viaje de Ignacio de Arteaga. (Fuente: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos)

31. Viaje de Jacinto Caamaño Moraleja. (Fuente: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos)

32. Viajes de James Cook. (Fuente: Beaglehole, op. cit.)

32(a). Tercer viaje de Cook, de Tasmania a las islas de Sociedad. (Fuente: Cook, The Story of Captain Cook's Last Voyage)

32(b). Tercer viaje de Cook, en las islas Sandwich. (Fuente: Cook, op. cit.)

32(c). Tercer viaje de Cook, en el río de Cook. (Fuente: Cook, op. cit.)

32(d). Tercer viaje de Cook, en el estrecho de Behring. (Fuente: Cook, op. cit.)

33. Viaje de Jean François Galaup de la Pérouse. (Fuente: Marshal, Pacific Voyage; Selection from Scots Magazine, 1771-1808)

34. Viaje de Alejandro Malaspina en la costa occidental de América. (Fuente: Fernandez, Tomas de Suria y su viaje con Malaspina)

35. Viajes de John Meares. (Fuente: Meares, Voyages Made in the Years 1788 and 1789 from China to the North-West Coast of America)

36. América septentrional por descubrimientos entre la bahía de Hudson y la costa noroccidental a fines del siglo XVIII. (Fuente: Meares, op. cit.)

37. Rutas de tráfico de pieles en América del norte en el siglo XVIII. (Fuente: Wolf, op. cit.)

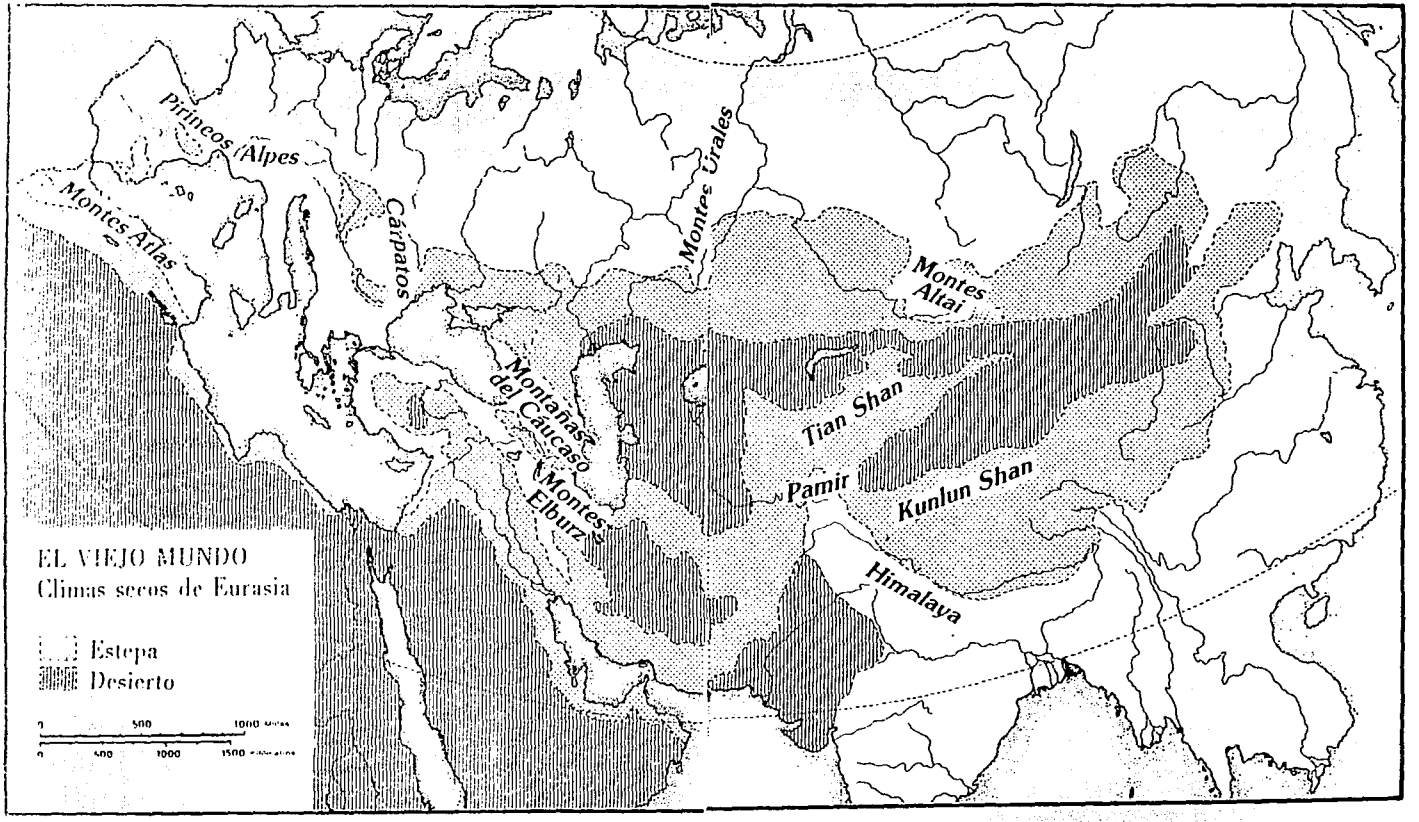
38. Travesía terrestre de América del Norte. (Fuente: Los intrépidos aventuras y triunfo de los grandes exploradores)

39. Mapa de los contornos de Japón, por Hayashi. (Fuente: Kokusai-koryu, núm. 59)

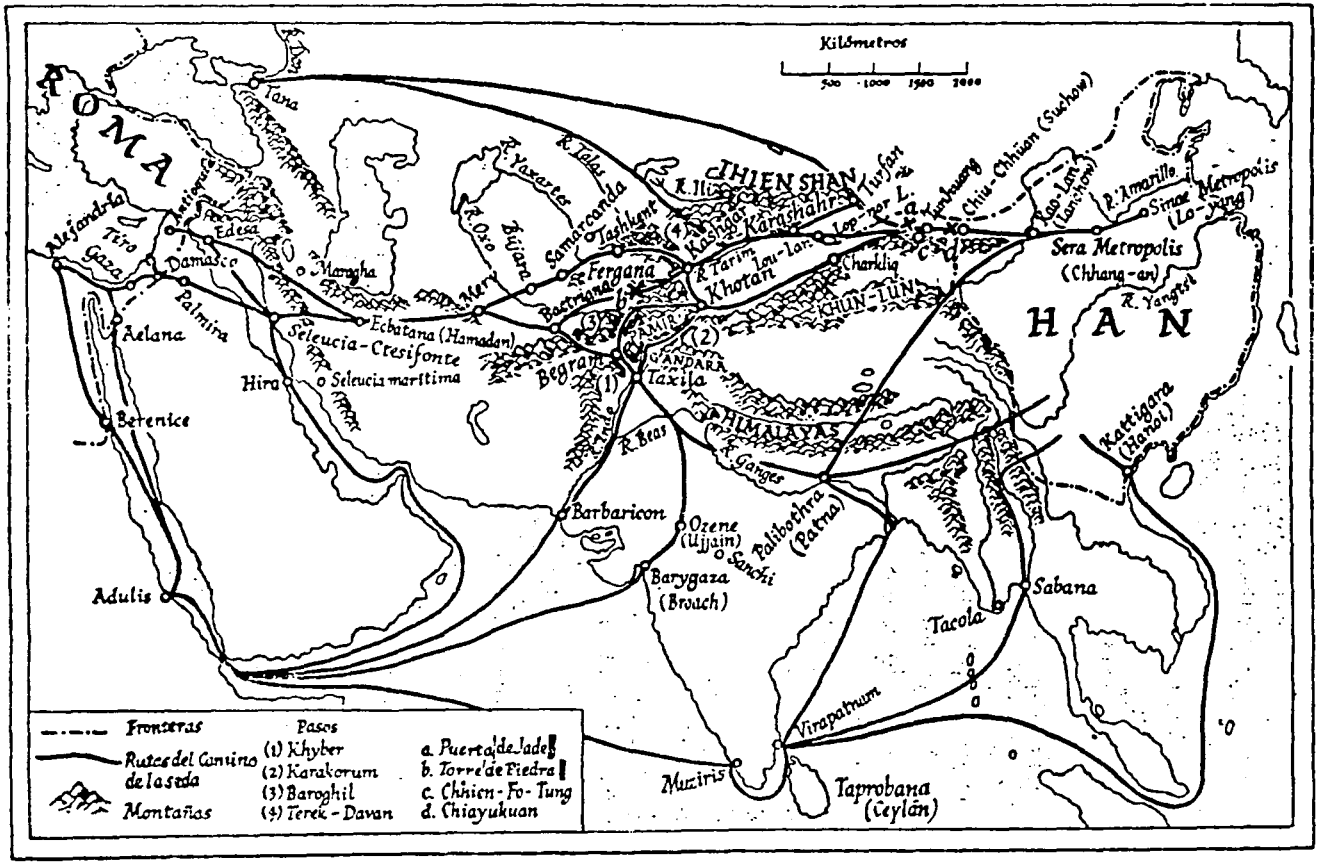
40. Mapa de los contornos de Japón, por Takahashi. (Fuente: Kokusai-koryu, núm. 59)

41. Viaje de Adam J. von Krusenstern, en los contornos de China y Japón. (Fuentes: Krusenstern, Voyage Round the World in the Years 1803, 1804, 1805 and 1806)

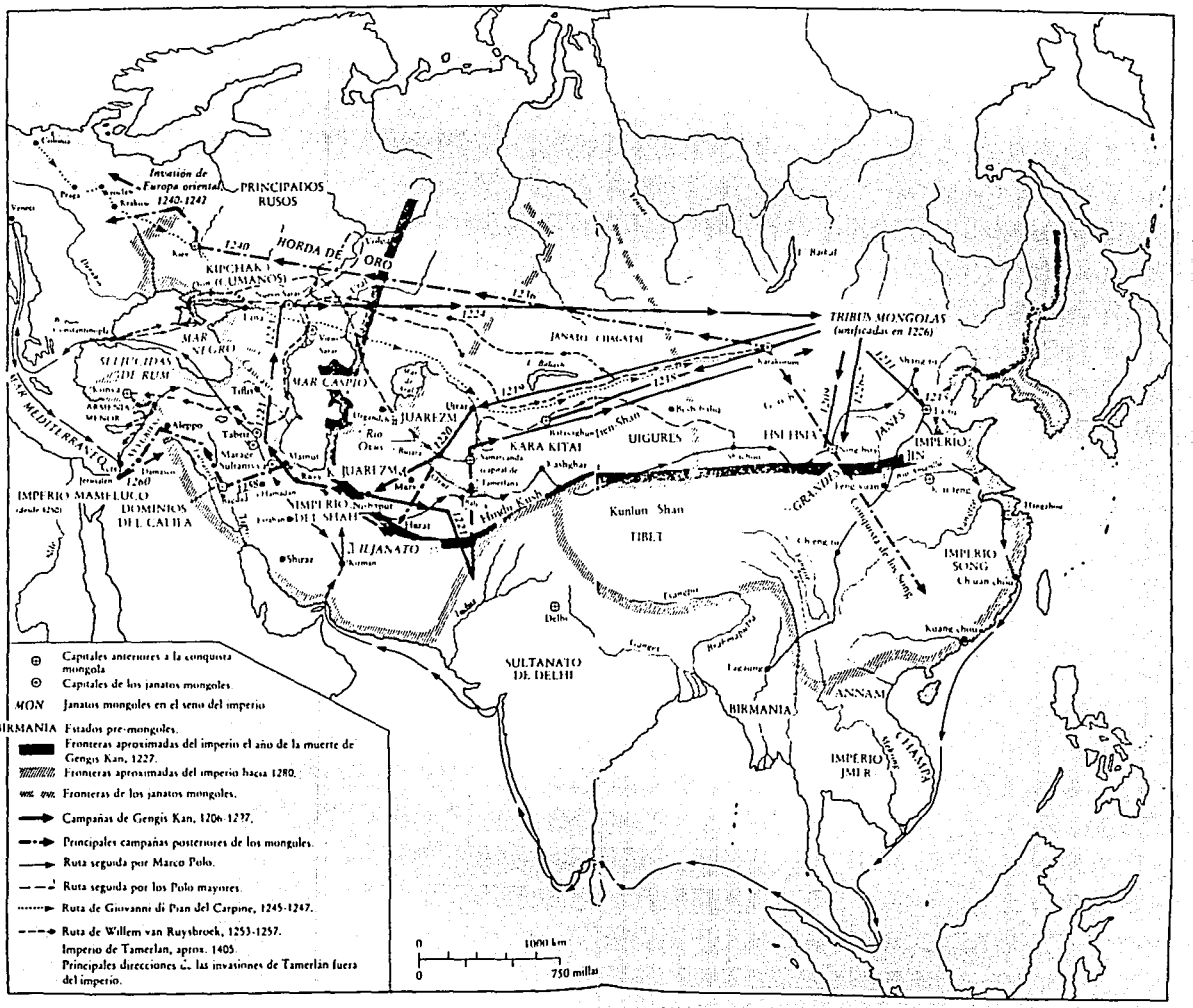
42. Expansión territorial en el norte de América. (Fuente: Chichester, op. cit.)



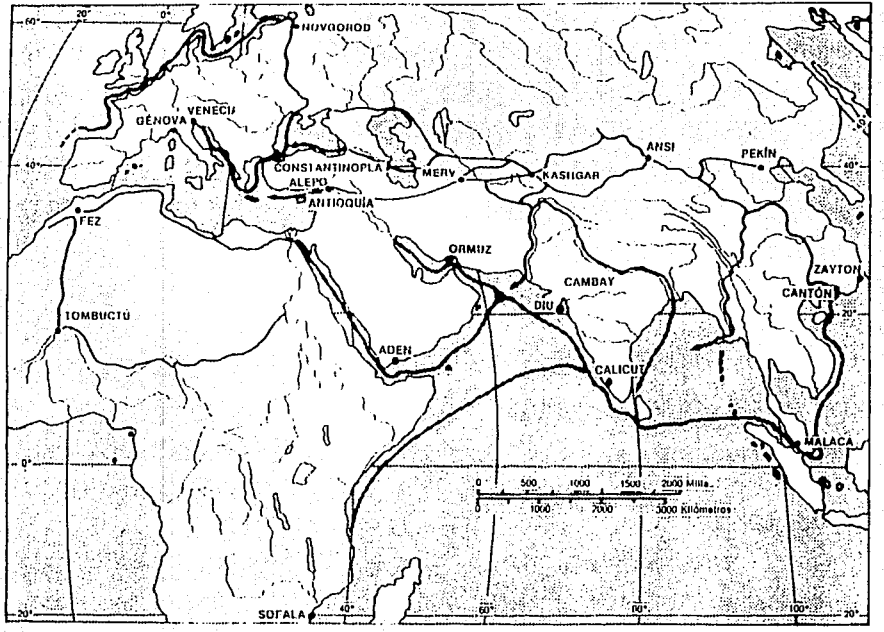
1. Montañas y climas en el continente eurasiático



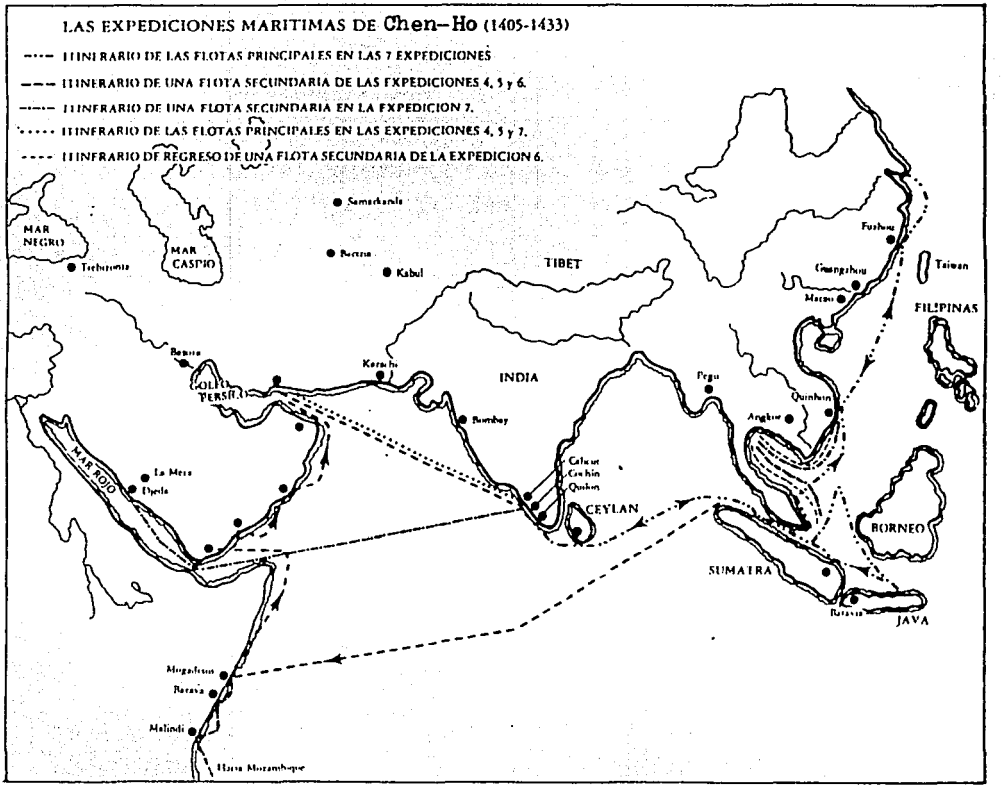
2. Rutas comerciales entre los Han de China y Roma, en los siglos I y II d.c.



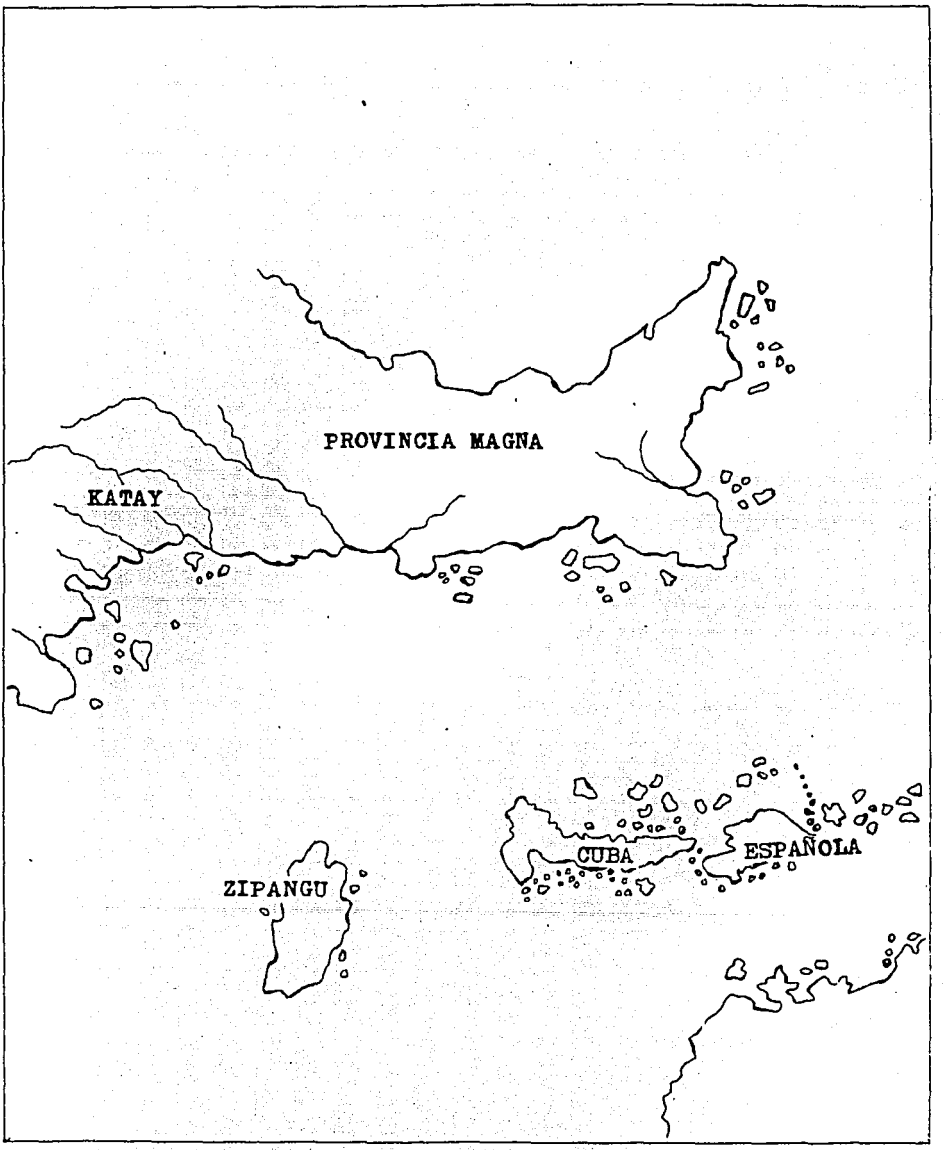
3. El imperio mongol y los viajes en el siglo XIII



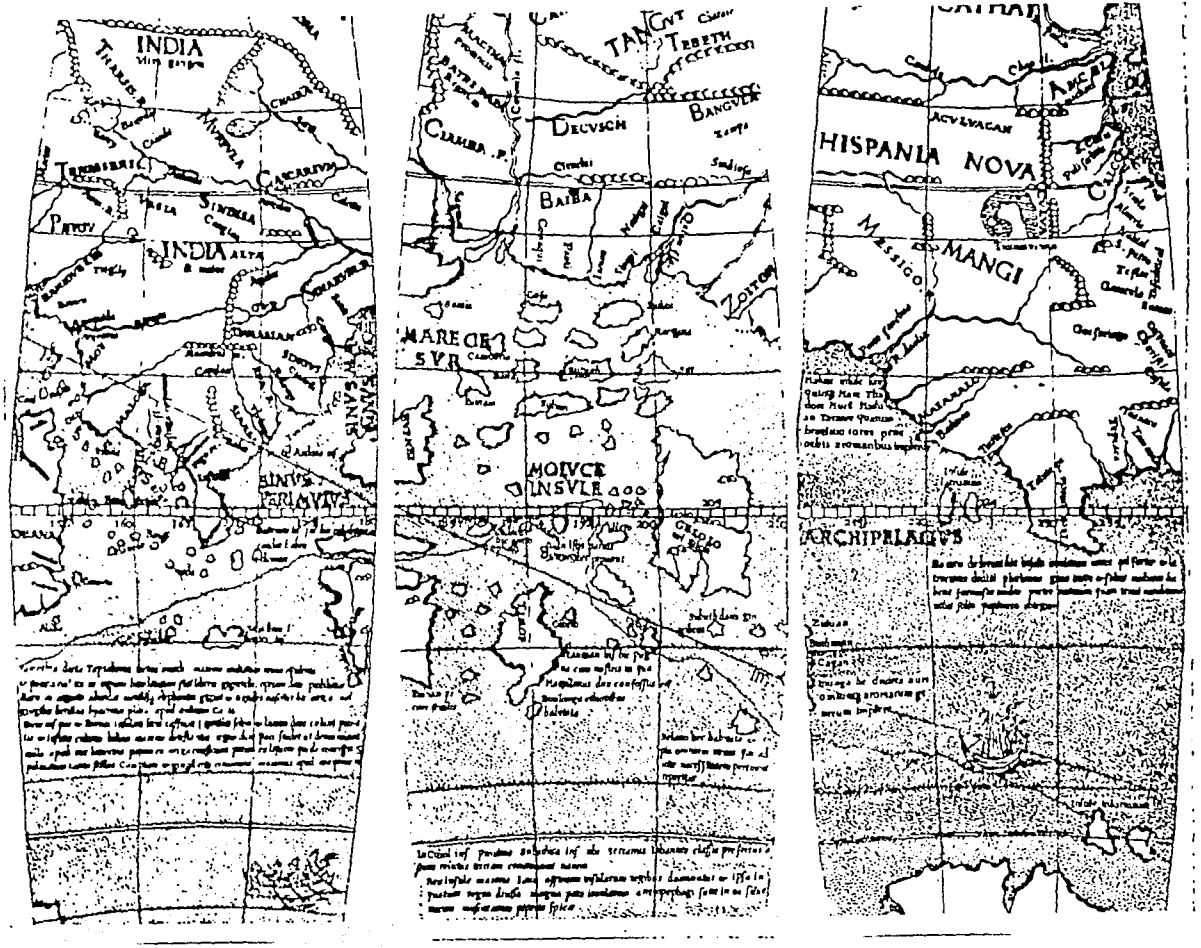
4. Principales rutas comerciales hacia 1400



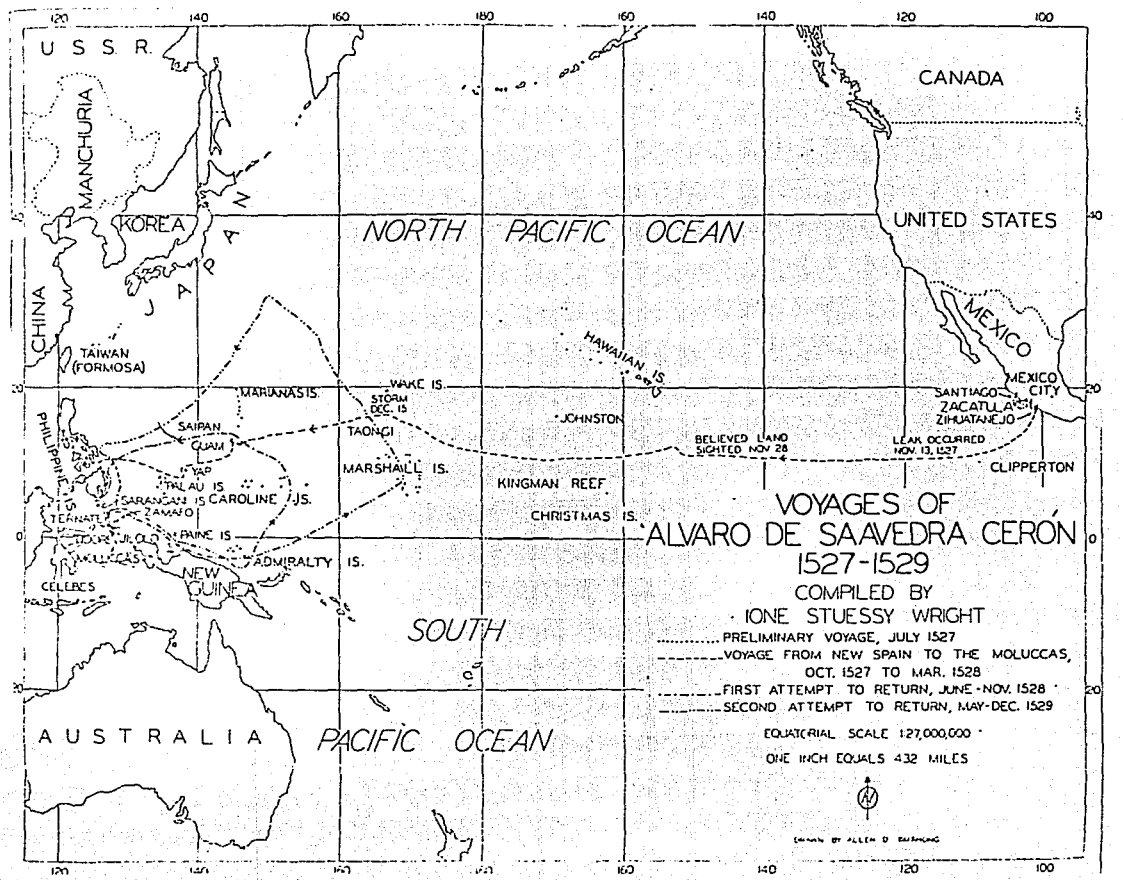
5. Las expediciones marítimas de Chen-Ho, entre 1405 y 1433



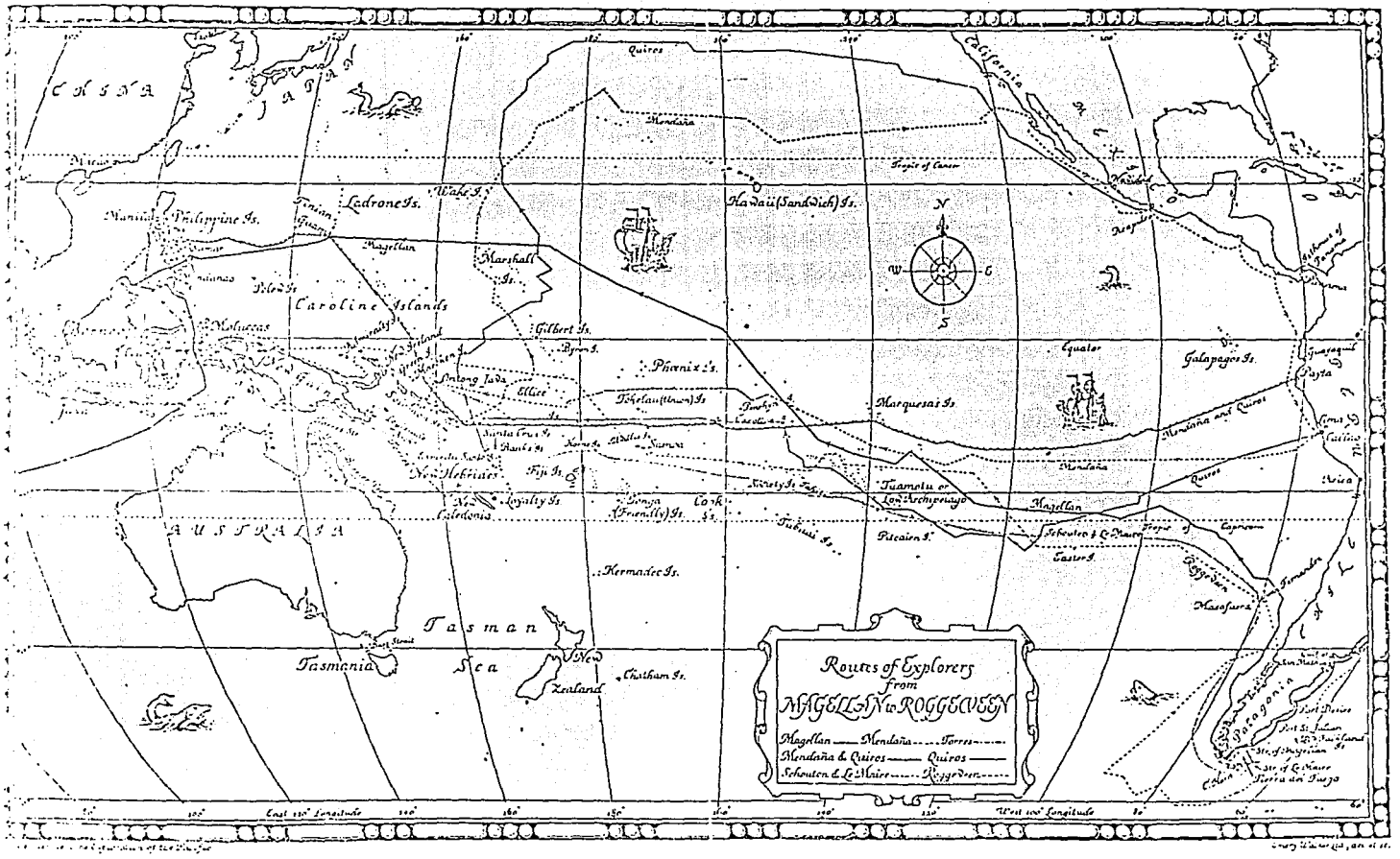
6. Mapa de Giovanni Matteo Contarini en 1507
(Indias occidental, Japón y Asia continental)



7. Globo de Schöner de 1524 (Nueva España en el continente chino)

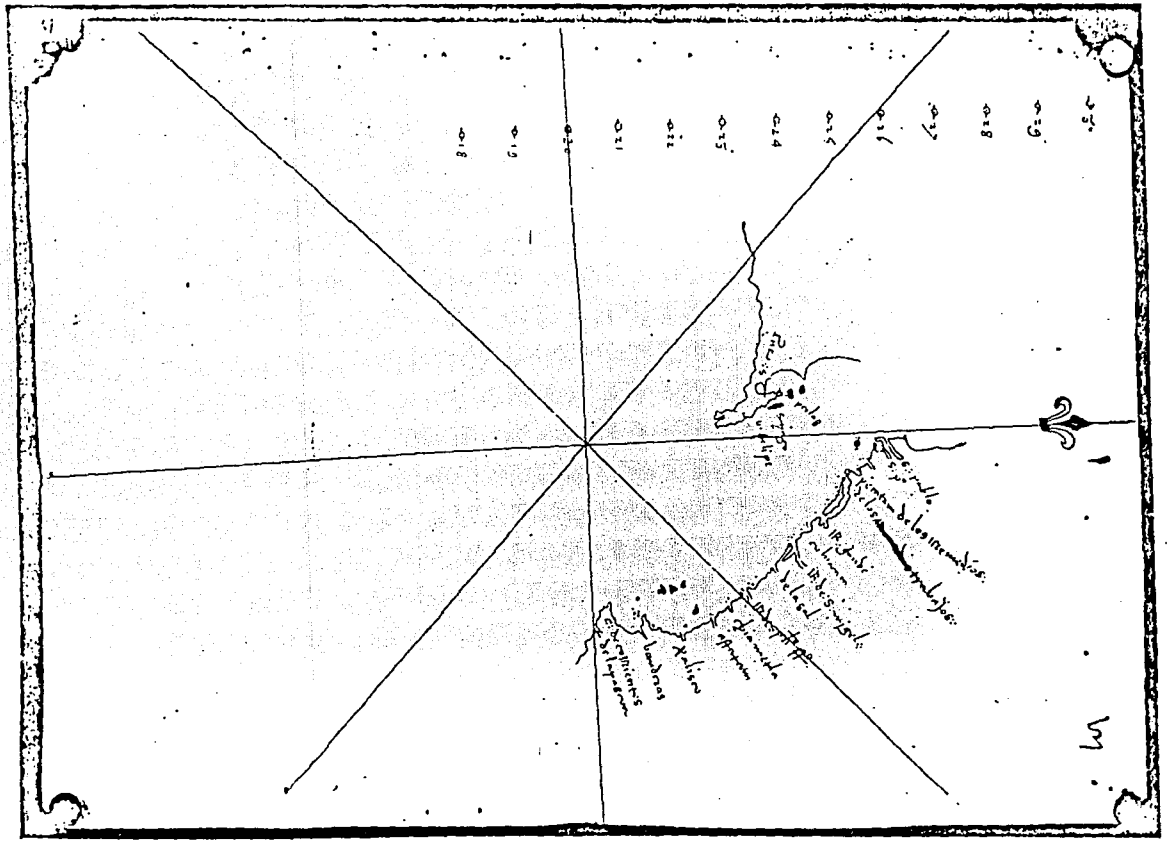


8. Viaje de Alvaro de Saavedra (1527-1529)



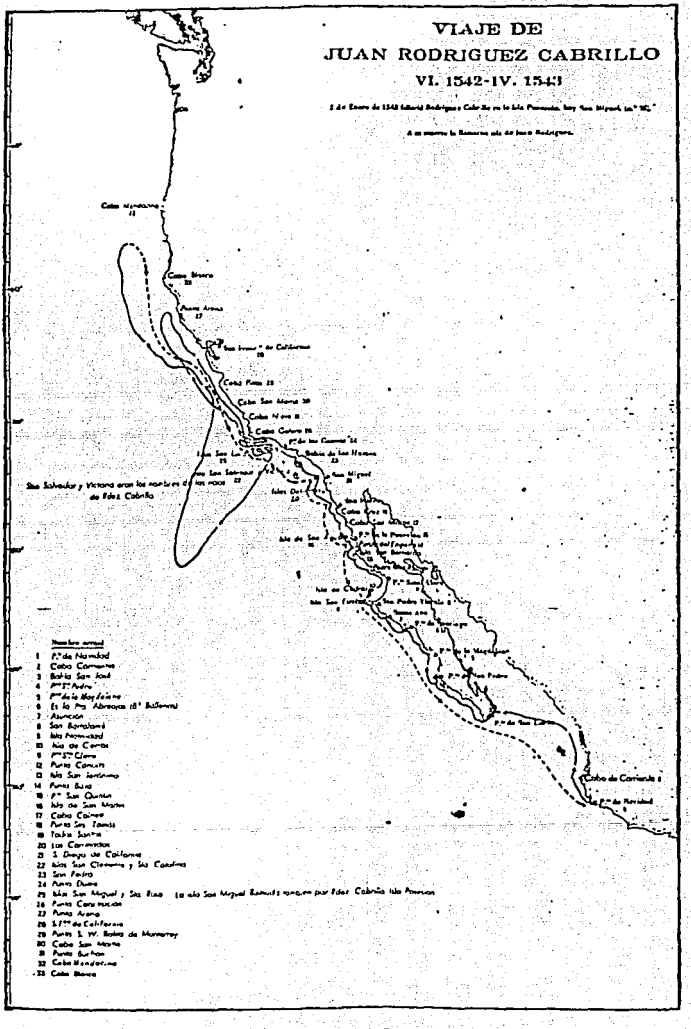
9. Varios viajes transpacíficos en el siglo XVI

FALLA DE ORIGEN



10. Mapa de Hernán Cortés de 1535, en el viaje hacia California

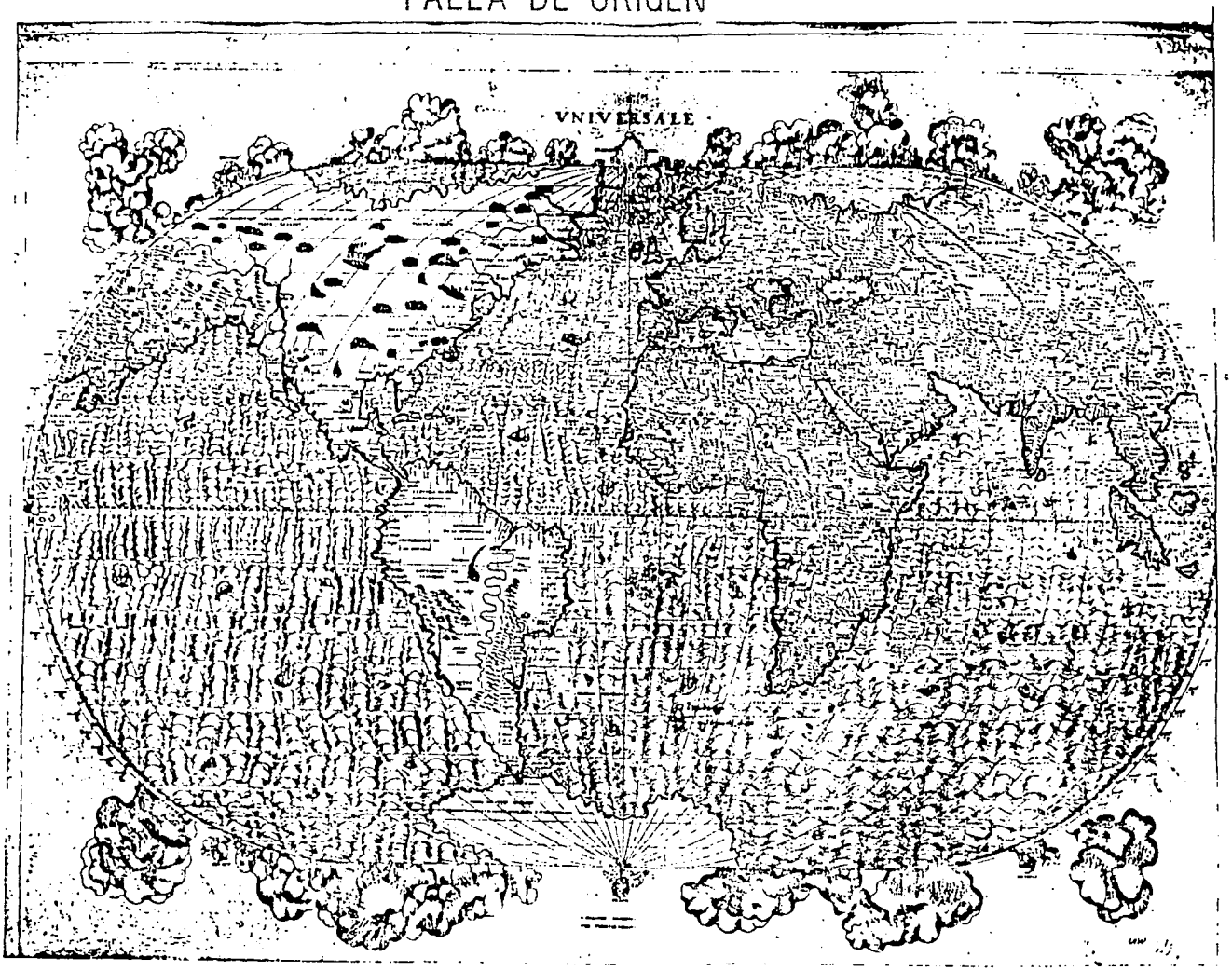
FALLA DE ORIGEN



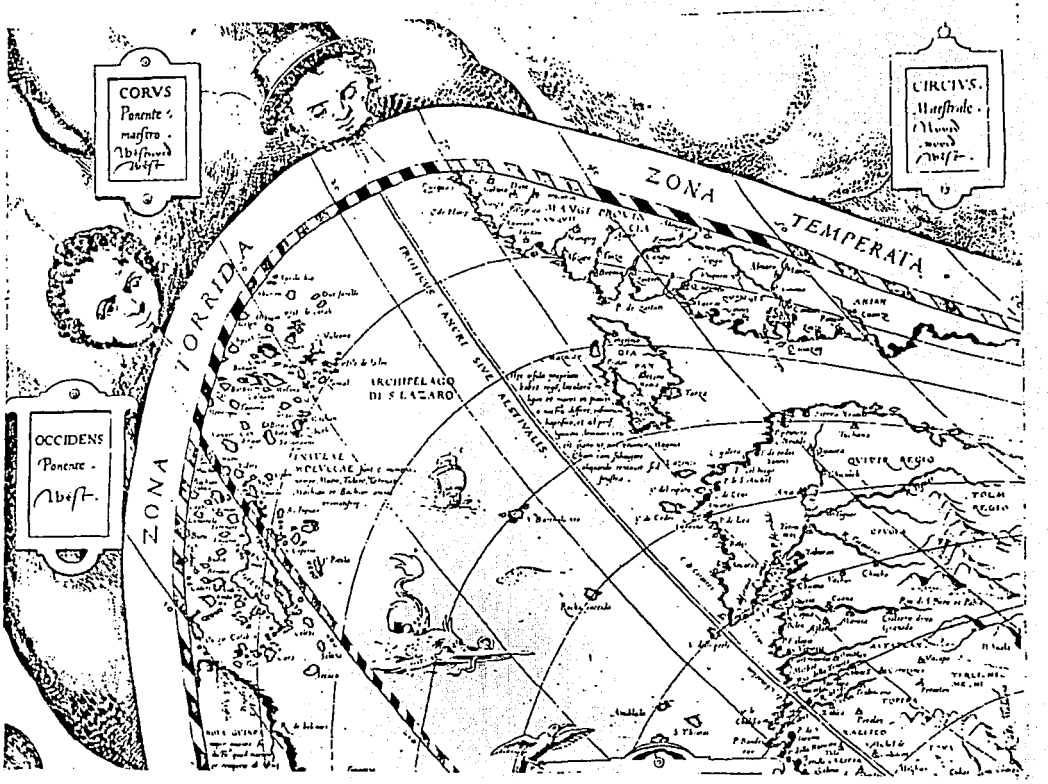
FALLA DE ORIGEN

11. Viaje de Juan Rodriguez Cabrillo (1542-1543)

FALLA DE ORIGEN

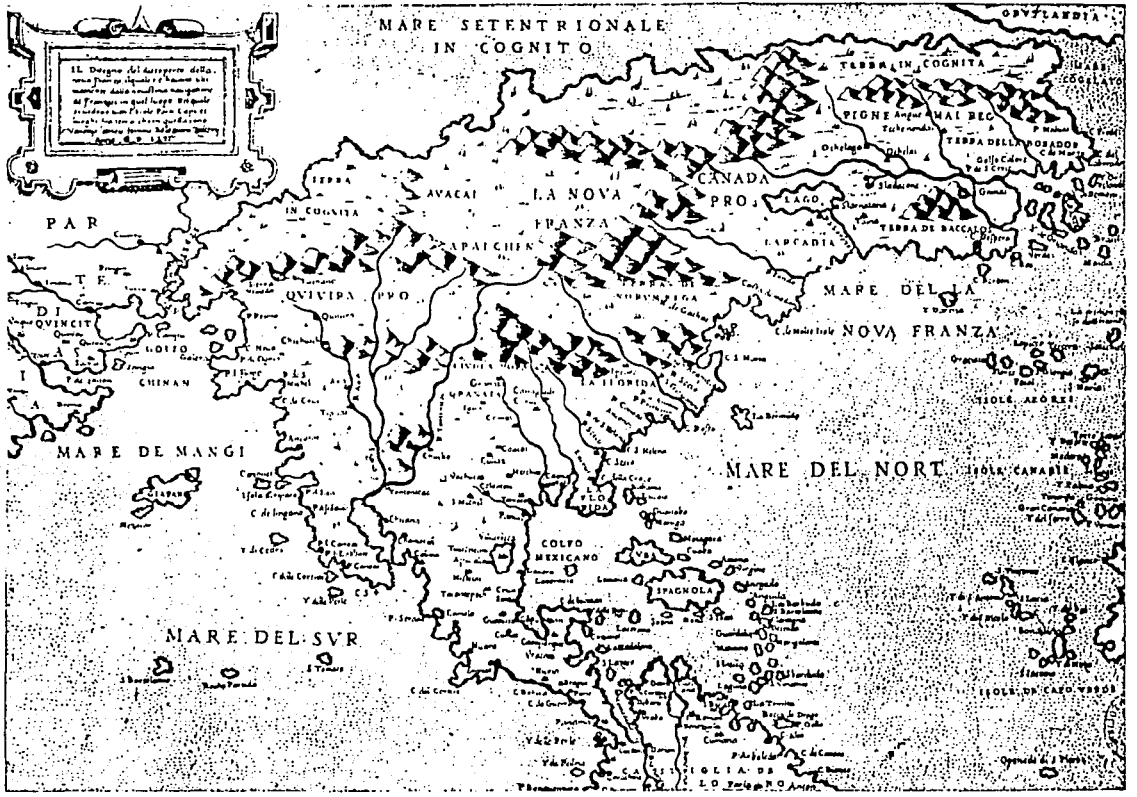


12. Mapa de Gastaldi de 1546 (América entrional formaba parte de Asia).



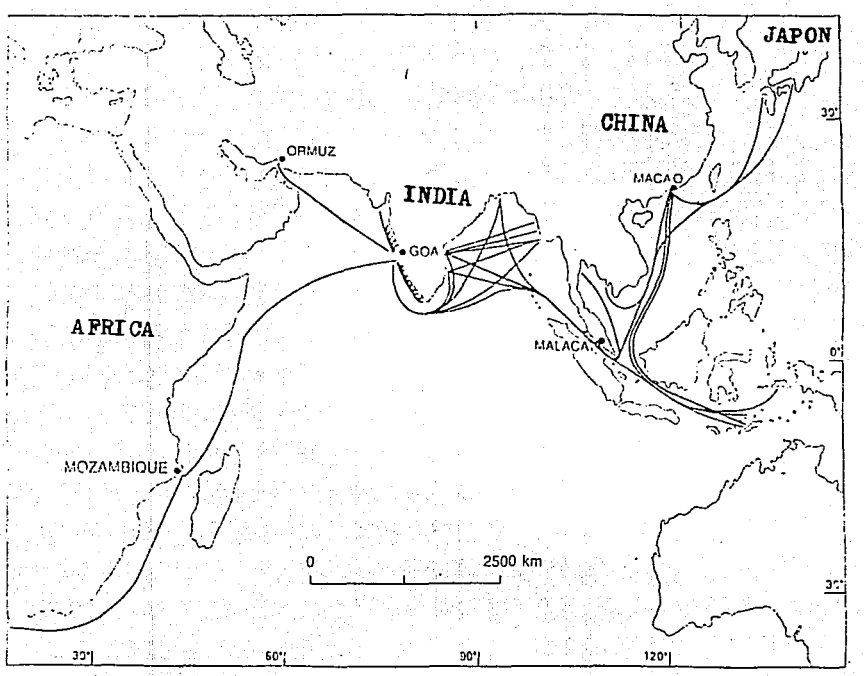
13. Mapa de Ortelius de 1564 (Un estrecho con el Japón entre Asia y América)

FALLA DE ORIGEN



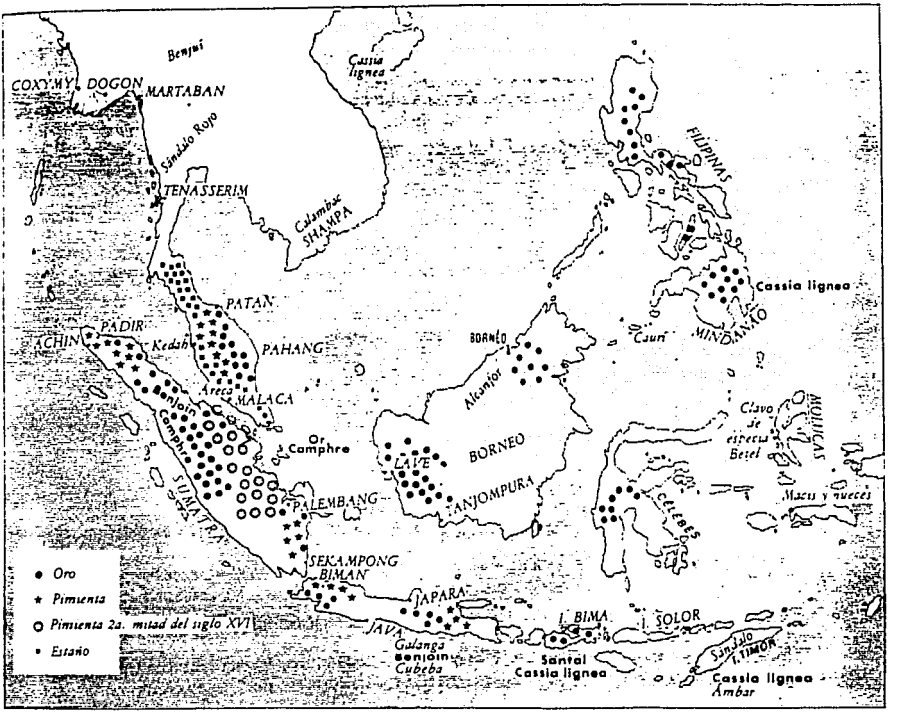
14. Mapa de Gastaldi de 1566 (América septentrional está separada por el estrecho de Anian con el continente asiático).

FALLA DE ORIGEN



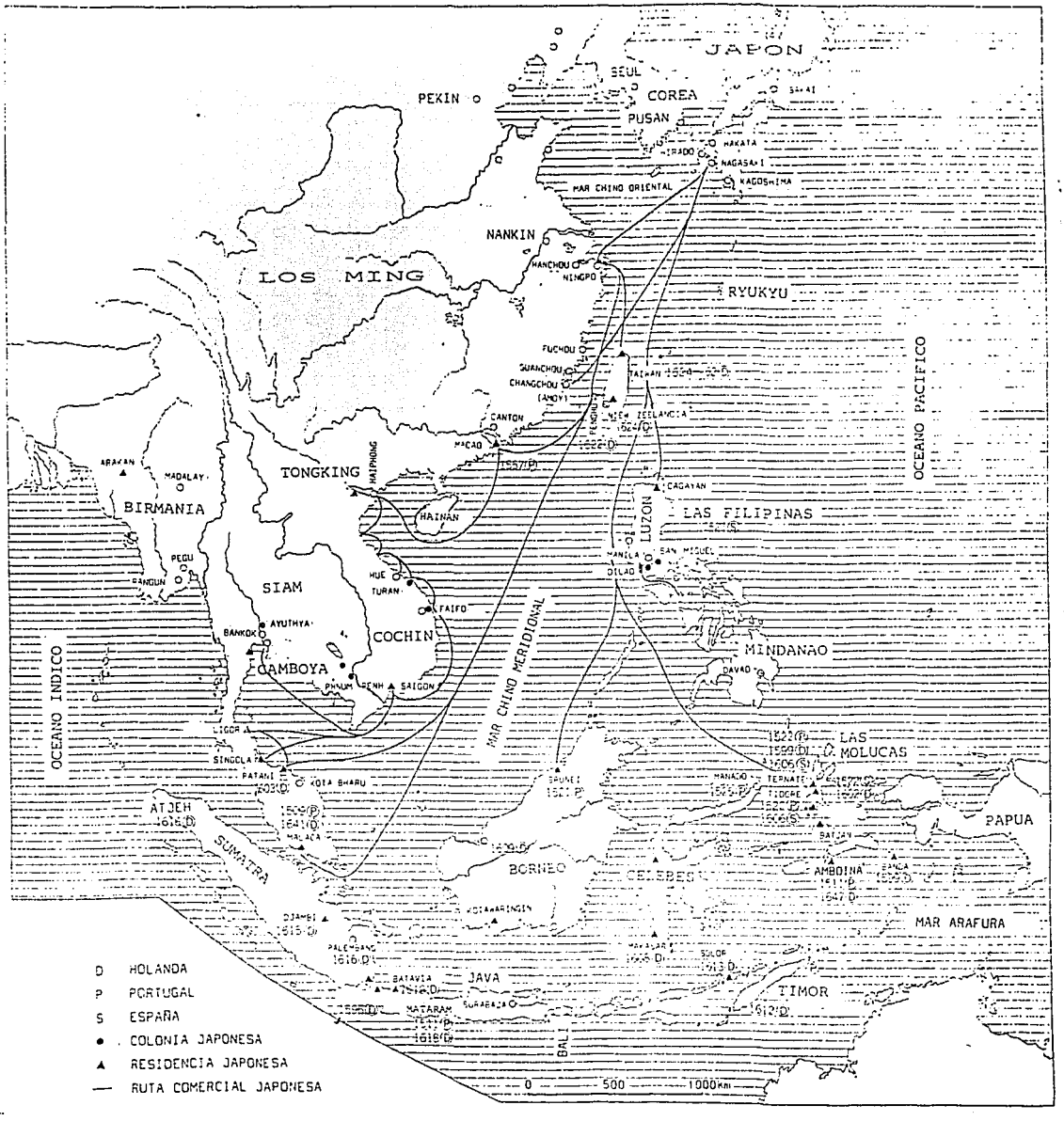
15. Rutas marítimas comerciales de los portugueses en Asia en el siglo XVI

FALLA DE ORIGEN



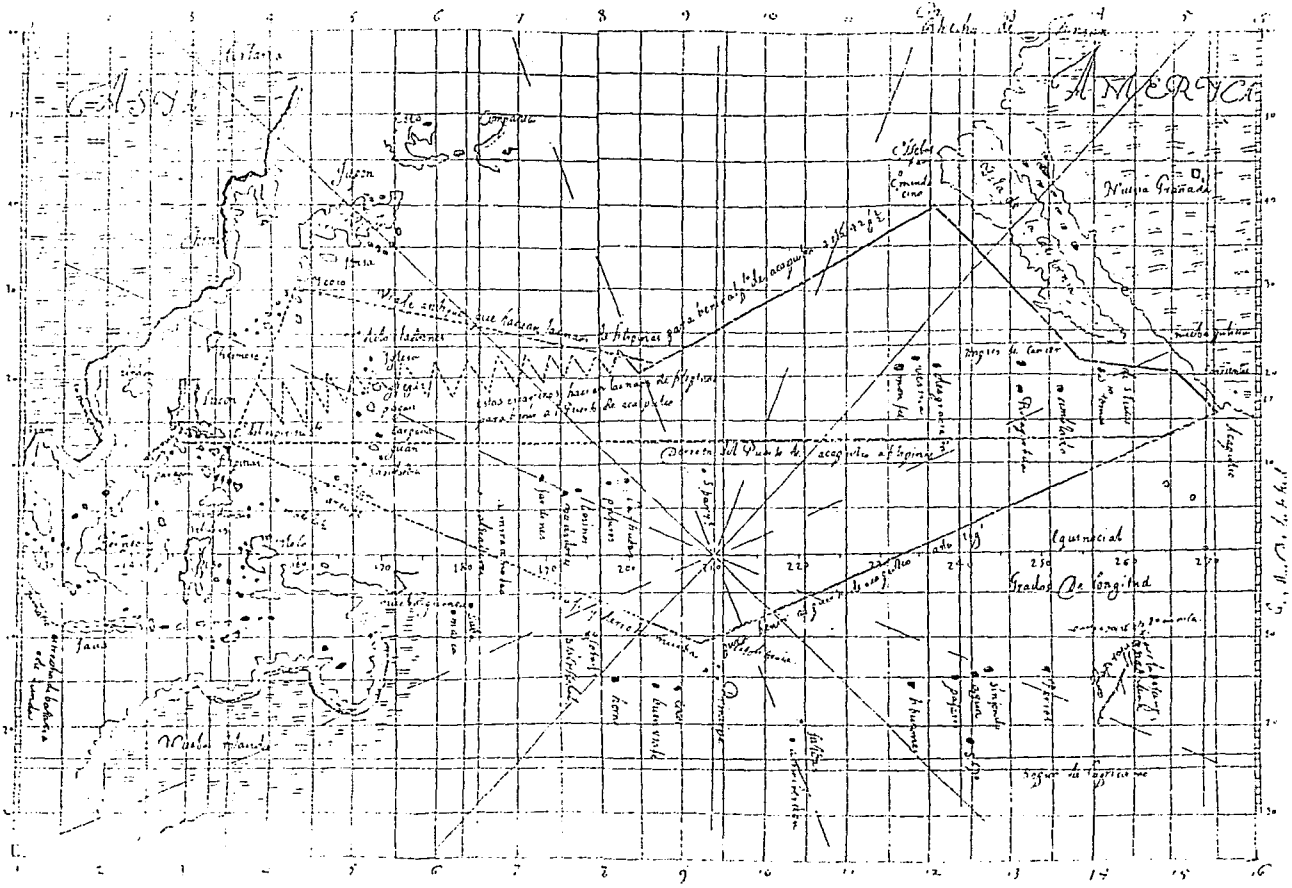
16. Las riquezas en el sudeste asiático en el siglo XVI

FALLA DE ORIGEN



FALLA DE ORIGEN

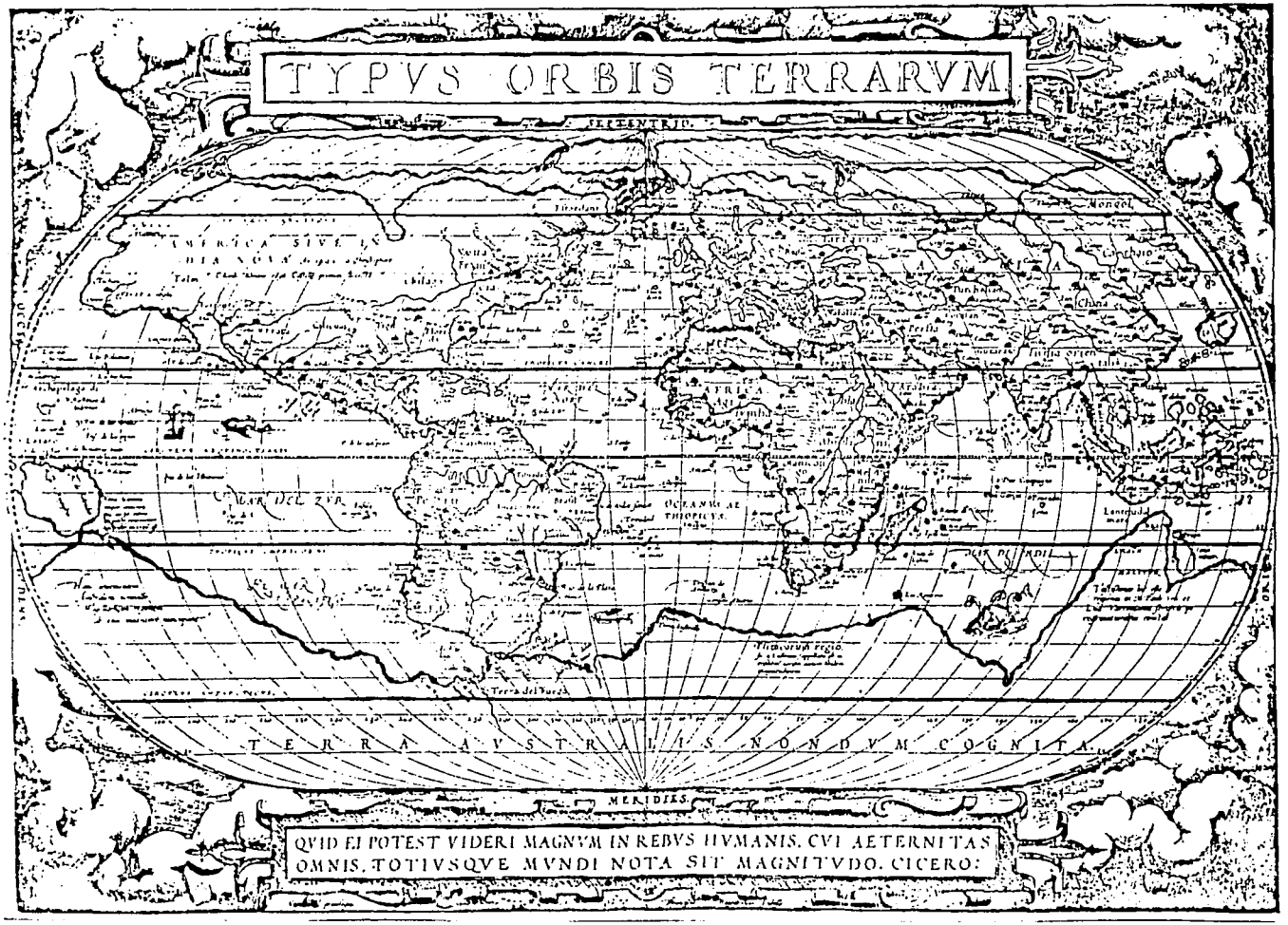
17. Rutas comerciales del Japón en la cuenca del Pacífico en los siglos XVI y XVII



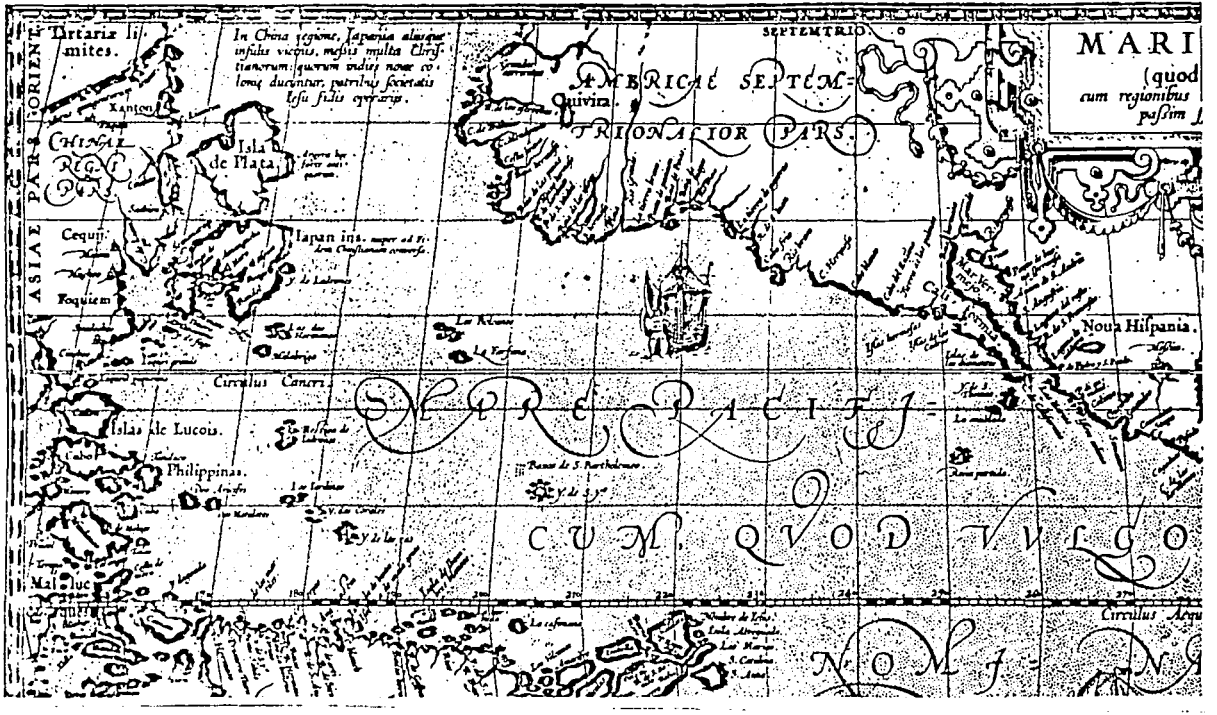
18. Rutas comerciales del galeón de Manila en la época virreinal

FALLA DE ORIGEN

FALLA DE ORIGEN

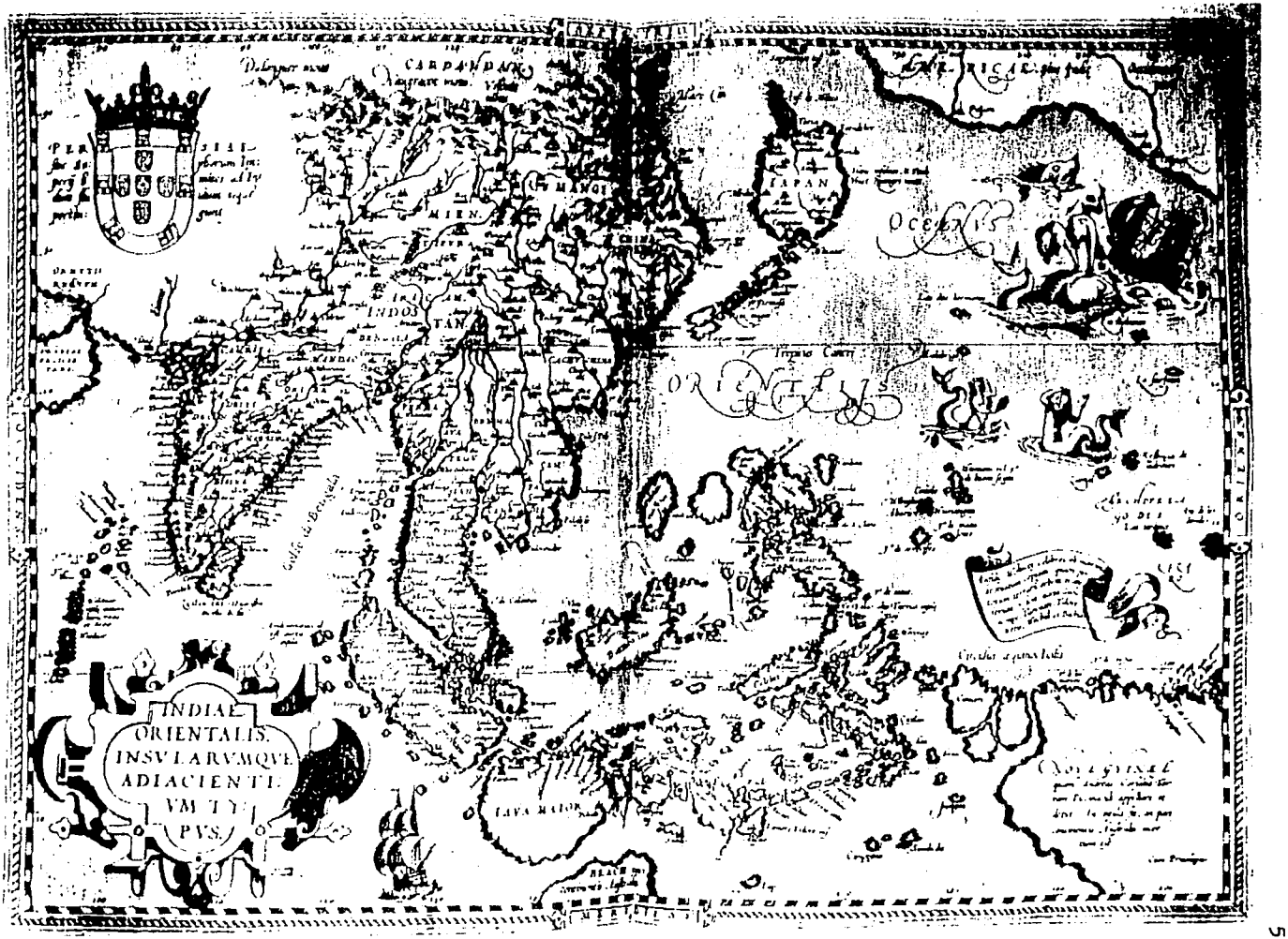


19. Mapa de Ortelius de 1570 (Este nos muestra grandes canales en el círculo polar ártico y gran tierra austral incógnita en el círculo polar antártico).



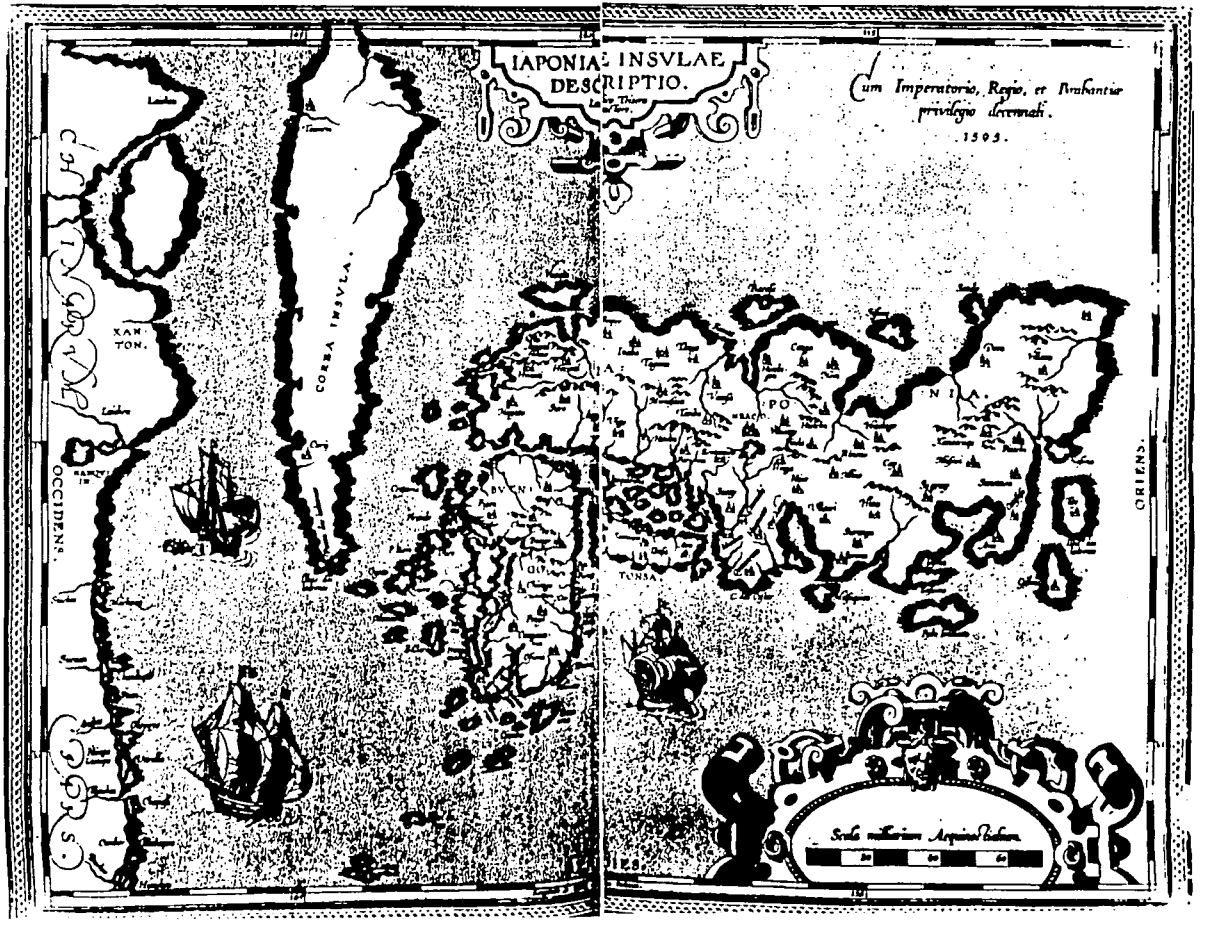
20. Mapa de Ortelius de 1595 (La isla del norte de Japón, actual Hokkaido, se llamó la de Plata).

FALLA DE ORIGEN



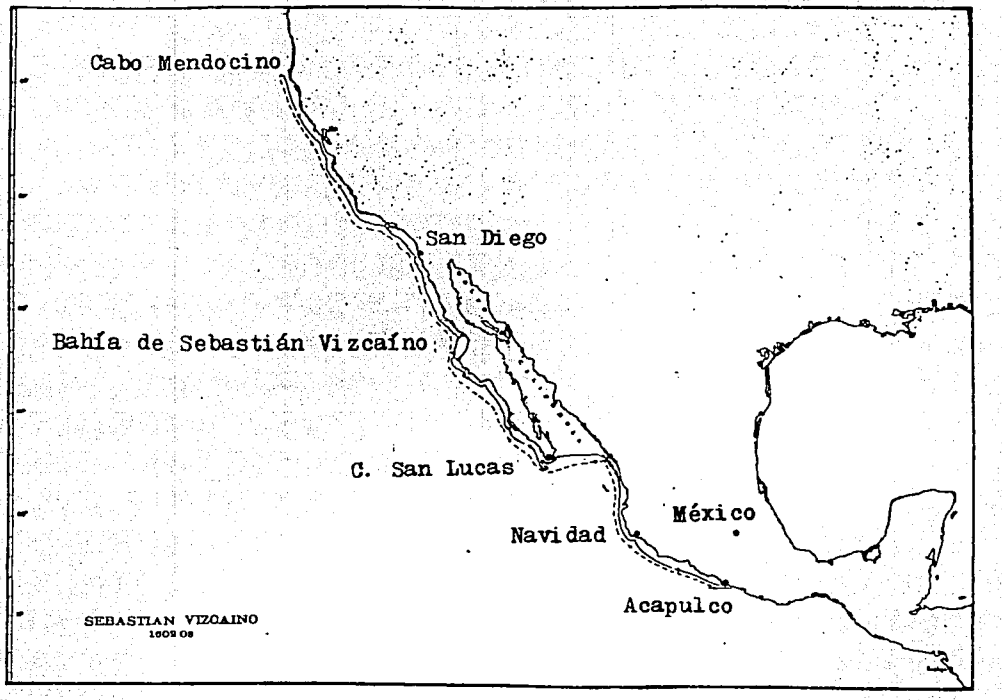
21. Mapa de Ortelius de 1595 (el océano "Indo-pacífico" con el continente asiático, las islas sudorientales y Japón)

FALLA DE



22. Mapa de Ortelius de 1595 (Corea se presenta como una isla entre Japón y China continental).

FALLA DE ORIGEN



23. Viaje de Sebastián Vizcaíno, hacia la costa noroccidental de América septentrional.

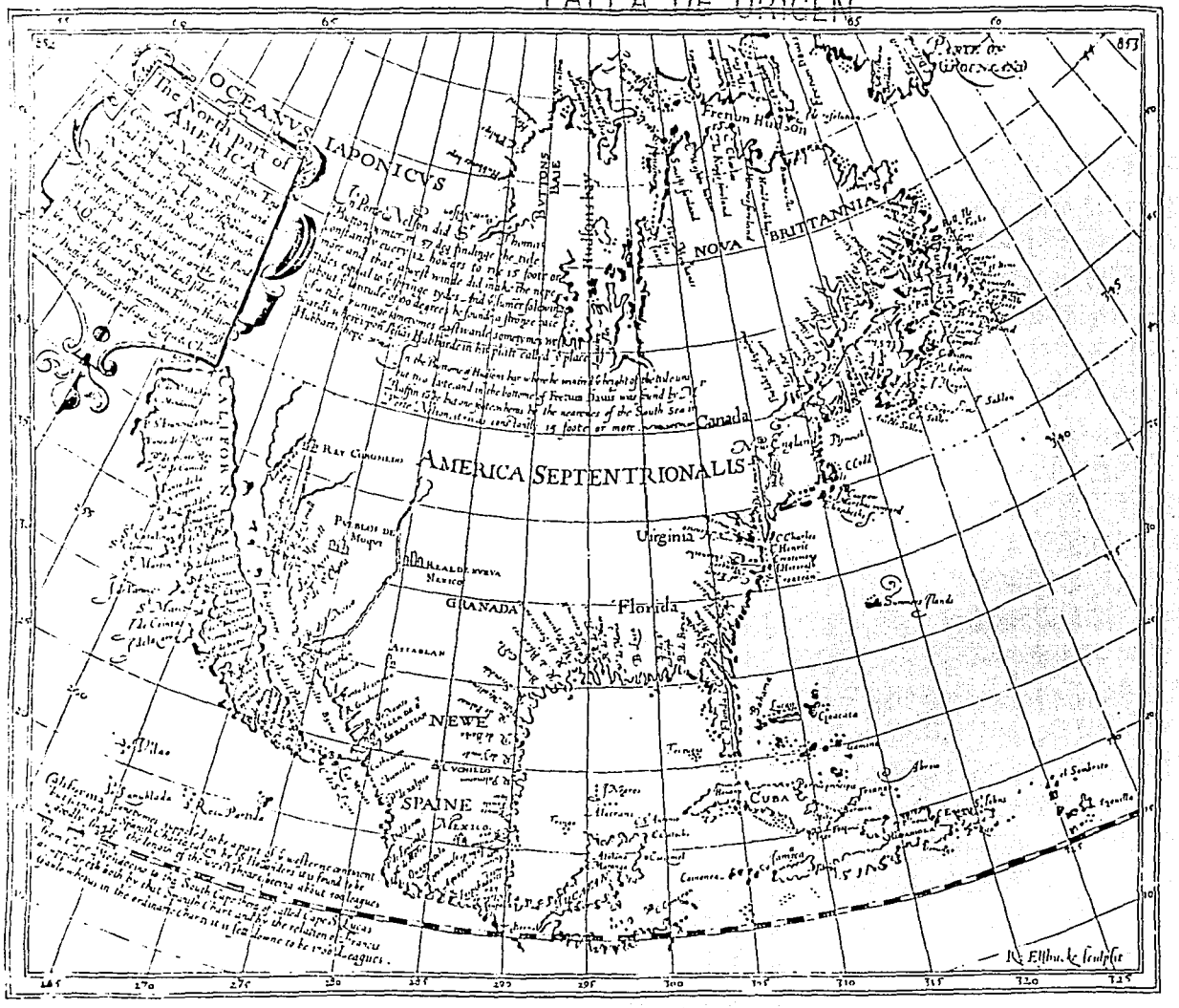
FALLA DE ORIGEN



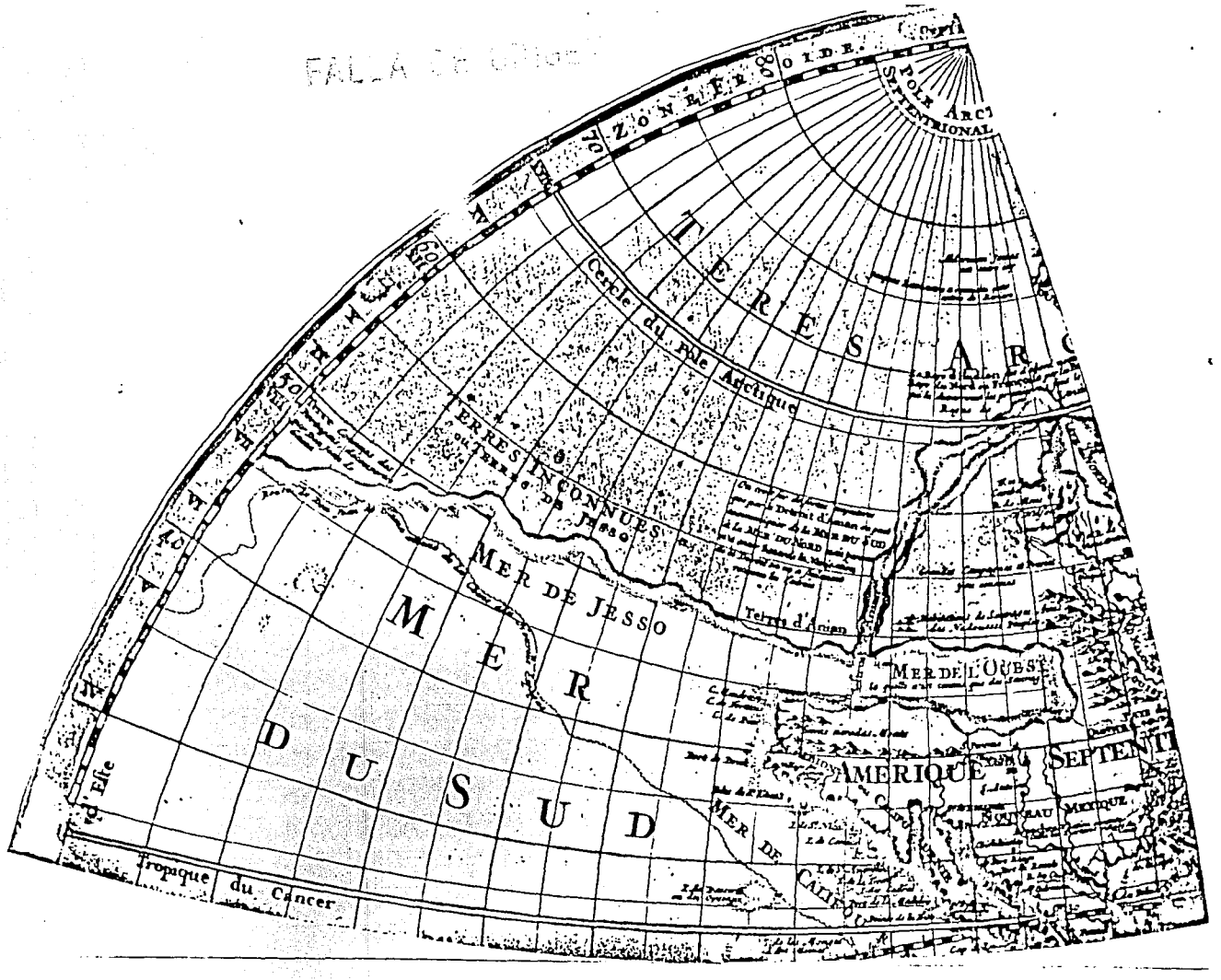
24. Mapa de Brigge-Blaeu hacia 1648 (California aparece como una isla en la costa occidental de América septentrional).

FALLA DE ORIGEN

FALLA DE ORIGEN

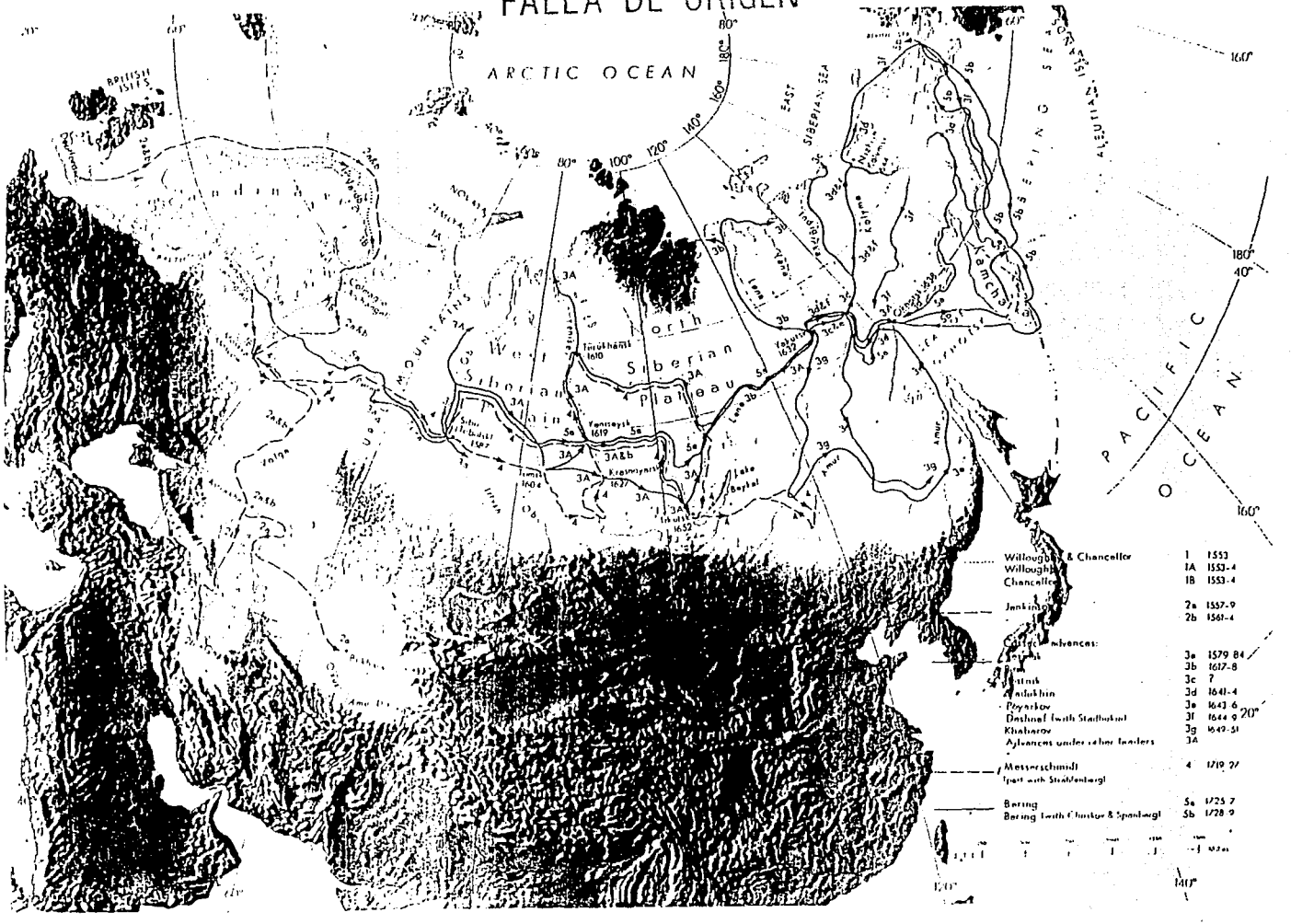


25. Mapa de Briggs (América septentrional con California y la bahía de Hudson)

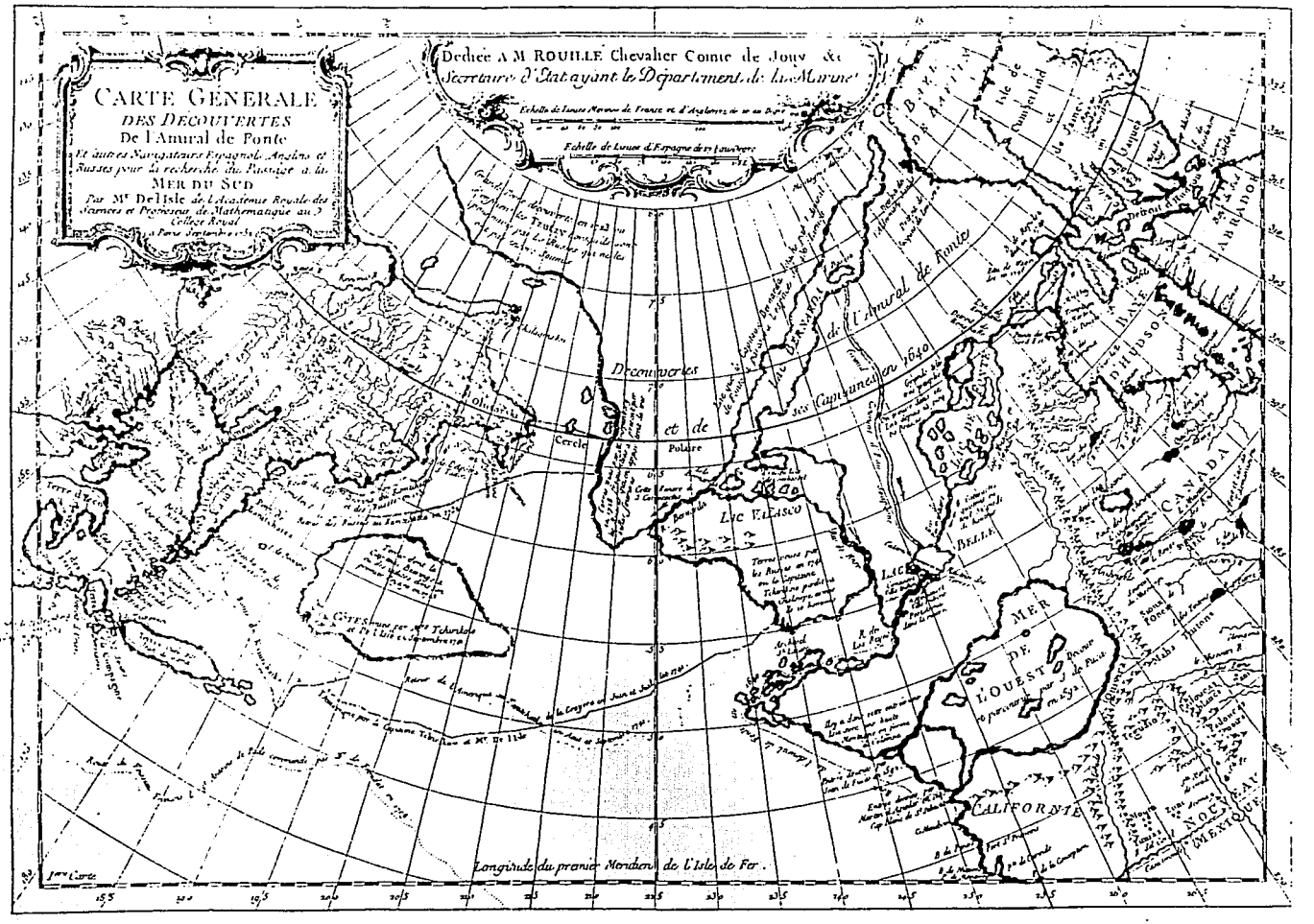


26. Mapa de Pierre Montier hacia 1705. Aquí nos presenta Jesso (Ezo) como una tierra incógnita y el mar de Jesso.

FALLA DE ORIGEN

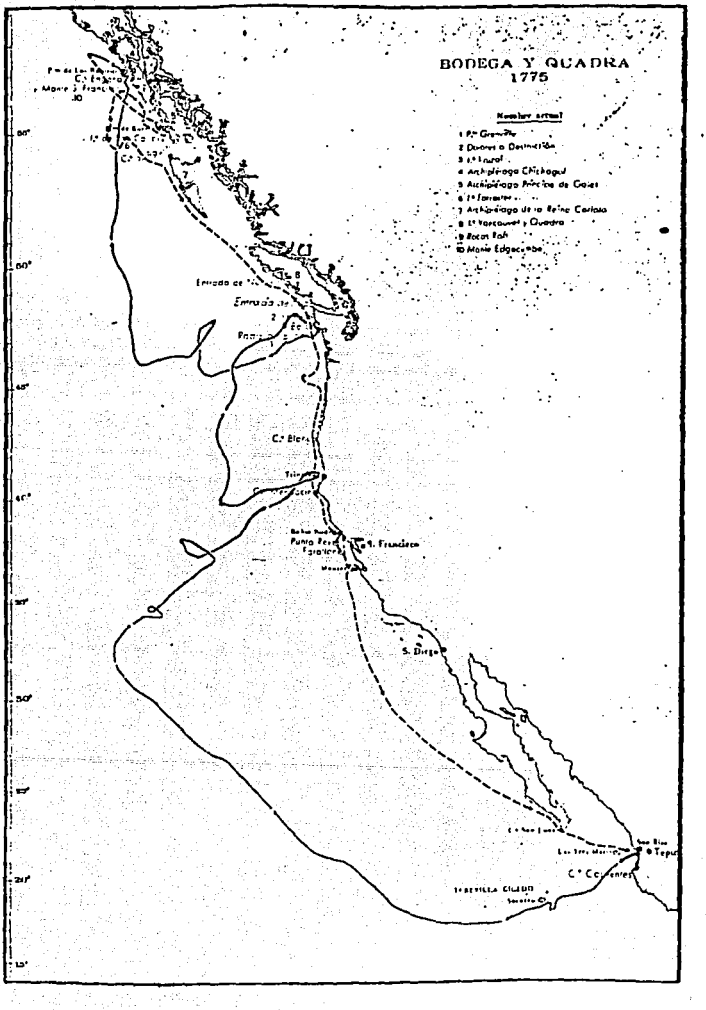


27. Varios viajes rusos en Siberia entre los siglos XVI y XVIII



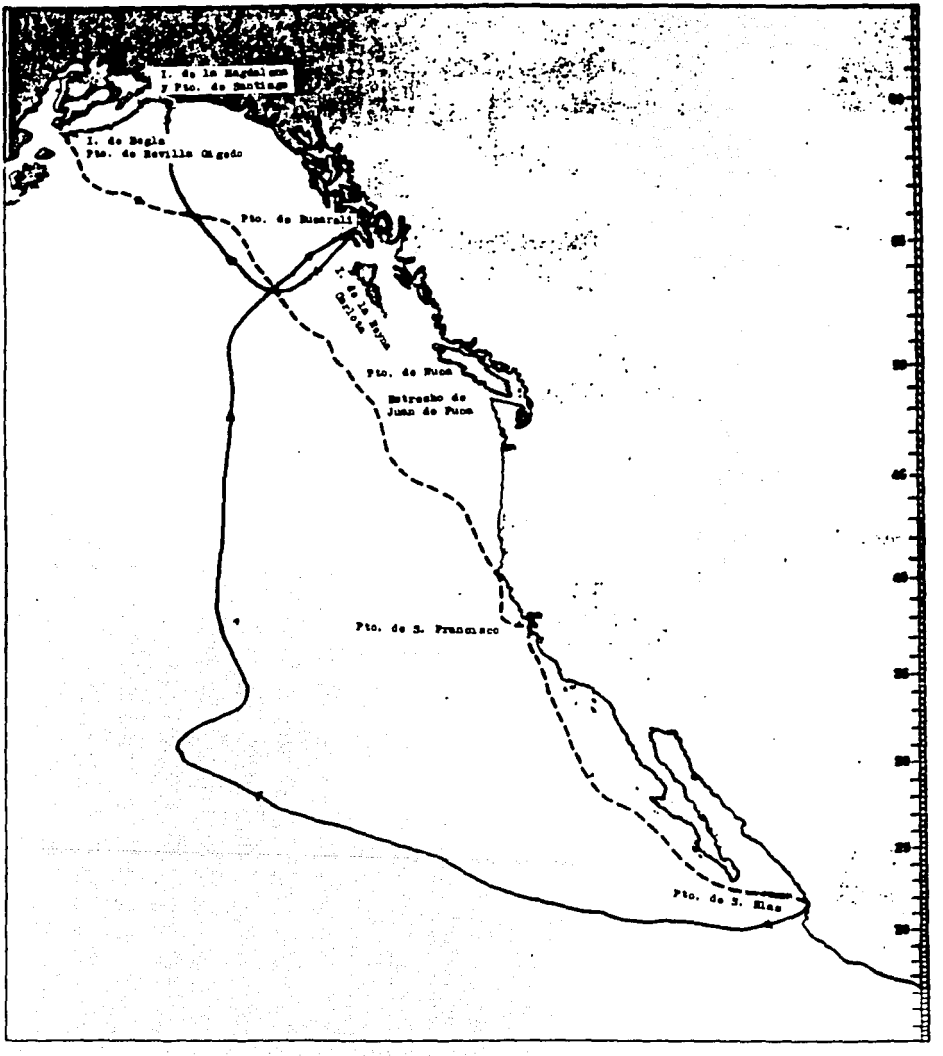
28. Carta general de los descubrimientos del Almirante de Fonte, por la Academia Real de Ciencias en París en 1752

FALLA DE ORIGEN



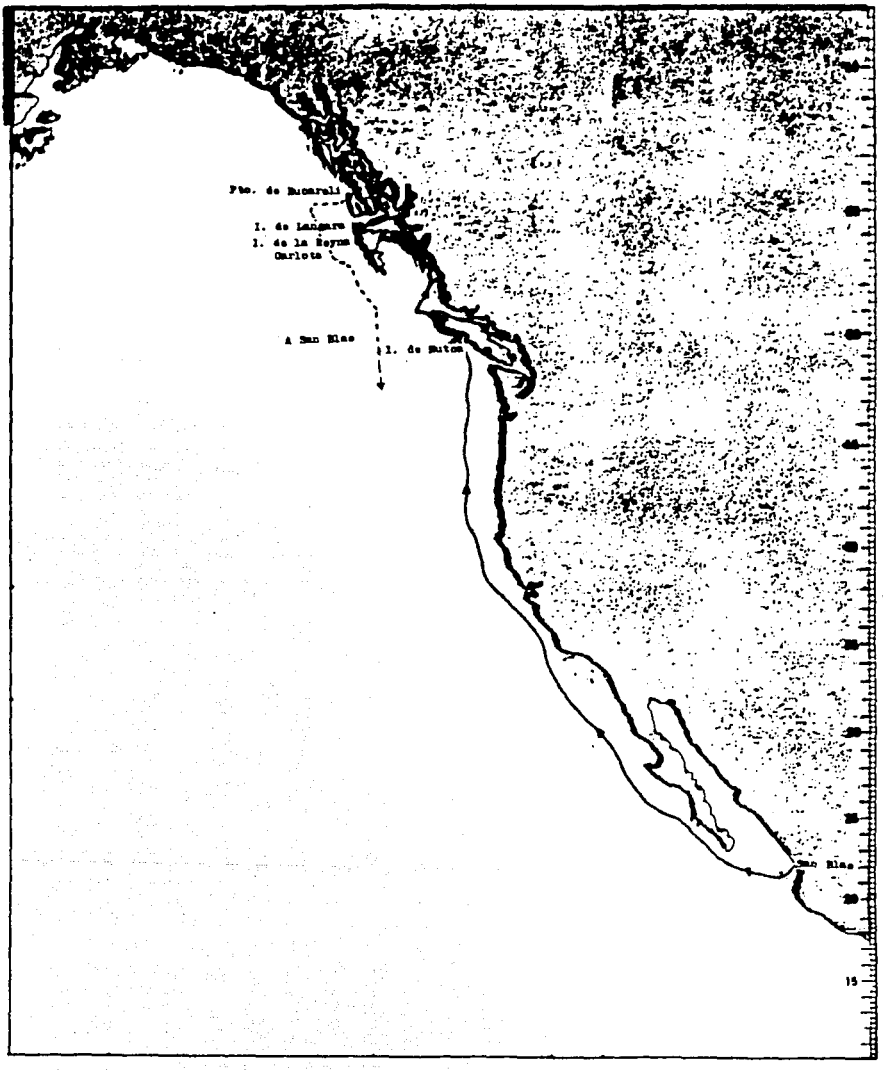
FALLA DE ORIGEN

29. Viaje de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra en 1775



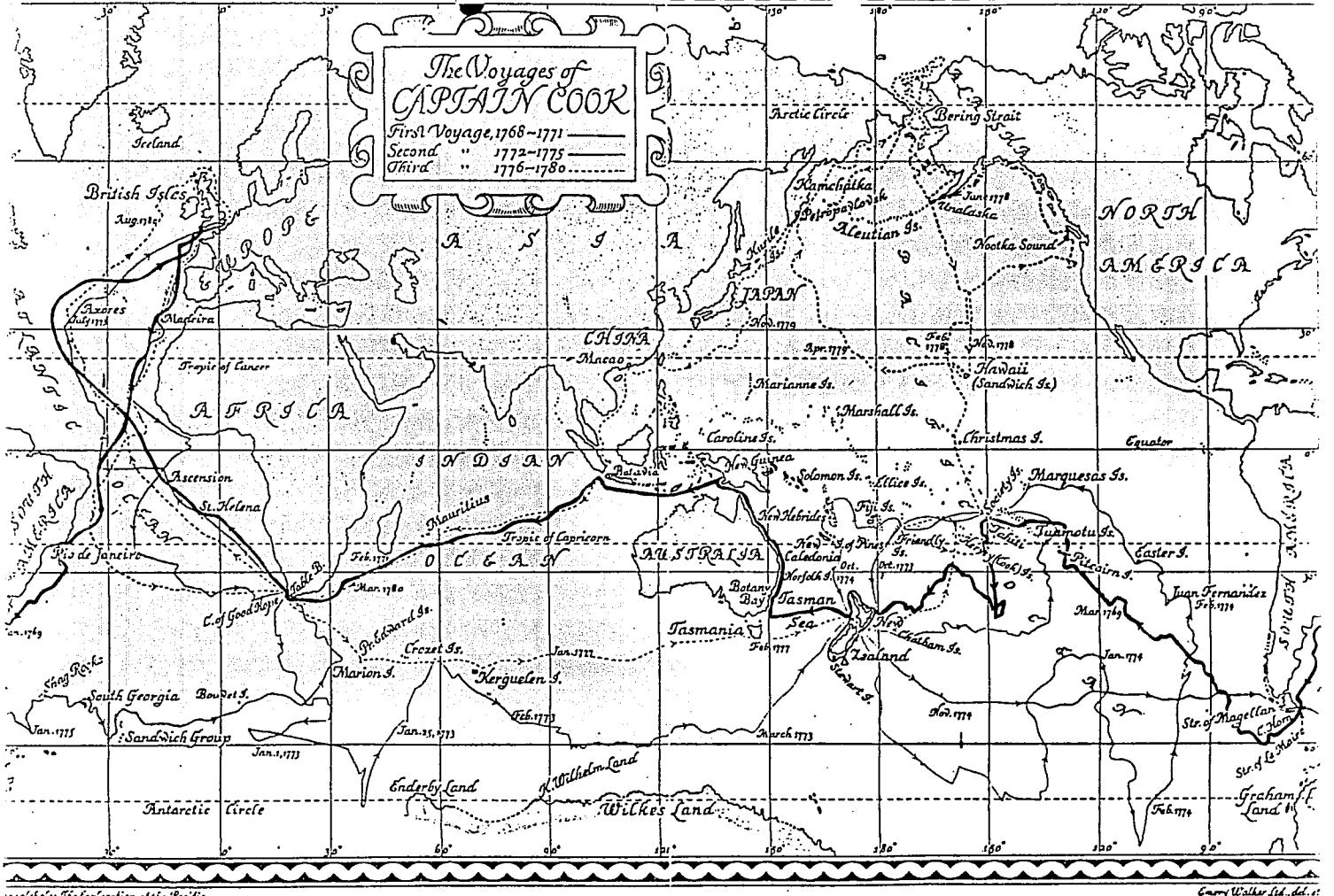
FALLA DE ORIGEN

30. Viaje de Ignacio de Arteaga en 1779



FALLA DE ORIGEN

31. Viaje de Jacinto Caamaño Moraleja en 1792

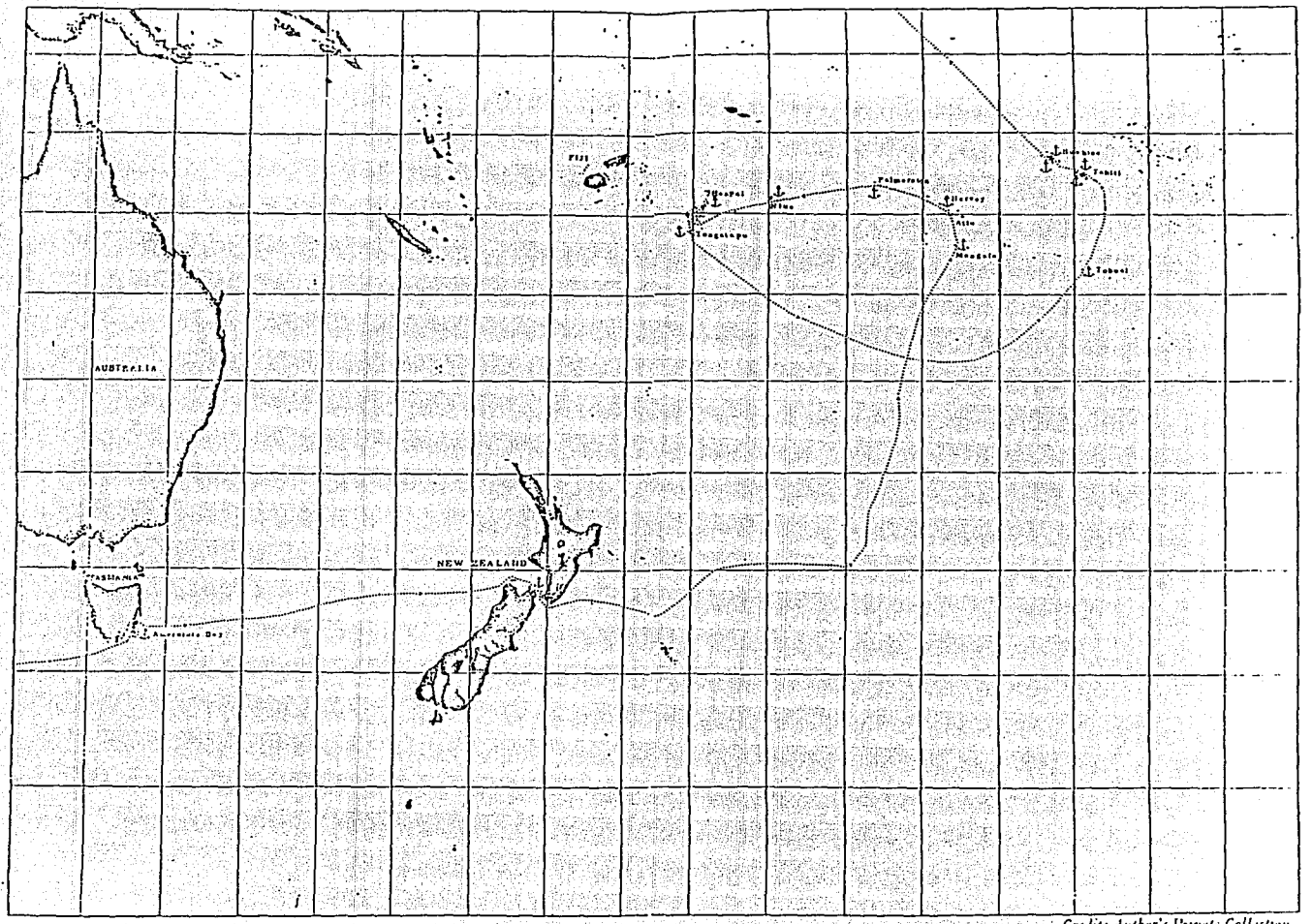


Eaglehole: The Exploration of the Pacific.

Emery Walker Ltd. del. et

32. Viajes de James Cook, entre 1768 y 1780

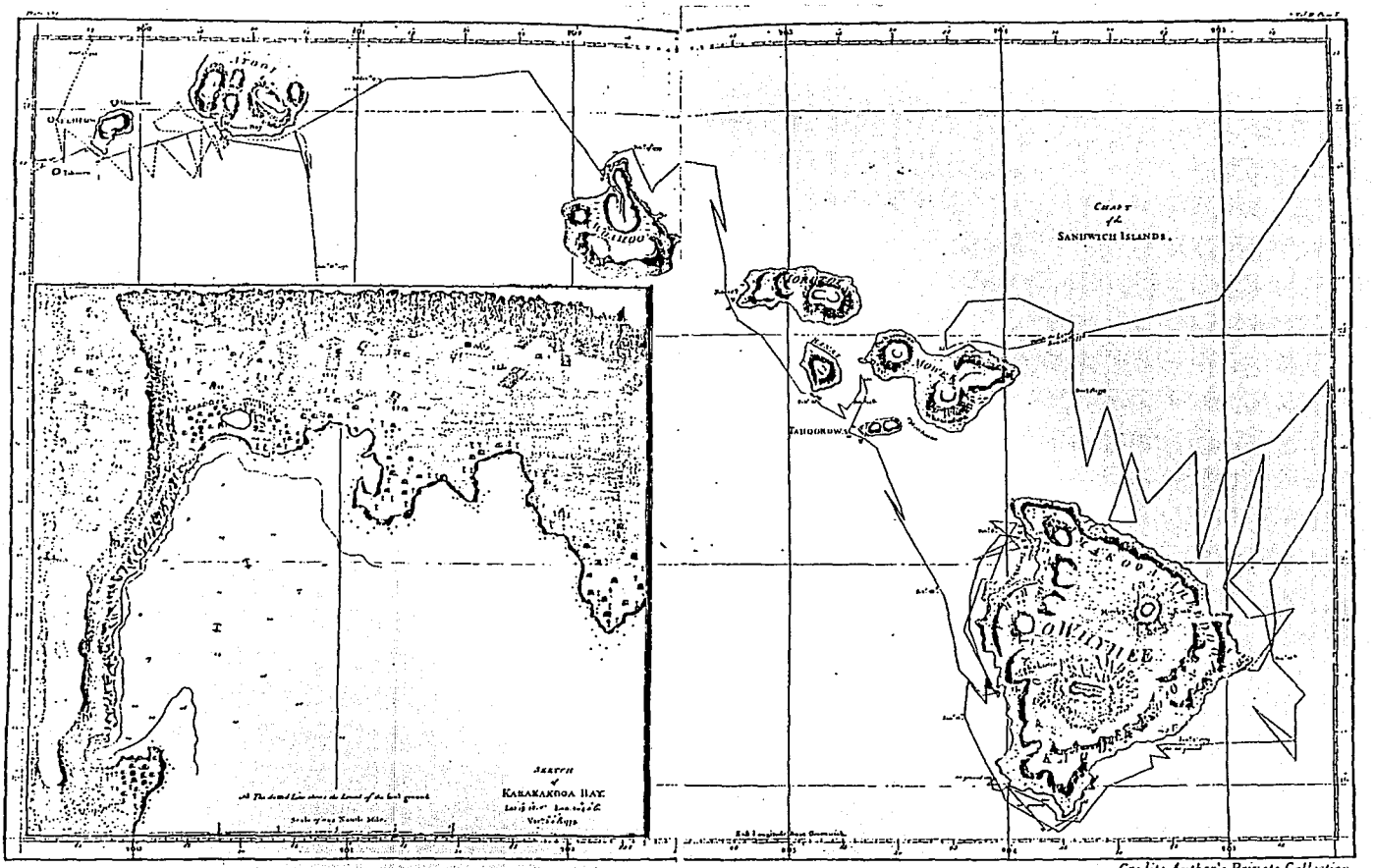
FALLA DE ORIGEN



Credit: Author's Private Collection

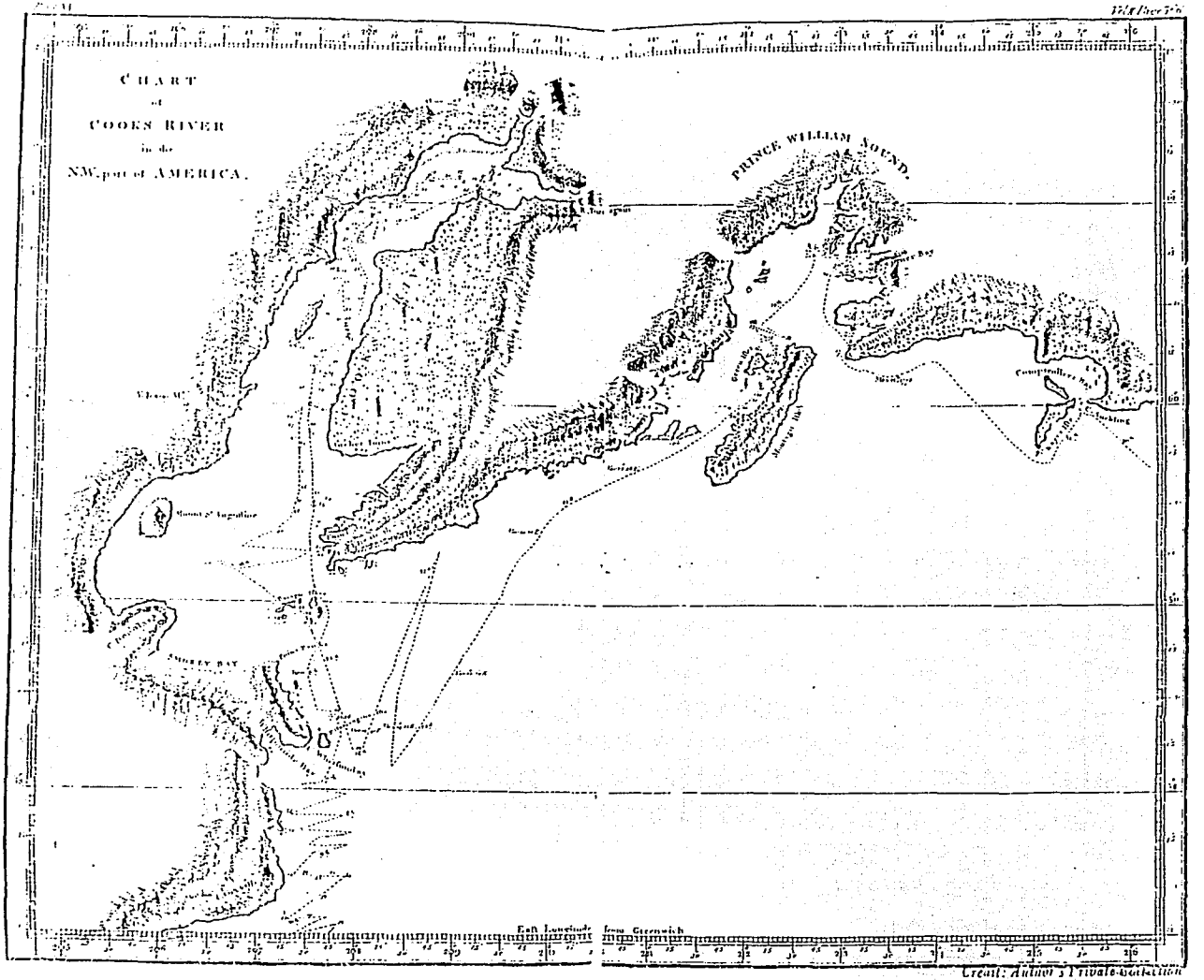
32(a). Tercer viaje de Cook, de Tasmania a las islas de Sociedad.

FALLA DE ORIGEN



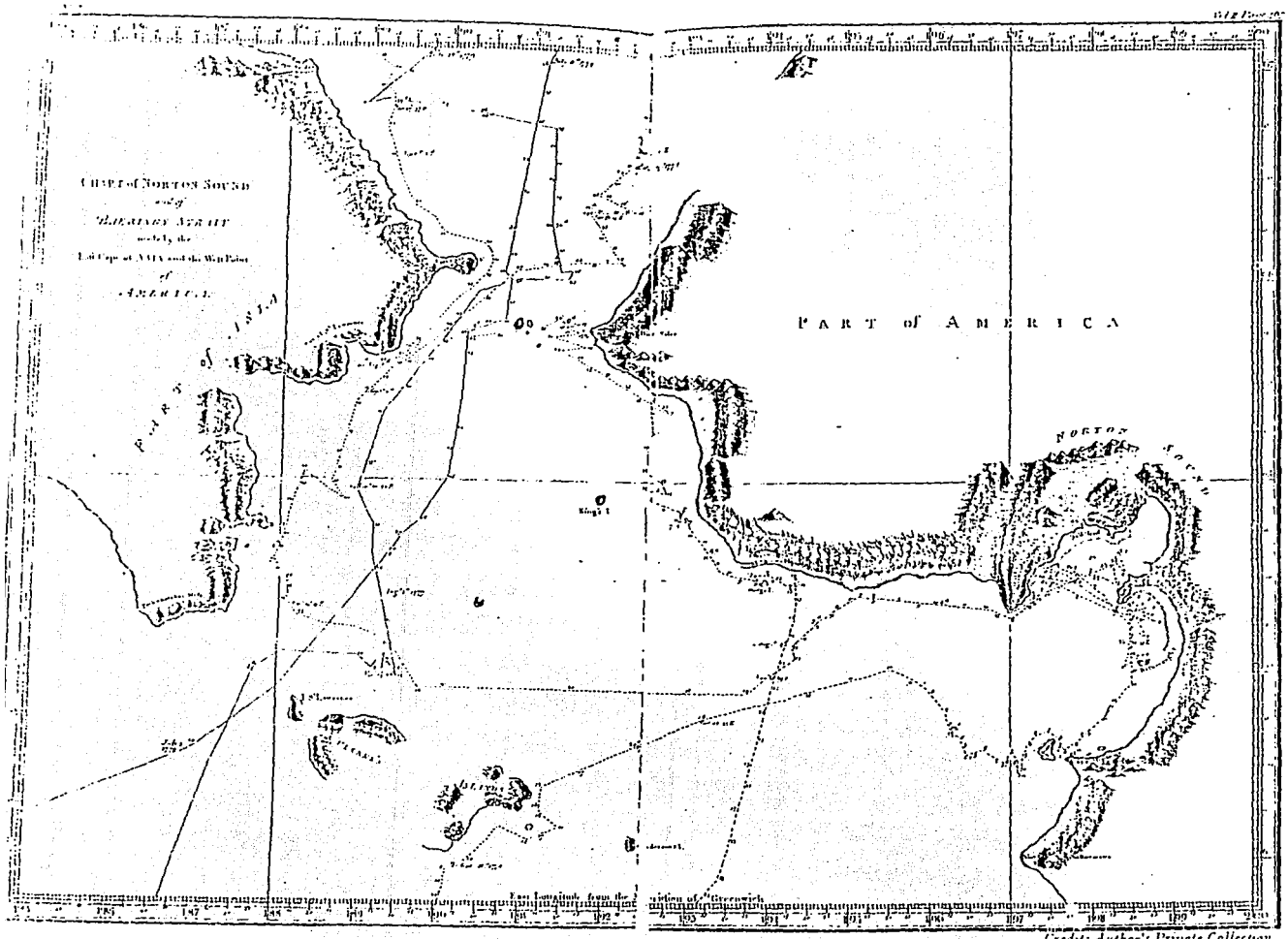
32(b). Tercer viaje de Cook, en las islas Sandwich (Hawai).

FALLA DE ORIGEN



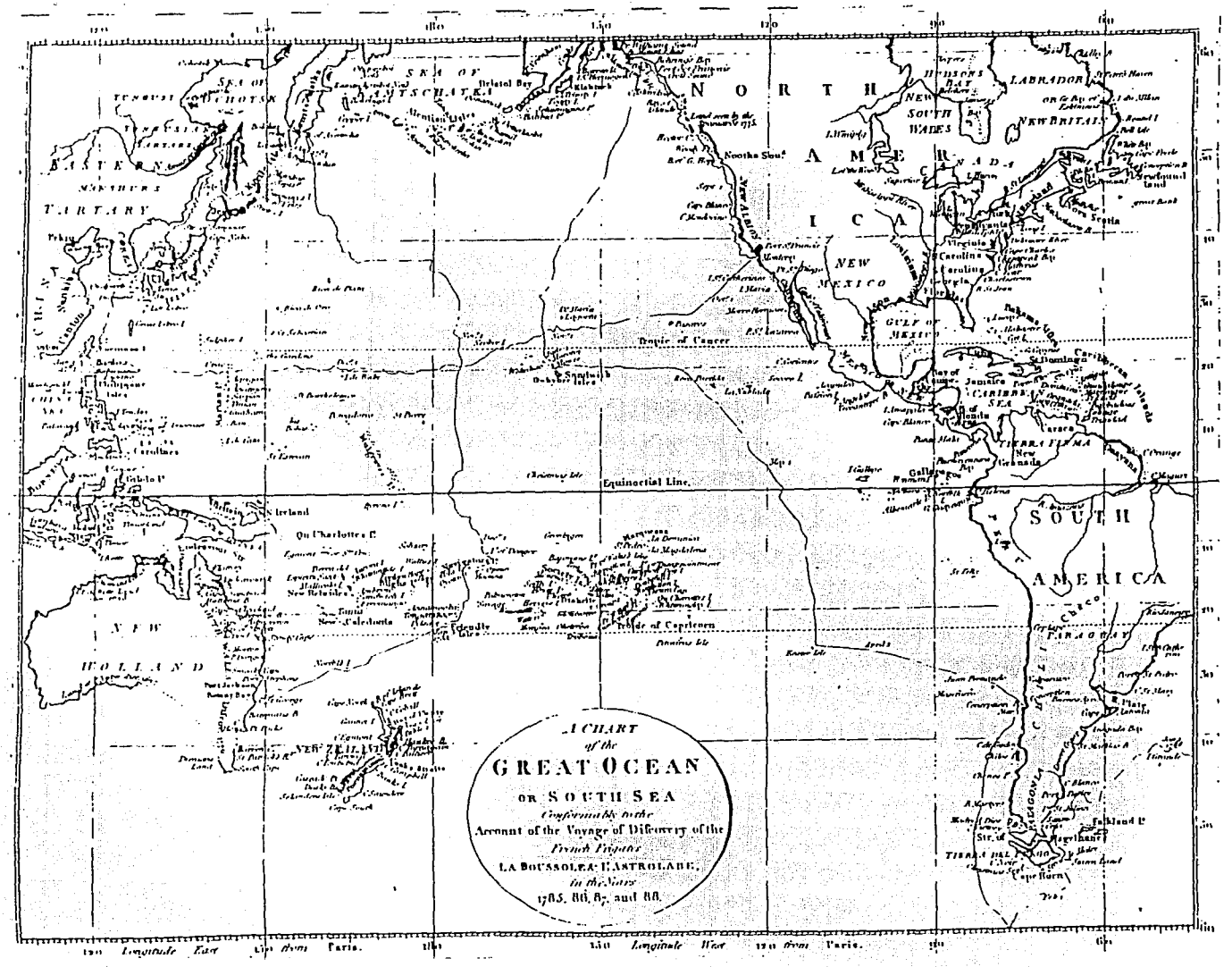
32(c). Tercer viaje de Cook, en el río de Cook (Cook Inlet).

FALLA DE ORIGEN



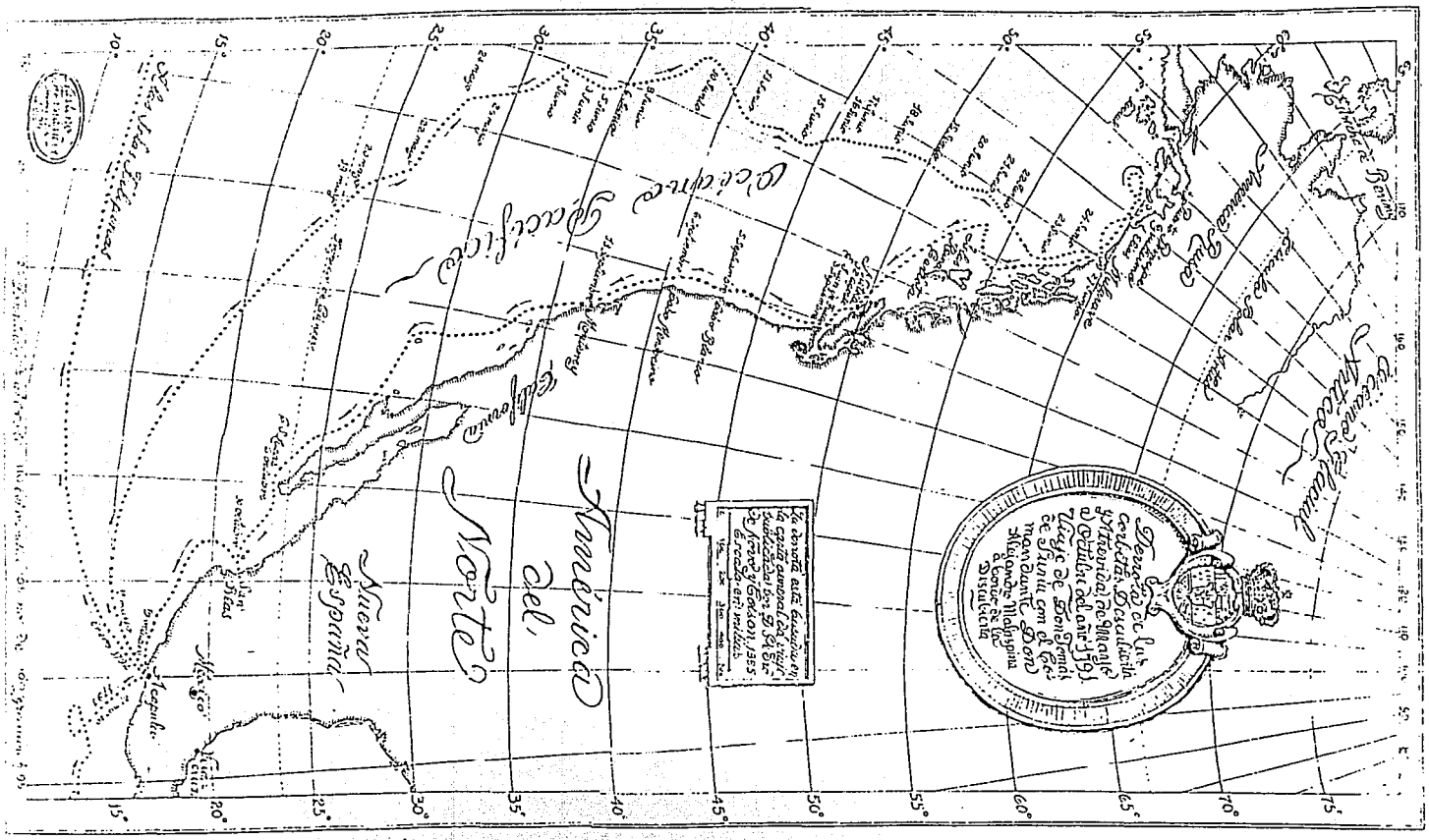
32(d). Tercer viaje de Cook, en el estrecho de Behring.

FALLA DE ORIGEN



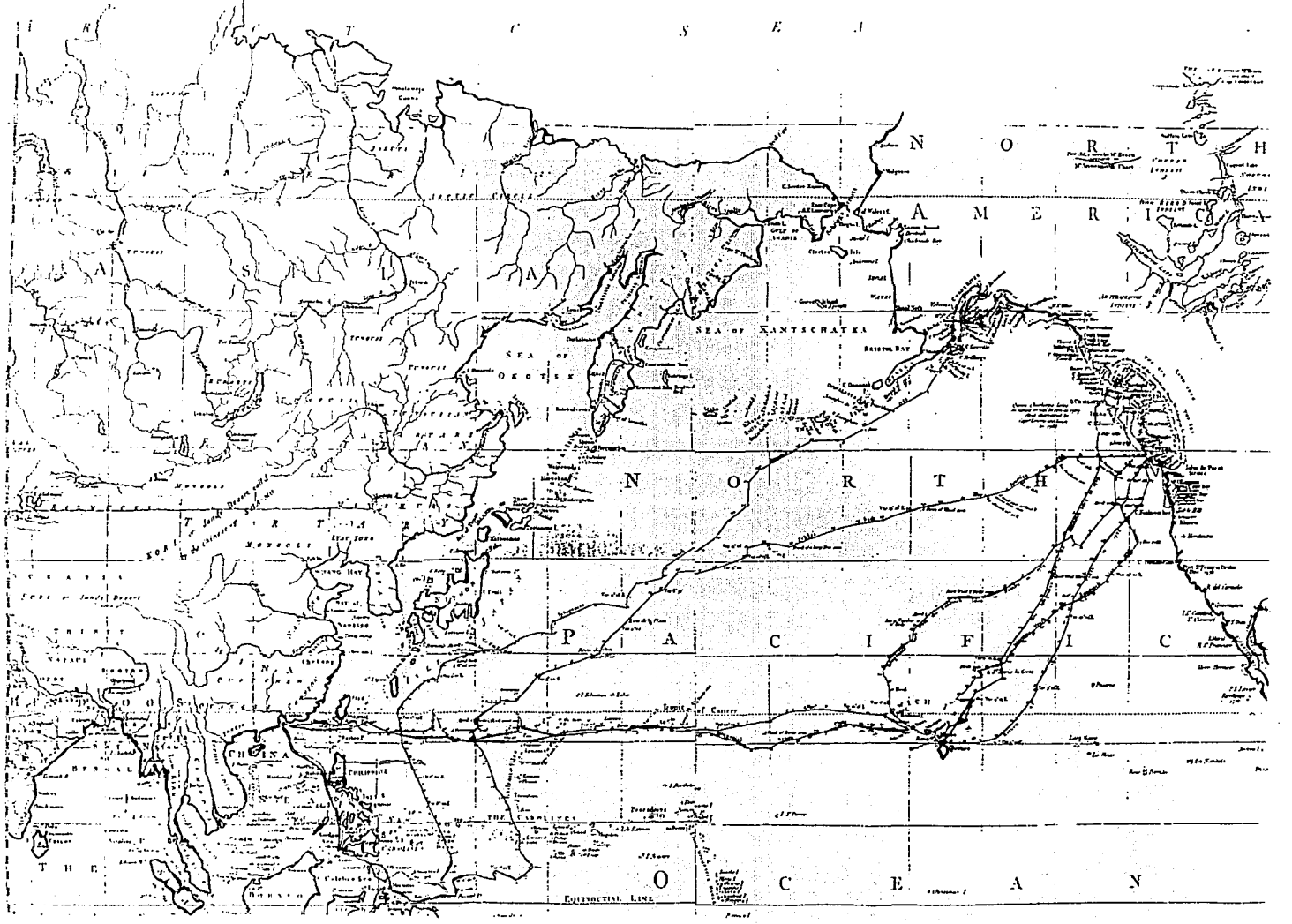
33. Viaje de Jean François Galaup de la Pérouse, entre 1785 y 1788.

FALLA DE ORIGEN



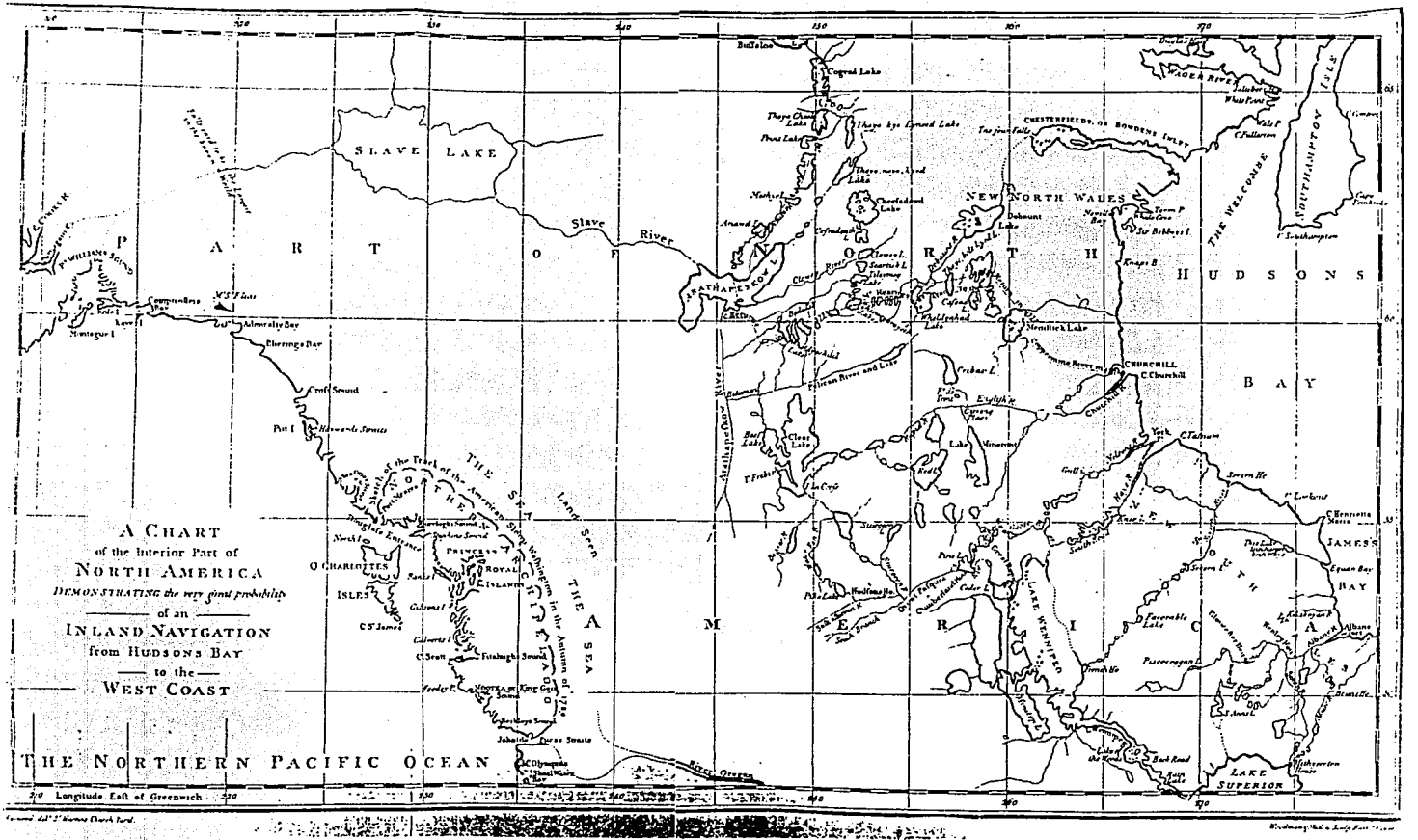
34. Viaje de Alejandro Malaspina en la costa occidental de América septentrional, entre 1791 y 1792.

FALLA DE ORIGEN



35. Viajes de John Meares entre Cantón y la costa noroccidental de América, en los años de 1788 y 1789.

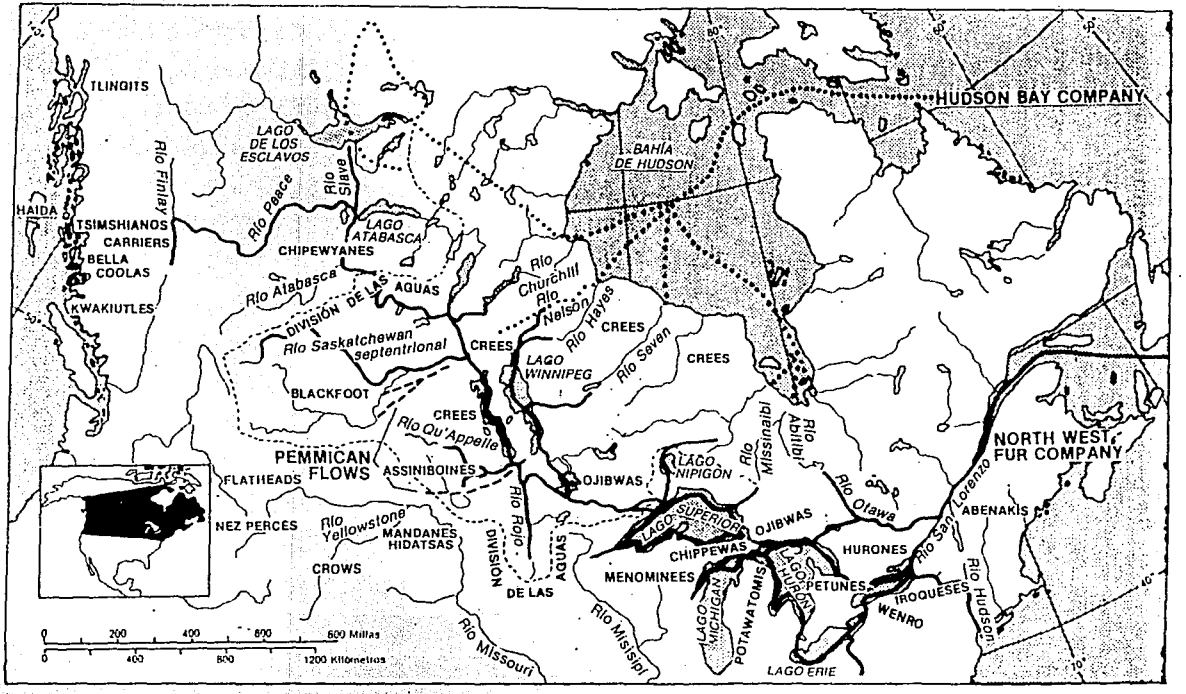
FALLA DE ORIGEN



36. América septentrional por descubrimientos entre la bahía de Hudson y la costa noroccidental a fines del siglo XVIII

602

FALLA DE ORIGEN

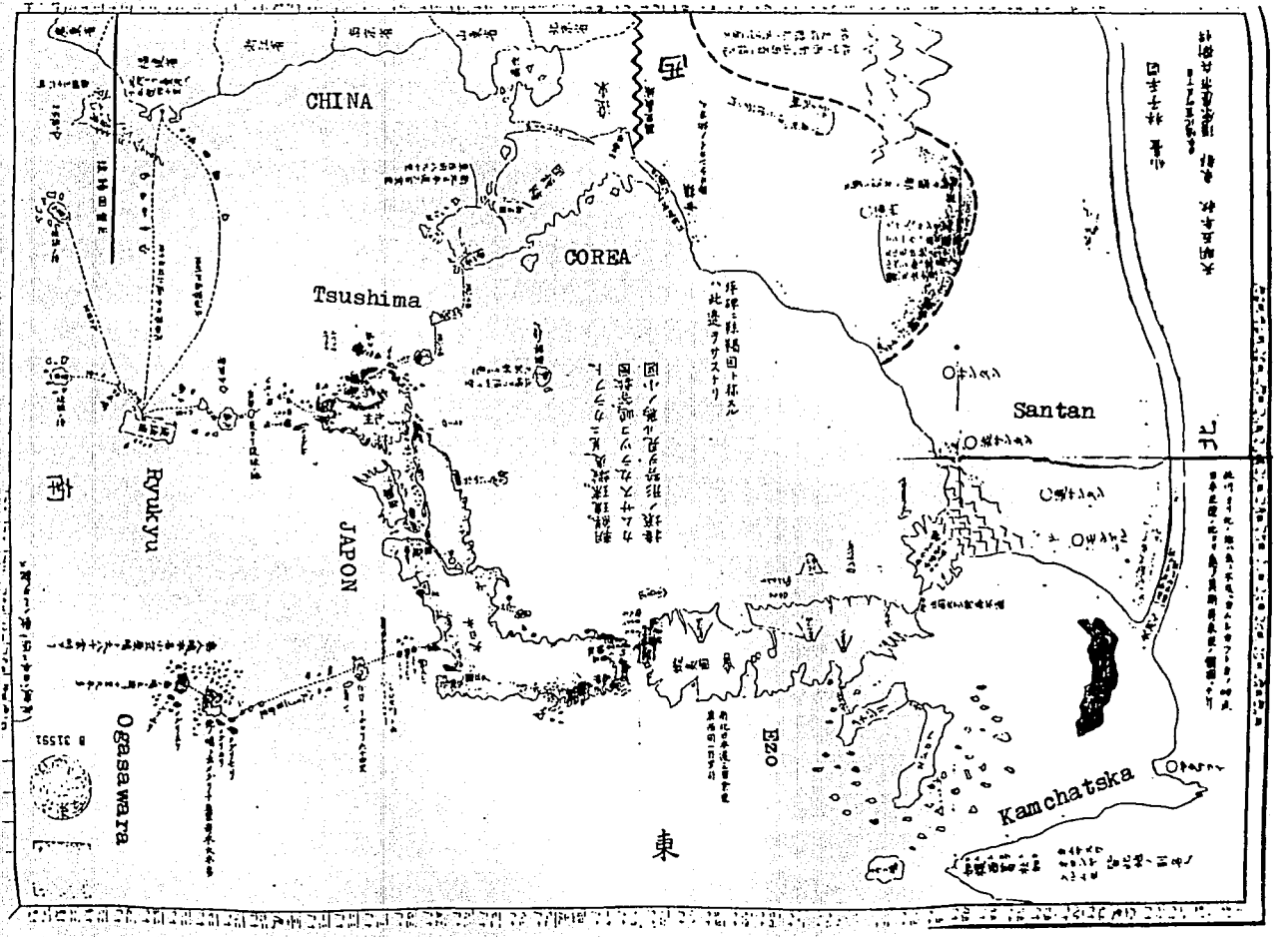


37. Rutas de tráfico de pieles en América del norte en el siglo XVIII

FALLA DE ORIGEN

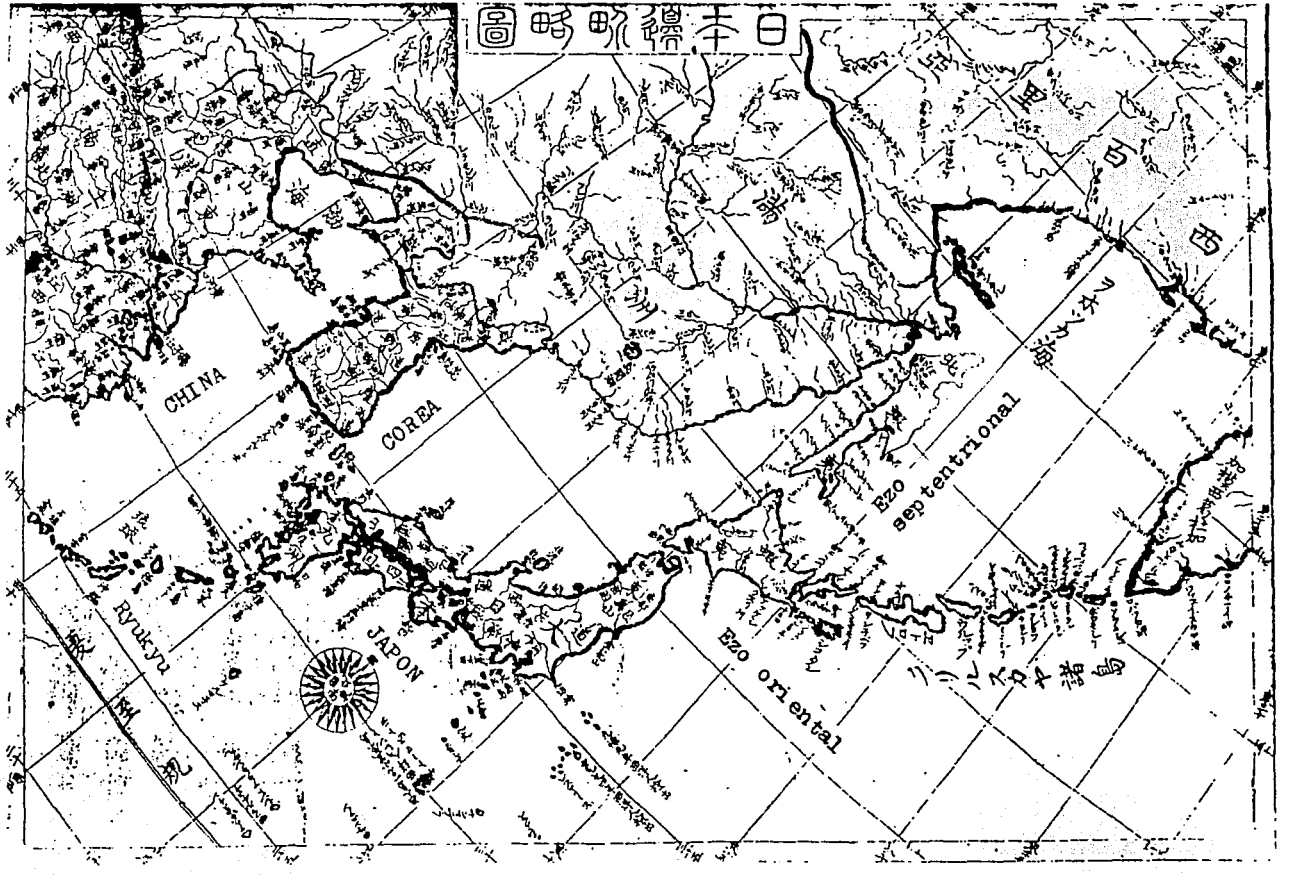
38. Travesía terrestre de América del Norte

FALLA DE ORIGEN



39. Mapa de los contornos de Japón, dibujado por Hayashi Shihei en 1785

FALLA DE ORIGEN



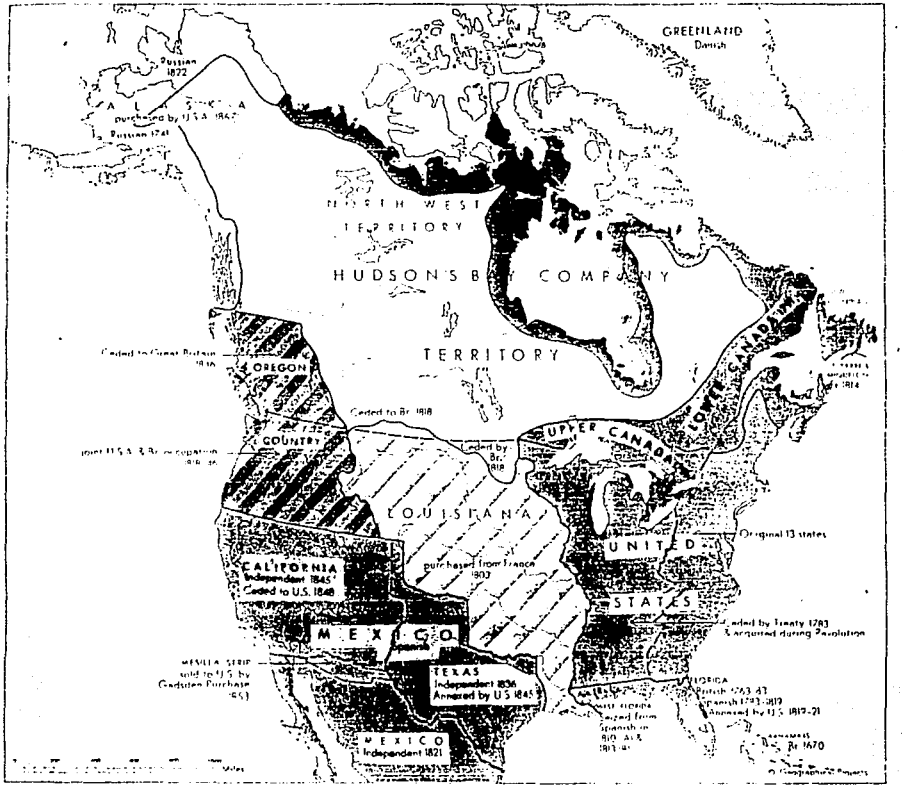
40. Mapa de los contornos de Japón, delineado por Takahashi Kageyasu en 1809. (El norte de Japón está basado en el resultado del apeo de Mamiya Rinzo, quien descubrió el estrecho de su nombre en 1808).

FALLA DE ORIGEN

41. Viaje de Adam J. von Krusenstern, en los contornos de China y Japón

FALLA DE ORIGEN

607



42. Expansión territorial en el norte de América, entre los siglos XVIII y XIX

FALLA DE ORIGEN

V A R I A S T A B L A S

1. Unidad japonesa de medidas y su equivalencia en kilogramo.
2. Llegada de las innovaciones chinas a Europa.
3. Los productos asiáticos que llegaban a la ciudad portuaria de Manila.
4. Principales productos de exportación e importación de Japón.
5. Comercio en la cuenca del Pacífico (esquema).
6. Importación de azogue en Nueva España.
7. Los barcos chinos y holandeses llegados a Nagasaki.
8. Volumen de la exportación de plata de Japón a Corea.
9. Exportación de cobre de Japón.

TABLA 1:

UNIDAD JAPONESA DE MEDIDAS Y SU EQUIVALENCIA EN KILOGRAMO

1 kan = 1,000 monme = 10,000 bu = 3.75 kg.

1 kin = 0.16 kan = 160 monme = 600 g.

1 ryo = 1/16 kin = 10 monme = 37.5 g.

TABLA 2:

LLEGADA DE LAS INNOVACIONES CHINAS A EUROPA

SIGLOS	ARTICULOS
IV y VI	Telar. Arneses de zambarco. Tirantes.
VIII	Estribo de pie. Suspensión cardán.
principios del X	Arnés equino de collera. Catapula simple en artillería.
X	Guarismos indios. Signo del cero.
fines del XII	Brújula magnética. Timón de codaste. Fabricación del papel. Idea de molino de viento. Carretilla. Trabuquete de contrapeso.
fines del XIII y principios del XIV	Pólvora. Maquinaria sedera. Mecánica de relojería. Puente de arco segmentado. Alto horno para hierro fundido. Estereotipia.
XV	Método normal de interconversión del movimiento rotatorio. Rectilíneo. Azadada a rueda de paletas. Cubierta helicoidal. Molino de viento horizontal. Volante de bola y cadena. Puertas de esclusas en los canales.
XVI	Cometa. Montaje. Coordenadas ecuatoriales. Teoría del espacio infinito vacio. Puente de suspensión por cadena de acero. Carruaje a vela. Esfigmografía para el diagnóstico medico. Temperamento igual en la acústica.
XVIII	Retaguardia formada por la variolación. Tecnología de la porcelana. Maquina aventadora rotatoria. Compartimentos estancos en el mar. Gimnasia médica. Sistema de examenes de la burocracia.

Referencia: Needham, La gran titulación, p. 119 y passim.

TABLA 3:

LOS PRODUCTOS ASIATICOS QUE LLEGABAN
A LA CIUDAD PORTUARIA DE MANILA
(alrededor de 1600)

PAIS	A R T I C U L O S
China	Seda cruda, en mazo, fina de dos cabezas; sedas flojas finas, blancas y de todos colores, en madejuelas; terciopelos llanos, y labrados de todas labores, colores y hechuras, y los fondos de oro, y perfilados; telas y brocadetes de oro y plata, sobre seda de diversos colores y labores; oro y plata hilada en madejas, sobre hilo y sobre seda; damascos, rasos, tafetanes, y gorvaranes, picotes, y otras telas de todos colores; lencería de yerba, y de mantería blanca de algodón, de diferentes géneros y suertes; almizcle, menjuy, marfil; curiosidades de camas, pavellones, sobrecamas, y colgaduras, bordadas sobre terciopelo; damasco y gorvaran de matices, sobremesas, almohadas, alfombras, jaeces de caballos, y de abalorio, y aljofar; perlas, rubies, zafiros, y piedras de cristal; bacias, peroles, y otros vasos de cobre y de hierro colado; clavazón de toda suerte, fierro en plancha, estaño y plomo; salitre y polvora; harina de trigo, conservas de naranja, durazno, escorzonera, pera, nuez moscada, jenjibre, y otras frutas de la China; perniles de tocino, y otras cecinas; gallinas vivas de casta, y capones; mucha fruta verde, de naranjas de todos géneros, castañas, nueces, peras, y chicueyes, verdes y pasados; hilo delgado de todo genero, y agujas; cajuelas, escritorios, camas, mesas, sillas, bancos dorados, y jaspeados de muchas figuras y labores; búfalos mansos gansos como cisnes, caballos, mulas y jumentos, hasta pájaros enjaulados; loza de todas surtes, canganes, y "sines"; mantas negras y azules; tacley que es abalorio de todo género, y cornerias ensartadas, y otras cuentas y piedras de todos colores; pimientas y otras especias; otras bujerías y brincos, y curiosidades.

Japón	Plata en planchas, harina de trigo, cecinas, sedas tejidas de matices, biombos al óleo y dorados, finos y guarnecidos; todo género de cuchillería; cuerpos de armas, lanzas, katanas, y otras visarmes; escritorillos, cajas, y cajuelas de maderas con barnices y labores curiosas, y otras bujerías de buena vista; peras frescas, barriles y balsas de atún sal presado, jaulas de calandrias, etc.
Molucas	Clavo de especia, canela y pimienta, etc.
India	Paños de algodón de todos géneros, caniquíes, bófetaes, cazas, y rambuties, y de otros géneros muy delgados y preciados ambar, y marfil, ropa bordada de pita, sobrecamas, pabellones y colchas de Bengala y Cochin; joyas de diamantes, rubíes, zafiros, topacios, balajas, y otras piedras finas, guarnecidas y sueltas; además curiosidades de India.
Portugal y Goa	Vino, pasa y almendra, y conservas; otras cosas venidas de Portugal, y hechas en Goa.
Persia y Turquía	Alfombras y tapetes.
Macao	Sedas y lanas finas, camas y escritorios, silletas de estrado y otras piezas doradas.
Manila	Labores de aguja de matices y blancas de cadenetas y punto real, etc.
Borneo	Esteras finas de palma muy labradas, sagú que es comida del corazón de las palmas; tibores y tinajas grandes, alcanfor fino, y diamantes, etc.
Siam y Camboya	Menjuy, pimienta, marfil, y mantas de algodón, rubies y zafiros labrados, engarzados; cuernos de bada (rinoceronte), pellejos, uñas, y muelas de este animal, etc.

Fuente: Morga, op. cit., ed. de Retana, p. 216-220.
Los productos, de Molucas, de India, de Persia, de Turquía, y de Macao, fueron traidos por los navíos portugueses.

TABLA 4:
PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION E IMPORTACION DE JAPON en la primera mitad del siglo XVII

REGION	EXPORTACION DE JAPON	IMPORTACION A JAPON
TAIWAN	Cobre, hierro, tetera de cobre, y artículos diversos.	Seda cruda, rollos de escritura, pieles de venado.
MACAO	Cobre, biombos, tatami (estera gruesa de paja cubierta con un tejido de juncos japoneses), ropa japonesa, utensilios, utensilios, instrumentos para pintura de oro y plata sobre laca, etc.	Oro, varios productos de seda, zinc, mercurio, aguja, arcilla, materias medicinales, pieles de tiburon, tazas, platos, azúcar blanco, productos europeos, etc.
MANILA	Cobre, hierro, tetera de cobre, tinas de baño, abanicos, tijeras, ropas japonesas, utensilios, instrumentos papa pintura de oro y plata sobre laca, etc.	Seda cruda, rollos de escritura, vino, corales rojos, pieles de venado, azúcar, materias colorantes, etc.
TONGKING	Cobre, hierro, azufre, tetela de cobre, tinas de baño, abanicos, paraguas, espejos, monedas, utensilios, etc.	Varios productos de seda, canela, materias colorantes, etc.
CHAMPA	Cobre, hierro, teteras de cobre, ropas japonesas, algodón, tinas de baño, papaguas, monedas, etc.	Varios productos de seda, oro, azúcar mascabado, miel, pimientas, pieles de tiburón, maderas aromáticas, etc.
CAMBOYA	Cobre, hierro, azufre, teteras de cobre, abanicos, paraguas, alcanfor, utensilios, etc.	Pieles de venado, marfil, cera, miel, azúcar mascabado, goma de laca, especias, pieles de tiburón, materias colorantes, cocos, plumas de pavo real, cuernos de rinoceronte, cuernos de búfalo, etc.

SIAM	Cobre, hierro, azufre, teteras de cobre, abanicos, paraguas, alcanfor, biombos, tatami, utensilios, etc.	Plomo, estaño, marfil, pieles de venado, cuernos de búfalo, corales rojos, materias aromáticas, algodón, pieles de tiburón, roten, materias colorantes, maderas aromáticas, etc.
PATANI		Especias, estaño, marfil, pieles de tiburón etc.

Referencia: Iwao, Sakoku, p. 254.

TABLA 5:

COMERCIO EN LA CUENCA DEL PACIFICO
en los siglos XVII y XVIII

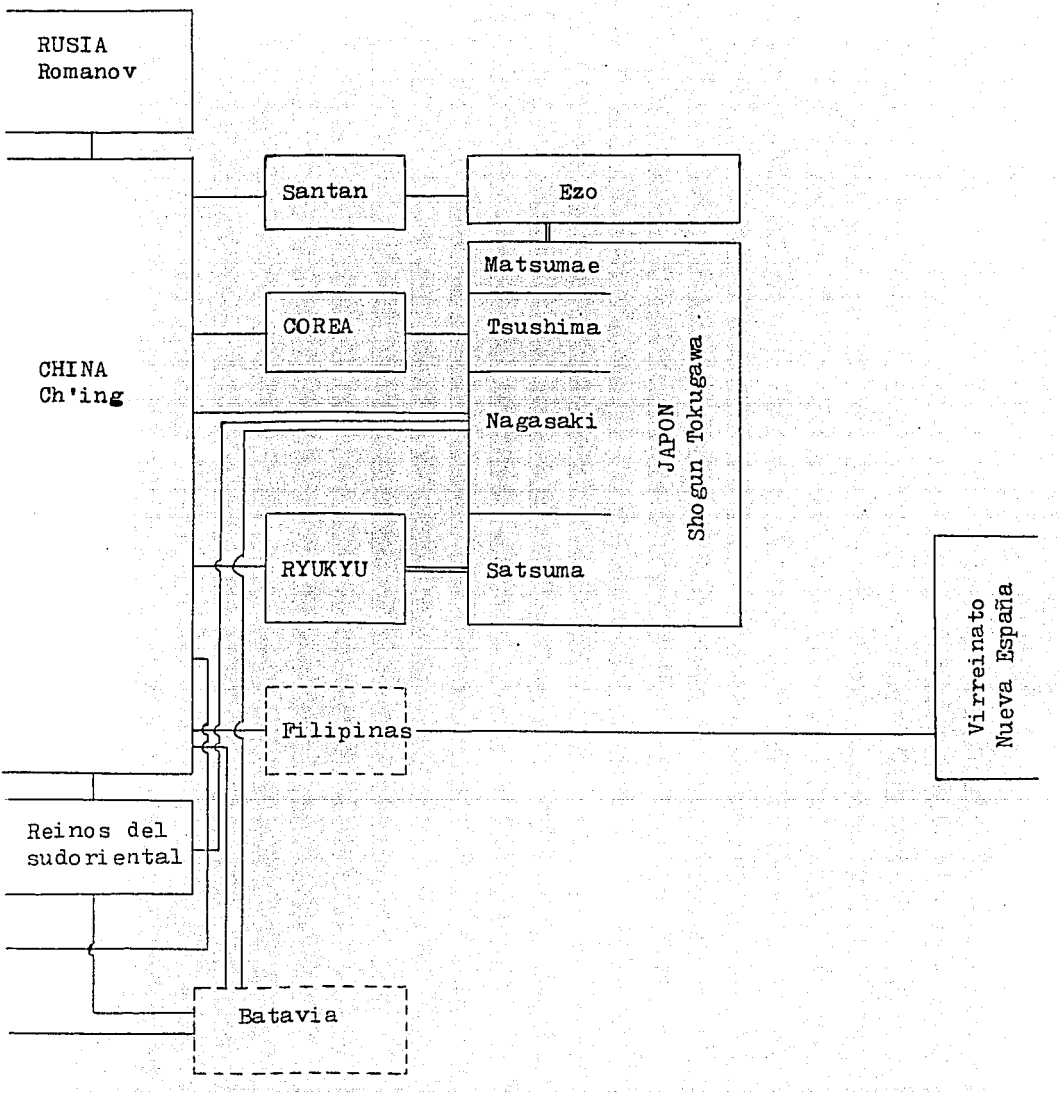


TABLA 6:

IMPORTACION DE AZOGUE EN NUEVA ESPAÑA
entre 1556 y 1700

unidad: quintal

quinquenios	provenientes		
	Europa	Perú	China
1556-60	891		
1561-65	3,003		
1566-70	5,747		
1571-75	9,653	1,000	
1576-80	13,024		
1581-85	10,656		
1586-90	14,574	2,000	
1591-95	13,612	6,500	
1596-00	15,058	5,000	
1601-05	15,223	3,000	
1606-10	17,022		
1611-15	19,045		(1615) 36 quintales
1616-20	23,312		
1621-25	23,596		
1626-30	22,642		
1631-35	11,033		
1636-40	9,241		
1641-45	14,570		(1644) pequeña cantidad
1646-50	11,258		
1651-55	11,151		
1656-60	10,211		
1661-65	8,505		(1661) 21 quintales
1666-70	11,508	3,000	
1671-75	12,901		
1676-80	9,474	3,500	
1681-85	6,919	6,000	
1686-90	8,000	6,000	
1691-95	11,129	6,000	(1691) 1.5 quintales
1696-00	8,007	3,000	(1693) 53 quintales (1704) 79 quintales

Nota: Las cifras de Europa y Perú están tomadas de Calderón, op. cit., p. 387. Véase Brading, op. cit., p. 29. Entre ellas hay diferencias de cierta cantidad, pero podemos saber la tendencia de la importación de azogue en Nueva España.

TABLA 7:

LOS BARCOS CHINOS Y HOLANDESES
LLEGADOS A NAGASAKI entre 1666 y 1731

años	barcos chinos		barcos holandeses *	años	barcos chinos		barcos holandeses *
	núm. de los llegados	núm. de no desembarcados			núm. de los llegados	núm. de no desembarcados	
1666	31		7	1699	73	4	5
1667	33		8	1700	53		5
1668	43		9				
1669	38		5	1701	66	10	4
1670	36		6	1702	90	10	4
				1703	80		4
1671	38		7	1704	84	4	4
1672	43		7	1705	88	8	4
1673	20		6				
1674	22		6	1706	93	13	5
1675	29		4	1707	84	4	4
				1708	103	44	3
1676	24		4	1709	57	3	4
1677	29		3	1710	51	3	4
1678	26		4				
1679	33		4	1711	57		4
1680	29		4	1712	62	3	4
				1713	49	9	3
1681	9		4	1714	51		3
1682	26		4	1715	20	13	3
1683	27		3				
1684	24		5	1716	26	19	2
1685	85	12	4	1717	45	2	2
				1718	41	1	2
1686	102	18	4	1719	40	3	
1687	137	22	3	1720	37	1	2
1688	194	77	3				
1689	79	9	4	1721	33		3
1690	90	20	2	1722	33		1
				1723	34		2
1691	90	20	3	1724	13		1
1692	73	3	4	1725	34	1	2
1693	81	11	5				
1694	73	3	4	1726	42		2
1695	61	1	4	1727	43	1	2
				1728	22		2
1696	81	11	4	1729	31		2
1697	103	33	6	1730	38		2
1698	68		6				
				1731	38		1

Referencia: Arano, op. cit., p. 69. (*Todos desembarcaron.)

TABLA 8:

VOLUMEN DE LA EXPORTACION DE PLATA
de Japón a Corea (entre 1684-1710)

año	volumen de la exportación de plata	volumen de plata pura
1684	1,947.925	1,550.340
1685	2,007.250	1,605.800
1686	2,887.345	2,309.876
1687	2,044.121	1,635.296
1688	2,487.226	1,989.780
1689	1,994.748	1,595.798
1690	2,231.139	1,784.911
1691	2,730.603	2,184.482
1692	2,437.241	1,949.792
1693	2,274.246	1,819.396
1694	2,579.049	2,063.239
1695	2,449.373	1,959.498
1696	2,439.997	1,951.997
1697	2,404.954	1,661.403
1698	1,400.000	896.000
1699	1,980.000	1,267.200
1700	1,565.000	1,001.600
1701	2,730.000	1,747.200
1702	1,806.960	1,156.454
1703	730.000	467.200
1704	1,350.000	864.000
1705	1,077.500	689.600
1706	1,300.000	832.000
1707	971.900	622.016
1708	980.000	627.200
1709	940.000	601.600
1710	620.000	396.800
total	50,356.577	37,230.478

Unidad de volumen: kan . monme / 1 kan = 1,000 monme = 3.75 kg.
Nota: Entre los años 1684 y 1697 fue exportada la plata de Keicho; entre 1697 y 1710, la plata de Genroku. No obstante, la composición del año 1697 fue 763kan 954monme de la de Keicho y 1641 kan de la de Genroku. Dicho metal de Keicho contenía 80% de plata pura, y el de Genroku, 64%. (Referencia: Tashiro, op. cit., p. 271.)

TABLA 9:

EXPORTACION DE COBRE DE JAPON

año	por los barcos chinos	por los barcos holandeses
1674	1,831,900	1,792,000
1675	?	1,020,700
1676	1,044,200	2,056,100
1677	1,200,000	1,703,500
1678	1,800,000	1,608,800
1679	1,847,770	2,350,000
1680	?	2,500,000
1681	?	2,400,000
1682	3,283,925	2,500,000
1683	2,825,355	1,600,000
1684	1,946,300	2,280,000
1685	2,091,400	2,100,000
1686	?	2,000,000
1687	3,385,300	1,500,000
1688	2,766,000	1,562,500
1689	5,735,300	1,960,000
1690	?	1,450,000
1691	3,400,000	900,000
1692	3,770,400	1,800,000
1693	3,744,800	1,200,000
1694	?	1,600,000
1695	7,406,800	1,700,000
1696	?	1,650,000
1697	6,402,000	2,516,000
1698	6,402,000	2,937,900
1699	2,026,400	2,250,000
1700	1,808,400	1,496,900

(unidad: kin)

1 kin = 0.16 kan = 600 g.

Referencia: Iwao, Sakoku, p. 441.

T A B L A C R O N O L O G I C A

Historia de la Cuenca del Pacífico

años	acontecimientos históricos
220	Caída de la segunda dinastía Han en China.
221	Comenzó la época de los Tres Reinos en China (-280).
248	Derrota de los ostrogodos por la tropa romana.
265	Fundación de la dinastía Chin occidental en China (-317).
313	Aprobación oficial del cristianismo por el emperador Constantinus.
317	Fundación de la dinastía Chin oriental (-420).
369	Establecimiento del Nihonfu, cuartel general de avanzada del Japón en Mimana, Corea.
375	Invasión de los visigodos en el territorio romano.
391	Japón atacó los dos reinos coreanos, Paekche y Silla, y los conquistó.
395	El imperio romano se disgregó entre el oriente y el occidente.
404	Derrota de la armada japonesa contra la de Koguryo en Corea.
420	Comenzó la época Nan-pei-ch'ao en China (-589).
486	Fundación del reino franco, la dinastía merovingia (-751).
493	Fundación del reino ostrogodo.
551	Tres países alineados entre Paekche, Silla y Mimana hicieron la guerra contra Koguryo en Corea. Silla atacó Paekche.
552	Introducción oficial del budismo en Japón, llegado de Paekche de Corea. Petición de la asistencia japonesa de Paekche.
553	Paekche pidió el envío militar a Japón. Bizancio derrotó el reino Ostrogodo y ocupó Italia.

554 Respuesta del Japón a Paekche: donación de la armada de mil soldados, cien caballos y cuarenta barcos; y la envió a Corea. El imperio bizantino ocupó el sur de Hispania.

562 Conquista de los puntos japoneses en Corea, por Silla.

584 Bizancio ocupó Córdoba.

589 Fundación de la dinastía Sui en China (-618).

593 El principe Shotoku tomó cargo de la regencia en Japón.

598 Expedición militar de China a Koguryo de Corea.

600 Silla atacó Mimana en Corea. Japón envió la tropa militar y derrotó Silla.

603 Bizancio hizo la guerra contra Persia.

604 Japón promulgó la Constitución de Diecisiete Artículos. China estableció el sistema estatal de exámenes.

607 Renovación de las embajadas japonesas a China.

610 China inauguró el gran canal imperial.

612 Expedición militar de China a Koguryo de Corea (-614).

618 Surgió la dinastía T'ang en China (-907).

622 Mahoma se trasladó a Medina.

624 Los T'ang ordenaron los reinos coreanos, Silla, Koguryo y Paekche, bajo el sistema tributario.

645 Golpe de Estado de Taika en Japón. Primera expedición de los T'ang a Koguryo.

647 2a. Expedición militar de los T'ang a Koguryo.

648 3a. Expedición militar de los T'ang a Koguryo. Silla derrotó la armada de Paekche.

658 Los T'ang atacaron Koguryo.

660 Los T'ang enviaron las tropas a Paekche y cuya capital se rindió. Paekche pidió la asistencia japonesa. Japón preparó la guerra de la asistencia a Paekche.

661 Los T'ang enviaron las tropas a Koguryo. El ejército japonés cruzó el mar para Corea.

663 La armada de 27,000 japoneses conquistó Silla. Los T'ang enviaron la asistencia militar a Silla. La flota de los T'ang destruyó una fuerza naval japonesa a lo largo de la costa coreana.

664 Los T'ang enviaron la embajada a Japón.

665 Los T'ang enviaron la embajada a Japón. El último envió la embajada a China.

668 Los T'ang arruinaron Koguryo.

674 Los T'ang enviaron las tropas a Silla, pero sin éxito.

695 El príncipe de Silla visitó a Japón.

698 Fundación del país P'o-hai en Manchuria (-926).

701 Japón promulgó el Código de ley Taiho.

711 La conquista árabe del reino visigodo.

712 Los árabes conquistaron Sind.

718 Los árabes sitiaron Constantinopla.

725 Invento del escape para relojería hidromecánica por I-Hsing y Liang Ling-Tsan.

732 Carlos Martel derrotó a los árabes en la llanura de Pointiers.

739 Los P'o-hai comenzaron a enviar embajadas a Japón.

751 Pipino el Breve depuso al último rey merovingio y se proclamó rey del imperio franco. Las tropas sarracenas derrotaron una tropa china junto al río Talas.

752 Consagración del gran Buda de Nara, Japón. El príncipe de Silla visitó a Japón.

757 Fundación del tesoro de Shosoin en Nara.

759 Japón preparó la conquista de Silla.

760 Hacia este año, compilación de Man'yoshu en Japón.

761 Movilización de barcos y ejercito en Japón.

763 Japón acusó incumplimiento de la embajada de Silla.

768 Muerte de Pipino el Breve; advenimiento de Carlomagno.

774 Silla envió una embajada a Japón.

779 La embajada china llegó a Japón.

780 Silla envió la embajada a Japón.

787 Primera correría de los normandos en Europa occidental.

800 Coronación de Carlomagno como emperador (-814).

801 Los francos tomaron Barcelona y fundaron la Marca Hispánica.

813 El emperador de Bizancio, León V, prohibió a los venecianos dirigirse a los países árabes.

827 Los árabes conquistaron Creta; fin del predominio marítimo del imperio bizantino. Los musulmanes del emirato de Kairán iniciaron la conquista de Sicilia.

837 Japón envió la última embajada a China de los T'ang.

839 Se intercambiaron las embajadas entre Córdoba y Bizancio.

840 Las incursiones normandas se convirtieron en ataques estratégicos a gran escala en Europa.

844 Los vikingos atacaron Sevilla.

853 Los normandos atacaron Orleáns y París.

869 El pirata coreano saqueó la costa japonesa.

879 Matanza de Cantón por los rebeldes.

882 Fundación del principado de Kiev.

890 Los árabes se establecieron en Provenza, de ahí hicieron incursiones hasta la parte oriental de Suiza.

897 Primera gran invasión de los húngaros.

900 Silla se dividió entre ésta y Koryo. Hacia este año, apareció la herradura en Europa.

907 Comenzó la época de las Cinco Dinastías en China (-960).

936 Unificación de Corea por Koryo (-1392). En la época de Koryo los barcos árabes frecuentaban la capital Kesong de Corea.

937 Fundación de la dinastía Liao de los kitanos (-1125).

960 Fundación de la dinastía de los Sung septentrional en China (-1127).

982 Las tropas germánicas, al mando de Otón II, fueron derrotadas por los sarracenos junto al cabo Colonne.

987 Muerte de Luis V de Francia; los carolingios desaparecieron de la historia. Los mercaderes de los Sung comenzaron a viajar a Japón.

Siglo XI Modificaciones técnicas en Europa occidental sobre el aparejo de los animales de tiro: en los bueyes el yugo en lugar de la cuerda atada a los cuernos; en los caballos la collera en lugar de la correa en torno al cuello.

1007 Hacia este año, la señora Murasaki Shikibu escribió el Genji Monogatari, cuento de Genji, en Japón.

1010 Primera aplicación de la fuerza hidráulica a la industria siderúrgica en Europa.

1031 Fin del califato de Córdoba.

1045 Hacia este año, Pi Sheng inventó la imprenta de los caracteres móviles hechos de cerámica en China.

1054 División definitiva de la cristiandad en las Iglesias romana y ortodoxa.

1071 Conquista de Bari por los normando; fin del dominio bizantino en el Mediterráneo occidental. Batalla de Manzikett; victoria de los seljúcidas sobre Bizancio.

1080 Koguryo solicitó a Japón un envío de medicos.

1095 Concilio de Clermont.

1096 Primera Cruzada.

1099 Fundación del reino cristiano de Jerusalén (-1187).

1115 Fundación de la dinastía Chin (-1234).

1126 Primera "Escuela de Traductores" de Toledo bajo el arzobispo D. Raimundo (-1154).

1127 Fundación de la dinastía Sung meridional (-1279).

1130 Nació Chu Hsi (-1200). Establecimiento del reino de Sicilia.

1133 Rogelio II de Sicilia llamó a su corte hombres de ciencia árabe (-1154).

1137 Unión de Cataluña y Aragón.

1139 Independencia y fundación del reino de Portugal.

1145 Fin del dominio almorávid sobre España.

1146 Los almohades conquistaron Fez.

1147 Los almohades conquistaron Sevilla. 2a. Cruzada (-1149).

1150 Hacia este año los chinos utilizaron la pólvora en batallas.

1156 Fundación de Moscú.

1180 Hacia este año aparecieron los primeros molinos de viento en Normandía e Inglaterra. Guerra entre los Minamoto y los Taira en Japón (-1185). Coronación de Felipe II en Francia.

1187 Caída del reino cristiano de Jerusalén.

1189 Unificación de la Mongolia por Temujin (Gengis Khan).

1192 Minamoto-no Yoritomo se hizo cargo del shogunato fundando el Kamakura Bakufu. Muhammad de Ghor derrotó a la confederación hindú a las puertas de Delhi.

1194 Desunión de los turcos-seljúcidas.

1200 Muerte de Chu Hsi, fundador del neo-confucianismo.

1206 Fundación del país Mongol, por la entronización de Gengis Khan.

1212 Derrota de los almohades en las Navas de Tolosa.

1219 Expedición de Gengis Khan al occidente (-1229). Derrumbamiento de los turcos seljúcidas. Asesinato del shogun Sanetomo y fin del principal linaje Minamoto.

1221 Gengis Khan en India.

1223 Mongolia sojuzgó a los principados rusos.

1225 Fernando II fomentó el cultivo de las ciencias árabes en su corte de Sicilia (-1250).

1227 Muerte de Gengis Khan.

1229 5a. Cruzada.

1230 Terminó el dominio almohade sobre España (-1231)

1231 Mongolia invadió Corea.

1236 Expedición mongola al occidente (-1243). Fernando III de Castilla tomó Córdoba.

1237 **Conquista mongola de Rusia e invasión de Polonia y Hungría (-1242).**

1238 **El nasri Muhammad b. Ahmar tomó Granada. Jaime I de Aragón conquistó Valencia.**

1240 **La invención de la imprenta de tipos metálicos en Corea.**

1241 Fundación de la liga hanseática. Las fuerzas mongolas abrieron batallas con los ducados de Europa central.

1243 Fundación del país Qipchaq Khan en Europa oriental.

1245 Viaje de Giovanni dal Piano dei Carpini a Mongolia, enviado por el papa Inocencio IV.

1248 6a. Cruzada (-1254). Fernando III tomó Sevilla.

1253 William Robruck llegó a Karakorum por parte de la misión de Luis IX de Francia.

1254 Japón limitó el desembarco chino a cinco barcos.

1258 Mongolia conquistó Corea.

1260 Entronización de Kublai Khan, el periodo de gobierno hasta 1294.

1263 Corea pidió la prohibición de los wako a Japón.

1266 Hacia este año, primeros concesiones tártaras a los genoveses en Crimea.

1267 Corea envió una misión a Japón con la carta de Mongol. Japón preparó la defensa nacional contra Mongol.

1268 Misión mongola llegó a Japón.

1270 7a. Cruzada.

1271 Misión mongola llegó a Japón. Marco Polo y sus hermanos partieron de Venecia para China.

1273 Misión mongola llegó a Japón.

1274 Primera invasión mongola de Japón.

1275 Misión mongola llegó a Japón. Marco Polo fue recibido en audiencia por el emperador de los Yuan.

1278 Chian de los Yuan permitió comercio con los barcos mercantes de Japón. El viajero chino Rabban Sauma fue enviado de la corte de Il Khan de Mesopotamia, a Felipe IV de Francia y a Eduardo I de Inglaterra, y visitó al papa en Roma.

1279 Misión mongola llegó a Japón. Caída de los Sung y el establecimiento de los Yuan en China.

1280 Dinastía Yuan empuñó toda China (-1368).

1281 2a. Invasión mongola de Japón.

1284 Muerte de Alfonso el Sabio.

1289 Giovanni de Montecorvino enviado a Pekín por el papa Nicolás IV, llegó ahí en 1295.

1290 Osman I fundó un principado otomano en Bitinia (-1324).

1292 Expedición de las fuerzas de los Yuan a Java (-1293).

1295 Fundación del país turco otomano. Marco Polo se embarcó en China y pasó por Vietnam, Java, Malaya, Ceilán, Iran y posteriormente volvió a Venecia.

1306 Los barcos mercantes de Japón llegaron a China.

1324 Orhan transformó el principado otomano en Estado.

1325 El viajero Ibn Battuta partió de Tanger hacia China.

1326 Establecimiento metropolitano de los rusos en Moscú.

1345 Primer desembarco otomano en Europa en ayuda del emperador bizantino Juan VI Cantacuceno.

1350 Los wako invadieron las costas coreanas.

1352 Los wako invadieron las costas coreanas.

1354 Los wako despojaron a 40 barcos coreanos. Las fuerzas turcas comenzaron a invadir Europa.

1361 Los otomanos conquistaron Adrianópolis.

1368 Fundación de la China de los Ming (-1644).

1369 China pidió la prohibición de los wako a Japón.

1375 La misión coreana pidió a Japón la prohibición de los wako.

1377 La misión coreana pidió a Japón la prohibición de los wako.

1380 Corea derrotó a los wako.

1383 Los Ming interrumpieron las relaciones con Japón.

1384 Los wako invadieron China y Corea.

1389 Las fuerzas coreanas atacaron la isla Tsushima. Batalla de Kossovo; los otomanos derrotaron al ejército y consolidaron las conquistas al sur del Danuvio.

1392 Fundación de la dinastía coreana de los Li.

1395 Derrota de la Horda de Oro por Tamerlán.

1396 Los otomanos derrotaron al ejército comandado por Segismundo de Hungría, con sus caballeros europeos y sus príncipes balcánicos.

1397 Japón envió una misión a los Ming.

1398 Expedición de Tamerlán a la India (-1399).

1401 Japón envió la misión shogunal a los Ming.

1402 Expansión de Venecia en el interior de Italia (-1412). Batalla de Ankara; el ejército otomano resultó aniquilado por Tamerlán.

1403 Shogun Yoshimitsu firmó en la carta credencial con el nombre del "Rey del Japón".

1404 Yoshimitsu recibió la licencia de comercio por los Ming y comenzó el comercio de cuenta con China, continuado hasta 1547.

1405 Primera expedición de Cheng Ho. Restauración de los turcos otomanos.

1408 2a. Expedición de Cheng Ho. Sitio de Moscú por la Horda de Oro.

1412 3a. Expedición de Cheng Ho.

1413 Annam se convirtió en la posesión de China.

1415 Ataque de Ceuta por los portugueses.

1416 4a. Expedición de Cheng Ho.

1421 Traslación de la capital de los Ming a Pekín. 5a. Expedición de Cheng Ho. Los wako invadieron China.

1422 Turquía bloqueó Constantinopla.

1424 6a. Expedición de Cheng Ho.

1430 7a. Expedición de Cheng Ho.

1431 Descubrimiento de las islas Azores.

1444 Las fuerzas turcas rompieron las tropas aliadas europeas. Paz de Edirne entre los otomanos y Hungría.

1445 Los portugueses dieron un rodeo en el cabo Verde.

1446 Las fuerzas turcas invadieron Molea.

1453 Los turcos otomanos arruinaron el imperio bizantino; asedio y conquista de Constantinopla por los otomanos.

1460 Muerte de Enrique el Navegante.

1462 Entronización de Ivan III el Grande (-1505).

1463 Primera guerra entre los otomanos y Venecia (-1479).

1470 Annam arruinó Champa.

1474 Alianza de Ivan III con los tártaros de Crimea.

1475 Los turcos otomanos ocuparon Crimea.

1479 Unión de Aragón y Castilla. Tratado de Alcaçova.

1480 Ivan III conquistó el país Qipchaq Khan; independencia del ducado Moscú.

1482 Los tártaros de Crimea saquearon Kiev e invadieron Lituania.

1485 Guerra decisiva entre los otomanos y los mamelucos por la posesión de Cilicia (-1491).

1486 Las fuerzas de Annam invadieron Champa.

1488 Bartolomeu Dias alcanzó el cabo de Buena Esperanza.

1490 Fundación del reino Bijapur en el sur de India; desunión de la dinastía Bahmani.

1492 Capitulación de Granada: unificación de España. Cristóbal Colón arribó a América. **Alejandro VI, papa (-1503).**

1493 Bulas de Alejandro VI.

1494 Tratado de Tordesillas. Expedición de Vasco da Gama (-1499).

1498 Vasco da Gama desembarcó en la costa de Malabar, India.

1499 Segunda guerra entre los otomanos y Venecia (-1503).

1500 Pedro Alvarez Cabral conoció el Brasil.

1501 Conversión forzosa de los moros españoles.

1502 Destrucción de la Horda de Oro por los tártaros de Crimea.

1510 Portugal ocupó Goa.

1511 Portugal ocupó Malaca.

1513 Vasco Núñez de Balboa vió el océano Pacífico en el istmo de Panamá.

1514 Bula Praecelsae Devotionis.

1516 Turquía ocupó Egipto y arruinó la dinastía de los mamelucos.

1517 Los portugueses alcanzaron China.

1519 Fernando de Magallanes llevó a cabo la primera circunnavegación del mundo. Entronización de Carlos V, emperador (-1556).

1520 Las fuerzas tartaras invadieron Datong, China.

1521 Magallanes llegó a las Filipinas, donde murió. Hernan Cortés conquistó el imperio mexica. Sitio de Moscú por los tartaros de Crimea y Kazan. Los otomanos conquistaron Belgrado y rompieron la línea defensiva del Danubio.

1522 Las fuerzas turcas comenzaron a atacar Hungría. Los portugueses llegaron a Nueva Guinea.

1526 Las fuerzas turcas invadieron Austria. Fundación del imperio Mogol en India (-1858).

1529 Las fuerzas turcas bloquearon Viena. Tratado de Zaragoza. España vendió las Molucas a Portugal. La paz de Cambrai entre Francia y España.

1530 Portugal ocupó Bombay.

1533 Francisco Pizarro conquistó Perú, desmoronamiento del imperio Inca. Entronización de Ivan IV el Terrible (-1584).

1534 Fundación de la Compañía de Jesus.

1535 Formación del virreinato de la Nueva España.

1536 Fundación de Buenos Aires, Argentina.

1537 Bula de Pablo III contra la explotación y maltrato de los "indios" americanos.

1538 Batalla de Prebedsa; los otomanos derrotaron a la flota de la Liga Santa y conquistaron el dominio del Mediterráneo.

1541 Los otomanos conquistaron Hungría.

1543 Los portugueses llegaron a Japón. Copérnico: De revolutionibus orbium coelestium.

1545 Las fuerzas siamesas ocuparon Chiengmai.

1547 Interrupción del comercio sino-japonés. Ivan el Terrible se hizo cargo del poder de zar.

1548 Las fuerzas birmanas bloquearon Ayuthya. Altai Khan invadió Datong.

1549 Los wako invadieron Zhejiang en China. Francisco Xavier llegó a Japón.

1550 Altai Khan bloqueó Pekín.

1551 Las fuerzas turcas invadieron Hungría.

1553 Apertura de la ruta del mar Blanco por Chanceller.

1554 Guerra de Rusia contra Suecia.

1555 Los wako invadieron Corea. Los wako acercaron a Nankín. Primera concesión de privilegios comerciales de Rusia a la compañía inglesa de Moscovia.

1556 Rusia conquistó Astrakhán.

1557 Annam sojuzgó Hué. China permitió residir a los portugueses en Macao.

1562 Los wako ocuparon Xinghua, China.

1563 China recuperó Xinghua.

1566 Los Países Bajos se rebelaron contra España.

1567 Los portugueses llegaron a Nagasaki, Japón.

1568 Los turcos asediaron Viena.

1570 Portugal abrió la ruta comercial con Nagasaki.

1571 Establecimiento de la ciudad española en Manila. Fortificación y expansión de la frontera de Rusia hacia el sur en la estepa arbolada y a lo largo del Volga (-1600). La flota otomana fue derrotada en la batalla de Lepanto, pero reconstruida en los dos años siguientes.

1574 Lin Feng atacó Manila.

1575 Fundación del país islámico de Mataram en Java.

1576 Tratado de la Haya.

1577 Circunnavegación de Francis Drake (-1580).

1579 El visitador jesuita Alejandro Valignano llegó a Japón (-1582).

1580 Unión de España con Portugal: Felipe II anexionó Portugal (-1640).

1581 Independencia de Holanda.

1582 El visitador Valignano se embarcó de Japón para Roma, con la misión cristiana japonesa. Mario Ricci llegó a China. El jefe de los cosacos, Yermak, comenzó a avanzar en Siberia. Reforma del calendario por Gregorio XIII.

1584 Los barcos portugueses llegaron a Hirado, Japón.

1585 Toyotomi Hideyoshi fue cedido la posición del Regencia por la corte nipona. Fundación de Arkhangel.

1586 Sexta concesión de privilegios comerciales de Rusia a la compañía inglesa de Moscovia (válida hasta 1649).

1587 Rusica construyó un establecimiento en Tobolsk en Siberia. Japón prohibió la evangelización cristiana.

1588 Inglaterra destruyó la flota invencible de España. Unificación manchú por Nurhachi.

1589 Japón pidió el envío de una misión tributaria a Corea.

1591 Japón pidió el envío de una misión tributaria a Filipinas.

1592 Invasión japonesa de Corea (-1598). Toyotomi Hideyoshi comenzó el sistema del Certificado de Sello Bermejo.

1593 Los holandeses alcanzaron la costa de Oro. Las fuerzas turcas invadieron Austria. El franciscano Pedro Baptista llegó a Japón por la vía de Manila.

1595 Los holandeses alcanzaron la costa de Java.

1596 Liga entre Inglaterra y Francia contra España. El braco San Felipe naufragó en Japón en el camino de Manila a Acapulco.

1597 Martirio de 26 cristianos en Nagasaki.

1598 Muerte de Toyotomi Hideyoshi. Muerte de Felipe II de España. Tratado de Vervins entre Francia y España.

1600 Un barco holandés naufragó en Japón. Fundación de la Compañía de las Indias Orientales de Inglaterra. Rusia avanzó en Asia central. Victoria de Ieyasu en la batalla de Sekigahara.

1601 Tokugawa Ieyasu declaró el sistema del Certificado de Sello Bermejo.

1602 Fundación de la Compañía de las Indias Orientales de Holanda.

1603 Tokugawa Ieyasu tomó posesión de su cargo de Shogun.

1604 Tratado de Londres entre Inglaterra y España.

1605 Holanda ocupó Amboina. Shogunato de Hidetada (-1632).

1607 Restauración diplomática entre Japón y Corea.

1608 El gobernador de las Filipinas, Rodrigo de Vivero, envió una carta a Ieyasu y Hidetada, en la que prometió abrir la ruta comercial con el puerto de Uraga, además pidió la restricción de barcos mercantes de Japón a Manila, la protección de los españoles y el permiso de evangelizar en Japón.

1609 Dos barcos holandeses llegaron a Hirado y pidieron establecer relaciones comerciales con Japón. Holanda construyó una factoría en Hirado. Rodrigo de Vivero naufragó en Japón; el último prometió la protección del comercio al rey de España. Expulsión de los moriscos en España. El tratado de Amberes. Conquistas de las islas Ryukyu por los Shimazu de Satsuma, Japón.

1610 Ieyasu pidió el comercio con China al gobernador general de Fukien. Se puso fuego al barco portugués Madre de Deus procedente de Macao que había entrado en el puerto de Nagasaki el año anterior. Rodrigo de Vivero y el enviado especial de Ieyasu, Alonso Muñoz, junto con 21 japoneses se embarcaron de Japón para Nueva España. Galileo fabricó un telescopio y publicó el Sidereus Nuncius.

1611 Embajada de la Nueva España, Sebastián Vizcaíno, llegó a Japón. Japón permitió comerciar en Nagasaki a los chinos.

1612 En Japón se reanudó la persecución de los cristianos.

1613 Los ingleses establecieron una factoría en Hirado. Fundación de la dinastía Romanov (-1917). La misión de Date Masamune, Hasekura Tsunenaga, partió de Japón para Madrid y Roma a través de Nueva España.

1614 Los barcos ingleses derrotaron a los portugueses en Surate.

1615 La misión de Felipe III llegó a Uraga, Japón.

1616 Muerte de Ieyasu.

1619 Fundación de Batavia por los holandeses.

1620 Los puritanos inmigraron a América.

1621 Japón prohibió la exportación de armas y la actividad pirática. Holanda fundó la Compañía de las Indias Occidentales.

1623 Comenzó el shogunato de Iemitsu en Japón, su período duró hasta 1651. Japón rechazó el restablecimiento de relaciones con España. Los ingleses abandonaron su puesto comercial en Hirado.

1624 Holanda ocupó Taiwan. Prohibición a todo contacto con los españoles en Japón.

1633 Inmigración inglesa en Bengala.

1636 Prohibición a los japoneses de salir al exterior de su esfera.

1637 Rebelión cristiana en Shimabara y Amakusa en Japón (-1638).

1638 Japón prohibió la difusión del cristianismo. Los rusos llegaron al litoral del Pacífico a través de Siberia.

1639 Los ingleses fundaron la factoria de Madras en India. Japón prohibió la venida de los barcos portugueses: expulsión de los comerciantes portugueses.

1640 Portugal se independizó de España.

1641 Holanda ocupó Malaca. Transferencia de los comerciantes holandeses de Hirado a Deshima, en el puerto de Nagasaki.

1642 Tratado de comercio anglo-portugués. Guerra civil en Inglaterra (-1648).

1644 Los manchús ocuparon Pekín: desmoronamiento de la dinastía de los Ming. Fundación de la dinastía de los Ch'ing en China (-1911).

1645 Los Ming solicitaron fuerzas militares a Japón.

1646 Cheng Ch'eng-Kung pidió asistencia militar a Japón.

1649 Cheng Ch'eng-Kung pidió asistencia militar a Japón. Ejecución de Carlos I de Inglaterra.

1651 Acta de navegación en Inglaterra, que dio un golpe al comercio holandés.

1652 China de los Ch'ing libró batalla contra Rusia. Primera guerra inglesa contra los holandeses.

1655 Holanda ocupó Ceilán. Inglaterra dirigió la guerra naval contra España (-1659).

1656 Los Ch'ing prohibieron el comercio ultramarino.

1657 Huygens aplicó el péndulo al reloj.

1659 Cheng Ch'eng-Kung fracasó en el ataque de Nankín. Paz de los Pirineos entre Francia y España.

1661 Cheng Ch'eng-King se apoderó de Taiwan. Coronación de Luis XIV de Francia (-1715).

1662 Entronanización del emperador K'ang-Hsi (-1722). Matrimonio de Carlos II de Inglaterra con la princesa portuguesa Bárbara de Braganza. Fundación del Royal Society en Londres.

1664 Francia restableció la Compañía de las Indias Orientales.

1665 Segunda guerra entre Inglaterra y Holanda (-1667).

1666 Fundación de la Real Academia de Ciencias en París.

1669 Newton: Methodus fluxionum et seriarum infinitarum.

1670 Fundación de la Compañía de la Bahía de Hudson.

1672 Guerra entre Francia y Holanda (-1678). Newton: Nueva teoría en torno a la luz y a los colores.

1673 Rebelión de tres clanes en los Ch'ing. Los barcos ingleses llegaron a Nagasaki y pidieron la restauración de comercio, pero Japón la negó por el matrimonio de Carlos II con la princesa portuguesa.

1674 Seki Takakazu: Cálculo infinitesimal.

1683 Los Ch'eng fueron vencidos por los Ch'ing, Taiwan se convirtió en el territorio de los Ch'ing. Las fuerzas turcas sitiaron Viena.

1684 Leibniz: Nova methodus pro maximis et minimis.

1685 Japón limitó el comercio de Nagasaki con los barcos chinos en plata 6,000 kan, con los holandeses en 3,000 kan.

1689 Tratado de Nertchinsk entre China y Rusia.

1695 Guerra de Rusia contra Turquía (-1700).

1704 Toma de Gibraltar por los ingleses.

1710 Guerra ruso-otomana, concluida con la paz de Prut en 1711.

1713 Tratados de Utrecht.

1714 Guerra otomano-veneciana, con la participación de Austria, y concluida con la paz de Passarowitz en 1718.

1715 Los ingleses establecieron una factoría mercantil en Cantón.

1717 China prohibió la predicación del cristianismo.

1719 El gobierno shogunal publicó el reglamento de navegación y comercio con la tierra Ezo.

1727 Tratado de Kiakhta entre China y Rusia.

1728 Primera expedición de Vitus Behring.

1732 Fundación de 13 colonias inglesas en América.

1736 Guerra de los otomanes contra Austria y Rusia, concluida con la paz de Belgrado en 1739.

1739 Expedición de Spanberg a las costas de Japón.

1740 Guerra entre España e Inglaterra (-1748).

1741 La 2a. expedición de Behring llegó a la costa de Alaska.

1742 La expedición de George Anson llegó a Acapulco. La lucha entre los ingleses y franceses comenzó en India.

1743 Francia se unió con España y combatió a Inglaterra en América y en India.

1745 La flota inglesa bloqué Pondichery.

1746 Japón limitó el comercio en Nagasaki a Holanda 2 barcos y a China 10 barcos.

1753 Los franceses expulsaron a los comerciantes ingleses del valle de Ohio.

1755 El gobierno shogunal dio a los Tsushima 10,000 ryo de oro para ayuda de víveres a Corea.

1756 Comienzo de la guerra de los Siete Años.

1757 Batalla de Plassey en Bengala, concluida por la decisiva victoria de los ingleses. China limitó el comercio a un sólo puerto en Cantón.

1759 Expulsión de los jesuitas en Portugal.

1761 Victoria de los afganos sobre maratos.

1762 Inglaterra declaró la guerra a España y Portugal y ocupó La Habana y Manila. Entronización de Catalina II la Grande en Rusia (-1796).

1763 Fin de la guerra de los Siete Años por el tratado de paz en París.

1764 Expedición de Byron. Establecimiento francés en las Malvinas. James Watt inventó la máquina de vapor. España creó el sistema de intendentes de Indias. Voltaire: Diccionario filosófico.

1765 El visitador general Gálvez llegó a México. Japón importó las monedas de oro y plata por los barcos holandeses.

1766 Expedición de Bougainville (-1768).

1767 Expulsión de los jesuitas del imperio español. Inglaterra obligó a las colonias a pagar el impuesto Townshend sobre té, vidrio, etc.

1768 Primera expedición de James Cook (-1771), que llegó a Australia y Nueva Zelanda. Fundación de la Academia Real inglesa. Japón exportó 200,000 kin de cobre a Corea a la demanda. Guerra ruso-otomana (-1774).

1769 Expedición española por tierra hasta San Francisco. Expedición rusa de Tschericov a América. Richard Arkwright patentó el huso mecánico.

1772 Expedición de Pedro Fagés en la que encontró el puerto de San Francisco. 2a. Expedición de Cook (-1775).

1773 Real orden española de las exploraciones y reconocimientos de la costa septentrional de California. Motín de Boston contra el impuesto sobre el té.

1774 La guerra de independencia en América inglesa (-1783). Primera expedición española de la costa noroeste de América por Juan de Perez.

1775 2a. Expedición española de la costa noreste de América.

1776 Declaración de la independencia de los Estados Unidos. El gobierno shogunal dio a los Tsushima la asistencia para el comercio con Corea. 3a. Expedición de Cook en busca del "Paso del Noroeste" (-1779). Adam Smith: Riqueza de las naciones. Edward Gibbon: Decadencia y caída del imperio romano.

1778 Capitán Cook alcanzó la costa noroccidental de América y llegó a las islas Sandwich (Hawai). Los franceses se unieron a los americanos en la guerra contra Inglaterra.

1779 Guerra entre España y Inglaterra (-1783). Expedición española de la costa noreste de América.

1780 Guerra anglo-holandesa por el predominio en Asia (-1784).

1783 Reconocimiento de la independencia de los Estados Unidos por el tratado de Versalles. Rusia se anexionó Crimea.

1785 Los ingleses comenzaron el comercio de pieles de nutria en la costa noroccidental de América. Expedición francesa de La Perouse (-1788). Edmund Cartwright inventó el telar mécánico.

1786 Promulgación de la ley de Pitt (ampliación de la autoridad del gobernador general de Bengala para desarrollar el comercio con China). Primera expedición de John Meares (-1787). Varias expediciones europeas a la costa noroccidental de América.

1787 Proyecto de Vasadre sobre importar azogue de Asia. Varias expediciones europeas a la costa noroccidental de América, y los ingleses en Nutka. La máquina de vapor de Watt se aplicó en la hilanderías. Guerra de los otomanos contra Rusia y Austria (-1792).

1788 Expedición española hasta Unalaska. Segunda expedición de Meares. Los ingleses y los bostonianos en Nutka.

1789 Expedición española a Nutka por Martinez. Acontecimiento de Nutka por los ingleses apresados por los españoles. Comenzó la Revolución francesa.

1790 Convenio de Nutka. Varias expediciones españolas a la costa noroccidental de América.

1791 Expedición española de Eliza en la costa noroccidental de América.

1792 Misión rusa de Laksman a Japón. Expedición de Vancouver (-1794). Expedición de Galiano-Valdés. Expedición de Jacinto Caamaño. Francia declaró la guerra contra Austria y Prusia.

1793 Expedición de Eliza, Martínez y Zayas. La misión inglesa de McCatony llegó a Pekín. Ejecución de Luis XVI de Francia. Francia declaró la guerra a Inglaterra. Guerra inglesa con Francia en las Antillas.

1794 Tratado de Karakakooa entre Owhyee e Inglaterra. Los franceses apresaron las embarcaciones inglesas en el estrecho de Batavia. Las tropas ingleses fueron expulsadas de los Países Bajos.

1795 Entrega de Nutka. Tratado de paz entre España y Francia. Tratado de amistad, limites y navegación entre España y Estados Unidos. Expedición de Broughton (-1798).

1796 Gobierno shogunal ordenó patrullar las islas del mar del sur. China prohibió la importación de opio. Declaración de guerra por España a Gran Bretaña. Napoleón conquistó Italia; los ingleses evacuaron el Mediterráneo.

1797 España abrió los puertos americanos a los países neutrales.

1798 Fundación de la United American Company. Expansión francesa a Egipto. Alianza otomana con Gran Bretaña y Rusia (-1801).

1799 Fundación de la Compañía Ruso-Americana. Napoleón asumió el gobierno.

1802 Tratado de Amiens, concluye la guerra entre Inglaterra y Francia. Primera expedición inglesa para tomar Macao. El gobierno shogunal ordenó patrullar la isla Etorofu.

1803 Expedición rusa de Langsdorff (-1807). La expedición de Humboldt llegó a México. Los ingleses reanudaron la guerra con Francia. El barco de Estados Unidos llegó a Nagasaki y pidió el comercio cuya petición fue rechazada por el gobierno shogunal.

1804 La misión rusa de Rezanov llegó a Nagasaki. Fundación del establecimiento ruso en Sitka. Comenzó el segundo ministerio de Pitt.

1805 **Batalla de Trafalgar con la victoria inglesa. Expedición rusa de Rezanov a California (-1806). Independencia aduanal de Manila.**

1806 **Guerra ruso-otomana, concluida con el tratado de Bucarest en 1812. Ocupación inglesa del cabo de Buena Esperanza. Decreto de Berlín de Napoleón por el que estableció el bloqueo de las islas británicas.**

1807 **Invasión napoleónica de España. Decreto de Milán en que los barcos neutrales con destino a Inglaterra serían capturados.**

1808 2a. Expedición inglesa para ocupar Macao. Comenzó la guerra en la península ibérica. Expedición japonesa de Mamiya Rinzo en Sakhalin. Inglaterra comenzó la guerra peninsular en España. El navío británico Phaeton visitó Nagasaki.

1809 José I comenzó la instalación del estado bonapartista en España.

1810 Francia anexionó Holanda. Comenzaron los movimientos independistas en Hispano-América. Insurrección del cura Hidalgo en Dolores, México.

1811 Inglaterra ocupó Java. Establecimiento de la oficina de traducción de libros holandeses en Japón.

1812 Estados Unidos declaró la guerra a Inglaterra. Fracaso de la compañía en Rusia de Napoleón. Primer barco de vapor, el Comet, en el Clyde.

1813 José Bonaparte abandonó Madrid. Terminó el monopolio de la Compañía inglesa de la India Oriental.

1814 Wellington entró en Francia por los Pirineos y los aliados cruzaron el Rhin. El tratado de Gante concluyó la guerra entre Estados Unidos e Inglaterra; debido al retraso de las noticias se verificó la batalla y derrota inglesa en Nueva Orléans.

1815 Derrota de Napoleón por Wellington en Waterloo.

1816 Se proclamó el imperio en el Brasil.

1819 Inglaterra se posesionó de Singapur. Tratado Adams-Onís por el que se fijan los limites entre Estados Unidos y Nueva España.

1821 La independencia de México se consumó.

1840 La guerra del Opio (-1842).

1868 La restauración de Meiji.

DOCUMENTOS HISTÓRICOS

DOCUMENTO I: COPIA DE LA REAL ORDEN EN CUYO CUMPLIMIENTO SE DISPUSIERON LAS EXPLORACIONES Y RECONOCIMIENTOS DE LA COSTA SEPTENTRIONAL DE CALIFORNIAS Y DE UNA CARTA DE RUSIA. MADRID, 11 de abril de 1773.

DOCUMENTO II: LICENCIA PARA COMERCIO CON UN MARGEN DE LA PARTE DE LOS LIMITES CONCEDIDOS POR CARTA A LA COMPAÑÍA DEL MAR DEL SUR PARA EL USO DEL *PRINCE WALES*. 1785.

DOCUMENTO III: CONVENCIÓN ENTRE ESPAÑA Y INGLATERRA, SOBRE PESCA, NAVEGACIÓN Y COMERCIO EN EL OCÉANO PACÍFICO Y LOS MARES DEL SUR. SAN LORENZO EL REAL, 28 de octubre de 1790.

DOCUMENTO IV: CARTA DE ALVARES AL VIRREY DE NUEVA ESPAÑA. ARANJUEZ, 26 de junio de 1798.

DOCUMENTO I

COPIA DE LA REAL ORDEN EN CUYO CUMPLIMIENTO SE DISPUSIERON LAS EXPLORACIONES Y RECONOCIMIENTOS DE LA COSTA SEPTENTRIONAL DE CALIFORNIAS Y DE UNA CARTA DE RUSIA. MADRID 11 DE ABRIL DE 1773. A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 2, f. 19-20.

De orden del Rey dirijo a V. E. la adjunta copia de carta de su ministro en la corte de Rusia, a fin de que instruyéndose de las noticias que da de una expedición de los rusos en continuación de los descubrimientos que intentan hacia América, tome V. E. las medidas que crea convenientes para descubrir si pasan adelante estas exploraciones. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 11 de abril de 1773. Don Julian de Arriaga. Señor Virrey de Nueva España.

Nota

Recibió esta real orden el virrey Don Antonio Maria de Bucareli con la copia que sigue.

Exmo. Señor. Muy Sr. mío. Estos días he sabido con bastante certeza que el año de 1769 emprendió un oficial de Marina Rusa llamado Tscherikow la continuación de las descubiertas que solicita esta nación entre Kamchatka y la América. Que este oficial volvió en 1771 a uno de los puertos de Kamchatka con su navío en buen estado sin faltarle un hombre de su tripulación. Se restituyó a esta corte a principios del año pasado con solo su escribiente, habiendo dejando en Siberia las demás personas que le habían acompañado en su expedición. Entrego todos sus papeles al ministerio quien los depositó en el archivo, sellados con tres sellos. Otro prestar juramento a este oficial y a su escribiente de guardar el silencio más profundo sobre sus descubiertas, y se dio al primero el mando de la última escuadra que se ha enviado de aquí al archipielago.

Enterado del hecho he practicado las mayores diligencias para saber que suceso había tenico este viaje; pero sólo he oído que a su regreso Mr. Tscherikow dijo que había estado en América, de donde había traído algunas monedas que él sólo conocía en Europa. Que ninguna barraca había padecido en su navegación; bien que siempre había tenido bastante mar: que a 100 leguas de distancia de Kamchatka en el mar helado ya no se hallaban más hielos. Que la navegación en estos parajes es menos difícil de lo que hasta ahora se había creido. Varios rusos añaden que esta nación ha hecho descubiertos importantísimas por aquella parte y que esta corte espera circunstancias más favorables para aprovecharse de las ventajas que le prometen las noticias que he adquirido sobre este particular; pero de todo esto sólo puedo afirmar la certesa del viaje de Mr. Tschericow en el que parece no hay duda.

Las demás circunstancias del hecho las doy como especies dibulgadas, y que procurare aclarar en cuanto lo permita la suma reserva que esta corte hace de ellas. Dios guarde a V. E. muchos años como deseo. San Petersburgo 7 de febrero de 1773. Exmo. Sr. Beso la mano de V. E. su más reconocido y atento servidor el conde de Lacy. Exmo. Señor marqués de Grimaldi.

DOCUMENTO II

LICENCIA PARA COMERCIO CON UN MARGEN DE LA PARTE DE LOS LIMITES CONCEDIDOS POR CARTA A LA COMPAÑÍA DEL MAR DEL SUR PARA EL USO DEL *PRINCE WALES*. 1785. A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 13, f. 46-55v., también el mismo documento está escrito en una piel de puerco en el mismo tomo, núm. 1.

To all to whom these presents shall come the governor and company of merchants of Great Britain trading to the South Seas and other parts of America and for encouraging the fishery send greeting whereas in and by an act of Parliament made and passed in the ninth year of the reign of her late Majesty Queen Anne entitled "an act for making good deficiencies and Satisfying the public debts and for erecting a corporation to carry on a trade to the South Seas and for the encouragement of the fishery and for liberty to trade in unwrought iron with the subjects of Spain and to repeal the acts for registering seamen" It was amongst other things enacted that to the end the trade to the South Seas and other parts on the said act mentioned might be carried on for the honour and increase of the wealth and riches of the realm and for other good causes in the said act expressed it should and might be lawfull for her Majesty by letters patent under the great seal of Great Britain to encorporate all and every the person and persons natives and foreigners bodies politick or corporate who were or should be interested in or intitled unto any the bills tickets debentures or certificates or other publick debts deficiencies or sums of money intended to be provided for by the said act and all and every person and persons bodies politick and corporate who as executors administrators successors or assigns or by any other lawful title derived or to be derived from by or under the original propieters at any time or times thereafter should have and be intitled to any part share or interest therein to be one body politick or corporate in deed and in name & by such name as her Majesty should think fit and by that name to have perpetual succession and a common seal - with power from time to chose their governor directors and other officers in such manner and under such qualifications as

to the electors and elected as should be directed in such letters patent. And it was thereby further enacted that the corporation to be erected in pursuance of that act and their successors should have and be intitled unto and they were thereby intitled unto and vested from the first day of August one thousand seven hundred and eleven for ever in the sole trade and traffick into unto and from all the Kingdoms, Lands, Countries, Territories, Islands, Cities, Towns, Ports, Havens, Creeks and places of America on the east side thereof from the River Oronoca to the southermost part of the Terra del Fuego and on the west side thereof from the said southermost part of the said Terra del Fuego through the South Seas to the northermost part of America and into unto and from all countries islands and places within the said limits which were reputed to belong to the Crown of Spain or which should thereafter be found out or discovered within the said limits not exceeding three hundred leagues from the Continent of America on the said west side thereof (except the Kingdom of Brasil and such other places on the said east side of America as were then in the actual possession of the Crown of Portugal and the Country of Surinam in the possession of the States General of the United Provinces) it no being intended that the sole trade to any part of the east side of America then in the actual possession of the Crown of Portugal or the States General should be granted by the said act, but that it might be & remain lawfull for all and every and any the subjects of her Majesty or successors to trade and traffick to any part of the east side of America then in the actual possession of the Crown of Portugal or the States General (but to no other parts of America within the limits aforesaid) as fully and freely in all respects as they might or could do if the said act had not been made. And it was thereby also farther enacted that the said Company to be erected in pursuance of the said act and their successors for ever and all and every person and persons who from time to time should be licenced by the said corporation to be erected in pursuance of the said act to trade in the stead of them should and lawfully might for ever from and

after the said first day of August one thousand seven hundred and eleven or by such factors agents or servants as they should think fit to intrust and to and for no other person or persons what so ever freely to traffick and use the trade of merchandize into unto and from the said South Seas and other parts within the limits aforesaid (except as aforesaid) and into unto and from all or any the Kingdoms Lands, Territories Land, Cities, Towns, Ports, Havens, Creeks and places of America or any of them within the limits aforesaid (except before excepted) whereany trade or traffick of merchandize was or might be used or had and to and from every of them. And it was thereby also further enacted that if any of the subjects of her Majesty her heirs or successors of what degree or quality so ever they should be other than the said Campany or Corporation or their factors agents or servants or other persons by them licenced thereunto according to the true meaning of the said act should directly or indirectly visit or frequent trade traffick or adventure into unto or from the said South Seas or other the parts within the limits aforesaid contrary to the true meaning of the said act or should hire freight or fit out any ship or ships lade or put on board any ship or ships any goods or merchandizes whatsoever with intent to haunt frequent traffick trade or adventure into unto or from the said South Seas or other parts within the limits aforesaid contrary to the true meaning of the said act every such offender and offenders should incur the forfeiture and loss of all ships and vessells which should be employed in such trade with the guns tackle apparell and furniture thereunto belonging and also all the goods and merchandizes laden thereupon and all the proceed and effects of the same and also double the value thereof (viz.) one fourth thereof to the use of her Majesty her heirs or successors one other fourth part thereof to such person or persons as would seize inform or sue for the same and the other two fourth parts thereof to the use of the Company or Corporation erected in pursuance of the said act such for future and penalty to be recovered with full costs of suit in any of her Majesty's Courts of Record in manner therein men-

therein men-

tioned. And for the better encourageing of the said company to be erected in pursuance of the said act and to drive and carry on the trade thereby granted to them. It was further enacted that the said Company and their successors for ever should and might have hold and enjoy to their own use & for the benefit of the members of such Company in proportion to their stock and without any account to be rendered thereof to her Majesty her heirs on successors as she or they should think fit to grant or allow for convoys or otherwise for the defence security or carrying on the said trade should discover findout seize or possess in any manner what soever within the limits aforesaid (except as before excepted) and should be for ever the sole owners and proprietors of all and every such Islands, Ports, Towns and places or all their dependencies to be holden of her Majesty her heirs and successors in free and common soccage by fealty and rendering Majesty her heirs and successors the annual rent of one ounce of gold for the same (if demanded) and the said company and their successors should and might have and hold for ever the sole trade to all such Islands, Ports, Towns and places last mentioned. And it was thereby also further enacted that it should and might be lawfull for the said Company and their successors and the agents, factors, servants and other persons to be employed or licenced by them to trade as aforesaid to seize by force of arms or otherwise the persons ships goods merchandizes or other effects of or belonging to any of the subjects of her Majesty her heirs or successors who should haunt frequent traffick trade or adventure unto the said South Sea or other the parts or limits aforesaid (except before excepted) contrary to the true meaning of the said act and to keep and detain to the uses of the said Company and their successors for the benefit of the members thereof in proportion to their stock the ships goods merchandizes and other effects so seized without any account to be rendered thereof as aforesaid and to bring or send into Great Britain the persons of such of the subjects of her Majesty her heirs or successors as should be so seized in order to their being prosecuted for such offence according to

according to

law. And it was therby further enacted that it should and might be lawful for her Majesty her heirs or successors by or in the said letters patent or charter of incorporation or by any other letters patent under the great seal of Great Britain from time to time to give and grant unto the said Company to be erected as aforesaid such further and other powers priviledges immunities exemption and advantages as she or they should think fit so as the same were not contrary to the known laws of the realm or the prerogative of the Crown the priviledges of the governor and Company of the Bank of England. And whereas by letters patent under the great seal of Great Britain or charter of incorporation duly enrolled and recorded bearing date on the eight day of September in the year of our Lord one thousand seven hundred and eleven. Reciting the act of Parliament of the ninth year of the reign of her late Majesty Queen Ann herein before recited her said Majesty in pursuance of the power and clauses in the thereinbefore recited act of Parliament contained did incorporate the then subscribers and all the proprietors of the several species intended to be provided for by the said act who should thereafter subscribe to be one body politick and corporate by the name of the governor and company of merchants of Great Britain trading to the South Seas and other parts of America and for encouraging the fishery and that by the same have they and their successors should have perpetual succession and should have and use common seal for the use benefit and affairs of the said company and her said Majesty amongst other thing therein contained did thereby grant to the said governor and company from and after the first day of August one thousand seven hundred and eleven for ever the sole trade and traffick to America within the limits hereinbefore mentioned and thereby and in and by the said hereinbefore act of Parliament prescribed and all and every person and persons who from time to time should be licenced by the said corporation to trade in the stead of them should and lawfully might for ever from and after the first day of August one thousand seven hundred and eleven freely traffick and use the trade of merchandize to and from

to and from

the South Seas and other parts of America within the limits aforesaid and her said Majesty did thereby strictly charge and prohibit all the subjects of her heirs and successors of what degree or quality soever other than the said governor and company and their successors, factors, agents and servants or other persons by them licenced thereunto according to the true meaning of the said recited act that none of them directly or hire freight or fitout any ship or ships or lade or put on board any ship or ships any goods or merchandizes whatsoever with interest to haunt frequent traffick trade or adventure into unto or from the said South Seas or the parts within the limits aforesaid (except before excepted) contrary to the true meaning of the said recited act under the penalties therein contrained and upon pain of incuring her highest displeasure and her said Majesty thereby granted to the said governor and company and their successors for ever to their own use and for the benefit of the members of the said company in proportion to their stock and without any account to be rendered therof the sole property in the Island, Cities, Ports, Towns and places whatsoever which they their factors agents or servants or other persons which should be employed or licenced by them to trade as aforesaid or such ships as her Majesty her heirs or successors should think fit to grant or allow for convoys should discover seize or possess in any manner within the limits afore said (except as before excepted) together with all mines of gold silver or other one or metals opened or not opened being or that shoukd be in the same or any of them and that they should be for ever the sole owners and proprietors of all and every such Islands, Forts, Towns and places and all their dependencies to be holden of her said Majesty her heirs and successors in free and common soccage by fealty rendering the annual rent of one ounce of gold for the same (if demanded) and that the said company and their successors should and might have and hold for ever the sole trade to all such Islands, Forts, Towns and places last mentioned and her said Majesty did thereby also give and grant to the said governor and company and their successors full power and authority by themselves and their deputies factors agents substitutes and

substitutes and

assigns to take and seize by force of arms or otherwise the persons ships goods merchandizes or other effects of or belonging to any of her subjects who should haunt frequent traffick trade or adventure into the said South Seas or other the parts or limits aforesaid (except as in the said recited act is excepted) contrary to the true intent and meaning of the said act and to keep and detain the same to the use of the said governor and company and their successors without any account to be rendered thereof as aforesaid and to bring or send into Great Britain the persons of such subjects as should be so seized in order to their being prosecuted for such offence according to law and also to take and seize by force or otherways as well in Great Britain as on the High Seas or within the limits aforesaid and elsewhere all or any the ships vessels goods merchandizes bullion wares commodities and things which by virtue of the said therein and hereinbefore recited act of Parliament should or might be forfeited or seizable for unlaw full tradeing or trafficking or for any other offences agaist the said act for any cause whatsoever the same or any of them should be forfeited or should or might be seized by virtue of the same act and for that purpose from time to time to make search do and persons all such matters and things in such ample manner and form as any officer or officers of the customs could or lawfully might do for the seizeing and recovering of any unaccustomed or prohibited goods whatsoever as by the said herein before recited act of Parliament and letters patent or charter of incorporation relation being thereunto had may more at large appear. And whereas Richard Cadman Etches of London merchant on behalf of himself and several other persons hath applied by petition to the said governor and company seting forth that they had laid before government proposals for opening a trade to the North West Coast of America and from thence to the Japanes Islands of the Coast of Asia within the Territories of the East India Company and that government after mature deliberation and convinced of the importance of the undertaking to the commerce of this country should it be attended with success had agreed to grant such priviledge for the term of five years and had like-

and had like-

wise procured for them a licence from the East India Company to trade within certain limits of their territories for the disposal of such produce as might be not with on the said North West Coast of America notwithstanding a great part thereof hath been lately found out by Captain Cook in his last voyage to the South Seas is expressly within the limits of trade granted to the said governor and company by the herein before recited act and charter of incorporation and that the sole right and power of licencing persons to trade and traffick thereon is vested in the said governor and company the said Richard Cadman Etches hath therefore on behalf of himself and the said several other persons above named requested a licence from the said governor and company to traffic and carry on the trade of merchandize into unto and from the said North West Coast of America and thereby secure their ships and cargoes from seizure forfeiture and confiscation and the owners thereof from the pains and penalties inflicted by the herein before part recited act of Parliament and charter upon offenders against that statute, the said petitioners thereby offering to furnish the said governor and company with a copy of their journals and whole proceedings whilst within the limits of the said governor and company or to give any other satisfaction that should be required. And whereas the said governor and company have taken into consideration the said petition and are desirous of promoting as much as in them lies and undertaking and adventure which may probably be attended with advantage in point of commerce and of encouraging a trial thereof the term of five years according to the request of the said petitioners. Now These Presents Witness that the said governor and company for the considerations aforesaid and by virture of the power and authority in them vested by the said herein before recited act of Parliament and charter of corporation and of all other acts and things enableing them thereto have given and granted and as much as in them is and lieth and they by law can and are enabled to give and grant do by these presents give and grant to themselves and their successors unto the said Richard Cadman Etches and the several other peti-

other peti-

tioners their several and respective executors administrators and assigns full power licence and authority to fit and lade out two ships or vessells from the Port of London or any other Port within the Kingdom of Great Britain for the purposes of trading and trafficking and to traffick and use the trade of merchandize with the same into unto and from the said North West Coast of America mentioned in the said petition for the full end and term of five years to begin and be computed from the first day of September next ensuing and no longer without being liable to the pains and penalties in the said recited act and charter contained upon condition nevertheless that the said Richard Cadman Etches and the said several other petitioners or their several and respective executors administrators or assigns do and shall within seven days after the arrival of said ships or one of them in case only one shall arrive from such voyage or voyages in the Port of London or within fourteen day after the arrival of the said ships or ship in any other Port of Great Britain or so soon after the said seven or fourteen days as the same shall have been demanded or possibly may be cause the masters and commanders or master and commander of such ships or ship to deliver to the secretary or chief clerk in the secretary's office of the said governor and company at the South Sea House in Threadneedle Street London a true copy or copies verified on the oath or oaths of such masters and commanders or mate and commander as aforesaid inclosed and sealed up of the original and true journal and log books of such ships or ship which shall contain the account of all the respective ships proceedings while within the limits of the said governor and company for the perusal and inspection of the said governor and company or their court of directors but the contents thereof not disclose or make publick except to his Majesty's Secretaries of State without the consent of the said Richard Cadman Etches and the said several other petitioners or their respective executors administrators or assigns and in case there should be any neglect or refusal in the delivery of such true copy or copies of such journal or log books as aforesaid that then and in such case the said Richard Cadman Etches and the said several

other petitioners or their several and respective executors administrators or assigns shall forfeit and pay to the said governor and company the sum of two thousand pounds of lawfull money of Great Britain as a penalty for such neglect or refusal. In wintness whereof the said governor and company have to these presents caused their common seal to be affixed the fourth day of August in the twenty fifth year of the reign of our Sovereign Lord George the third by the grance of God of Great Britain, France and Ireland King defender of the faith and so forth and in the year of our Lord one thousand seven hundred and eighty five.

By order of the Court of Director of
the above named Governor and Company
L. S.

Harry Stoe Secretary

For the Prince of Wales
and Princess Royal

Copy licence to trade within the part of the limits granted by charter to the South Sea Company for the use of the Prince of Wales

The South Sea Company to Richard Cadman Etches
and others.

DOCUMENTO III

CONVENCIÓN ENTRE ESPAÑA Y INGLATERRA, SOBRE PESCAS, NAVEGACIÓN Y COMERCIO EN EL OCÉANO PACÍFICO Y LOS MARES DEL SUR. SAN LORENZO EL REAL, 28 DE OCTUBRE DE 1790. A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 229-236.

Estando dispuestas Sus Magestades Católica y Británica a terminar por un Covenio pronto y sólido las diferencias que se han suscitado últimamente entre las dos Coronas, han hallado que el mejor medio de conseguir tan saludable fin sería el de una Transacción amisgable, la qual, dexando a un lado toda discusión retrospectiva de los derechos y pretensiones de las dos Partes, arreglase su posición respectiva para lo venidero sobre basas conformes a sus verdadero intereses, y al deseo mutuo que anima a Sus Magestades de establecer entre sí en todas partes, la más perfecta amistad, harmonía y buena correspondencia.

Con esta mira han nombrado y constituido por sus Plenipotenciarios; a saber, Su Magestad Católica a Don Joseph Moñino, Conde de Floridablanca, Caballero Gran-Cruz de la Real Orden Española de Carlos Tercero, Consejero de Estado de Su Magestad, y su Primer Secretario de Estado y del Despacho: y Su Magestad, Británica a Don Alleyne Fitz-Herbert, del Consejo Privado de Su Magestad en la Gran-Bretaña y en Irlanda, y su Embaxador Extraordinario y Plenipotenciario cerca de Su Magestad Católica, quienes, después de haberse convenido en los Artículos siguientes.

Artículo Primero.

Se ha convenido que los Edificios y Distritos de terreno situados en la Costa del N.O. del Continente de la América Septentrional, o bien en las Islas adyacentes a este Continente, de que los Súbditos de Su Magestad Británica fueron desposeidos por el mes de Abril de 1789 por un Oficial Español, serán restituidos a los dichos Súbditos Británicos.

Artículo II.

Además, se hará una justa reparación, según la naturaleza del caso, de todo acto de violencia, o de hostilidad que pueda haber sido cometido desde el dicho mes de Abril de 1789 por los Súbditos de una de las dos Partes contratantes contra los Súbditos de la otra; y en el caso que después de dicha época algunos de los Súbditos respectivos hayan sido desposeidos por fuerza de sus Terrenos, Edificios, Navíos, Mercaderías, o qualesquiera otros objetos de propiedad en dicho Continente, y en los Mares o Islas adyacentes, se les volverá a poner en posesión, o se les hará una justa compensación por las pérdidas que hubieren padecido.

Artículo III.

Y a fin de estrechar los vínculos de amistad, y de conservar en lo venidero una perfecta harmonía y buena inteligencia entre las dos Partes contratantes, se ha convenido que los Súbditos

respectivos no serán perturbados ni molestados, ya sea navegando, o pescando en el Océano Pacífico, o en los Mares del Sur; ya sea desembarcando en las Costas que circundan estos Mares, en parages no ocupados ya, a fin de comerciar con los Naturales del País, o para formar Establecimientos; aunque todo ha de ser con sujeción a las restricciones y providencias que se especificarán en los tres Artículos siguientes.

Artículo IV.

Su Magestad Británica se obliga a emplear los medios más eficaces para que la Navegación y la Pesca de sus Súbditos en el Océano Pacífico, o en los Mares del Sur no sirvan de pretexto a un Comercio ilícito con los Establecimientos Españoles; y con esta mira se ha estipulado además expresamente que los Súbditos Británicos no navegarán ni pescarán en los dichos Mares a distancia de diez leguas marítimas de ninguna parte de las Ocostas ya ocupadas por España.

Artículo V.

Se ha convenido que así en los parages que se restituyan a los Súbditos Británicos en virtud del Artículo primero, como en todas las otras partes de la Costa del N.O. de la América Septentrional, o de las Islas adyacentes, situadas al Norte de las partes de la dicha Costa ya ocupadas por España, en qualquiera parte donde los Súbditos de la una de las dos Potencias hubieren formado Establecimientos desde el mes de Abril de 1789, o los formaren en adelante, tendrán libre entrada los Súbditos de la otra, y comerciarán sin obstáculo ni molestia.

Artículo VI.

Se ha convenido también por lo que hace a las Costas, tanto Orientales como Occidentales de la América Meridional, y a las Islas adyacentes, que los Súbditos respectivos no formarán en lo venidero ningún Establecimiento en las partes de estas Costas, situadas al Sur de las partes de las mismas Costas, y de las Islas adyacentes ya ocupadas por España. Bien entendido que los dichos Súbditos respectivos conservarán la facultad de desembarcar en las Costas e Islas así situadas, para los objetos de su Pesca, y de levantar Cabañas y otras obras temporales que sirvan solamente a estos objetos.

Artículo VII.

En todos los casos de quexa, o de infracción de los Artículos de la presente Convención, los Oficiales de una y otra parte, sin propasarse desde luego a ninguna violencia, o vía de hecho, deberán hacer una relación exacta del caso y de sus circunstancias a sus Cortes respectivas, que terminarán amigablemente estas diferencias.

Artículo VIII.

La presente Convención será ratificada y confirmada en el término de seis semanas, contado desde el día de su firma, o antes, si ser pudiere.

En fé de lo qual, Nosotros los infrascritos Plenipotenciarios de Sus Magestades Católica y Británica, hemos firmado en su

nombre, y en virtud de nuestros Plenos-poderes respectivos, la presente Convención, y la hemos puesto los Sellos de nuestras armas.

En San Lorenzo el Real a 28 de Octubre de 1790

El Conde de Floridablanca. Alleyne Fitz-Herbert.

DOCUMENTO IV

CARTA DE ALVARES AL VIRREY DE NUEVA ESPAÑA. ARANJUEZ, 26 DE JUNIO DE 1789. A.G.N., Provincias Internas, v. 19, exp. 8, f. 194-194v.

Exmo. Sr.

Con esta fecha me comunica el Sr. D. Francisco Saavedra lo que sigue: nuestro embajador en París me dice lo siguiente en carta de 12 de este més núm. 15.

Mientras el correo se preparaba para partir y se esperaban los caballos he hecho una visita al ministro Talleyrand, le he hallado muy angustiado con las cartas que estaba leyendo de la Mexica [sic] septentrional. En ellas le avisan que el oro y las intrigas lian cuando el Congreso: que su plan de campaña es de comenzar echándose sobre la Luisiana y Florida españolas que intentan ocupar sin resistencia: y que este es el concepto que las islas y Nueva España.

Añade el embajador que el conducto de estas noticias deja poco o ningún motivo de duda.

Enterado de todo el rey, ha resuelto S.M. que se hagan las prevenciones convenientes al virrey de Nueva España y a los gobernadores de La Habana, Luisiana, Panzacola y la Florida para que estén sobre aviso.

Lo traslado a V.E. de real orden a fin de que viva con la cualquier evento su actividad y pericia los esfuerzos de su celo, y los medios que le parezcan más oportunos para rechazar los proyectos de los Estados Unidos de América, si en efecto hubiesen concebido y pensase realizar estos designios, teniendo muy presente lo que en ello interesa el servicio de S.M. la gloria de la nación el bien de sus vasallos y el concepto que V.E. merece a sus vasallos. Dios guarde a V.E. muchos años. Aranjuez, 26 de junio de 1798.

Alvares

Sr. virrey de Nueva España

Es copia, México 11 de febrero de 1801. Por indisposición del Sr. secretario.

B I B L I O G R A F I A

Abetti, Giorgio, Historia de la astronomía, 3a. ed., trad. de Alejandro Rossi, México, Fondo de Cultura Económica, 1992, 406 p.

Acosta, Joseph de, Historia natural y moral de las Indias, 2a. ed., ed. preparada por Edmundo O'Gorman, México, Fondo de Cultura Económica, 1962, CL, 444 p. (Biblioteca americana, 38)

Alessio Robles, Vito, Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda, México, Porrúa, 1978, XX, 670 p. láms. maps. (Biblioteca Porrúa, 66)

Anna, Timothy E., España y la independencia de América, trad. de Mercedes E. Ismael Pizarro, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 346 p.

Arano, Yasunori, Kinsei Nihon to Higashi-Ajia (La época moderna de Japón y Asia oriental), Tokyo, Tokyo Daigaku Shuppankai, 1988, 296, 10 p.

Arcila Farías, Eduardo, Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, 2 vols. México, Secretaría de Educación Pública, 1974. (Sep. Setentas, 117-118)

Archer, Christon I., El ejército en el México borbónico, 1760-1810, trad. de Carlos Valdés, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, 413 p.

Asao, Naohiro, Sakoku (El aislamiento), Tokyo, Shogakkan, 1975, 406 p. map. lams. (Nihon no rekishi, 17)

Asimov, Isaac, El nacimiento de los Estados Unidos, 1763-1816, 2a. ed., trad. de Néstor A. Míguez, México, Alianza Editorial Mexicana, 1983, 322 p. (El libro de bolsillo, 986)

Baillie, G. H., Courtenay Ilbert y Cecil Clutton, Britten's Old Clocks and Watches and their Makers; A history of styles in clocks and watches and their mechanisms, 9a. ed., ils., London, Bloomsbury Books, 1990, XXVIII, 700 p.

Bakewell, P. J., Minería y sociedad en el México colonial, Zacatecas, 1546-1700, trad. de Robert Gómez Ciriza, Mádrid, Fondo de Cultura Económica, 1976, 387 p.

Bancroft, Hubert Howe, History of Alaska, 1736-1885, San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1886, XXXVIII, 775 p. (The Works of Hubert Howe Bancroft, 33)

————, Hostory of California, 5 vols., San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1885-1889. (The Works of Hubert Howe Bancroft, 18-22)

————, History of the Northwest Coast, 2 vols., San Francisco, A. L. Bancroft and Company, Publishers, 1884. (The Works of Hubert Howe Bancroft, 27-28)

Battuta, Ibn, A través del islam, introd. y notas de Serafín Fanjul y Federico Arbós, Madrid, Alianza Editorial, 1987, 845 p. (Alianza Universidad, 502)

Beaglehole, John Cawte, The Exploration of the Pacific, 3a. ed., Stanford, California, Stanford University Press, 1966, 346 p. maps.

Bodega y Quadra, Juan Francisco de la, El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792, ed. introd. y notas de Salvador Bernabeu Albert, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 262 p. (El libro de bolsillo, 1489)

Botton Beja, Flora, China, su historia y cultura hasta 1800, México, El Colegio de México, 1984, 423 p. lams.

Bougainville, Louis-Antoine, Viaje alrededor del mundo, por la fragata del rey "Boudeuse" y la fusta "Estrella" en 1767, 1768, y 1769, 4a. ed., trad. de Josefina Gallego de Dantín, Madrid, Espasa-Calpe, 1966, 243 p. (Colección Austral, 349)

Braillard, Philippe y Pierre de Senarclens, El imperialismo, trad. de Danubio Torres Fierro, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, 168 p. (Breviarios, 304)

Braudel, Fernand, Las civilizaciones actuales: estudio de historia económica y social, México, Red Editorial Iberoamericana México, 1991, 497 p.

————, Civilización material, economía y capitalismo, 3 vols., Madrid, Alianza Editorial, 1984.

Bucareli y Ursua, Antonio María, La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursua, cuadragesimo sexto virrey de México, 2 vols., México, Archivo General de la Nación, 1939.

Burckhardt, Titus, La civilización hispano-árabe, trad. de Rosa Kuhne Brabant, Madrid, Alianza Editorial, 1977, 287 p. lams. (Alianza Universidad, 175)

Bustamante, Carlos María de, Suplemento a la historia de los tres siglos de México, durante el gobierno español, escrito por Andres Cavo, preséntalo Carlos María de Bustamante como continuador de aquella obra, 3 vols., México, Testamentaría de Alejandro Valdes, 1836-1838.

Cádiz Deleito, Juan Carlos, Historia de las máquinas eólicas, ils. de Juan Ramos Cabrero, Madrid, Endesa, 1992, 360 p.

Calderón, Francisco R., Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, 711 p.

Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas, recopilación y edición de Juan Gil y Consuelo Varela, Madrid, Alianza Editorial, 1984, 359 p. (Alianza Universidad, 398)

Carr, Edward H., ¿Qué es la historia?, Barcelona, Editorial Ariel, 1987, 221 p.

Cien personajes en el mundo de la exploración, México, Promociones Editoriales Mexicanas, 1982, 233 p. maps. (Doce mil grandes, enciclopedia biográfica universal, 4)

Cipolla, Carlo M., Historia económica de la Europa preindustrial, Madrid, Alianza Editorial, 1981, 337 p. (Alianza Universidad, 302)

Clark, George, La Europa moderna, 1450-1720, trad. de Francisco González Aramburo, México, Fondo de Cultura Económica, 1963, 222 p. (Breviarios, 169)

Cole, George Douglas Howard, Introducción a la historia económica, trad. de Carlos Villegas, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, 245 p. (Breviarios, 129)

Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, 7 vols., Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943-1975.

Collis, Maurice, Marco Polo, 2a. ed., trad. de Francisco González Arámburo, México, Fondo de Cultura Económica, 1966, 209 p. map. (Breviarios, 105)

Cook, James, Seventy North to Fifty South; the story of Captain Cook's last voyage, wherein are discovered numerous South Pacific Islands, the Hawaiian Islands, the Coast of North America, and Alaska, ed. y anotado por Paul W. Dale, Englewood Cliffs, N. J., Prentice-Hall, 1969, 370 p. ilus.

Chaunu, Pierre, Historie de L'Amérique Latine, 7a. ed., París, Presses Universitaire de France, 1976, 127 p. (Que sais-je?, 361)

Chevigny, Hector, Russian America; the great Alaskan venture, 1741-1868, New York, The Viking Press, 1965, 247 p.

Chichester, Sir Francis (introd.), Atlas of Discovery, maps. por proyectos geograficos y texto de Gail Poberts, New York, Gallery Books, 1989, 192 p. maps.

Díaz-Trechuelo Spinola, María Lourdes, La Real Compañía de Filipinas, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla 1965, XIX, 366 p.

Díez del Corral, Luis, El rapto de Europa, Madrid, Alianza Editorial, 1974, 430 p. (El libro de bolsillo, 481)

Drake, Stillman, Galileo, trad. de Alberto Elena, Madrid, Alianza Editorial, 1983, 151 p. (El libro de bolsillo, 941)

Fossier, Robert, Historia del campesinado en el occidente medieval, siglos XI-XIV, trad. de Mariano Navarro, Barcelona, Editorial Crítica, 1985, 200 p.

Franke, Herbert y Rolf Trauzettel, El imperio chino, trad. de María Noya, Madrid, Siglo Veintiuno, 1973, 383 p. (Historia universal Siglo XXI, 19)

Franz Schütte, Josef, "Don Rodrigo de Vivero de Velazco y Sebastián Vizcaíno en Japón, 1609-1610, 1611-1613", en: De la Torre Villar, Ernesto (compilador), La expansión hispanoamericana en Asia, siglo XVI y XVII, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 96-122. (XXX Congreso Internacional de Ciencias Humanas en Asia y África del Norte, México, 3-8 de agosto de 1976)

Galileo Galilei y Johannes Kepler, El mensaje y el mensajero sideral, introd. y trad. de Carlos Solís Santos, México, Alianza Editorial Mexicana, 1988, 212 p. (El libro de bolsillo, 995)

Gernet, Jacques, Primeras reacciones chinas al cristianismo, trad. de Carlota Vallée Lazo, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 313 p.

Gil, Juan, Mitos y utopías del descubrimiento, 2 vols., Madrid, Alianza Editorial, 1989. (Alianza Universidad, 577 y 585)

Goebel, Julius, The Struggle for the Falkland Islands, a study in legal and diplomatic history, New Haven, Yale University Press, 1927, XIII, 482 p. map.

Golder, Frank A., Russian Expansión on the Pacific, 1641-1850; an account of the earliest and later expeditions made by the Russians along the Pacific coast of Asia and North America, including some related expeditions to the Arctic regions, New York, Paragon, 1971, 368 p.

González Claverán, Virginia, La expedición científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794, México, El Colegio de México, 1988, 528 p. lams.

Goodman, David, Poder y penuria; gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II, trad. de Víctor Navarro Brotóns, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 305 p. (Alianza Universidad, 636)

Goodrich, Luther Carrington, Historia del pueblo chino, desde los orígenes hasta 1967, 2a. ed., trad. de Vicente Gaos, México, Fondo de Cultura Económica, 1978, 336 p. láms. (Breviarios, 30)

Grunebaum, Gustave Edmund von, El islam, desde la caída de Constantinopla hasta nuestros días, 8a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1987, VIII, 463 p. (Historia universal Siglo XXI, 15)

Hall, John Whitney, El imperio japonés, 2a. ed., trad. de Marcial Suárez, Madrid, Siglo XXI de España, 1975, IX, 355 p. (Historia universal Siglo XXI, 20)

Hambly, Gavin, Asia central, 7a. ed., trad. de Maribel Carrillo, México, Siglo Veintiuno, 1986, VII, 349 p. (Historia universal Siglo XXI, 16)

Haring, Clarence H., Comercio y navegación entre España y las Indias, en la época de los Habsburgos, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, XXVI, 460 p.

Headrick, Daniel R., Los instrumentos del imperio; tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX, trad. de Javier García Sanz, Madrid, Alianza Editorial, 1989, 187 p. (Alianza Universidad, 599)

Heers, Jacques, Historia de la Edad Media, 3a. ed., trad. de Eulalia Bosch José, Barcelona, Editorial Labor, 1984, 464 p. maps.

Hellmann, Manfred y Carsten Goehrke, et al., Rusia, 5a. ed., trad. de María Nolla, México, Siglo Veintiuno, 1983, VII, 367 p. (Historia universal Siglo XXI, 31)

Hilton, Sylvia L., "Apuntes sobre rivalidades internas y expediciones españolas en el Pacífico, 1763-1794", en: Revista de Indias, v. XLVII, núm. 180, Madrid, mayo-agosto 1987, p. 431-446.

Hodgett, Gerald A. J., Historia social y economica de la Europa medieval, trad. de Javier Faci Lacasta, Madrid, Alianza Editorial, 1974, 246 p. (Alianza Universidad, 90)

Howay, Frederic William, Voyages of the Columbia to the Northwest Coast, 1787-1790 and 1790-1793, Amsterdam, N. Israel, 1969, XXVII, 518 p. láms. (Bibliotheca australiana, 79)

Humboldt, Alejandro de, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, 3a. ed., estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Porrúa, 1978, CLXXX, 696 p. maps. láms. (Sepan cuantos, 39)

Iwao, Seiichi, Sakoku (El aislamiento), Tokyo, Chuokoronsha, 1965, 474 p. lám. map. (Nihon no rekishi, 14)

———, Nanyo nihon-machi no kenkyu (Estudio de las colonias japonesas en el sur), Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, XIV, 383, 32 p. map.

Jones, E. L., El milagro europeo; entorno, economía y geopolítica en la historia de Europa y Asia, trad. de Manuel Pascual Morales, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 327 p. (Alianza Universidad, 657)

Kashima, Morinosuke, Nihon gaikoshi (Historia de la política exterior de Japón), 33 vols., Tokyo, Kashima Kenkyusho, 1970.

Kawahara, Hideki, "Shiko to kigo, seiyo no sugaku to nihon no sugaku" (Pensamiento y signo, matemáticas de Europa occidental y matemáticas de Japón), en: Kokusai koryu, núm. 56, Tokyo, 1991.

Kawakatsu, Heita, "Kokusai-koryu no keizaiteki-sekkin" (Acceso económico del intercambio internacional), en: Kokusai-koryu, núm. 34, Tokyo, 1983, p. 20-33.

Kennedy, Paul, Auge y caída de las grandes potencias, trad. de J. Ferrer Aleu, Barcelona, Plaza & Janes Editores, 1989, 832 p. maps.

Kimura, Shozaburo, Seio bunmei no genzo (Origen de la civilización de Europa occidental), Tokyo, Kodansha, 1988, 418 p. (Kodansha gakujutsu bunko, 815)

Kitajima, Masamoto, Bakuhansei no kumon (Agonía del régimen shogunal), Tokyo, Chuokoronsha, 1966, 518 p. map. lám. (Nihon no rekishi, 18)

Knauth, Lotar, Confrontación transpacífica; el Japón y el nuevo mundo hispánico, 1542-1636, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1972, 423 p. láms. (Serie de historia general, 8)

Konetzke, Richard, América latina, la época colonial, 6a. ed., trad. de Pedro Scaron, México, Siglo Veintiuno, 1977, VI, 397 p. (Historia universal Siglo XXI, 22)

Kotzebue, Otto von, A Voyage of Discovery into the South Sea and Beering's Straits, 3 vols., Amsterdam, N. Israel, maps. ilus. (Bibliotheca australiana, 17-19)

Krusenstern, Adam J. von, Voyage Round the World in the Years 1803, 1804, 1805 and 1806, 2 vols., trad. del original alemán por Richard Belgrave Hoppner, Amsterdam, N. Israel, 1968, map. (Bibliotheca australiana, 38-39)

La Perouse, Jean François Galaup de, A Voyage Round the World Performed in the Years 1785, 1786, 1787 and 1788 by the "Boussole" and "Astrolabe", 3 vols., Amsterdam, N. Israel, 1968. maps. ilus. (Bibliotheca australiana, 27-29)

Lang, M. F., El monopolio estatal del mercurio en el México colonial, 1550-1710, trad. de Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 380 p.

Langsdorff, Georg Heinrich von, Voyages and Travels in Various Parts of the World, 2 vols., Amsterdam, N. Israel, 1968. (Bibliotheca australiana, 40-41)

Liss, Peggy K., Los imperios trasatlánticos; las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia, trad. de Juan José Utrilla, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 296 p.

Logan, F. Donald, Los vikingos en la historia, trad. de Clara Huarte, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 318 p. (Breviarios, 414)

Los intrépidos; aventura y triunfo de los grandes exploradores, 2a. ed., México, Reader's Digest México, 1980, 384 p. maps.

Lynch, John, España bajo los austrias, 3a. ed., 2 vols., Barcelona, Ediciones Península, 1975. (Serie universitaria, historia, ciencia, sociedad, 56 y 85)

Maier, Franz Georg, Bizancio, 8a. ed., México, Siglo Veintiuno, 1986, VIII, 422 p. (Historia universal Siglo XXI, 13)

Mason, Stephen F., Historia de las ciencias, 5 vols., México, Alianza Editorial, 1988. (El libro de bolsillo, 1062, 1080, 1106, 1155 y 1180)

Marco Polo, Viajes, introd. de María Elvira Bermúdez, México, Porrúa, 1982, XXIX, 239 p. (Sepan cuantos, 371)

Marchall, James Stirrat y Carrie Marshall (compils. y notas), Pacific Voyages; selections from Scots Magazine, 1771-1808, Portland, Binfords & Mort, 1960, 100 p. map.

Mathes, Miguel, La frontera ruso-mexicana; documentos mexicanos para la historia del establecimiento ruso en California, 1808-1842, recopilación, estudios y notas por Miguel Mathes, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1990, XIII, 299 p. láms.

Mathes, W. Michael, Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico, 1580-1630, trad. de Ignacio del Río, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, 143 p. láms. (Serie de historia novohispana, 23)

Meares, John, Voyages Made in the Years 1788 and 1789 from China to the North-West Coast of America, Amsterdam, N. Israel, 1967, XCVI, 372 p. maps. ilus. (Bibliotheca australiana, 22)

Merton, Robert K., Ciencia, tecnología y sociedad en la Inglaterra del siglo XVII, con una nueva introd. del autor, trad. de Néstor Míguez, Madrid, Alianza Editorial, 1984, 294 p. (Alianza Universidad, 408)

Molina, Antonio M., Historia de Filipinas, 2 vols., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984.

Mollat, Michel, Los exploradores del siglo XIII al XVI, primeras miradas sobre nuevos mundos, trad. de Ligia Arjona Mijangos, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, 241 p.

Morgan, David, Los mongoles, trad. de Carlos A. Caranci, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 270 p. ils. (Alianza Universidad, 648)

Morison, Samuel y Henry Steele Commager, et al., Breve historia de los Estados Unidos, 2a. ed., trad. de Odón Durán D'Oion, Faustino Ballvé y Juan José Utrilla, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, 967 p. maps.

Morse, Hosea Ballou, The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834, 2 vols., Cambridge y Oxford, Harvard University Press y Clarendon Press, 1926.

Nagazumi, Yoko, Kinsei shoki no gaiko (Foreign Policy in Early Modern Japan), Tokyo, Sobunsha, 1990, 197, 52 p.

Nakamura, Satoru, "Kaikoku go no boeki to sekai shijo" (Tras la apertura del país al comercio extranjero y el mercado mundial), en: Iwanami-koza Nihon rekishi, vol. XIII, Tokyo, Iwanami-shoten, 1977, p. 85-124.

Nebenzahl, Kenneth, Atlas of Columbus and the Great Discoveries, Chicago, New York y San Francisco, Rand McNally & Company, 1990, VIII, 168 p. maps.

Needham, Joseph, La gran titulación; ciencia y sociedad en Oriente y Occidente, Madrid, Alianza Editorial, 1977, 350 p. (Alianza Universidad, 179)

————, De la ciencia y la tecnología chinas, trad. de Juan Almela, México, Siglo Veintiuno Editores, 1978, 243 p. láms.

Nucet Sardi, José, Aventura y tragedia de Don Francisco de Miranda, 5a. ed., Caracas, Ministerio de Educación, Dirección de Cultura y Bellas Artes, 1964, 411 p. (Biblioteca popular venezolana, 91)

Ogden, Adele, The California Sea Otter Trade, 1784-1848, Berkeley, Calf., University of California, 1941, XI, 251 p. láms. (University of California Publications in History, 26)

O'Gorman, Edmundo, La idea del descubrimiento de América, historia de esa interpretación y crítica de sus fundamentos, 2a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1976, 417 p. (Nueva biblioteca mexicana, 47)

————, La invención de América; investigación acerca de la estructura histórica del nuevo mundo y del sentido de su devenir, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 193 p. láms. (Colección tierra firme)

Oliveira Marques, A. H. de, Historia de Portugal, desde los tiempos más antiguos hasta gobierno de Pinheiro de Azevedo, 2 vols., trad. de Milton Schinca, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, maps. láms.

Orozco y Berra, Manuel, Apuntes para la historia de la geografía en México, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1881, 784 p. (Edición facsimile por editor Edmundo Aviña Levy en Guadalajara, Jalisco, 1973)

Parry, John Horace, Europa y la expansión del mundo, 1415-1715, 2a. ed., trad. de María Teresa Fernández, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 277 p. (Breviarios, 60)

Pirenne, Henri, Historia económica y social de la Edad Media, anexo bibliográfico y crítico de H. Van Werveke, trad. de Salvador Echavarría, trad. del anexo por Martí Soler-Vinyes, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, 267 p.

————, Historia de Europa, desde las invasiones al siglo XVI, trad. de Juan José Domenchina, México, Fondo de Cultura Económica, 1942, 471 p.

————, Mahoma y Carlomagno, trad. de Esther Benítez, Madrid, Alianza Editorial, 1978, 229 p. maps. (Alianza Universidad, 214)

Portlock, Nathaniel, A Voyage Round the World, but more a particularly to the North-West Coast of America, Amsterdam, N. Israel, 1968, 384 p. maps. ilus. (Bibliotheca australiana, 43)

Randles, W. G. L., De la tierra plana al globo terrestre; una rápida mutación epistemológica, 1480-1520, trad. de Angelina Martín del Campo, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, 190 p. (Cuadernos de la gaceta, 50)

Reale, Giovanni y Dario Antiseri, Historia del pensamiento filosófico y científico, v. II (Del humanismo a Kant), trad. de Juan Andrés Iglesias, Barcelona, Editorial Herder, 1988, 822 p. ils.

Reischauer, Edwin O., El Japón, historia de una nación, trad. de Juan José Utrilla, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 370 p. láms. (Colección popular, 286)

Relación del viaje hecho por las goletas "Sutil" y "Mexicana", en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca; con una introducción en que se da noticia de las expediciones executadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América, Madrid, José Porrúa Turanza, 1958, CLXVIII, 202 p. (Colección Chimalistac de libros y documentos acerca de la Nueva España, 1)

Rudé, George, Europa en el siglo XVIII, la aristocracia y el desafío burgués, trad. de Barbara McShane y Javier Alfaya, 4a. ed., Madrid, Alianza Editorial, 1985, 344 p. láms. (Alianza Universidad, 219)

Santiago Cruz, Francisco, La nao de China, México, Jus, 1962, 192 p. (Figuras y episodios de la historia de México, 113)

Sarrailh, Jean, La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII, trad. de Antonio Alatorre, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1957, 784 p.

Sasaki, Ginya, "Higashi-Ajia boekiken no keisei to kokusai ninshiki" (La formación de la zona comercial en Asia oriental y el reconocimiento internacional), en: Iwanami koza nihon rekishi, v. VII, Tokyo, Iwanami-shoten, 1976, 99-134 p.

Schwade, Arcadio, "Las primeras relaciones entre Japón y México, 1609-1616", en: De la Torre Villar, Ernesto, La expansión hispanoamericana en Asia, siglos XVI y XVII, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 123-133. (XXX Congreso Internacional de Ciencias Humanas en Asia y África del Norte, México, 3-8 de agosto de 1976)

Shaler, William, Diario de un viaje entre China y la costa noroeste de América efectuado en 1804, ed. trad. y notas de Guadalupe Jiménez Codinach, México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1991, 106 p. maps. ils.

Shea, William P., El dólar plata, México, Fondo de Cultura Económica, 1935, 75 p.

Smith, Adam, Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones, trad. y estudio prelim. de Gabriel Franco, México, Fondo de Cultura Económica, 1958, LXXVI, 917 p.

Smith, Tony, Los modelos del imperialismo; Estados Unidos, Gran Bretaña y el mundo tardíamente industrializado desde 1815, trad. de Eduardo L. Suárez, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 285 p.

Sola Castaño, Emilio, Libro de las maravillas del Oriente Lejano, introd. transcrip. y notas de Emilio Sola, Madrid, Editora Nacional, 1980, 582 p. (Biblioteca de visionarios heterodoxos y marginados, 9)

Solano, Francisco de, Antonio de Ulloa y la Nueva España, con dos apéndices: descripción geográfico-física de una parte de la Nueva España de Antonio de Ulloa, y su correspondencia privada con

el virrey don Antonio María de Bucareli, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Biblioteca Nacional de México, 1979, CLX, 426 p. láms.

Spear, Percival, Historia de la India, 2a. ed., trad. de Carlos Villegas García, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, 354 p. (Breviarios, 207)

Sumner, B. H., Una retrohistoria de Rusia, 2a. ed., trad. de Teodoro Ortiz, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 444 p.

Takahashi, H. Kohachiro, Del feudalismo al capitalismo, problemas de la transición, trad. de Laura Roca, Barcelona, Editorial Crítica, 1986, 174 p.

Taminato, Tomoaki y Mineo Kaiho, "Bakuhansei-ka no Ryukyu to Ezochi" (Ryukyu y Ezo bajo el régimen shogunal), en: Iwanami-koza Nihon rekishi, v. XI, Tokyo, Iwanami-shoten, 1976, p. 249-296.

Tashiro, Kazui, Kinsei Niccho tsuko boeki-shi no kenkyu (Estudio de la política exterior y comercio entre Japón y Corea en la época moderna), Tokyo, Sobunsha, 1981, 458, 48, 3 p. láms.

Taton, René, Historia general de las ciencias, 7 vols., trad. de Manuel Sacristán, Barcelona, Ediciones Orbis, 1988, ils.

Toby, Ronald P., State and Diplomacy in Early Modern Japón; Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1984, 309 p.

Toussaint, August, Historia del Océano Indico, trad. de Oscar Barahona y Uxoa Doyhamboure, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 158 p. (Breviarios, 337)

Toynbee, Arnold J., Estudio de la historia compendio, 3 vols., trad. de Luis Grasset y Luis Alberto Bixio, Madrid, Alianza Editorial, 1970. (El libro de bolsillo, 247-249)

Trabulse, Elías, La ciencia perdida; Fray Diego Rodríguez, un sabio del siglo XVII, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 85 p. (Cuadernos de la gaceta, 13)

————, El círculo roto, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 247 p. (Lecturas mexicanas, 54)

Villiers, John, Asia sudoriental, antes de la época colonial, 2a. ed., trad. de Fernando Santos Fontenla, Madrid, Siglo Veintiuno de España, 1974, VIII, 308 p. (Historia universal Siglo XXI, 18)

Voyenne, Bernard, Historia de la idea europea, 3a. ed., trad. de J. Ignacio F. de la Reguera, Barcelona, Editorial Labor, 1970, 238 p. (Nueva colección labor, 2)

Wagner, Henry Raoup, Cartography of the Northwest Coast of America, 2 vols., Amsterdam, N. Israel, 1968, 543 p. maps.

————, Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century, Amsterdam, N. Israel, 1966, VII, 571 p.

Watanabe, Norifumi y Sasaki Junnosuke, "Shosangyo no gijutsu to rodo-keitai" (Tecnología en industrias y el modo de trabajo), en: Iwanami-koza nihon rekishi, vol. XI, Tokyo, Iwanami-shoten, 1976, 175-248 p.

Watt, W. Montgomery, Historia de la España islámica, colaboración de P. Cachia, trad. de José Elizalde, Madrid, Alianza Editorial, 1970, 209 p. (El libro de bolsillo, 244)

Williams, Glyndwr, The Expansión of Europa in the Eighteenth Century; Overseas, Rivalry, Discovery and Exploitation, New York, Walker and Company, 1967, X, 309 p. maps. láms.

Wolf, Eric R., Europa y la gente sin historia, trad. de Agustín Bárcenas, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 600 p.

Yamada, Keiji, Konton no umi e, Chugoku-teki shiko no kozo (Hacia el mar de caos, la estructura del pensamiento chino), Tokyo, Chikumashobo, 1975, 322 p.

Yamamoto, Shichihei, Cultura y economía de Japón, folleto recopilado de la conferencia "La cultura y la economía de Japón" sustentada en Canadá y Estados Unidos durante los meses de septiembre y octubre de 1986, Tokyo, Ministerio de Relaciones Exteriores de Japón, 1987 (ed. en español, 1988), 25 p.

Yamamoto, Hirofumi, Kan'ei jidai, (El período Kan'ei en la era shogunal), Tokyo, Yoshikawa Kobunkan, 1989, 253, 13 p. láms. (Nihon rekishi sosho, 39)

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

Archiniegas, Germás, Amerigo y el Nuevo Mundo, Madrid, Alianza Editorial, 1990, 364 p. (El libro de bolsillo, 1456)

Baynes, Norman H., El imperio bizantino, trad. de María Luisa Díaz-Canedo y Francisco Giner de los Ríos, México, Fondo de Cultura Económica, 1949, 209 p. (Breviarios, 5)

Benedict, Ruth, Raza: ciencia y política, 2a. ed., trad. de Ernestina de Champourcin, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 209 p.

Berg, Maxine, La era de las manufacturas, 1700-1820; una nueva historia de la revolución industrial británica, pról. de Josep Fontana, trad. de Montserrat Iniesta, Barcelona, Editorial Crítica, 1987, 378 p.

Butterfield, Herbert, Los orígenes de la ciencia moderna, trad. de Luis Castro, Madrid, Taurus, 1982, 239 p. (Ensayista, 77)

Carletti, Francesco, Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo, 1594-1606, estudio preliminar, trad. y notas de Francisca Perujo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1976, L, 281 p. ilus.

Colón, Cristóbal, Los cuatro viajes. Testamento, ed. de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Editorial, 1986, 304 p. maps. (El libro de bolsillo, 1149)

Cortés, Hernán, Cartas y documentos, introd. de Mario Hernandez Sanchez-Barba, México, Editorial Porrúa, 1936, XXIII, 614 p. (Biblioteca Porrúa, 2)

Cuevas, Mariano, Monje y marino, la vida y los tiempos de fray Andres de Urdaneta, pról. de Alejandro Quijano, México, Galatea, 1943, XV, 417 p. láms. maps.

Chaunu, Pierre, Les Philippines et le Pacifique des Ibériques, XVIe, XVIIe, XVIIIe siecles, introd. metodológica y indices de actividad, París, S.E.V.P.E.N., 1960, 301 p.

Ch'en, Ta-tuan, "Investiture of Liu-Ch'iu Kings in the Ch'ing period", en: Fairbank, John K., The Chinese World Order, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1968, X, 416 p. map., p. 135-164.

Chun, Hae-jong, "Sino-Korean tributary relations in the Ch'ing period", en: Fairbank, John K., The Chinese World Order, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1968, X, 416 p. map., p. 90-111.

Daniels, Christian, "Chugoku seito gijutsu no Tokugawa Nihon e no iten" (Transferencia de la fabricación de azúcar de China a Japón en la época Tokugawa), en: Kokusai koryu, núm. 59, Tokyo, 1992, p. 75-85.

Delmas, Claude, La civilización europea, trad. de Aurelio Garzón Camino, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 158 p. (Breviarios, 348)

Dhondt, Jan, La alta edad media, 18a. ed., trad. de A. Esteban Drake, México, Siglo Veintiuno Editores, 1989, VIII, 426 p. (Historia universal Siglo XXI, 10)

Diccionario Porrúa; historia, biografía y geografía de México, 2 vols., 4a. ed., México, Editorial Porrúa, 1976, maps.

Doce mil grandes (los); enciclopedia biográfica universal, 12 vols. México, Promociones Editoriales Mexicanas, 1982. ilus.

Fairbank, John King, The Chinese World Order, traditional China's foreign relation, ed. por J. K. Fairbank, con contribuciones por Tu-tuan Ch'en y otros, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1968, X, 416 p. map. (Harvard East Asian series, 32)

Gil, Juan, Hidalgos y samurais, España y Japón en los siglos XVI y XVII, Madrid, Alianza Editorial, 1991, 495 p. (Alianza Universidad, 675)

Heckscher, Eli F., La época mercantilista, historia de la organización y las ideas económicas desde el final de edad media hasta la sociedad liberal, México, Fondo de Cultura Económica, 1943, 871 p.

Hobsbawm, Eric J., Industria e imperio, una historia económica de Gran Bretaña desde 1750, 3a. ed., trad. de Gonzalo Pontón, Barcelona, Editorial Ariel, 1988, 373 p.

International Atlas (the), Chicago, New York y San Francisco, Rand Mc.Nally & Company, 1969, LIV, 280, 233 p.

Le Goff, Jaques, La baja edad media, 18a. ed., trad. de Lourdes Ortiz, México, Siglo Veintiuno Editores, 1989, VIII, 336 p. (Historia universal Siglo XXI, 10)

Major Peace Treaties of Modern History, 1648-1967, 4 vols., con un ensayo introductorio por Arnold Toynbee, editor Fred L. Israel, comentario por Emanuel Chill, New York, Chelsea House Publisher, 1967.

Miki, Seiichiro, "Taiko kenchi to Chosen shuppei" (Agrimensura de Taiko Hideyoshi y el envío de tropas a Corea), en: Iwanami-koza nihon rekishi, vol. 9, Tokyo, Iwanami-shoten, 1975, p. 81-116.

Morga, Antonio de, Sucesos de las islas Filipinas, nueva edición por W. E. Retana, Madrid, Librería General de Victoriano Suáres, 1909, 180, 591 p. ils.; (Versión en inglés) The Philippine Islands, Moluccas, Siam, Cambodia, Japón, and China, at the close of sixteenth centry, trad. de Henry E. J. Stanley, New York, Burt Franklin, 1868, 431 p. (The Hakluyt Society, 39); (Versión en japonés) Firipin shoto-shi, trad. de Kanki Keizo y Yanai Kenji, Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, 462 p. maps. (Daikokai-jidai sosho, 7)

Muro, Luis, La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas, 1557-1564, México, Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Divulgación, 1975, 158 p. (Sep Setentas, 179)

Nakamura, Satoru, "The Development of Rural Industry", en: Nakane, Chie y Shinzaburo Oishi, Tokugawa Japan; the social and economic antecedents of modern Japan, Tokyo, University of Tokyo Press, 1990, VIII, 240 p., p. 81-96.

Nakane, Chie y Shinzaburo Oishi, Tokugawa Japan; the social and economic antecedents of modern Japan, Tokyo, University of Tokyo Press, 1990, VIII, 240 p.

Parry, John Horace, El descubrimiento del mar, trad. de Jordi Beltran, Barcelona, Editorial Crítica, 1989, 362 p. láms.

Pereyra, Carlos, La conquista de las rutas oceánicas. La obra de España en América, pról. de Silvio Zavala, México, Editorial Porrúa, 1986, XXIII, 272 p. (Sepan cuantos, 498)

Piña Garza, Eduardo, "El astrolabio en México", en: Ciencia, vol. 44, núm. 3, México, Septiembre 1993, p. 409-423.

Rekishi-gaku Kenkyu-kai (recopilación), Nihon-shi nenpyo (Tabla cronológica de la historia de Japón), Tokyo, Iwanami-shoten, 1966, 332 p.

Sakai, Robert K., "The Ryukyu (Liu-Ch'iu) Islands as a fief of Satsuma", en: Fairbank, John K., The Chinese World Order, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1968, X, 416 p. map., p. 135-164.

Sanz y Díaz, José, López de Legazpi, alcalde mayor de México, conquistador de Filipinas, México, Editorial Jus, 1967, 141 p. ils. (Colección México heróica, 65)

Spufford, Peter, Dinero y moneda en la Europa medieval, trad. de Enrique Gavilán, Barcelona, Editorial Crítica, 1991, 604 p.

Takahashi, H. Kohachiro, Del feudalismo al capitalismo, problemas de la transición, trad. de Laura Roca, Barcelona, Editorial Crítica, 1989, 471 p.

Tenenti, Albert, La formación del mundo moderno, siglos XIV-XVII, 2a. ed., trad. de Pedro Roqué Ferrer, Barcelona, Editorial Crítica, 1989, 471 p.

Vespucci, Amerigo, Cartas de viaje, introd. y notas de Luciano Formisano, trad. de Ana María R. de Aznar, Madrid, Alianza Editorial, 1986, 139 p. (El libro de bolsillo, 1215)

Vicente Maroto, María Isabel, "Instrumentos matemático del siglo XVI", en: Investigación y ciencia, ed. española de Scientific American, Barcelona, diciembre 1993, núm. 207, p. 6-13.

Yamazaki, Ryuzo, "Bakumatsu-ishin-ki no keizai hendo" (Cambio económico a fines del shogunato y comienzos de la era Meiji), en: Iwanami koza nihon rekishi, vol. XIII, Tokyo, Iwanami-shoten, 1977, p. 125-171.

Zavala, Silvio A., Las instituciones jurídicas en la conquista de América, 2a. ed., México, Editorial Porrúa, 1971, 621. (Biblioteca Porrúa, 50)

————, El servicio personal de los indios en el Perú, 3 vols., México, El Colegio de México, 1978-1980.

DICCIONARIOS DE IDIOMA

Diccionario de la lengua española, 19a. ed., Madrid, Real Academia Española, 1970, XXV, 1424 p.

Gran diccionario patria de la lengua española, 6 vols., pról. de Antonio Tovar de la Real Academia Española, México, Editorial Patria, 1983.

Ogawa, Tamaki, Taichiro Nishida y Tadashi Akazuka (compilación), Shinjigen (Diccionario de los caracteres hanes o kanji), 81a. ed., Tokyo, Kadokawa-shoten, 1975, 1279, 75 p.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

Copia de la real orden en cuyo cumplimiento se dispusieron las expediciones y reconocimientos de la costa septentrional de Californias, de Julian de Arriaga al virrey de Nueva España, Madrid, 11 de abril de 1773, A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 2, f. 19-20.

Carta de Juan Pérez al virrey Antonio María de Bucareli, Monterrey, 31 de agosto de 1774, A.G.N., *Historia*, t. 61, núm. 14, f. 510-521.

Expediente sobre haberse encontrado en Nutka al paquebote portugués *Iphigenia Nubiana*, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 9-21v.

Pasaporte dado del gobernador de Macao, Bernardo Aleixo de Lemos, al capitán Francisco José Viana, 17 de diciembre de 1787, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 23-23v.

Instrucciones dadas de Joao Carvalho a Francisco José Viana, Macao, 23 de diciembre de 1788, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 5, f. 24-28.

Carta de José Camacho al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 17 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 6, f. 9-9v.

Carta de José María Narvaez al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 4 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 6, f. 30-30v.

Instrucciones que deberá observar José María Narváez en la conducción de la balandra apresada nombrada la *Princess Royal* hasta entregarla en el Departamento de San Blas a disposición del Sr. comandante y comisario de él, dadas de Esteban José Martínez, Nutka, 24 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, f. 38-39v.

Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 27 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 30 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 2 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Informe de José Tobar y Tamariz al virrey, 29 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 7, s. f.

Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 9 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta del virrey Manuel Antonio Flores al conde de Revillagigedo, México, 16 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta del conde de Revillagigedo al virrey Manuel Antonio Flores, Veracruz, 23 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta de Valdes al virrey del conde de Revillagigedo, Madrid, 25 de enero de 1790, A.G.N., *Hsitoria*, t. 65, núm. 8, s. f.

Carta de Valdes al virrey el conde de Revillagigedo, Madrid, 26 de enero de 1790, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 8, s. f.

Correspondencia de Esteban José Martínez al virrey Manuel Antonio Flores, Nutka, 7 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 11, s. f.

Transcripción de la superior orden del 25 de febrero de 1789, México, del virrey Manuel Antonio Flores a Esteban José Martínez, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 11, s. f.

Carta de Martínez sobre el descubrimiento del estrecho de Juan de Fuca, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 12, s. f.

Carta de Gonzalo López de Haro al virrey Manuel Antonio Flores, Monterrey, 18 de agosto de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 12, s. f.

Traducción de las instrucciones dadas por los dueños de la embarcación inglesa la *Argonaut*, a su capitán James Colnett, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 13, f. 67-70.

Cartas de Esteban José Martínez al virrey Manuel Antonio Flores, San Lorenzo de Nutka, 13 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 65, núm. 14, f. 75-75v.

Artículos de acuerdo entre Thomas Hudson y John Etches, Typa, 24 de enero de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 1, f. 10.

Carta de James Colnett al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 12 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 149-152.

Carta del capitán Thomas Hudson al virrey Manuel Antonio Flores, San Blas, 18 de septiembre de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 155-158.

Carta núm. 1 del comandante Esteban José Martínez al capitán Thomas Hudson, de la fragata *Princesa*, 18 de junio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 159.

Carta núm. 2 del comandante Esteban José Martínez al capitán Thomas Hudson, de la fragata *Princesa*, 19 de junio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 66, núm. 6, f. 160.

Carta del conde de Revillagigedo a Francisco Eliza y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, 22 de febrero de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 237-237v.

Orden instructiva del conde de Revillagigedo a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, México, 29 de octubre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 239-243v.

Notas sobre las reflexiones que se había hecho para el arreglo de limites entre España e Inglaterra en las costas septentrionales de Nutka, puestas cada una en su respectivo capítulo, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 256-257.

Copia del Memorial, presentado a la Cámara de los Comunes, el 13 de mayo de 1790, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 285v.-289.

Memorial de Mr. Meares de 30 de abril de 1790, núm. I-IX, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6. f. 289v.-304.

Reflexiones sobre los limites que deben fijarse en la costa los españoles e ingleses según el último convenio, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 258-263.

Carta de Meares al capitán Colnett, 17 de abril de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 289v.-291.

Carta de Duffin a Meares, Nutka, 12 de julio de 1789, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 303-304.

Extracto del apéndice del viaje de Meares, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, 306-321v.

Convención entre el rey nuestro señor y el rey de la gran bretaña, transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico y los mares del sur, firmada en San Lorenzo El Real a 28 de octubre de 1790, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 229-236.

Instrucciones del conde de Revillagigedo a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, México, 29 de octubre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 6, f. 244-246.

Pareceres de los oficiales de marina, Galiano, Valdés, Salamanca y Bernaci, sobre nueva exploración desde los 50 a 60 grados de latitud norte, San Blas, marzo de 1793, A.G.N., *Historia*, t. 67, núm. 1, f. 3-6v.

Carta de Ramon Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 26 de mayo de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 105-106.

Solicitud de John Kendrick para quedar el buque en Nutka, 15 de julio de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 132.

Copia del pasaporte del comandante de navío John Kendrick, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 133-134.

Las novedades ocurridas desde el día 27 de mayo, de Ramón Saavedra a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 27 de agosto de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 136-143.

Carta de Ramon Saavedra al conde de Revillagigedo, San Blas, 21 de diciembre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 146.

Carta de Ramon Saavedra al conde de Revillagigedo, San Blas, 21 de diciembre de 1791, A.G.N., *Historia*, t. 69, núm. 5, f. 148-151.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra al conde de Revillagigedo, Nutka, 22 de junio de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 1-3v.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 29 de agosto de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 32-37.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 2 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 41v-43.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 11 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 50v.-51.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 13 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 46v.-49.

Carta de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra a George Vancouver, Nutka, 15 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 1, f. 54-58v.

Extracto del diario de las navegaciones, exploraciones y descubrimientos hechos en la América septentrional por Jacinto Caamaño, teniente de navío de la real armada y comandante de la fragata de S. M. nombrada *Nuestra Señora de Aranzazú*, desde el puerto de San Blas, de adonde salió en 20 de marzo de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 11, f. 327-417v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 11 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 452-452v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 12 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 453-453v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 13 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 454-454v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 15 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 455-455v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, 19 de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 456-456v.

Carta de George Vancouver a Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, Nutka, primero de septiembre de 1792, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 457-458v.

Carta de George Vancouver al conde de Revillagigedo, Monterrey, 13 de enero de 1793, A.G.N., *Historia*, t. 70, núm. 11, f. 446-446v.

Carta de Ramón Saavedra al marqués Banciforte, Monterrey, 22 de noviembre de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 9, f. 253-253v.

Diario de Ramón Saavedra sobre novedades ocurridas en Nutka desde el 7 de junio de 1793 hasta 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 284-286.

Determinación de la junta con el comandante Ramón Saavedra, el teniente de la tropa José Herrera, el piloto de buque Hipolito Tono y el pilotín Juan José de los Ríos, Nutka, 26 de mayo de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 272-272v.

Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 273-273v.

Carta de José Herrera al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 274.

Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 17 de junio de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 275.

Carta de Ramón Saavedra al conde de Revillagigedo, Nutka, 31 de agosto de 1794, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 316-319.

Carta de Ramón Saavedra al marqués de Banciforte, San Blas, 10 de junio de 1795, A.G.N., *Historia*, t. 71, núm. 10, f. 325-325v.

Borradores de cartas reservadas, acerca del viaje de capitán Cook, México, 26 de junio de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 2, f. 4-5v.

Carta de Francisco An. Cañaveral y Ponce, al virrey Bucareli, México, 25 de octubre de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 2, f. 6.

Lista de las filiaciones de 180 soldados, en 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 6, f. 91-164.

Carta reservada de Domingo Elizondo al virrey Bucareli, México, 20 de julio de 1776, A.G.N., *Filipinas*, v. 11, exp. 9, f. 186-186v.

Expediente relativo a diversos asuntos del comercio y tráfico marítimo entre Acapulco y las islas Filipinas, A.G.N., *Filipinas*, v. 15, exp. 2, f. 64v.-66v.

Superiores órdenes sobre destinar la fragata *Princesa* a convoyar la nao de Filipinas en 1780 por el virrey Martín de Mayorga, A.G.N., *Filipinas*, v. 16, exp. 11, f. 62-109.

Real Cuenta, A.G.N., *Provincias internas*, v. 153, exp. 3, f. 308-312v.

Bando impreso del virrey Mayorga sobre el estado de la guerra contra Inglaterra en Europa, México, 11 de mayo de 1780, A.G.N., *Provincias internas*, v. 216, exp. 4, f. 152.

I N D I C E G E N E R A L

INTRODUCCION 1

CAPITULO I
PENETRACION EUROPEA HACIA LA CUENCA DEL PACIFICO
Y LA APERTURA DEL OCEANO PACIFICO

1. Antecedentes históricos de la cuenca del Pacífico . . . 19
2. Transferencia tecnológica en Europa y las expediciones marítimas europeas hacia la cuenca del Pacífico 40
3. Expansión ibérica y el comercio con la cuenca del Pacífico 68
4. Comercio transpacífico, azogue de China a América . . . 81
5. Cuenca del Pacífico frente al orden sinocéntrico 94
6. Rivalidades comerciales en la cuenca del Pacífico . . . 118
7. Comercio en la cuenca del Pacífico en los siglos XVII y XVIII 145

CAPITULO II
EXPLORACIONES EN EL PACIFICO NORTE
DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

1. La expansión europea a través del desarrollo de la ciencia moderna, especialmente mediante el problema de hallar la longitud 164
2. La búsqueda de un paso del "Lejano Occidente" al "Lejano Oriente", por el norte 183
3. Expediciones rusas hacia el Pacífico norte 191
4. Expediciones españolas como reacción contra la expansión rusa 214
5. La exploración geográfica del océano Pacífico por los ingleses y franceses 235

CAPITULO III
INTERESES EUROPEOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMERICA: UN PUNTO ESTRATEGICO EN NUTKA

1. Expediciones a la costa noroccidental de América, para explotar la piel de nutria 268
2. Encuentro en Nutka 285
3. Nutka (de Flores a Revillagigedo) 306
4. Disputas entre España e Inglaterra 313
5. Convenio de Nutka 322

CAPITULO IV
LOS IMPERIOS OCCIDENTALES EN EL PACIFICO

1. El océano Pacífico septentrional, 1795-1805 358
2. Comercio ruso-norteamericano 381
3. Rivalidades por el dominio comercial en el Pacífico a comienzos del siglo XIX 391
4. A fines de la época mercantilista 415

CONCLUSION 424

NOTAS Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS 444

ILUSTRACIONES 547

MAPAS Y VIAJES 560

VARIAS TABLAS 609

TABLA CRONOLOGICA 621

DOCUMENTOS HISTORICOS 644

BIBLIOGRAFIA Y DOCUMENTOS CONSULTADOS 661