



## De evento internacional a ilegalidades locales. La expedición de John Clipperton y su presencia en las costas de la Nueva Galicia (1714)<sup>1</sup>

### *From International Event to Local Illegalities. John Clipperton's expedition and His Presence on the Shores of New Galicia (1714)*

Guadalupe Pinzón Ríos

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM (México)

gpinzon@unam.mx

#### NOTA BIOGRÁFICA

Guadalupe Pinzón Ríos es Doctora en Historia por parte de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Es investigadora de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Históricas y profesora en la misma universidad. Es también miembro del Sistema Nacional de Investigadores y tutora del Posgrado en Historia. Ha venido estudiando las actividades marítimas portuarias a lo largo del Pacífico, especialmente novohispano. Algunos de sus trabajos son: Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789) y Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el departamento marítimo de San Blas (s. XVIII). Ha colaborado también como coordinadora de libros colectivos, además de contar con diversos trabajos publicados como artículos o capítulos de libro.

---

#### RESUMEN

El objetivo de este texto es analizar con detalle la expedición encabezada por el inglés John Clipperton (1714), la cual luego de atacar diversos puntos a lo largo de las costas peruanas, hizo escala en Bahía Banderas para bastimentarse y donde estableció diversos intercambios hasta que él y su tripulación fueron capturados. La idea que se persigue es mostrar cómo las costas y mares novohispanos no fueron ajenos a los conflictos europeos, los cuales hacia el siglo XVIII se dejaban ver en los crecientes avances marítimos que distintas potencias llevaban a cabo a lo largo del Pacífico. Estudiar la expedición de Clipperton, y sobre todo sus interacciones con las poblaciones novohispanas, evidencian la forma en que ambos universos se articulaban entre ellos, y sobre todo reitera la idea de que los vecinos del mundo americano no fueran meros receptores o entes pasivos de eventos internacionales, sino que formaron parte de ellos.

#### PALABRAS CLAVE

Pacífico; navegaciones; expediciones; ingleses; Nueva Galicia.

---

#### ABSTRACT

The aim of this text is to analyze in detail the expedition led by John Clipperton (1714), which after attacking various ports along the Peruvian coasts, made a stopover at Bahía de Banderas (Mexico) looking for supplies. During that visit, the English established some trade with the local people, until the authorities

---

<sup>1</sup> Este trabajo se elaboró en el marco del proyecto PAPIIT IN402219 "El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)".

captured Clipperton and his crew. The goal is to show how the coast and shores of New Spain were inserted in the international conflicts, which toward the eighteenth century arose from the increasing maritime advances that various powers made in the Pacific. Studying Clipperton's expedition, especially its interactions with the populations of New Spain, shows us the way in which both universes were articulated in relation to the other, and reiterates the idea that the population of New Spain was not mere receivers or passive victims of international events, but was also part of them.

## KEYWORDS

Pacific; Navigations; Expeditions; English; New Galicia.

## SUMARIO

1. DE CORSARIO A PIRATA: LAS DISTINTAS CONCEPCIONES SOBRE LA EXPEDICIÓN DE JOHN (JUAN) CLIPPERTON. 2. ENTRE INTERCAMBIOS Y FANDANGOS. 3. LA HACIENDA DE PAPACHULA COMO NODO DEL COMERCIO MUNDIAL. 4. COMENTARIO FINAL.

El 7 de julio de 1714 se avistaron desde las costas de Bahía Banderas dos embarcaciones sospechosas que se pensó podrían ser francesas cuyos tripulantes intentaban comerciar ilícitamente en el lugar. Desde esas naves se envió una lancha con el capitán, 6 mozos, 1 negro y 4 indios. Pese a que el alcalde mayor de la zona les advirtió que no podían saltar a tierra, so pena de 2 mil pesos de multa, los tripulantes argumentaron que al ser también vasallos del rey no se les podía negar ayuda cuando sus naves estaban sin agua o con peligro de irse a pique. Ya en tierra, el capitán dijo llamarse Nicolás Boller y ser de origen peruano; aclaró que la embarcación grande era de su propiedad y se llamaba *Jesús María y José*, mientras que la pequeña era francesa -y por tanto de aliados del Rey- que requería bastimentos antes de continuar viaje a Cantón. La ayuda pronto comenzó a entregarse, en especial porque se amenazó con que si ésta no se les daba los recién llegados la tomarían de todas formas; para reafirmar dicha postura se bajaron a tierra un par de piezas de artillería. Autoridades y vecinos, además de dejar que las naves se aprovisionaran de agua, permitieron que desde la hacienda de Papachula se les entregara ganado vacuno de forma regular: 1 vaca se les enviaba cada dos días y eran vendida a 7 pesos cada una. Con ello se buscaba mantener cierta paz en lo que se daba aviso a las autoridades de Guadalajara y México sobre la presencia de estas embarcaciones<sup>2</sup>. Pero durante dicha espera, algunos hombres que bajaron a tierra se dieron a la fuga, y ante esto el capitán Boller perdió la compostura y confesó la verdadera situación de las embarcaciones:

[...] no se pudo contener de llorar lágrimas de su corazón, a que me causó mayor cuidado y le pregunté me dijera la causa de su llanto, a lo cual me respondió que era verdad que él era prisionero de los ingleses que en el puerto de Panamá lo cogió el inglés y lo ha traído a estar aquí y el día en que entraron a esta bahía y puerto se encerraron con el capitán Juan Clipperton y el segundo capitán Guillermo y le dijeron que su cabeza había de guardar la de ellos, que de saberse a su hijo de dicho capitán Nicolás y a toda su gente habían de pasar a cuchillo y pegarle fuego a la embarcación y que así viniera a tierra y se nombrase capitán del navío español, y que dijese que ellos eran franceses[...]<sup>3</sup>.

El capitán informó también que el objetivo de sus captores, además de bastimentarse con carne, agua y madera, era esperar algunos meses en esas costas para poder capturar a la Nao de China y, posteriormente con los botines obtenidos, pretendían viajar a Batavia donde finalizaría la travesía<sup>4</sup>.

Así que mientras se proveía a las naves, también se tomaron medidas defensivas para evitar algún desembarco o ataque, como organizar emboscadas para capturar a los ingleses, además de buscar una nave que viajara a la California para esperar al Galeón e informarle sobre la presencia enemiga. Las naves permanecieron cuatro meses en Bahía Banderas teniendo diversas interacciones con autoridades y vecinos de la zona, hasta que a fines de septiembre el capitán Francisco de Ytamarren llevó a cabo el abordaje y

<sup>2</sup> "Proceso relativo a la llegada y captura de las naves de Juan Clipperton". Papachula, 7 julio 1714. AGI, México 667, f. 1-2v.

<sup>3</sup> "Proceso relativo [...]". Papachula, 7 julio 1714. AGI, México 667, f. 3v-4.

<sup>4</sup> "Proceso relativo[...]". Papachula, 7 julio 1714. AGI, México 667, f. 4-5v.

captura de las embarcaciones. Aunque Clipperton y algunos de sus hombres lograron huir en una balsa para esconderse en una costa cercana, pocos días después fueron capturados por las autoridades locales<sup>5</sup>.

A la captura siguieron la remisión de los ingleses a Guadalajara, la incautación y venta de sus cargamentos y de las naves mismas, así como la toma de diversos testimonios que dieron cuenta del viaje, de sus intencionalidades y en especial de los contrabandos que durante su estancia practicaron con algunos vecinos de la zona. El caso inserta a esta travesía en los conflictos internacionales que en ese momento repercutían en las redes mercantiles americanas, además de ser ejemplo de las crecientes rutas marítimas que se extendían por el Pacífico y los contrabandos que llegaron a integrar a las costas neogallegas<sup>6</sup>.

Si bien la expedición de Clipperton ha sido referida en otros estudios que sobre todo se relacionan con las incursiones inglesas al Pacífico<sup>7</sup>, lo que con este trabajo se pretende es analizar la expedición con detalle para, además de insertarla en los intereses mercantiles a los que respondía, conocer también cómo las costas novohispanas formaron parte de los objetivos de dichas expediciones, así como de los procesos de transformación marítimo-comerciales que desde el siglo XVIII se incrementaron y vieron reflejados en el Pacífico. Esto hizo que los vecinos del mundo americano no fueran meros receptores de eventos internacionales, sino que formaran parte de ellos<sup>8</sup>. Además, con esta aproximación más cercana también se pretende mostrar las propias articulaciones existentes a lo largo de las costas americanas, las cuales se vieron truncadas con la presencia de dicho navegante<sup>9</sup>.

## 1. DE CORSARIO A PIRATA: LAS DISTINTAS CONCEPCIONES SOBRE LA EXPEDICIÓN DE JOHN (JUAN) CLIPPERTON

El ascenso de la dinastía Borbón al trono español se enmarcó en un creciente interés, por parte de diversas monarquías europeas, de participar en las redes marítimo-mercantiles del imperio hispánico. Esto llevó a que durante la Guerra de Sucesión (1701-1713) más allá de los enfrentamientos acaecidos en la propia Península Ibérica, los conflictos imperiales también se extendieran al mundo americano. Esto se evidencia con los enfrentamientos que se suscitaron entre la Nueva Francia y las colonias inglesas, con los conflictos de límites existentes entre Brasil y el Río de la Plata, así como con las diversas trifulcas acaecidas en el Caribe<sup>10</sup>. El Pacífico no quedó exento de ese proceso pues diversas expediciones inglesas se dirigieron

<sup>5</sup> “Proceso relativo[...]”. Papachula, 12 octubre 1714. AGI, México 667, f. 32-36.

<sup>6</sup> Al centrarse este texto en un caso particular se recurre a la Microhistoria que, según explica Giovanni LEVI, busca reducir profundamente de escala un fenómeno histórico para estudiarlo con detalle pues hay elementos de éste que no son evidentes en la superficie. El autor aclara que el estudio de casos, eventos especiales, lugares, individuos, u objetos a partir de preguntas generales pueden mostrar diferencias que no se correspondan con las usuales respuestas generalizadas. De esta forma la microhistoria hace de lo individual una de sus preocupaciones, que a partir de preguntas generales busca respuestas locales que consideran diferentes contextos y condiciones que llevan a replantear o lanzar nuevas preguntas a las visiones generales de la historia. Ver Giovanni LEVI, “Frail Frontiers?”, *Past and Present Supplement* (Dossier Global History and Microhistory edited by John-Paul Ghobrial), núm. 14, 2019, pp. 37-49.

<sup>7</sup> Sobre las incursiones inglesas en el Pacífico desde fines del siglo XVII y a lo largo del XVIII puede verse, Peter GERHARD, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, New York, Dover Publications Inc., 2003, pp. 219–226 y Peter BRADLEY, *Navegantes británicos*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 287–294. Específicamente referencias sobre Clipperton ver Guadalupe PINZÓN RÍOS, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante IIH), Instituto Mora, 2001, p. 195-197.

<sup>8</sup> La participación activa de los territorios americanos o asiáticos en los conflictos europeos de la época moderna ha sido planteada en diversas investigaciones. Ejemplo de algunas de ellas centradas en la primera parte del siglo XVIII pueden verse en Iván ESCAMILLA, Matilde SOUTO MANTECÓN y Guadalupe PINZÓN RÍOS (coords.), *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto Mora, UNAM, IIH, 2015 o John FISHER, Allan J. KUETHE, Anthony MCFARLANE (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Luisiana, Louisiana State University Press, 1991. Y en el caso de las Filipinas ver José Ángel del BARRIO, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2015.

<sup>9</sup> Sergio ORTEGA explica que en las investigaciones sobre la vida cotidiana existen casos que por sus comportamientos particulares pueden ser llamados esporádicos o incidentales; éstos más bien se relacionan con vivencias imprevistas que al ser reportadas evidencian cómo destacaron o incluso afectaron la cotidianeidad. Ver “Los documentos judiciales novohispanos como fuentes para la Historia de la vida cotidiana” en Alicia MAYER (coord.), *Religión y vida cotidiana* (colección El Historiador frente a la Historia), México, UNAM, IIH, 2008, pp. 33-42. En este sentido, el viaje de Clipperton fue excepcional y el proceso seguido del caso evidencian cómo su tránsito afectó las actividades al parecer usuales en los mares americanos, de los cuales tuvo que darse cuenta.

<sup>10</sup> Una síntesis de los conflictos territoriales en América hacia la primera parte del siglo XVIII puede verse en John PARRY, “Rivalidades en América”, en *Historia del Mundo Moderno*, vol. VII. El Antiguo Régimen, Barcelona, Sopena, 1978, pp. 371-389. Sobre

a las costas tanto americanas como filipinas. Esos avances, sin embargo, dieron continuidad a un proceso que desde 1680 se había incrementado, pues diversos bucaneros (muchos de ellos del Caribe) pasaron al Mar del Sur en busca de botines y para capturar al Galeón de Manila. Esto debido, por un lado, al creciente interés de repetir la obtención de ganancias que se dio luego de que las huestes encabezadas por Henry Morgan capturaran Portobelo y Panamá (1669-1671), desde donde lanzaron diversos ataques a naves y puertos principalmente peruanos. Por otro lado, esos avances también coincidieron con las crecientes proyecciones e intereses ingleses que se formaban con la finalidad de conectar las redes marítimas atlánticas con las de las costas chinas y las del Índico, donde desde inicios del siglo XVII iniciaron diversas redes de intercambio<sup>11</sup>. El tránsito del Mar del Norte al del Sur había mejorado paulatinamente tras las avanzadas y reconocimientos que los holandeses hicieron por Tierra de Fuego durante la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) en sus intentos por atacar asentamientos portugueses y españoles en el Pacífico. Esto derivó en una nueva cartografía sobre los pasos interoceánicos, la cual tuvo continuidad en los registros de navegantes ingleses y franceses que posteriormente accedieron a la zona.<sup>12</sup>

Al declararse la Guerra contra España, la monarquía inglesa asumió una nueva avanzada contra los dominios de ultramar hispanos. Pero el cambio en dicho avance fue que sus navegantes pasaron de ser bucaneros a oficiales de mar cuyos embates adquirieron oficialidad al llevarse a cabo en el marco del conflicto internacional. Así, en 1701 William Dampier dirigió una expedición que transitó a lo largo de las costas peruanas y novohispanas pero que fue poco provechosa tanto en los ataques realizados como en los botines obtenidos. Posteriormente, en 1708 la expedición comandada por el ex bucanero y comerciante Woodes Rogers (y en la que Dampier fue como piloto) tuvo mejores resultados pues, además de asaltar diversos puntos a lo largo de las costas americanas, pudo capturar al Galeón de Manila<sup>13</sup>.

Durante la Guerra de Sucesión, España contaba con una infraestructura naval desfavorable con respecto al enemigo inglés, por lo que para hacerle frente a éste recurrió a las embarcaciones de su nuevo aliado francés, las cuales además de convoyar a las flotas que se dirigían a los puertos americanos, recibieron licencia para navegar directamente a las costas chilenas y peruanas a través de Tierra de Fuego. Pronto ese comercio se incrementó y generó quejas por parte de funcionarios hispanos pues se incurría en diversos contrabandos, además de que los franceses comenzaron a regresar a las costas sudamericanas cargados de géneros asiáticos, tráfico que desde la perspectiva de la legislación hispana estaba reservado a los Galeones de Manila y a la Nueva España.<sup>14</sup> Esta situación llevó a que se dictaran algunas prohibiciones al arribo de naves francesas; no obstante, éstas siguieron pasando al Mar del Sur con el pretexto de perseguir a ingleses o bien porque se decía que su objetivo era dirigirse a las costas chinas antes de pasar

---

los enfrentamientos europeos en torno al comercio marítimo puede verse Geoffrey WALKER, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción Jordi Beltrán, España, Ariel, 1979, p. 38-91. Respecto a los enfrentamientos en la frontera hispano-portuguesa en Sudamérica ver Fabricio PRADO, "El Tratado de Utrecht y sus consecuencias en el Atlántico Sur: la Colonia del Sacramento y la presencia lusitana en el Río de la Plata" en ESCAMILLA, SOUTO y PINZÓN, *Resonancias [...]*, op. cit., pp. 199-220.

<sup>11</sup> Hay varios estudios que, en el marco del tema de la piratería, han referido la expedición de Morgan y los subsiguientes ataques ingleses en las costas del Pacífico, como se puede ver en Martha de JARMY, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*, México, UNAM, Coordinación de Humanidades, 1983; Antonio GARCÍA DE LEÓN, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004; u Oskar SPATE, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, vol. II. Respecto a los proyectos ingleses de conectar sus redes mercantiles a través del Pacífico ver Guadalupe PINZÓN RÍOS, "De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)", *Anuario de Estudios Americanos* 75, 1 (2018), pp. 185-210.

<sup>12</sup> Sobre los reconocimientos holandeses y las politizaciones que del mar derivaron de dichos avances puede verse Rainer BUSCHMANN, *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*, UK, Palgrave-Macmillan, 2014, pp. 36-37. Una perspectiva más amplia sobre el paso interoceánico ver Rodrigo MORENO JERIA, "El Estrecho de Magallanes como Antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII", *Anuario de Estudios Americanos* 70, 2 (2013), pp. 419-439.

<sup>13</sup> Sobre algunos intentos ingleses por capturar al Galeón de Manila hasta la primera parte del siglo XVIII ver Guadalupe PINZÓN RÍOS, "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)" en *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 44, 2011, pp. 45-76. Específicamente sobre el viaje de Rogers puede verse Carmen YUSTE, "Un episodio bochornoso. El relato español acerca del asalto y apresamiento inglés del galeón filipino *Nuestra Señora de la Encarnación*", en ESCAMILLA, SOUTO y PINZÓN, *Resonancias [...]*, op. cit., pp. 147-171.

<sup>14</sup> Pierrick POURCHASSE y Guadalupe PINZÓN RÍOS, "Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* No 20, (2020), pp. 273-293. Sobre el discurso de exclusividad sobre el Pacífico creado desde la perspectiva hispana (que también trascendió a las discusiones historiográficas) ver Rainer BUSCHMANN, Edward R. SLACK Jr. y James B. TUELLER, *Navigating the Spanish Lake. The Pacific in the Iberian World*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2014, pp. 17-21.

a Pondichery, su factoría en las costas de la India, aunque en realidad siguieron practicando intercambios ilegales diversos<sup>15</sup>.

Es evidente que el interés de extender las redes marítimo-comerciales entre el Atlántico y los mares asiáticos llevaron a que el Pacífico se convirtiera en zona de avanzada y exploración. En ese contexto, sobre todo las costas de Sudamérica quedaron inmersas en dichos intereses y funcionaron como bases de abasto e intercambio para los aliados franceses, así como puntos para obtener botines y abastos para los ingleses que no contaban con bases propias (o de aliados) en la zona. Así, en el marco de esos conflictos internacionales y proyecciones marítimo-comerciales es que se organizó la expedición de John Clipperton<sup>16</sup>. Según el testimonio de este navegante (registrado luego de ser capturado en Bahía Banderas), ésta no fue una expedición oficial, sino que más bien se asemejó a las que desde 1680 eran organizadas por particulares y que buscaron llegar a las costas americanas para hostilizar naves y puertos hispanos, además de obtener botines<sup>17</sup>. El viaje fue financiado por mercaderes y preparado desde 1712 en el puerto de Róterdam (Holanda), aunque terminó partiendo a inicios del siguiente año. Al respecto, habría que recordar que, por un lado, durante la Guerra de Sucesión las Provincias Unidas fueron aliadas de los ingleses y eso hace comprensible que la expedición fuese organizada en Róterdam y que su objetivo fuese terminar en Batavia. Sin embargo, la Paz de Utrecht fue un conjunto de tratados que no se firmaron al mismo tiempo. Francia por ejemplo firmó la paz con Inglaterra, Prusia, Portugal y Saboya el 11 de abril de 1713, mientras que España firmó la Paz con Inglaterra el 13 de julio de 1713, pero su resistencia a abandonar Flandes llevó a que la paz con las Provincias Unidas se retrasara hasta el 26 de junio de 1714<sup>18</sup>. Eso explicaría que aún cuando la paz de Utrecht estaba en proceso, e Inglaterra acordaba los beneficios que obtendría (y terminaron siendo el Asiento de Negros y el Navío de Permiso concedidos a la Compañía del Mar del Sur), los mercaderes que financiaron el viaje de Clipperton prefirieron preparar el viaje desde Holanda para así enviarla desde un territorio que aún mantenía guerra con España. Lo anterior daba un carácter especial a la travesía pues al organizarse desde un lugar que aún no acordaba la firma de los Tratados de Utrecht, esto la catalogaba como viaje oficial y de ninguna manera pirata. De esta forma, aunque Clipperton y buena parte de su tripulación eran ingleses, el viaje no lo era. Así lo reconoció más adelante el mismo oficial pues, cuando le preguntaron con qué autorización viajó, confesó que «de Inglaterra ninguna licencia sacó porque el armamento lo hizo en Róterdam puerto de Holanda, y porque había más de seis años que andaba en servicio del emperador.» Además, dijo que fue un mercader quien lo animó a emprender viaje y lo proveyó de navío, armas, municiones y bastimentos<sup>19</sup>. Lo probable es que el viaje fuera uno de los últimos que se organizaron justificando el conflicto internacional. Y por ello la expedición iba proveída con «una patente del señor archiduque con título del rey de España dada en Viena en 1712» que al parecer no reflejaba legalidad alguna<sup>20</sup>. Dicha patente decía lo siguiente:

Por cuanto teniendo consideración al celo que manifiesta a nuestro servicio Juan Clipperton, y no dudando procurará acreditarlo en las ocasiones que se ofrecieren, hemos venido en conferirle, como en virtud del presente le conferimos el grado de Capitán de Mar para que con su fragata nombrada el Príncipe Eugenio de Saboya, pueda ir en corso contra nuestros enemigos, en todos nuestros mares y particularmente contra franceses y patentados del Duque de Anjou dándole y concediéndole todos los honores, prerrogativas, y exenciones que gozan los demás de su género. Por tanto, mandamos a todos los Capitanes Generales, Gobernadores, y Ministro de Nuestros Dominios, le protejan y asistan al expresado fin, con la ampliación y en la forma que por lo pasado se ha practicado con los demás capitanes de mar, que con embarcaciones propias han corseado en nuestras mares, que así procede de nuestra voluntad y conviniere a nuestro servicio. Dada en Viena a 28 de septiembre de 1712. Yo el Rey [sin especificar]<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicos Americanos (en adelante EEHA), 1982, p. 64-87.

<sup>16</sup> "Proceso relativo[...]". Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 981v-994v.

<sup>17</sup> Sobre las expediciones de bucaneros, la Cofradía de los Hermanos de la Costa que organizaron, la manera de estructurar a las tripulaciones y los financiamientos que permitieron preparar expediciones ver JARMY, *Un eslabón...*, op. cit., pp. 134-142.

<sup>18</sup> Lucien BÉLY, "El equilibrio europeo, fundamento de la paz (1713-1725) en Joaquim ALBAREDA (ed.), *El declive de la monarquía y del imperio español. Los Tratados de Utrecht (1713-1714)*, Barcelona, Crítica. 2015, pp. 19-63.

<sup>19</sup> "Proceso relativo[...]". Guadalajara, 20 noviembre 1714, AGI, México 667, f. 981v-994v.

<sup>20</sup> "Proceso relativo[...]". Valle de Banderas, 23 julio de 1713. AGI, México 667, f. 17-20.

<sup>21</sup> "Proceso relativo[...]". Guadalajara, 28 enero 1715. AGI, México 667, f. 1012-1013v. El documento estaba en inglés y no aparece en el expediente, pero se insertó esta traducción hecha en Guadalajara.

Los lugares donde se cargaron pertrechos y bastimentos evidencian que entre ellos había intercambios y eso pudo generar las colaboraciones que permitieron organizar esta expedición. Y la cantidad de artillería registrada evidencian la agresiva intencionalidad del viaje. Así, la nave *El Príncipe Eugenio de Saboya* salió de Róterdam con 63 tripulantes que en gran medida ya habían navegado, algunos de ellos incluso en costas americanas. Se aclaró que su reclutamiento había sido voluntario pues se les dijo que harían viaje a la Mar del Sur sin especificar los fines; de eso dieron cuenta algunos marinos a los que se tomó testimonio posteriormente<sup>22</sup>. La embarcación fue apertrechada en dicho puerto con 18 cañones de fierro, 4 pedreros, 60 escopetas, 20 pares de pistolas, 60 barriles de pólvora, 1000 libras de balas de escopeta y pistola, 3500 libras de balas de cañón, 60 alfanjes, 24 hachas de pelea y 500 granadas. Posteriormente, dicha embarcación se dirigió a Irlanda para cargar carne, bizcocho y otras provisiones que duraran 24 meses. Entre octubre y noviembre de 1713 se hizo a la vela rumbo al Estrecho de Magallanes<sup>23</sup>. Y prueba de que este era más bien un viaje similar a los de los bucaneros del Caribe se vio cuando los propios tripulantes se pelearon y terminaron por separarse; tras su primera captura en la isla de Lobos, entre 27 y 28 hombres (principalmente los soldados veteranos) se hicieron de armas y alimentos para dotar a la nave capturada *El Carmen*, con la que tomaron otra derrota. Clipperton se quedó con los marinos «más mozos»<sup>24</sup>.

Según Clipperton, luego de entrar al Pacífico, pararon en la isla de Lobos y tras separarse de sus compañeros se quedaron en el lugar 15 días haciendo reparaciones y consiguiendo tortugas, guayabas y plátanos<sup>25</sup>. Posteriormente se dirigieron al puerto de Cherrepe, donde capturaron a una nave pequeña perteneciente al comerciante peruano Andrés Vázquez, a quien capturaron junto con 3 españoles, 2 negros y 1 muchacho; el botín obtenido fue arroz, jabón y 4 pedreros. Se quiso negociar por la nave y se pidió por ella la entrega de 50 botijas de vino o aguardiente, pero el corregidor de la zona se negó y los ingleses terminaron por quemar la embarcación. Posteriormente pasaron a Paita, donde pudieron capturar dos naves pequeñas que habían quedado varadas y sin gente pues el lugar estaba desierto, probablemente ante la noticia de la presencia enemiga en esas aguas. Lo único que obtuvieron fueron azúcar, 4 lechones, 3 cabritos y gallinas. De ahí se dirigieron a la punta de Santa Elena, donde apresaron 2 naves pequeñas y 1 grande. De las pequeñas no se tomó botín, pero de la grande, llamada *Trinidad* y que era de un vecino de Panamá que había enviado a El Callao madera y esclavos negros, se llevaron 6 o 7 de ellos y todo lo demás lo devolvieron al capitán «por haberle llorado y representado ser un pobre[...]». De ahí la expedición tomó rumbo a las Galápagos, y en la isla de Coco se mantuvieron por cuatro meses dando carena a su nave y cargando agua fresca<sup>26</sup>. Al reiniciar el viaje se dirigieron a un puerto llamado Tacame, debajo de Manta, donde capturaron un barco abandonado cargado de sal, el cual quemaron. Regresaron a Galápagos durante 9 días a capturar tortugas y luego se fueron al puerto de Guanchaco, donde apresaron al navío *Jesús María y José*. Si bien buena parte de la tripulación de esta nave bajó a tierra porque era día de la Candelaria, había aún 14 o 15 hombres, a los que luego se unieron otros 20 que regresaban a bordo; pese a que presentaron alguna resistencia, el hecho de que les dispararan en diversas ocasiones hizo que rápidamente la nave peruana se rindiera y sus tripulantes fueran hechos prisioneros. Al capellán y a otros hombres los mandaron a tierra y sólo se quedaron con 15 para el servicio de la nave; uno de ellos era el maestro Nicolás Boller. Además de la embarcación, el botín obtenido consistía en vino, aguardiente, harina, aceite, aceitunas, sal, garbanzo, frijol, 9 fardos de cordobanes, bayetas, 2 fardos de paños, algunos fardos de lona, 16 cañones de artillería

<sup>22</sup> Por ejemplo, Daniel Tarenton dijo ser católico irlandés que había salido de muchacho al mar y se había contratado unas veces en Holanda y otras en Francia. Para el viaje de Clipperton lo reclutaron en Róterdam, y estaba ahí porque antes fue a la isla Barbada y estuvo siete años aprendiendo a hacer azúcar; posteriormente en una balandra de ingleses fue a la costa de Guinea para traficar esclavos y ahí lo apresó una nave francesa que lo llevó a Terranova y posteriormente a Brest, de donde pudo trasladarse a Flandes y finalmente a Róterdam. “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 994v. Este testimonio deja ver también que algunos de los partícipes de esta expedición tenían el perfil de los que llegaron a reclutarse en Jamaica para incursionar en el Pacífico como hermanos de la costa antes mencionados.

<sup>23</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 981v-994v.

<sup>24</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 22 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 999v-1004. Este tipo de reestructuraciones no eran inusuales pues según explica JARMY (*Un eslabón...*, op. cit., p. 42), a lo largo de las travesías fácilmente se podían deponer al capitán u otra oficialidad y negociar la reestructuración del mando.

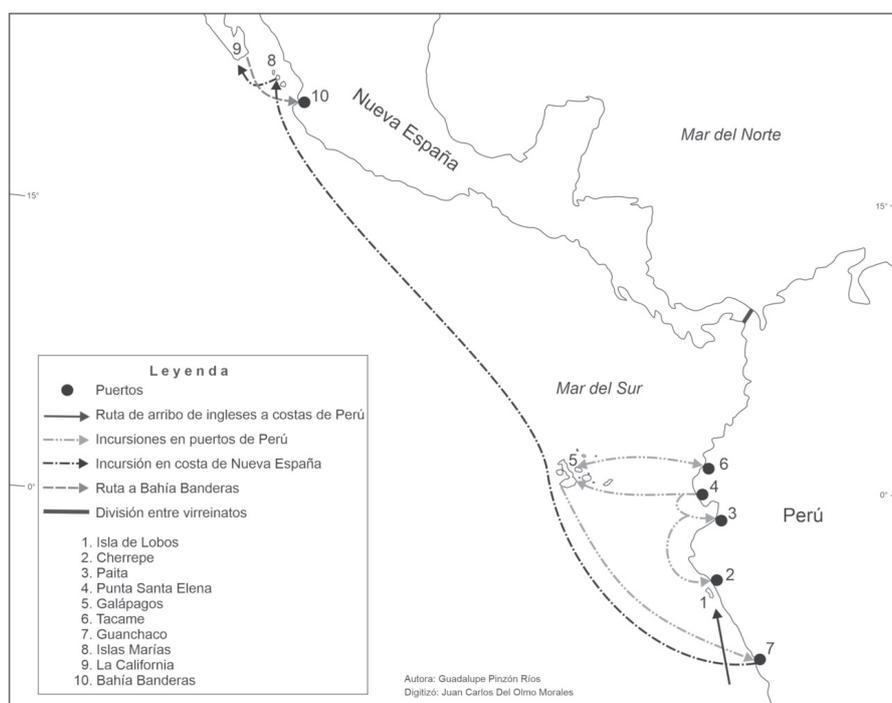
<sup>25</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 22 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 1011v.

<sup>26</sup> Sobre el uso que los navegantes ingleses hacían de las islas Galápagos ver Sabrina MOSCOSO, “Las Galápagos: piratas y mapas de las islas en los márgenes del imperio” en *Colonial Latin American Review*, vol. 27, núm.4, 2019, pp. 469-489. Sobre las islas Marías ver Guadalupe PINZÓN RÍOS, “Las islas Marías: enclave estratégico de la ruta del Galeón de Manila” en Salvador BERNABEU y Carlos MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, EEHA, 2013, pp. 247-270.

de fierro, 200 balas de cañón, 18 botijas de pólvora, 36 escopetas, 10 pares de pistolas, 20 alfanjes, 397 doblones de a diez y seis pesos, 7 pesos de plata labrada, 200 piezas de bretañas, 100 piezas de cambray, 100 varas de encajes en pedazos, entre otras menudencias<sup>27</sup>.

Los géneros obtenidos permiten conocer el tipo y diversidad de intercambios que usualmente se desarrollaban a lo largo de las costas sudamericanas y que iban desde productos alimenticios de la zona, así como armas, textiles diversos, y por supuesto plata, que era uno de los principales botines a obtener. No obstante, era en las costas novohispanas donde podían hacerse de la siguiente presa proyectada: el Galeón de Manila. Por ello, luego de las diversas capturas y botines obtenidos en las costas peruanas, los ingleses nuevamente izaron velas para dirigirse a las costas novohispanas. En junio pararon en las islas Marías para proveerse de agua, pero al no encontrar la suficiente se dirigieron a las costas de la California, donde intentaron capturar un barquito que logró escapar. Como no llevaban prácticos que conocieran esas costas, y que informaran dónde podían hacerse de agua, resolvieron volver al sur. Tras reconocer el Cabo Corrientes, las naves entraron al puerto de Banderas (ver figura 1)<sup>28</sup>.

FIGURA 1. RUTA SEGUIDA POR LA EXPEDICIÓN DE JOHN CLIPPERTON



Fuente: elaboración propia. Digitalización: Juan Carlos del Olmo Morales.

Lo anterior evidencia que mientras que de la California se conocía poco, había más información sobre las costas de la Nueva Galicia pues por un lado los ingleses ya las habían registrado en sus diarios y señalado lugares donde se podía hacer aguada; por otro lado, si bien no hay certeza de arribos ilícitos de naves peruanas a las costas neogallegas, sí había conocimiento de ellas que podía verse reflejado en sus derroteros<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 981v-994v.

<sup>28</sup> “Proceso relativo[...]”. Compostela, 17 julio 1714. AGI, México 667, f. 12-16 v.

<sup>29</sup> Las informaciones que los ingleses acopiaban sobre el Pacífico eran compartidas entre los mismos navegantes y de ello llegaron a hacer referencia en los diarios de navegación. Al respecto ver PINZÓN, “En pos [...]”, *op. cit.*, pp. 45-76. Por otro lado, los navegantes peruanos también elaboraron derroteros sobre las costas del Pacífico desde la Patagonia hasta la California; ejemplo de

Luego de que ambas embarcaciones dieron fondo en Bahía Banderas, se ordenó a Nicolás Boller dirigirse a tierra a solicitar provisiones argumentando que la nave grande era peruana y la pequeña francesa que requería bastimentos para continuar viaje a Cantón<sup>30</sup>. Este testimonio desde el inicio generó desconfianza pues, por un lado, desde mediados del siglo XVII se había prohibido las navegaciones comerciales entre Perú y Nueva España, y aunque algunas naves peruleras siguieron llegando a Acapulco, sus fines debían ser oficiales vinculados a la remisión de funcionarios o correspondencia; de cuándo en cuándo se daban licencias extraordinarias para remitir cacao de Guayaquil a las costas novohispanas o bien azogue de Huan-cavelica, pero buena parte de la presencia de esas naves era para practicar tráfico ilícitos, por lo que la llegada de una nave peruana sólo podía vincularse a una ilegalidad<sup>31</sup>. Por otro lado, las naves francesas que obtenían permiso para pasar al Pacífico únicamente podían hacer escala en las costas peruanas, es decir en los puertos que iban desde Panamá hasta Chile; las costas novohispanas no debían recibirlos en especial porque los franceses, como antes se dijo, habían comenzado a hacer viajes ilegales que iban desde China hasta Perú pasando por Nueva España, lo cual estaba prohibido pues oficialmente el único punto americano que podía recibir géneros asiáticos era Acapulco y sólo a través del Galeón de Manila. Por lo tanto, la presencia de esa nave «francesa» también implicaba ilegalidad<sup>32</sup>.

Al parecer, la principal preocupación de las autoridades novohispanas ante la presencia de estas embarcaciones era la de evitar algún desembarco y ataque, en especial al saberse que se trataba de navegantes ingleses, los cuales se asumió eran piratas pues la Guerra de Sucesión había llegado a su fin tras firmarse la Paz de Utrecht (1713)<sup>33</sup>. Por eso, si bien se les proveyó de alimentos, al mismo tiempo en tierra se tomaban medidas defensivas como remitir al menos 200 hombres de las poblaciones cercanas (Tepic, Compostela, San Sebastián y Mascota), además de abastecerlos de armas y planear emboscadas<sup>34</sup>. Por otro lado, se intentó embargar alguna nave en Chacala o Matanchel que pudiera hacer viaje a la California a esperar al Galeón de Manila y darle aviso sobre la presencia enemiga<sup>35</sup>. Así también, Francisco de Ytamarren y otros oficiales de la zona subieron a la nave pues era usual que se revisaran las que llegaban para asegurar la veracidad de sus testimonios y de que no se llevaran cargas ilícitas; no obstante, se aprovechó la visita para conocer sus condiciones y número de tripulantes. De todo ello se enviaba constante aviso al gobernador de Nueva Galicia Thoribio Rodríguez, así como al virrey de la Nueva España el Duque de Linares<sup>36</sup>.

Luego de cuatro meses, algunos prisioneros comenzaron a fugarse y llegar a tierra, donde buena parte fueron capturados y dieron testimonio sobre los lugares donde fueron hechos prisioneros, así como de las condiciones estructurales y defensivas en las que se encontraban las embarcaciones. Por ejemplo, 6 hombres que habían sido enviados a Compostela (entre los que había 1 negro y 1 francés) informaron que la nave pequeña se desguazaba para pasar todo a la grande, que ésta contaba con 8 cañones y 6 pedreros, que su intención era esperar al Galeón de Manila, y aunque los ingleses e irlandeses eran pocos (aproximadamente 28) ya se les habían unido varios de los prisioneros, especialmente los negros (que eran aproximadamente 40)<sup>37</sup>.

---

ello puede verse en Jorge ORTIZ SOTELO (edición y estudio), *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703-1704*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988 y Rodrigo MORENO JERÍA Y Jorge ORTIZ SOLETO (eds.), *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*, Santiago Universidad Nacional de Chile, 2018.

<sup>30</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 981v-994v.

<sup>31</sup> Una relación muy completa sobre los tráfico de cacao guayaquileño a las costas novohispanas puede verse en Manuel MIÑO GRIJALVA, *El Cacao de Guayaquil en Nueva España, 1774-1812 (política imperial, mercado y consumo)*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex), 2013.

<sup>32</sup> POURCHASSE y PINZÓN, “Expediciones [...]”, *op. cit.*, pp. 273-293.

<sup>33</sup> Hay que recordar que este tratado tuvo diversas adecuaciones, pero desde 1713 se permitió que Inglaterra, a través de la Compañía del Mar del Sur y de los navíos de permisión, estableciera comercio con los principales puertos hispanos del Atlántico, además de asumir el asiento de negros; no obstante, se reafirmó un punto antes acordado en el tratado de Wesfalia (1648) con los holandeses sobre que los únicos que podían hacer navegaciones transpacíficas serían los españoles, y al no tener los ingleses posesiones en esas aguas no se justificaba su presencia en ellas. Sobre los acuerdos tomados con los ingleses sobre el comercio americano ver Adrian PEARCE, *El comercio británico con Hispanoamérica, 1763-1808*, México, Colmex, 2017, p. 55-56. Respecto a la postura de exclusividad transpacífica acordada con los ingleses ver Marina ALFONSO y Carlos MARTÍNEZ SHAW, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas” en BERNABEU y MARTÍNEZ SHAW, *Un océano [...]*, *op. cit.*, pp. 307-340.

<sup>34</sup> “Proceso relativo[...]”. Bahía Banderas, 13 julio 1714. AGI, México 667, f. 6-7v. Esto no era inusual pues la estructura defensiva de los litorales era más bien a partir de vigías costeros que daban aviso sobre naves desconocidas, el reclutamiento de personal del interior. Sobre el tema ver PINZÓN, *Acciones [...]*, *op. cit.*, pp. 154-159.

<sup>35</sup> “Proceso relativo[...]”. Papachula, 7 julio 1714. AGI, México 667, f. 3-3v.

<sup>36</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara 18 julio 1714 / México, 24 julio 1714. AGI, México 667, f. 7v-11v.

<sup>37</sup> “Proceso relativo[...]”. Bahía Banderas, 13 julio 1714. AGI, México 667, f. 6-7v.

Hacia fines de septiembre, el maestre Guillermo bajó a tierra con 2 marineros y 4 negros para surtirse de agua, pero fueron atacados por gente de tierra gracias a la emboscada que se había preparado, y aunque dichos hombres pudieron escapar, el maestre llegó muy mal herido y murió poco después en la embarcación. Por su parte, los ingleses, si bien habían comenzado a mudad artillería a la nave grande, pronto se dieron cuenta de que ésta hacía agua y que no estaba en condiciones de navegar; fue en esos momentos cuando Ytamarren llevó a cabo un abordaje nocturno. Primero capturaron la nave grande y Clipperton, que estaba en la pequeña, organizó a algunos de sus hombres para subir en una lancha y escapar con algunas armas y botines. Pero las olas terminaron por arrojarlos a la playa y, aunque se refugiaron en el monte, pocos días después fueron capturados<sup>38</sup>. A partir de entonces inició un proceso contra los ingleses que sacó a la luz los múltiples contactos que se habían tenido con los vecinos de Bahía Banderas.

## 2. ENTRE INTERCAMBIOS Y FANDANGOS

Varios testimonios se tomaron tanto a vecinos como a prisioneros ingleses y peruanos, los cuales dejaron ver las constantes interacciones que se establecieron con las naves que arribaron a Bahía Banderas<sup>39</sup>. Por un lado, el pretexto de conseguir bastimentos implicó que éstos se entregaran a cambio de la carga que en las embarcaciones se llevaba, la cual en realidad consistía en su mayoría en las capturas que se habían hecho y que seguramente incluían tanto productos peruanos, así como europeos que habían sido enviados desde Panamá o en naves francesas que incursionaron por Tierra de Fuego. La entrega de esos géneros a los vecinos de Bahía Banderas era algo prohibido pues, como antes se había mencionado, el comercio entre Perú y Nueva España se había cerrado desde el siglo XVII. No obstante, los intercambios se llevaron a cabo de diversas formas.

En general se indicó que cuando la lancha de Boller se acercó a tierra, desde la playa unos hombres le hicieron señas con un pañuelo blanco, a lo que desde la lancha respondieron de igual forma. Posteriormente a voces les dijeron sus intenciones y al ver que él era español los dejaron acercarse<sup>40</sup>. Inmediatamente Boller indicó su objetivo de conseguir bastimentos, en especial carne, por lo que de la Hacienda de Papachula comenzaron a surtirles vacas. Algunos testimonios dejaron ver que esos animales se entregaron de forma regular. Por ejemplo, Nicolás Monroy, español que trabajaba en la hacienda de Papachula, informó que al principio no se entregaron animales, pero posteriormente se le dieron a Boller y a los hombres que lo acompañaban 5 reses; Monroy justificaba esa entrega diciendo que con ello se daba tiempo a que llegara a Compostela, a manos del capitán Ytamarren, noticia sobre la presencia de estas embarcaciones. Posteriormente se dieron más animales cada dos días. Monroy no aclaró si se pagó por las reses, aunque sí mencionó que se descargaron y llevaron a la hacienda bayeta y algunas botijas de vino, aguardiente y aceitunas<sup>41</sup>. Otros testimonios ratificaron lo anterior, como el del mulato libre Joseph de Andrade quien declaró que había visto a los vaqueros de la hacienda de Papachula entregar vacas a los ingleses en la playa, y que su amo Carlos de Aguirre también les entregó dos terneras<sup>42</sup>. Algunos testimonios de los hombres capturados en las costas peruanas ratificaron estas entregas, como se vio cuando el negro Sebastián González Carrasco, vecino de Panamá y el esclavo Rodrigo Puente, vecino de Trujillo, afirmó la constante remisión de reses desde la hacienda de Papachula<sup>43</sup>.

Otro alimento entregado a los ingleses fue bizcocho. Monroy también declaró que se encargó (por solicitud de Boller) su elaboración a doña Clara, viuda de don Juan de Cueto, y a María de Guaman, mulata viuda<sup>44</sup>. Por su parte, Andrés Lázaro del Valle, español vecino de Compostela declaró que Ytamarren autorizó que se hicieran los bizcochos y para ello se sacaron de las embarcaciones 24 cargas de harina<sup>45</sup>. Pero,

<sup>38</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 20 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 983-990.

<sup>39</sup> Los testimonios a los ingleses fueron tomados gracias al irlandés llamado Thomas que era residente en Perú y había sido capturado por los ingleses. “Proceso relativo [...]”. Papachula, 7 julio 1714. AGI, México 667, f. 4-5v.

<sup>40</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 23 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 1-14v.

<sup>41</sup> “Proceso relativo[...]”. Papachula, 11-14 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 321v-328v.

<sup>42</sup> “Proceso relativo[...]”. Santiago Timichiqui, 8 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 320-321.

<sup>43</sup> “Expediente formado en torno al comercio que se hizo con ingleses en Bahía Banderas”. Guadalajara, 24 septiembre 1714. AGI, México 668, f. 14v-16v.

<sup>44</sup> “Proceso relativo[...]”. Santiago Timichiqui, 8 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 320-321.

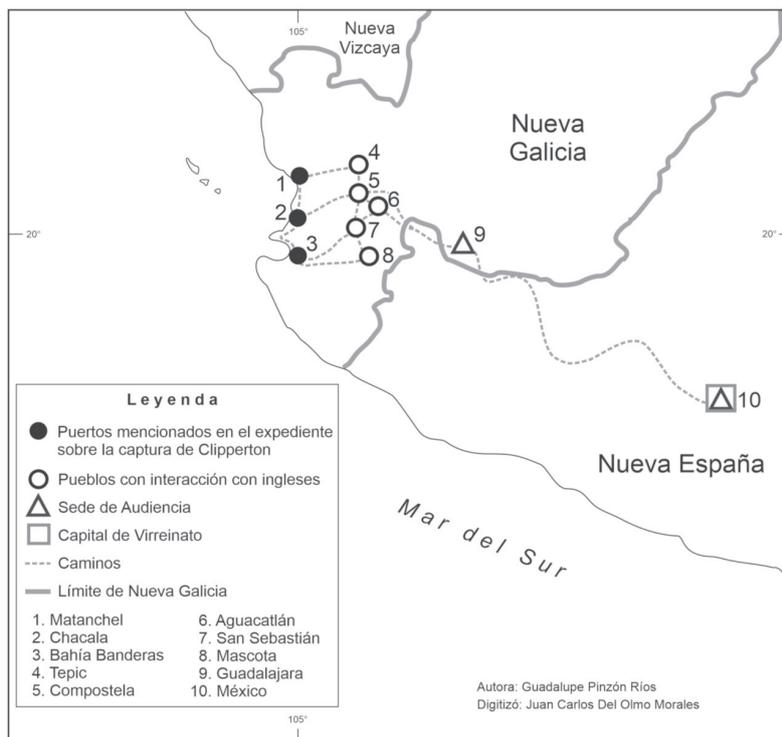
<sup>45</sup> “Proceso relativo[...]”. Papachula, 11-14 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 321v-328v.

además, el mulato Juan Manuel de Andrade, peón del rancho Bastianico, dijo que desde ese lugar también se vendieron cargas de harina para hacer el bizcocho, las cuales fueron entregadas a la viuda de Cueto<sup>46</sup>.

Por otro lado, Monroy también mencionó que vecinos pobres de la zona constantemente se acercaron al puerto a intercambiar limones, naranjas, quesos, etc.<sup>47</sup> Esto fue ratificado por los prisioneros peruanos, como Francisco de Valdez y Torribas quien dijo que hubo mucha gente que abordaba la nave inglesa para llevar «limones, naranjas y otras frutas»<sup>48</sup>. Un ejemplo de esas ventas se ve con el testimonio de mulato Simón Martín de Vello, vecino del pueblo de Aguacatlán, quien dijo que luego de ir con su canoa a pescar y llevar lo obtenido a dicho lugar, se encontró a un compadre suyo, el indio Juan Lorenzo alcalde del pueblo de Jaltepec, quien le dijo que volvía de la hacienda de Papachula tras vender cargas de harina y sal para unas naves peruanas. Simón Martín, con un hijo de 8 años y otros 2 mozos, fue a la costa con algunas gallinas y en su lancha se acercó a una de las naves a venderlas; su carga se le pagó con 6 varas bayeta. Posteriormente volvió llevando carga y media de plátanos y unos aguacates, por los que le pagaron con 14 varas de bayeta. El capitán de la nave le encargó que volviera con cargas de limones, lo cual hizo y se los pagaron con otras 14 varas de bayeta y un tercio de harina. Pero en este último viaje habló con uno de los hombres de a bordo y éste le dijo que era prisionero y que la embarcación era de ingleses, por lo que Simón Martín no volvió más, aún cuando el capitán le había pedido llevar mariscos<sup>49</sup>.

Hubo intercambios que generaron más controversia. Por ejemplo, en el caso de Cristóbal Basurto (vecino de San Sebastián), hubo varios testimonios de que lo vieron comprar una alfombra grande y que la pagó con reales, además de llevarse una casaca azul que se le llegó a ver puesta. Monroy incluso dijo que se le vio hablando con los ingleses y que hubo una ocasión en que bajó en la contracosta, por lo que no se supo lo que había descargado (ver figura 2).<sup>50</sup>

FIGURA 2. POBLACIONES Y PUERTOS MENCIONADOS O QUE INTERACTUARON CON LA EXPEDICIÓN DE CLIPPERTON



Fuente: elaboración propia. Digitalización: Juan Carlos del Olmo Morales.

<sup>46</sup> “Expediente formado[...]”. Rancho de Santa Lucía del Valle de Banderas, 3 octubre 1714. AGI, México 668, f. 36v-41.

<sup>47</sup> “Proceso relativo[...]”. Santiago Timichiqui, 8 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 320-321.

<sup>48</sup> “Expediente formado[...]”. Aguacatlán, 26 septiembre 1714. AGI, México 668, f. 17v-22v.

<sup>49</sup> “Expediente formado[...]”. Hacienda de Tetitlán jurisdicción de Tequepespa, 28 septiembre 1714. AGI, México 668, f. 29v-35.

<sup>50</sup> “Proceso relativo[...]”. Santiago Timichiqui, 8 septiembre 1714. AGI, México 667, f. 320-321.

Es evidente que las relaciones con los ingleses llegaron a ser frecuentes e incluso hasta amigables, como se vio cuando algunos vecinos subieron a hacer un fandango. El mulato Simón Martín declaró que le contaron que fue Joseph de Andrade quien subió con su mujer e hijas y fue él quien «[...] formó el fandango y quedó una o dos noches en la embarcación y no sabe de otras mujeres que lo hicieron[...]»<sup>51</sup> Por su parte, el negro Francisco Xavier que iba como prisionero dijo que además de los hombres que antes habían abordado la nave también subieron mujeres que

[...] se quedaron allí dos noches y que vido que se pusieron las mujeres a bailar y les tocaron unos que fueron de tierra con una guitarra y que todos los días entraban hasta que tuvieron miedo los ingleses, y que a las mujeres las regalaban con bayeta y breña el día que bailaron y que no las conoce ni a ellos<sup>52</sup>.

El mulato Juan Manuel de Andrade dio más detalle de este encuentro y dio varios los nombres de quienes subieron e hicieron el fandango en la nave de los ingleses:

Manuel Sánchez Cortez sirviente de dicha estancia de San Miguel y su mujer llamada Francisca mulata, y Juan de Santiago mulato sirviente de dicha estancia, y María Lorenza su mujer coyota, Pedro López mulato vaquero de la hacienda de Papachula y su mujer llamada Juana coyota, y Angelina india de Papachula con una hija de pecho, Manuel Domínguez sirviente de dicha estancia de San Miguel, Nicolás de Santiago muchacho mulato de dicha estancia, Ignacio Rodríguez mulato de la misma estancia, Antonio Camacho español de Papachula, Gerónimo coyote de dicha hacienda, Pedro indio caporal de dicha hacienda. Y estando en la fragata hasta después del medio día saltó a tierra en compañía de todos los que llevaba mencionados, quienes comieron junto con los ingleses y se estuvieron retozando con ellos menos las mujeres que estuvieron sentadas, y al tiempo de despedirse los regalaron con pedazos de bayeta y cajetas en recompensa de gallinas, limones y otras cosa que les llevaron, menos el de la lancha que no llevó nada, y se dio por ser convidados por Francisco Mellado y por pensarse que eran franceses, y lo sabe porque se lo dijo Francisca de Carbajal mulata mujer de Juan Pérez asistente en el rancho de Jaliacapan, que había entrado el día de Santiago con otros muchos hombres y mujeres y que hubo mucho fandango y música que llevó Joseph de Andrade de arpa, guitarra y lira y que habían dormido en la embarcación una noche y que les pusieron muy buenas camas y les regalaron bayetas y cajetas[...]»<sup>53</sup>.

Es decir que luego de cuatro meses de estancia en las costas neogallegas, ingleses y vecinos de la zona incrementaron su convivencia de distintas formas, aunque con el pretexto de que se pensaba que las embarcaciones eran francesas y por tanto amigas. Si bien la entrega de géneros desde tierra pudo ser una estrategia que buscaba retrasar la salida de los ingleses para así frustrar sus planes de capturar al Galeón de Manila, al tiempo que se planeaban estrategias defensivas, también es evidente que a nivel más local la gente buscó beneficiarse de dicha presencia y vender lo que les era posible. Lo del fandango parece que fue el hecho más inusual.

### 3. LA HACIENDA DE PAPACHULA COMO NODO DEL COMERCIO MUNDIAL

Tras la captura que se hizo de los ingleses y de sus embarcaciones, las autoridades de Nueva Galicia hicieron recuento de los géneros que en éstas se llevaban, además de perseguir, encerrar y tomar testimonio de algunos vecinos que hicieron intercambios. Aunque hubo acusaciones sobre algunos objetos perdidos, en general todo lo registrado fue vendido en almoneda pública. Las relaciones hechas son relevantes en cuanto a que permiten ver el tipo de productos que podían intercambiarse a lo largo del Pacífico peruano y que tenían diversos orígenes, como ya se mencionó.

En principio las embarcaciones fueron las primeras en ser revisadas para enviarlas a Acapulco. En el caso de la nave *Jesús María y José*, ésta quedó varada luego de la captura que se hizo de los ingleses, por lo que rápidamente el agua le llegó a los entrepuentes por estar la madera muy podrida. En teoría, según

<sup>51</sup> “Expediente formado[...]”. Hacienda de Tetitlán jurisdicción de Tequepespa, 28 septiembre 1714. AGI, México 668, f. 29v-35.

<sup>52</sup> “Expediente formado[...]”. Hacienda de Tetitlán jurisdicción de Tequepespa, 27 septiembre 1714. AGI, México 668, f. 23-26v.

<sup>53</sup> “Expediente formado[...]”. Rancho de Santa Lucía del Valle de Banderas, 3 octubre 1714. AGI, México 668, f. 36v-41.

las leyes 5ª y 6ª del libro tercero título 13 de la *Recopilación de Leyes de Indias*, una nave robada debía ser devuelta a sus legítimos dueños, por lo que no podría venderse en Nueva España. Sin embargo, ante la imposibilidad de la nave para hacerse a la mar se consideró mejor que pasaran a ella oficiales reales para revisar la descarga e inventariar sus piezas, tal y como se hacía en los puertos de Veracruz, Cartagena y Portobelo. Pero como la artillería era necesaria en Nueva España, se ordenó que fuese desmontada y una parte conducida a la armería real de Guadalajara, la cual serviría para combatir a los «indios sublevados»; la otra parte fue remitida al fuerte de Acapulco<sup>54</sup>. Lo probable es que el resto de las piezas se sacaran y remataran en la misma zona pues eran útiles en las embarcaciones locales dedicadas al buceo de perlas o bien a otras actividades<sup>55</sup>.

Respecto a la embarcación pequeña, el *Príncipe Guillermo de Saboya*, fue rebautizada como *Nuestra Señora del Carmen* y posteriormente enviada al puerto de Acapulco con la intención de que en ese lugar fuese rematada<sup>56</sup>. Pero antes se hizo inventario de sus pertrechos, materiales y cargamentos, el cual posteriormente fue entregado al castellano de ese puerto Joseph Sebastián Gallo (ver cuadro 1). La embarcación fue enviada el 10 de noviembre y llegó a Acapulco el 7 de diciembre<sup>57</sup>.

---

<sup>54</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 24 octubre 1714. AGI, México 667, f. 32-48v / México, 30 octubre 1714. AGI, México 667, f. 48v-52.

<sup>55</sup> Sobre navegaciones locales practicadas en las costas de Nueva Galicia ver Ignacio del RÍO, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, UNAM, IIH, 2003; Guadalupe PINZÓN RÍOS, “Quinto Real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en Pilar MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO, Ernest SÁNCHEZ SANTIRÓ y Matilde SOUTO (coords.), *La fiscalidad novohispana en el Imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones* México, Instituto Mora. UNAM, IIH, 2015, pp. 139-164.

<sup>56</sup> La nave fue vendida un año después en Acapulco al comerciante Agustín Carranza, quien pidió licencia de usarla para hacer comercio con Guatemala, lo cual se le autorizó siempre que no llevara géneros prohibidos. “Solicitud de compra de nave para comerciar con Guatemala”. México, 27 septiembre 1715. AGN, General de Parte, v. 21, exp. 294, f. 211v.

<sup>57</sup> “Proceso relativo[...]”. Acapulco, 7 diciembre 1714. AGI, México 667, f. 65.

**CUADRO 1. PERTRECHOS MATERIALES Y CARGAS INVENTARIADOS DE LA NAVE PRÍNCIPE GUILLERMO DE SABOYA**

Pertrechos navales y herramientas	Artillería y géneros relacionados	Utensilios vinculados a bastimentos u otros	Cargas o alimentos
Vaso de dicha fragata con timón y jarcia puesta a la vela	13 barriles cerrados de pólvora y otros 3 vacíos y 2 botijas llenas de pólvora fina	30 pipas y barriles de agua	72 botijas de aguardiente peruleras
16 atados de cuerda		1 perno grande de fogón	12 barriles de carne
8 trabucos de abordar	2 barriles grandes de todo género de hierros y herramientas, balas de artillería y granadas	1 aro de cazo	9 tercios de sebo
2 planchas de hierro de cerrar escotillas		1 sacanabos grande	1 tercio de culantro
1 sierra bracera nueva	17 cañones de mosquetes, 6 chicos y los demás grandes	1 cazo grande, 1 caldereta y 2 asadores	
3 machos de timón			
1 gato	2 tambores	1 mollejón con su piedra	
1 sierra torcida			
1 perno de carrete	1 estrevedes con su cadena	10 velas viejas y nuevas	
1 lima de hierro grande			
1 atado de papeles de estraza	2 pernos de enjaretar	10 hamacas	
2 sierras braceras nuevas	1 barrena		
1 caja pequeña de herramienta tenazas limas y otros servibles	1 perno de grinpala		
Porción crecida de cables y cabos viejos y otras muchas menudencias que se dejan a la fe del cabo por no haber sido posible ponerlas con individualidad	25 mosquetes		
	7 mosquetes de cuerda		
	1 escopeta sin llave		
	15 alfanjes		
	8 chucos de lanzas		
	3 frascos viejos de echar pólvora		
	9 llaves de escopetas		
	70 mazos delgados de hilo viejo		
	15 guarda cartuchos con sus cargas de algunas balas		
	10 piezas de artillería y pedreros grandes y chicos		

*Fuente:* "Proceso relativo[...]". Bahía Banderas, 10-11 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 64-66.

Se hizo además inventario de los géneros que como botín los ingleses habían obtenido de las distintas embarcaciones capturadas a lo largo del Pacífico (ver cuadro 2). Esto se hizo para que los objetos fuesen entregados a las autoridades y posteriormente rematados.

## CUADRO 2. GÉNEROS RESCATADOS DE LAS NAVES INGLESAS COMANDADAS POR CLIPPERTON

Utensilios diversos	Géneros textiles o vestimentas
Un cajoncito con 3 pesos 3 reales y ½ peruleros, un anillito torcido de oro	2 rollos de sevillaneta de oro muy puerca o de avería
1 platón de plata con una marca de una R y una O	1 pedazo de encaje de plata y oro de una cuarta de ancho y tendrá cuatro varas
1 platoncito mediano con una M	
1 vasija de afeitar también de plata sin marca	1 juego y 19 botones de vestir de hilo de plata de avería
2 platoncitos nuevo sin marca	Unas ligas de sevillaneta de plata con sus hebillas
4 platoncitos	1 envoltorio de ojales viejos de sevillaneta de avería
1 candelero	1 puño viejo con sus casquillos de plata
1 salero mediano con tapa	3 casquillos de plata de puño de espada
1 tintero y 1 salvadera	2 pares de botones de plata de calzones
1 campanita mediana de plata	2 cavetes de punta de agujeta
5 cocos guarnecidos	2 ligas de sevillaneta de plata sin hebillas
1 vasito de jabón para afeitar	1 poco de hilo de plata de puño de espada
1 tapadera de barrilillo de vino	1 casquillo de bericu un botón de palo forrado en plata
4 cucharas del chispo de concha las tres enteras y 1 quebrada	1 atadito de sevillaneta de plata angosta de avería
1 canutito con un palito y 1 petatito dentro	1 pedazo de la misma
11 cucharas de plata enteras y 2 quebradas	1 pedazo de sevillaneta ancha de poco mas de media vara
7 tenedores, 6 enteros y 1 quebrado	6 hebillas de plata de bericu
1 canutito de plata de 4 dedos de largo	3 pares de hebillas que parecen de cobre
1 pomito de vidrio sin guarnición alguna	16 pares de hebillas quebradas
1 piedra de amolar navajas	2 piedras de cristal para botones de puño sin guarnición
1 abujoncito de plata con coral y dos perlas	1 sábana al parecer de Bretaña con encajito en medio
1 santo cristo de bronce con 1 cruz de madera negra y 1 listón	2 botones de cobre
1 contera de plata	2 casquillos de bericu
4 casquillos de plata con pedacitos de palo dentro	3 casquillos de bericu de punta
2 tapaderitas de plata muy pequeña	2 casquillos de plata con pedacito de palo dentro
1 ojilla de plata	1 casquillo de hilo de plata viejo
1 pedacito de plata machucada	18 cuentas de corales engarzados en plata
1 cruz pequeña de palo con sus cantoneras de plata	6 pares de botones de nácar
1 relicario de plata sobredorada con sus vidrieras, la virgen en un lado y en el otro varias reliquias	5 botones de hilo de plata de casaca
1 tapadera de plata	6 botones de hilo de oro
1 cáliz con la copa dorada	241 par de botones de plata de armador
1 crucesita de cobre chiquita	8 botoncillos de hilo de oro de avería
92 perlas	11 borlitas de hilo de oro
1 medallita de plata	
257 en doble y de a dores[sic]	

Fuente: "Proceso relativo[...]". Guadalajara, 29 diciembre 1714. AGI, México 667, f. 84v-89.

El cuadro 2 da idea del tipo de géneros de lujo que llegaban a circular a lo largo del virreinato peruano; es evidente que los ingleses tomaron los que consideraron de mayor valor. Es probable que buena parte de los géneros de casa o de uso personal fueran elaborados en el propio virreinato pues en su mayoría se

registra que eran de plata, algunos con hilo de oro o plata, u otros con incrustaciones de coral o perlas, todo lo cual era de procedencia americana. Pero también hubo productos como las bayetas que fueron más bien géneros europeos; tal vez por ello, y por el poco valor que le dieron los ingleses, fue que éstos textiles fueron usados para pagar por los bastimentos que recibieron en Bahía Banderas, al igual que las producciones peruanas de aguardiente, aceitunas y vino que estaba prohibido comercializar en Nueva España. No se aclara el origen de productos como los platos o las vasijas, pero existe la posibilidad de que fuesen asiáticos pues pese a que estaba prohibido remitir géneros del Galeón de Manila a Perú, esto de todas formas sucedía<sup>58</sup>.

Hubo también un inventario más que se hizo con posterioridad, que incluía los géneros que lograron cargar los ingleses que huyeron en una lancha con Clipperton. Tras ser capturados, en principio confesaron que sólo pudieron rescatar unos cuantos objetos, aunque posteriormente uno de los hombres llevó a los oficiales de la zona hasta el escondrijo debajo de un árbol donde los ingleses habían ocultado algunas cosas más. En general lo que se rescató fueron 334 doblones de a ocho, algunos pesos de plata mexicanos, 1 cajuela de plata con 3 granos de perlas dentro, 2 pares de jarrillos de oro y perlas, 1 rosario de coral engarzado en oro, algunas hebillas y tenedores de plata. Todo fue avaluado en 3 472 pesos, cantidad que sería enviada a la ciudad de México como libranza, aunque se restaron 472 pesos que servirían para pagar los salarios de la gente que ayudó a perseguir a los ingleses<sup>59</sup>. Los esclavos negros también fueron registrados como parte de la carga pues, según los testimonios, buena parte de ellos habían sido tomados de una nave que los llevaba desde Panamá a las costas peruanas y se les tenía registrados como «bozales». Todo lo rescatado fue enviado a Guadalajara y vendido en almoneda pública<sup>60</sup>. Finalmente, como se pensó que era probable que hubiera algunos botines que se hubieran hundido, se autorizó que buzos de la zona los buscaran<sup>61</sup>.

#### 4. COMENTARIO FINAL

El caso de la expedición de Clipperton, si bien se enmarca en las incursiones europeas que se llevaban a cabo (e incrementaban) a lo largo del Pacífico, es excepcional en cuanto a que se hizo en un momento en que la Paz de Utrecht ya se había firmado entre Inglaterra y España, pero aún no entre España y las Provincias Unidas. Por tanto, este fue un último esfuerzo por hacer un viaje que en un marco de conflicto internacional justificaba los ataques y obtención de botines sobre asentamientos hispanos. El viaje no fue oficial en el sentido de que no llevó una patente real reconocida, además de que más bien fue financiada por mercaderes particulares que esperaban sus respectivas ganancias. No obstante, si bien se hacía referencia a Clipperton y a sus hombres como piratas, al final fueron reconocidos como oficiales de mar y por ello se les remitió a la Península Ibérica y posteriormente a Inglaterra. Esto permitió que en 1719, durante la Guerra de la Cuádruple Alianza, Clipperton volviera a participar en una nueva expedición al Pacífico, organizada en Plymouth y financiada por un grupo de comerciantes autonombrado “The Gentleman Adventures”, quienes le encargaron obtener botines en las costas peruanas y capturar al Galeón de Manila en las novohispanas, lo cual no logró.<sup>62</sup>

El viaje en general muestra la proyección e interés que había en las navegaciones y actividades marítimas existentes en el Mar del Sur, así como la forma en que este espacio marítimo comenzaba a ser centro de intereses mercantiles y proyectos de conexiones más amplios. Por un lado, se sabía de los diversos botines que podrían obtenerse en las costas peruanas, donde era conocido que existían más navegaciones e intercambios marítimos. Y en el caso de la Nueva España, el botín máspreciado siguió siendo la captura del Galeón de Manila. Pero además de las posibles ganancias, el proyecto de viaje también hace evidente el conocimiento que los ingleses tenían sobre algunos puntos estratégicos útiles a sus navegaciones, como las islas Galápagos o las islas Marías, además de saberse sobre ciertas prácticas marítimas de ese momento,

<sup>58</sup> Sobre los géneros asiáticos enviados de Nueva España a Perú ver Mariano BONALIAN, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, Colmex, 2012, pp. 259-272.

<sup>59</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 21 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 59v-63.

<sup>60</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 29 diciembre 1714. AGI, México 667, f. 84v-89.

<sup>61</sup> “Proceso relativo[...]”. Guadalajara, 10 noviembre 1714. AGI, México 667, f. 56-56v.

<sup>62</sup> En esta expedición Clipperton fue acompañado por George Shelvocke, quien en su diario de navegación incluso señala que se dirigieron a las islas Marías para obtener agua y tortugas ya que Clipperton conocía la zona por haber estado previamente en ella. Ver George SHELVOCKE, *A Voyage Round the World by the Way of the Great South Sea permon'd in the Years 1719, 20, 21, 22 in the Speedwell of London...*, Amsterdam: N. Israel; Nueva York: Da Capo Press, 1971 [1776], p. 313.

como el hecho de aceptarse en costas americanas a las naves francesas, recurso que fue usado por los ingleses.

Aunque el monopolio comercial restringió los intercambios a lo largo del Pacífico, ciertas actitudes de los vecinos de Nueva Galicia hacen pensar que no era tan excepcional la llegada de embarcaciones «descnocidas» a sus costas. Si bien, como ya se dijo, este caso es excepcional, permite conocer e incluso hacer algunas suposiciones sobre las redes marítimas practicadas a lo largo del Pacífico, conocidas o no, así como la convergencia que en esta ocasión permitió que Bahía Banderas se convirtiera en eje articulador de los tráficos europeos, africanos (posiblemente asiáticos) e interamericanos. No obstante, falta mucho más por saber sobre dichas interacciones, reales o proyectadas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO, Marina y Carlos MARTÍNEZ SHAW, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas” en Salvador BERNABEU y Carlos MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, EEHA, 2013, pp. 307-340.
- BARRIO, José Ángel del, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2015.
- BÉLY, Lucien, “El equilibrio europeo, fundamento de la paz (1713-1725) en Joaquim ALBAREDA (ed.), *El declive de la monarquía y del imperio español. Los Tratados de Utrecht (1713-1714)*, Barcelona, Crítica, 2015, p. 22-23, pp. 19-63.
- BONIALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, Colmex, 2012.
- BRADLEY, Peter, *Navegantes británicos*, Madrid, Mapfre, 1992.
- BUSCHMANN, *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*, UK, Palgrave-Macmillan, 2014.
- BUSCHMANN, Rainer, Edward R. SLACK Jr., James B. TUELLER, *Navigating the Spanish Lake. The Pacific in the Iberian World*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2014.
- ESCAMILLA, Iván, Matilde SOUTO MANTECÓN y Guadalupe PINZÓN RÍOS (coords.), *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto Mora, UNAM, IIH, 2015.
- FISHER, John, Allan J. KUETHE, Anthony MCFARLANE (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru, Luisiana*, Louisiana State University Press, 1991.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004.
- GERHARD, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, New York, Dover Publications Inc., 2003.
- JARMY CHAPA, Martha de, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*, México, UNAM, Coordinación de Humanidades, 1983.
- LEVI, Giovanni, “Frail Frontiers?”, *Past and Present Supplement (Dossier Global History and Microhistory edited by John-Paul Ghobrial)*, núm. 14, 2019, pp. 37-49.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel, *El Cacao de Guayaquil en Nueva España, 1774-1812 (política imperial, mercado y consumo)*, México, Colmex, 2013.
- MORENO JERIA, Rodrigo, “El Estrecho de Magallanes como Antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos* 70, 2 (2013), pp. 419-439.
- MORENO JERÍA Rodrigo y Jorge ORTÍZ SOTELO (eds.), *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*, Santiago, Universidad Nacional de Chile, 2018.
- MOSCOSO, Sabrina, “Las Galápagos: piratas y mapas de las islas en los márgenes del imperio” en *Colonial Latin American Review*, vol. 27, núm.4, 2019, pp. 469-489.
- ORTEGA, Sergio, “Los documentos judiciales novohispanos como fuentes para la Historia de la vida cotidiana” en Alicia MAYER (coord.), *Religión y vida cotidiana (colección El Historiador frente a la Historia)*, México, UNAM, IIH, 2008, pp. 33-42.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, (edición y estudio), *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703-1704*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988.
- PARRY, John, “Rivalidades en América”, en *Historia del Mundo Moderno*, vol. VII. *El Antiguo Régimen*, Barcelona, Sopena, 1978, pp. 371-389.
- PEARCE, Adrian, *El comercio británico con Hispanoamérica, 1763-1808*, México, Colmex, 2017.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, EEHA, 1982.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe y Pierrick POURCHASSE, “Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)” en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 20, 2020, pp. 273-293.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)” en *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 44, 2011, pp. 45-76.

- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, "Las islas Marías: enclave estratégico de la ruta del Galeón de Manila" en Salvador BERNABEU y Carlos MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, EEHA, 2013, pp. 247-270.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, "Quinto Real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano" en Pilar MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO, Ernest SÁNCHEZ SANTIRÓ y Matilde SOUTO (coords.), *La fiscalidad novohispana en el Imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones* México, Instituto Mora, UNAM, IIH, 2015, pp. 139-164.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, "De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)", *Anuario de Estudios Americanos* 75, 1 (2018), pp. 185-210.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, UNAM, IIH, Instituto Mora, 2001.
- PRADO, Fabricio, "El Tratado de Utrecht y sus consecuencias en el Atlántico Sur: la Colonia del Sacramento y la presencia lusitana en el Río de la Plata" en Iván ESCAMILLA, Matilde SOUTO MANTECÓN y Guadalupe PINZÓN RÍOS (coords.), *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto Mora, UNAM, IIH, 2015, pp. 199-220.
- RÍO, Ignacio del, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, UNAM, IIH, 2003.
- SHELVOCKE, George, *A Voyage Round the World by the Way of the Great South Sea permon'd in the Years 1719, 20, 21, 22 in the Speedwell of London...*, Amsterdam: N. Israel; Nueva York: Da Capo Press, 1971 [1776].
- SPATE, Oskar, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, vol. II.
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción Jordi Beltrán, España, Ariel, 1979.
- YUSTE, Carmen, "Un episodio bochornoso. El relato español acerca del asalto y apresamiento inglés del galeón filipino Nuestra Señora de la Encarnación", en Iván ESCAMILLA, Matilde SOUTO MANTECÓN y Guadalupe PINZÓN RÍOS (coords.), *Resonancias Imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto Mora, UNAM, IIH, 2015, pp. 147-171.