

# **Viaje alrededor del mundo**

**Hecho en los años 1740 y 1744  
por George Anson**

**Comodoro de la armada de S.M.B.**

**Vol I**



*La hoja del monte*

**Viaje alrededor del mundo hecho en los años 1740 y 1744 por George Anson, Comodoro de la armada de S.M.B. VOL I**

© de esta edición 2013 Editorial: La Hoja del Monte SL  
C/ Río Duero, 23 28210 Valdemorillo  
Madrid (España)  
hojadelmonte@hotmail.es  
www.lahojadelmonte.es

Primera Edición: Octubre 2013

Reservados todos los derechos. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida por ningún medio sin permiso de la editorial

Impreso en E-IMPRESION HISPANA S.L.

ISBN: 978-84-940676-4-8 (obra completa)

Depósito legal: M-27177-2013

Impreso en España

## Indice

### Introducción

Equipo de la escuadra. Incidentes relativos a la misma desde la resolución de enviarla al mar hasta su salida de Santa Elena. ....	1
Viaje de Santa Elena a la isla de Madera. Descripción de esta isla. Lo que en ella nos sucedió. ....	14
Historia de la escuadra mandada por Don José Pizarro. ....	21
Continuación del viaje desde la Madera hasta la isla de Santa Catalina. ....	35
Lo que nos sucedió en Santa Catalina. Descripción de esta isla. Observaciones sobre el Brasil. ....	43
Navegación desde la isla de Santa Catalina hasta el puerto de San Julián. Observaciones sobre este puerto y el país situado al Sur del Rio de la Plata. ....	57
Salida de la bahía de San Julián. Navegación hasta el estrecho de Le Maire. ....	69

Navegación desde el estrecho de Le Maire al cabo Negro. ....	75
Avisos muy útiles a los navegantes que tengan que doblar el cabo de Hornos.....	81
Navegación desde el Cabo Negro hasta la isla de Juan Fernández .....	89
Llegada del <i>Centurión</i> a la isla de Juan Fernández. Descripción de esta isla.....	97
Llegada del <i>Gloucester</i> a la isla de Juan Fernández, la del navío <i>Ana</i> y lo que suce- dió hasta la llegada de este.....	111
Breve relación de las aventuras del navío <i>Ana</i> durante nuestra separación.-Naufragio del <i>Wager</i> - Regreso del <i>Severn</i> y del <i>Pearl</i> . ....	119
Lo que nos sucedió en la isla de Juan Fernández desde la llegada del navío <i>Ana</i> hasta nuestra salida de la isla. ....	133
Lo que nos sucedió desde la salida de Juan Fernández, hasta la toma de la ciudad de Paita.....	145
Toma de Paita. Lo que hicimos hasta que de- jamos la costa de Perú.....	161

## Introducción

### La guerra inevitable

Por el tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española, Inglaterra obtuvo, además de la posesión de Gibraltar y Menorca, el derecho de llevar 4.800 esclavos negros anuales a las colonias españolas en América, durante un periodo de treinta años (*asiento de negros*) y la autorización a enviar a esas mismas colonias un barco de comercio con 500 toneladas de carga al año (*navío de permiso*).

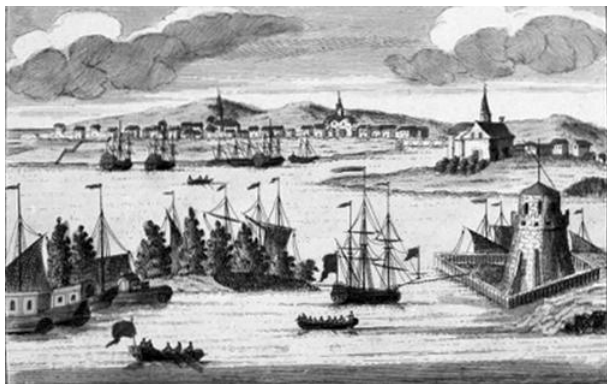
Ambas concesiones —junto a la mencionada ocupación de Gibraltar y Menorca y los problemas fronterizos en América del Norte y la corta ilegal de palo de tinte en Yucatán— fueron motivo de continuos roces entre los gobiernos español e inglés a los que se quiso poner fin, tras un corto enfrentamiento armado, con el *Tratado de Sevilla* (1729) por el que los españoles conseguían el permiso de interceptar a los mercantes ingleses, en aguas españolas, para verificar su carga (*derecho de visita*), un derecho que muy pronto se convirtió en otro motivo de fricción.

A partir de 1732, la opinión pública inglesa, empujada por la campaña montada por la Compañía del Mar del Sur y la oposición —formada por los tories y por un número significativo de whig descontentos— iniciaron una campaña encaminada a reclamar la guerra contra España. Esta campaña alcanzó su punto culminante en 1738, con la pintoresca comparecencia en la Cámara de los comunes, de *Robert Jenkins*, un contrabandista inglés cuyo barco *Rebeca* había sido apresado en 1731 por un guardacostas español y que, según decía, había sufrido la amputación de una oreja por parte del capitán de dicho guardacostas, testimonio que reforzaba mostrando la oreja amputada en una cajita.

El primer ministro *Robert Walpole*, firme partidario de la paz con España, simuló ceder a la presión popular y aprobó el envío de tropas a América y de una escuadra a Gibraltar, pero, al mismo tiempo, negoció para llegar a un entendimiento con España con la que se terminó firmando el *Convenio de El Pardo* (14 de enero de 1739), pero dicho Convenio fue rechazado en el parlamento inglés.

Tanto en Inglaterra como en España, las posiciones se endurecieron. *Walpole* terminó por ceder a las presiones parlamentarias y de la calle y ordenó el alistamiento de la flota y el envío de unidades navales a América. De forma paralela, Felipe V suprimía el *asiento de negros* y el *navío de permiso* y daba orden de retener todos los barcos ingleses que se encontraban en puertos españoles.

Ante tales hechos, el gobierno inglés retiró a su embajador de Madrid y declaró formalmente la guerra a España el 23 de octubre de 1739.



Vista de Cartagena de Indias. *Mapa de América del norte dedicado a Vernos 1745*. La decisión del almirante Vernos de dirigir un ataque a esta plaza antes de intentar la ocupación de La Habana se reveló como en un grave error que influyó durante varios años en la actuación de los ingleses en las Antillas durante toda la guerra.

## La expedición de Anson

Ya en el verano de 1739, cuando comenzaban a soplar vientos de guerra, el almirantazgo inglés comenzó a examinar diferentes proyectos sobre cómo se podría llevar la guerra al Pacífico, decidiéndose, finalmente, por enviar a aquellos mares lejanos una escuadra al mando del comodoro George Anson con la misión de perturbar en lo posible a las colonias

españolas de Chile y Perú y, por último, intentar capturar el galeón de Manila.

Las vicisitudes de la guerra impidieron que la proyectada escuadra —formada por seis buques de guerra y dos mercantes de avituallamiento— se pudiese reunir hasta junio de 1740, saliendo, finalmente, de la isla de Whigt el 18 de septiembre de 1740 junto a otras formaciones navales destinadas al Mediterráneo y las Indias Occidentales.

Muy pronto, Anson pudo constatar que las tripulaciones de sus buques, sobrecargados para hacer frente a las necesidades de tan larga expedición, experimentaban un elevado índice de mortalidad que se agravó peligrosamente durante la penosa y prolongada travesía seguida hasta la isla de Madera, primero, y la de Santa Catalina, junto a la costa de Brasil, después.

Los pasos del estrecho de Le Maire y del Cabo de Hornos supusieron una dura prueba para los buques de Anson tanto por los errores de navegación como por las fuertes tormentas que provocaron la dispersión de la escuadra, la pérdida de uno de los barcos (*Wager*) y la desertión de otros dos (*Severn* y *Pearle*) que regresaron a Inglaterra. Finalmente, después de sufrir grandes penalidades, cuatro de los buques de Anson (*Centurión*, *Gloucester*, *Tryal* y *Anna*) consiguieron llegar a la isla de Juan Fernández.

Una larga estancia en la isla permitió a Anson reparar, en lo posible, los barcos supervivientes —con la excepción del *Anna* que tuvo que barrenarse— y,



también, hacer recuento de los supervivientes para descubrir que las pérdidas sufridas eran espantosas.

Una vez reparados los barcos y redistribuidos los escasos hombres disponibles, Anson pudo, por fin, dedicarse a su misión de causar disturbios entre los españoles, capturando diferentes presas y saqueando la población de Paita, en la costa del Perú.

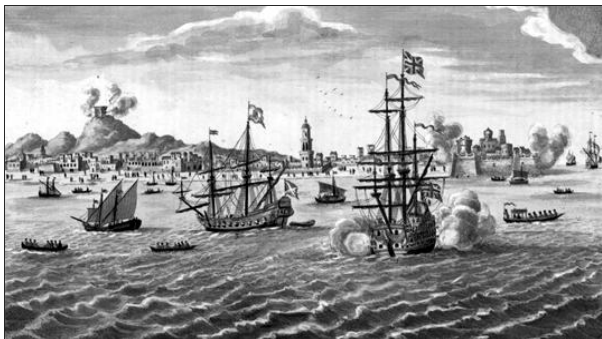
Desde aquí, Anson se dirigió a la costa de Panamá con la idea de enlazar con las fuerzas inglesas que, según suponía, ya se habrían apoderado de aquellas tierras. Su decepción fue grande cuando tuvo noticias de que el ataque de los ingleses a Cartagena de Indias había fracasado y que se encontraba aislado en aguas hostiles y dependiendo de sus propios medios. Por ello, se tomó la decisión de dirigirse hacia las costas de Méjico con la idea de interceptar el Galeón de Manila.

Más errores de navegación y vientos contrarios le impidieron llegar a tiempo a Acapulco para intentar capturar al galeón. Falto ya de agua y provisiones, Anson decidió dirigirse a Chequetán /Zihutanejo) para reaprovisionarse y dirigirse después, con sus dos barcos supervivientes (*Centurión* y *Gloucester*), hacia las costas de China

Basándose en los relatos de viajeros anteriores, Anson esperaba que la travesía del Pacífico sería fácil y que sólo duraría dos meses escasos, pero la mala estación elegida para intentar esta travesía y las fuertes tempestades sufridas, fueron causa de una serie de desastres que llevaron al hundimiento uno de sus

dos barcos (*Gloucester*) y a la muerte de muchos tripulantes bajo los efectos del escorbuto.

Finalmente, el *Centurión*, con una seria vía de agua y la mayor parte de la tripulación enferma, consiguió llegar a la isla de Tinian, una de las Marianas.



Puerto de Macao. En primer plano, el *Centurión* y su presa el *Covadonga*. Según pudo descubrir Anson, tanto los portugueses de Macao como las factorías europeas de Cantón, se veían obligadas a transigir con las exigencias de las autoridades chinas para poder seguir con un lucrativo comercio.

La isla resultó ser un paraíso tropical con abundancia de frutas y otros vegetales comestibles cerca de la playa, y con agua dulce y ganado abundante, de manera que en pocos días, los hombres mostraron signos claros de recuperación. Un hallazgo de particular importancia fue el *árbol del pan*, cuyas virtudes alimenticias ya habían sido alabadas por Dampier y que llevaron más tarde a Joseph Banks a enviar en

1787 a la *Bounty* para recoger ejemplares de la planta con las trágicas consecuencias que pusieron fin a dicho viaje.

Tras sufrir un huracán que estuvo a punto de acabar con el *Centurión*, Anson pudo reponer alimentos y agua y, con el *Centurión* haciendo agua, se dirigió a Macao, puerto portugués en las costas de China, donde contaba con poder reparar su navío antes de emprender su regreso a Inglaterra.

La estancia en Macao resultó mucho más prolongada de lo esperado por las dificultades puestas por las autoridades chinas, pero finalmente, con el *Centurión* ya reparado, Anson se dirigió hacia las Filipinas en donde puso apoderarse del *Covadonga* procedente de Acapulco y, después de una nueva estancia en Macao, regresar a Inglaterra a donde llegó el 15 de junio de 1744

### **La guerra incierta**

A su llegada a Inglaterra, Anson y los tripulantes supervivientes fueron recibidos con un entusiasmo que no se correspondían con los pocos logros conseguidos por la expedición. Y es que, para entonces, la guerra iniciada cuatro años antes de forma tan entusiasta, se estaba convirtiendo en un quebradero de cabeza para el gobierno inglés ya que, aunque era evidente que los ingleses no estaban perdiendo la guerra, tampoco estaba claro que la estuviesen ganando.

A pesar de la abrumadora superioridad de medios con que contaba la Armada británica con respecto a su oponente española, no se había podido impedir que los españoles, bien informados de los movimientos ingleses, pudiesen situar sus limitadas fuerzas de forma ventajosa, enviando formaciones navales a La Habana, Cartagena de Indias y el Mediterráneo, amén de una pequeña escuadra destacada en persecución de los barcos de Anson y que tuvo escasa fortuna. Solo uno de los navíos, el *Asia*, consiguió regresar a España en 1743 (\*)

La expedición de Vernon a Cartagena de Indias se había saldado con un estrepitoso desastre discretamente silenciado. Además, para empeorar las cosas, la escuadra española del Mediterráneo, bloqueada en Tolón desde 1741, había conseguido romper el bloqueo y regresado a puertos españoles tras sostener un indeciso combate con la escuadra inglesa mandada por Thomas Matthews, ocurrido apenas tres meses antes del regreso de Anson.

A este cúmulo de desgracias, había que sumar la actividad de los corsarios españoles que estaban realizando una dura campaña contra el comercio inglés

---

(\*) La abundante documentación sobre la preparación y vicisitudes seguidas por esta escuadra mandada por José Pizarro, duerme el sueño de los justos en el Archivo General de Simancas, Secretaría de marina, Expediciones a Indias, en espera de que alguien se decida a estudiarla y acabe, de esta manera, con las variorintas especulaciones sobre el tema.

sin que las numerosas unidades de guerra puestas en juego para reprimirla hubiesen tenido un éxito apreciable, una circunstancia que fue rápidamente aprovechada por el Marqués de la Ensenada, que había ordenado que tan favorables noticias fuesen publicadas con regularidad en las gacetas españolas de la época.

Así pues, era comprensible que Anson se convirtiese en una celebridad a su regreso, que fuese cubierto de honores y que el tesoro capturado en el *Covadonga*, llevado en solemne procesión a la Torre de Londres, fuese aclamado por las muchedumbres a su paso por las calles de Londres.

El hecho de que George Anson se hubiese convertido en un héroe popular (en realidad el único héroe) en una guerra que se estaba desarrollando de forma decepcionante, evitó la pertinente encuesta sobre las causas de las cuantiosas pérdidas en hombres y barcos durante la expedición.

Por lo demás, el viaje de Anson, además del cuantioso botín, aportó una valiosa documentación sobre lugares y mares que eran prácticamente desconocidos para los ingleses. Entre la documentación capturada por Anson, figuraban una serie de informes sobre la mala situación de las colonias españolas en América que coinciden con las impresiones y críticas aportadas por Jorge Juan y Antonio Ulloa en sus *Noticias Secretas de América*, una obra que, significativamente, fue prohibida en España.

## Un epílogo penoso

Pasados los primeros entusiasmos por la cuantía del tesoro traído por el *Centurión*, la realidad del desastre que había supuesto la expedición se hizo cada vez más presente.

De los 1.900 hombres embarcados en los buques de Anson, solo habían conseguido regresar a Inglaterra cerca de 400 supervivientes (contando con los embarcados en los barcos desertores *Severn* y *Pearle*

Para ensombrececer aún más el panorama, las disputas entre los supervivientes por la repartición del dinero del botín terminaron en los tribunales.

La cuestión principal era determinar si los oficiales del *Gloucester* y del *Tryal* que habían regresado a Inglaterra a bordo del *Centurión*, podían ser considerados como oficiales del barco insignia, lo que suponía una considerable diferencia en la cuantía del dinero a que tenían derecho. Según el reglamento del Almirantazgo, estos oficiales habían perdido su rango desde el momento en que sus barcos habían desaparecido, pero parecía evidente que sin su concurso, el *Centurión* no hubiera sobrevivido en el Pacífico ni hubiese sido capaz de capturar al galeón español.

Aunque los tribunales se decidieron inicialmente en favor de los oficiales del *Gloucester* y el *Tryal*, posteriormente decidieron lo contrario en la apelación, una decisión que podría haberse visto influida por la victoria obtenida por el ya entonces almirante Anson

sobre la flota francesa en la batalla del Cabo Finistère en 1747.

A Anson le correspondieron, según estimaciones actuales, cerca de 91.000 libras. Los oficiales recibieron entre 500 y 6.000 libras según su graduación y situación. Los marineros recibieron unas 300 libras, una cantidad que correspondía al salario de unos 20 años de enrolamiento.

### Un éxito editorial del siglo XVIII

Ya en 1744, se publicaron diferentes libros de mayor o menos extensión narrando las aventuras de la escuadra de Anson.

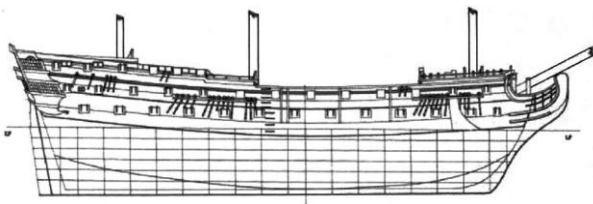
El más interesante de estos libros fue el *A true and impartial journal of a voyage to the South-sea, and round the globe, in his majesty's ship the Centurion*, escrito por Pascoe Thomas que había sido maestro de guardias marinas en el *Centurión* y en el que se ofrecía una visión crítica del resultado del viaje.

En 1748, finalmente, se publicó la versión autorizada del viaje bajo el título *A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson*, y cuya autoría parecía ser de Richard Walter, capellán del *Centurión*.

El libro tuvo un éxito inmediato y conoció numerosas reediciones y traducciones a varios idiomas. La razón de este éxito se debió, sin duda, a que Anson, preocupado por reivindicar su hazaña, había encar-

gado al reputado publicista Benjamín Robins, la revisión del texto escrito por Walter.

En el texto, de atractiva lectura, además de ofrecer numerosas noticias sobre los lugares visitados y las acciones realizadas, estaba ilustrado con grabados basados en los dibujos realizados por Peter Denis, uno de los oficiales que habían conseguido regresar a bordo del *Centurión*. Según las críticas de la época, se trataba *un verdadero poema en su género, o romance hecho; uno de los libritos más placenteros en las librerías del mundo en este momento.*



Navío inglés de 60 cañones. Este tipo de navíos formaron el grueso de las flotas europeas durante la primera mitad del siglo XVIII, siendo substituidos paulatinamente por los de 74 cañones, un diseño francés aparecido en la Guerra de los siete años y rápidamente adoptado por los ingleses.

### **George Anson y el Centurión**

Tras su regreso, George Anson fue elegido miembro del parlamento al mismo tiempo que ingresaba en el Consejo del Almirantazgo donde se esforzó por



promover las reformas necesarias para corregir los defectos que ya había denunciado en su libro.

Como contralmirante de la azul, dirigió la escuadra —en la que figuraba el *Centurión* mandado por Peter Denis— que combatió en 1747, en las proximidades del cabo Finisterre, con una escuadra francesa, mandada por La Jonquiere, capturando 4 navíos, 2 fragatas y 7 mercantes del convoy escoltado por los franceses.

En 1751 fue nombrado Primer Lord del Almirantazgo, cargo en el que permaneció hasta su muerte en ocurrida en 1762, y aunque fue criticado por la pérdida de Menorca durante la guerra de los siete años, no cabe duda de que fue el artífice de las decisivas victorias de Quiberon y Lagos (1759), que sentaron las bases de la definitiva supremacía naval inglesa, y de las campañas que permitieron a los ingleses tomar Filipinas y La Habana en 1762.

En cuanto al *Centurión*, fue totalmente reconstruido en 1745 y, como ya se ha visto, participó —mandado por Peter Denis— en la batalla de Finisterre de 1747. En 1752 tuvo que ser sometido a nuevas reparaciones y volvió al servicio activo, de manera que en 1759 participó en la campaña que terminó con la toma de Quebec y en 1762 en la toma de La Habana.

Fue dado de baja definitivamente en 1769.

Solo sobrevivió, a la reconstrucción de 1745, el león de su mascarón de proa, que fue regalado al duque de Richmond. Durante cierto tiempo, adornó la

escalera del castillo de Windsor. Más tarde pasó al hospital de Greenwich y, después, a la escuela naval, donde acabó por deteriorarse de forma irrecuperable. En la actualidad, solo se conservan las patas de este mascarón.

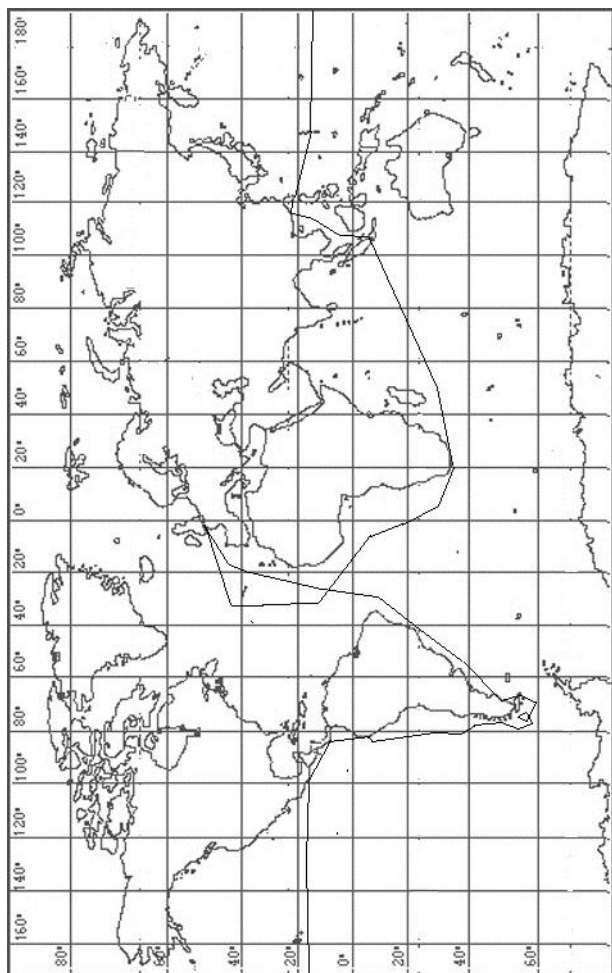
## **El viaje de Anson en España**

Como ya se ha dicho, el *A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson* de Richard Walter, resultó ser un éxito editorial que conoció numerosas ediciones y traducciones en toda Europa. En España, sin embargo, solo se llegó a publicar el resumen, bastante amplio, incluido en la edición española de la *Historia General de todos los viajes* de Prevost (Madrid 1778).

En 1833 se publicó, en tres tomos, una traducción de José Alemany de dicho *Viaje* con el mismo título que el original en inglés pero en la que se suprimían algunos pasajes relacionados con discusiones de tipo técnico o bien aquellos otros en los que se critica la situación de indefensión en que se encontraban las colonias españolas en América.

En 1961, Plaza y Janés publicó una traducción de *Galeón de Manila*, una novela de F. Van Wyck Mason en la que se relata, de forma novelada, el viaje de Anson y sus barcos.

En 1991 Edhasa publicó la traducción de otro relato novelado escrito por Patrick O'Brian en dos tomos: *Contra viento y marea* y *La costa desconocida*.



En ambos casos, los novelistas se limitan a transcribir, con escasas variaciones, el contenido del libro de Richard Walter, insistiendo en los sucesos más melodramáticos del viaje, como el embarque de invalidos como tropas de tierra, las penalidades sufridas por las tripulaciones en el paso del cabo de Hornos, o los detalles más truculentos ocurridos en el naufragio del *Wager*.

Además, los dos novelistas coinciden en ofrecer una visión despectiva sobre la actuación de la marina española y en culpar de los desastres que sufrió la expedición de Anson a la corrupción de los administradores de la Marina y a la concesión de mandos navales por oscuras influencias.

Afortunadamente para el lector español, en 2002 la editorial Turner publicó la traducción del trabajo del historiador Glyn Williams sobre el viaje de Anson bajo el título *El mejor botín de todos los océanos*, en el que se hace un certero análisis de las circunstancias que rodearon aquella accidentada y aventurera vuelta al mundo.

Para esta edición se ha manejado la tercera edición inglesa de 1748 de *A voyage round the world, in the years MDCCXL, I, II, III, IV, by George Anson* de Walther y la edición española de Alemany de 1833.