

LORD ANSON EN EL PACIFICO

Captura de otra Covadonga

Pedro Sapunar Peric

PROLOGO

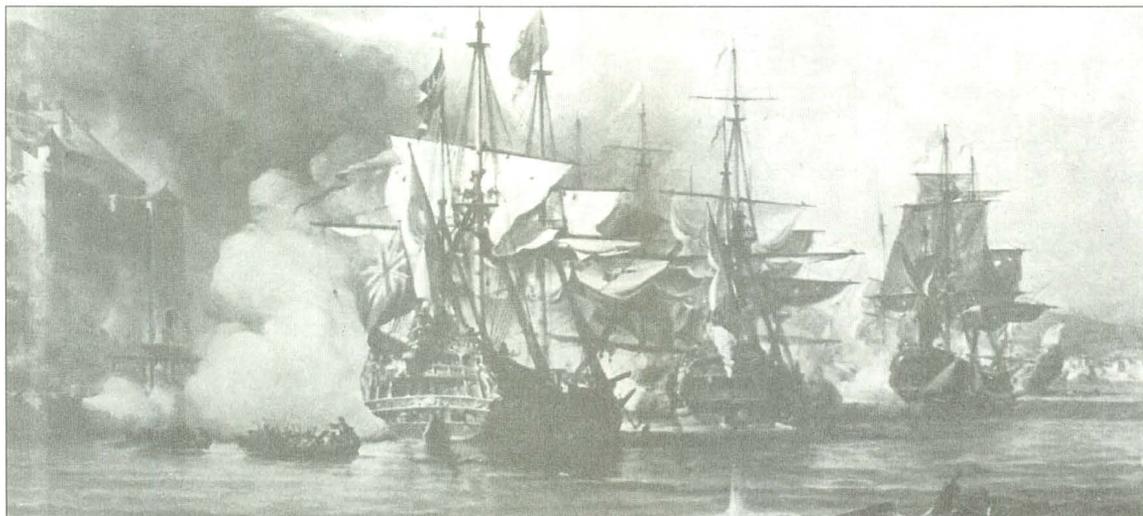
Por el Tratado de 1713 España concedió a Inglaterra el derecho de exportar, en el término de 30 años, a las colonias españolas de América, hasta un máximo de 144.000 negros esclavos, a razón de hasta 4.800 por año, concediéndosele además, el permiso de establecer factorías para efectuar el tráfico. A cubiertos de esta concesión los ingleses desarrollaron un intenso contrabando de todo tipo de mercaderías.

Por otra cláusula de este mismo tratado, España concedió a Inglaterra además, permiso para enviar, una vez al año, un buque cargado de mercaderías a la feria de Portobello (puerto del Caribe en la costa de Panamá y punto de recalada final de la flota anual de galeones que venía a América,

trayendo mercaderías desde España), lo que se convirtió pronto en otro foco de contrabando, ya que los ingleses renovaban continuamente la parte del cargamento que vendían, por lo que, en la práctica, resultaba "inagotable".

Ante esta situación, en un determinado momento, España reaccionó armando algunos buques como guardacostas, los que debían patricular los puntos "conflictivos", interceptando y registrando los buques ingleses sospechosos de transportar contrabando. Esto produjo inevitables incidentes y roces, que los comerciantes ingleses aprovecharon para excitar la opinión pública de su país. Así, exaltado el pueblo inglés, obligó a su gobierno a declararle la guerra a España, situación de la cual esperaban obtener grandes ganancias.

La guerra estalló en 1739. Inglaterra inició las



Toma de Portobello por Lord Anson el 21 de noviembre de 1739. Puerto comercial que luego abandonaría por haber sido rechazado en su intento de capturar Cartagena de Indias, plaza fuerte que era indispensable para protegerlo. (Pintura de Samuel Scott).

hostilidades enviando una Primera escuadra de 9 buques, al mar Caribe, donde se apoderó del estratégico puerto de Portobello.

Complementando lo anterior, el Almirantazgo inglés envió una segunda escuadra, al océano Pacífico al mando del Capitán Anson, en un cruceo en torno al Cabo de Hornos; allí, en el Pacífico, debería hostilizar a las colonias y al tráfico marítimo español.

El viaje del Capitán Anson incluyó una de las más grandes aventuras sufridas en mares del cabo de Hornos, y a pesar de las enormes dificultades que tuvo que vencer para organizar su Escuadra, antes del zarpe, su expedición tuvo total éxito, tanto en el aspecto bélico como en el aspecto financiero, ya que finalmente, luego de completar su viaje de circunnavegación del mundo (el decimoquinto de la serie), trajo a Inglaterra un fabuloso tesoro, similar o mayor que el que trajo Francis Drake al término de su viaje alrededor del mundo (el segundo de la serie, después del de Sebastián Elcano). En ambos casos el sinfín de aventuras, peligros y dificultades de todo género que debieron vencer ambos marinos, mostraron al mundo las dimensiones colosales de sus hazañas navales.

Cuando el Almirantazgo británico decidió enviar al capitán Jorge Anson al mando de una Escuadra y a atacar a las colonias españolas del océano Pacífico, tenía clara la idea de que un factor importante para lograr el éxito era actuar con rapidez, antes que los españoles tuvieran tiempo de preparar la defensa.

No obstante lo anterior, el Capitán Anson tropezó con grandes dificultades para completar las tripulaciones para los buques de su Escuadra. En efecto, transcurridos ya varios meses desde la declaración de guerra, poco o nada se avanzaba en los preparativos. En vista de esto el Almirantazgo inglés tomó una de las resoluciones más insólita que registra la historia; ordenó que las tripulaciones se completaran con 500 internados del hospital de Chelsea, la mayor parte de ellos mutilados y algunos locos; la edad entre los decrepitos ancianos oscilaba entre los 60 y 70 años; muchos huyeron antes de embarcar. Más tarde, llegaron numerosos reclutas, jóvenes que jamás habían disparado un mosquete ni navegado más de una milla en el mar. Así completó Anson sus tripulaciones.

Por otra parte Anson luchó denodadamente contra los deshonestos proveedores de alimentos de la Armada, que no sólo entregaban productos de pésima calidad, sino, incluso en mal estado. También tuvo que vérselas con las malas reparaciones que se les hacía a los mástiles y a los cascos.

Por fin la Escuadra de Anson zarpó de St.

Helens, cerca de Portsmouth, un hermoso día 18 de septiembre de 1740.

Por supuesto, ya para esa época se había desvanecido el secreto que debía permitir que la expedición constituyera un golpe de sorpresa. Los espías diseminados en Londres y Portsmouth informaron detalladamente a España.

Las Escuadra quedó constituida así:

- HMS <i>Centurion</i>	60 cañones	513 hombres
- HMS <i>Gloucester</i>	50 cañones	350 hombres
- HMS <i>Severn</i>	50 cañones	350 hombres
- HMS <i>Pearl</i>	40 cañones	250 hombres
- HMS <i>Wager</i>	18 cañones	140 hombres
- HMS <i>Tryal</i>	16 cañones	80 hombres

Como auxiliares iban dos pequeñas embarcaciones: el *Anna* y el *Industry*.

Anson izó su insignia en el HMS *Centurion*, que sería el único buque de la Escuadra de 5 navíos, que volvería a Inglaterra tras de dar la vuelta al mundo.

Escuadra española

España, al informarse de esta Expedición, preparó una Escuadra de 5 buques con un total de 232 cañones y 2.600 hombres de tripulación, al mando del Teniente General de Marina, José Alfonso Pizarro; estaba constituida por los siguientes buques:

- Asia (Insignia)	67 cañones	700 hombres
- Guipúzcoa	74 cañones	700 hombres
- Hermiona	54 cañones	500 hombres
- Esperanza	50 cañones	450 hombres
- San Esteban	40 cañones	350 hombres

y una veloz balandra auxiliar.

La estrategia del Almirante Pizarro consistiría en mantener contacto con Anson, sin combatir en aguas europeas; conservar siempre la delantera; doblar primero el cabo de Hornos, para caer luego sobre los ingleses, aniquilándolos en el Mar del Sur, donde no tendrían la posibilidad de recibir ayuda de ninguna flota británica, ni la oportunidad de escapar.

Pizarro se enteró que Anson estaba por zarpar; para ganarle la delantera, anticipó su propia partida desde España en una semana, contando con provisiones para sólo cuatro meses.

Al arribar a Buenos Aires con su Escuadra, Pizarro requirió el suministro de abastecimientos adicionales; mientras aguardaba estos víveres, recibió la información que Anson y su Escuadra ya habían llegado a la isla Santa Catalina y conti-



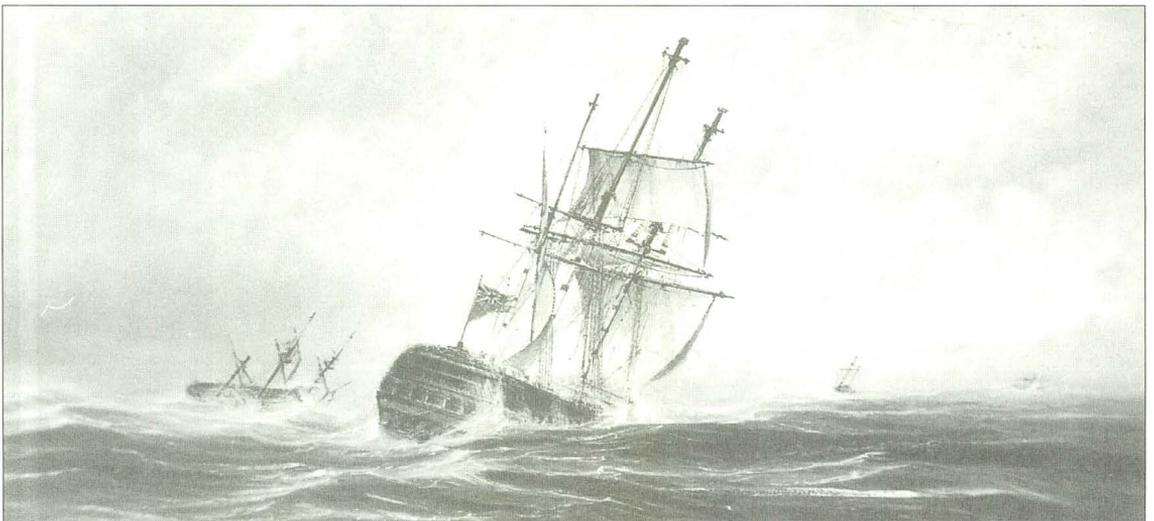
El Hermiona. (Oleo Hans P. Jürgens, incluido en su obra de reciente aparición y presentada en nuestra sección Presentaciones de la presente edición 2/94).

nuaban su navegación por las costas de Brasil, rumbo al sur.

Sin aguardar las provisiones, Pizarro hizo rumbo hacia el cabo de Hornos; la balandra fue dejada en puerto, por considerarla incapaz de cruzarlo.

Los buques españoles, tras alcanzar las altas latitudes del Cabo lograron alcanzar el océano Pacífico, pero una muy fuerte tempestad del N.O. los arrastró nuevamente hacia el Atlántico; todo esto en medio de terribles sufrimientos de las

tripulaciones por los extremados fríos, falta de víveres frescos, continuos malos tiempos, etc. Igualmente, los cascos y arboladuras de los buques fueron duramente castigados por los fortísimos vientos y corrientes contrarias; los buques españoles tuvieron que volver a Buenos Aires con grandes pérdidas de vidas humanas. El bravo *Hermiona* zozobró en las vecindades del cabo de Hornos. El poderoso *Guipúzcoa* perdió el rumbo en demanda del Río de la Plata y su exhausta tripulación navegó a lo largo de la costa



La flota del almirante Anson es azotada y dispersada por fuertes temporales en las aguas del cabo de Hornos. (Oleo de Hans P. Jürgens).

de Brasil hasta que, sin poder gobernarlo, encallaron y naufragaron. El *San Esteban* varó en el Río de la Plata y, aunque fue reflotado, luego fue declarado inútil.

Otro de los barcos, el *Esperanza*, reacondicionado, navegó medio año alrededor del cabo de Hornos, hasta que logró cruzarlo y llegar a Valparaíso; allí Pizarro se reunió con un grupo de marinos que habían cruzado por tierra la pampa y la cordillera de los Andes.

En Valparaíso, Pizarro tomó el mando de una escuadrilla formada por el *Esperanza* y dos buques mercantes armados en guerra por el Virrey del Perú, pero, todo fue inútil, no lograron interceptar la Escuadra del Comodoro Anson. Pizarro, tras permanecer un año y medio en Lima, regresó a Buenos Aires; allí reacondicionó el navío *Asia* y volvió a España, 5 años después de su partida. Se podría decir que Anson había logrado una destacada "victoria indirecta" sobre la Armada Española, pues, como balance final de la persecución que se le hizo, su adversario perdió 4 poderosos buques de guerra y casi 2.000 bien entrenados marinos.

En el Atlántico

Volvamos al Comodoro Anson y su Escuadra. Una vez fuera del canal de la Mancha, Anson hizo rumbo a las islas Madeira donde se informó del poderío de la Escuadra de Pizarro, aunque, no de sus planes; allí se consiguió vinos y provisiones frescas y los barcos quedaron en las mejores condiciones posibles de lucha, para lo cual se sometió a los jóvenes reclutas a permanente adiestramiento en tanto que los viejos inválidos dejaban de existir o languidecían en sus hamacas. Nuevamente en el mar, Anson dispuso el retorno del pequeño *Industry*; en cambio, el otro auxiliar, el famoso *Anna*, siguió en la flota.

Los grandes calores de la zona ecuatorial, con su correspondiente epidemia de altas fiebres, produjeron muchas bajas en las tripulaciones. Al fondear en el puerto portugués de Santa Catalina, en la costa de Brasil, se tomaron primitivas pero eficientes medidas. Allí permanecieron un mes, aprovechando además, el excelente y saludable clima para mejorar a los numerosos enfermos.

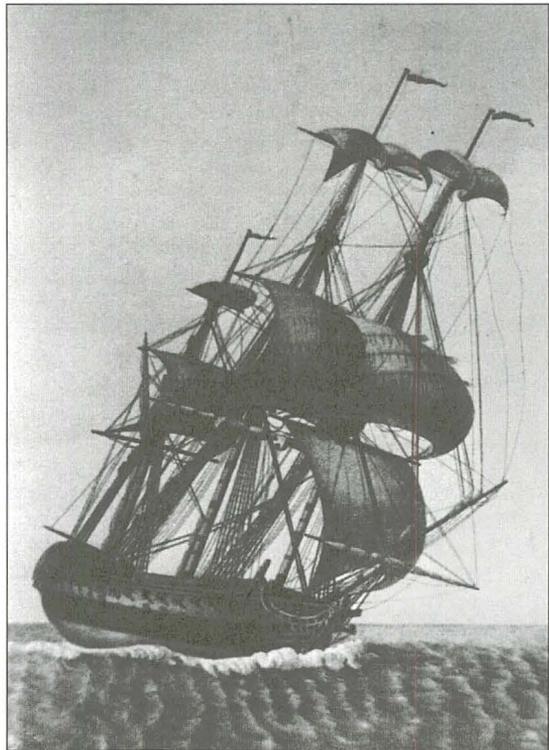
El 18 de enero de 1741 la Escuadra inglesa de Anson zarpó de Santa Catalina, adentrándose en el Atlántico Sur, rumbo al puerto de San Julián, en la costa patagónica Atlántica. Desde San Julián la Escuadra hizo rumbo al estrecho de Le Maire, donde arribó el 6 de marzo. Al día siguiente la flota de Anson fue desviada hacia el Este, por la misma tormenta que había dispersado a la Escuadra de Pizarro. Los barcos rivales debían

de estar a pocas millas unos de otros cuando la tempestad bramaba desde el noreste. Los ruidos de los buques eran incesantes y violentos, mar agitado de enormes olas, terribles granizadas, el aparejo y las velas heladas hacían casi imposible la maniobra. Las bombas trabajaban noche y día para desagotar el agua que se colaba por todas partes.

En el Pacífico Sur

Tres semanas después de haber entrado a las aguas del cabo de Hornos todos los buques ingleses seguían luchando porfiadamente, con mayores o menores averías. Cruzado éste, sobrevinieron, a partir del 19 de marzo, siete semanas de grandes temporales que dispersaron la flota.

El 13 de abril sólo estaban a un grado del Sur de la boca occidental de estrecho de Magallanes. Tres días antes el *Severn* y el *Pearl* habían quedado separados del grupo. Anson los dio por perdidos y mantuvo esa creencia durante un año hasta que, hallándose en China, tuvo noticias que ambos buques, terriblemente maltrechos, habían sido arrastrados de nuevo al Atlántico, hasta hallar, finalmente, refugio en Brasil.



Vista de Galeón. (Navío español de 74 cañones).

El 14 de Mayo la *Wager* encalló en la isla Guayaneco de la costa chilena, al sur del golfo de Penas; de los 145 hombres que lograron llegar a tierra, sólo cuatro, tras increíbles aventuras, consiguieron sobrevivir y llegar a Chiloé, a la civilización. Este sería uno de los más famosos naufragios de la Royal Navy.

Tres meses después de atravesar las aguas del cabo de Hornos el *Centurion* fondeó en las islas Juan Fernández, el 21 de julio de 1741, con menos de 200 hombres de su tripulación inicial de 500; después fueron arribando el *Gloucester*, el *Tryal* y el pequeño *Anna*. Todas sus tripulaciones diezmadas, debilitadas y enfermas; los buques en pésimas condiciones materiales.

Con el benigno clima de las Islas las tripulaciones se recuperaron, muchos de los enfermos sanaron en tierra y los buques fueron reparados lo mejor que se pudo. El *Anna* fue desguazado en beneficio de los otros buques; sus restos fueron quemados.

A mediados de septiembre de 1741 la Escuadra de Anson zarpaba de las islas Juan Fernández tripulada por sólo 335 hombres, de los casi mil con que había zarpado de Inglaterra.

Las instrucciones dadas por el almirantazgo británico al Comodoro Anson eran de apoderarse de la ciudad y fortificaciones de Valdivia y convertirla en su centro de operaciones. Sin embargo, al momento de zarpar de las islas Juan Fernández, Anson, tomando en consideración el número de buques que disponía, sus precarios estados operativos, y el escaso número de hombres útiles bajo su mando, consideró que no estaba en condiciones de capturar ninguna plaza fortificada, ni tampoco hacer frente a la Escuadra de Pizarro (no sabía lo que le había sucedido a esa Escuadra en el cabo de Hornos), ni a ninguna otra Escuadra enemiga cualquiera.

El 12 de Septiembre, tras pocos días de navegación, capturaron sin mayor problemas al mercante *Nuestra Señora Del Monte Carmelo*, en viaje de el Callao a Valparaíso, con una carga de azúcar, telas, algodón y tabaco y una cantidad de cofres con plata labrada, avaluada en 18.000 libras, y, lo mejor de todo, información sobre la Escuadra española. Anson sabía ahora que ya no debía preocuparse de ella. También Anson supo otras cosas, como ser cuán cerca estuvo de toparse con la Escuadra de Pizarro en la zona del cabo de Hornos y el fracaso final de la Escuadra del Almirante Vernon en su expedición al Caribe. Esto último era una información importante para el Comodoro Anson, ya que dentro de las instrucciones dadas por el Almirantazgo se contemplaba que debía atacar Panamá, cruzar el Istmo y unir sus fuerzas de desembarco con las del Almirante Vernon. Ahora,

todo eso quedaba, de hecho, anulado.

Al buque recién capturado se le colocaron algunos pequeños cañones y se le acondicionó como buque almacén, en reemplazo del pequeño *Anna*.

El 22 de septiembre el *Tryal* captura al *Arranzazu*, un buen mercante de 600 toneladas.

Visto que el *Tryal* estaba en mal estado, se le abandonó y se pasó todo su equipo y artillería al *Arranzazu*, el que se denominó *Tryal's Prize*.

El 5 de noviembre, estando en la latitud de el Callao, el *Centurion* captura al *Santa Teresa De Jesús*, un buen mercante de 300 toneladas.

En noviembre el *Gloucester* captura un pequeño mercante cerca de Paita, Perú.

El 12 de noviembre el *Centurion* captura al *Nuestra Señora Del Carmen*, pequeño mercante de 270 toneladas. Por un irlandés que estaba abordo de esta última nave, se supo de un tesoro que en Paita iba a ser embarcado con rumbo a Acapulco.

Anson formó un pequeño grupo de desembarco de 55 hombres y con él capturó de noche la pequeña ciudad de Paita, su fuerte y el tesoro.

Varios pequeños buques al ancla en la Bahía fueron echados a pique, excepto el más rápido, el *Soledad*, que era el que iba a llevar el tesoro a México; fue tomado como presa y tripulado con 10 hombres y un teniente.

Así, la Escuadrilla se componía ahora de 6 naves: *Centurion*, *Tryal Prize*, *Nuestra Señora Del Monte Carmelo*, *Santa Teresa De Jesús*, *Nuestra Señora Del Carmen* y el *Soledad*.

Todos estaban débilmente tripulados; además del tesoro mismo, capturaron otras grandes riquezas.

Las tripulaciones prisioneras fueron dejadas en tierra.

El *Gloucester*, que había quedado en las islas Juan Fernández terminando sus reparaciones mientras los demás habían salido de caza, fue visto en Paita antes del 12 de noviembre capturando un pequeño mercante.

Hacia Acapulco

Después de la captura de Paita los buques ingleses y sus presas zarparon rumbo al norte para buscar al *Gloucester* que fue visto el 18 de noviembre con un pequeño buque a remolque.

En total el *Gloucester* había capturado sólo pequeños buques, tal como el que ahora traía a remolque; no había hecho más capturas porque era un buque lento.

Ahora eran 8 buques navegando lentamente hacia México, con la decisión del Comodoro Anson de capturar el galeón de Manila.

La Escuadra hizo rumbo a la isla de Quibo, en

la bahía de Panamá, para allí hacer agua dulce.

La isla de Quibo fue avistada el 3 de diciembre, pero sólo el 5 pudieron desembarcar en sus playas; todo el interior era una densa y peligrosa selva tropical. La isla los abasteció de agua potable y de exquisita carne de tortuga.

Dos de los buques capturados eran muy lentos; estos eran el *Soledad*, (el "buque rápido de Paita") y el *Santa Teresa De Jesús*; también la presa pequeña del *Gloucester* era en verdad una gran molestia. Anson decidió quitarles todo lo que pudiera serle útil o de valor, y luego hundirlos; de ello se encargó al *Gloucester*. Los prisioneros fueron dejados en un bote cerca del pequeño puerto de Manta. Los demás buques siguieron adelante; para variar, el lento *Gloucester* se demoró exageradamente en cumplir la orden.

Anson estaba preocupado ya que estaba a 1.000 millas de Acapulco, a donde debía llegar el galeón de Manila, y si quería encontrarlo, le quedaba muy poco tiempo disponible, pues sabía que el galeón zarpaba de Manila, cada año, en julio, cargado con piedras preciosas, marfil, seda, especias, té, porcelana de China; demoraba seis o siete meses en cruzar el océano Pacífico, arribando a Acapulco en enero o febrero. Después, parte del rico cargamento era enviado a España; otras partes iban a México, Perú, Chile, Colombia y Venezuela.

Habían varios buques en la carrera de Acapulco; si uno arribaba a México en enero, otro zarpaba en marzo, llevando de vuelta a las Filipinas una fortuna en plata para pagar los cargamentos de los próximos años; también llevaba bienes de España y México y soldados para la

guarnición de Manila. Con vientos favorables podía hacer el viaje hacia el Oeste en 3 meses, llegando a Manila antes que el próximo buque partiera. Estos galeones eran buques grandes, los mejores que poseía España; estaban fuertemente armados y tripulados y mandados por excelentes oficiales.

Anson sabía que capturar el galeón de ida desde Manila hacia Acapulco, al término de su largo viaje era mejor ocasión que capturar el galeón de vuelta de Acapulco a Manila, al comienzo de su viaje. El galeón del viaje hacia Acapulco estaría pesado con su gran carga, su tripulación exhausta y llevaría pocos soldados. El galeón del viaje hacia el oeste, estaría recién comisionado, transportando carga liviana, y con muchos soldados para la guarnición de Manila. La ruta transpacífico de estos galeones había sido, y sería durante siglos, el único camino que uniría a España con sus colonias del lejano oriente (Filipinas).

En su tiempo, Francis Drake, circunnavegó el mundo, y en su oportunidad, capturó "el galeón de Manila", llevando a Inglaterra un tesoro fabuloso; pues bien, Anson deseaba hacer exactamente lo mismo.

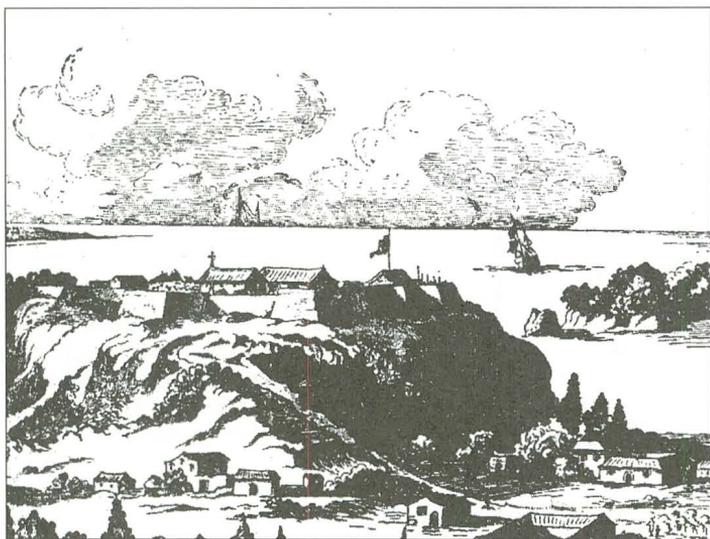
Anson dio cuatro días a las tripulaciones de los buques para cargar agua, tortugas y leña. Entonces, la Escuadra zarpó de Quibo, dejando que el *Gloucester* llegara a la isla cuando pudiera.

El 10 de diciembre fue capturado el *Jesús Nazareno*, un pequeño carguero, cargado con sal y estopa, todo lo cual era muy necesario para los buques; retirada la carga, el pequeño buque fue hundido.

Recién el 12 de diciembre fue encontrado el *Gloucester*; fue enviado a llenar sus barriles de agua.

Durante un mes hubo largos períodos de calmas; así, el 9 de enero de 1742, la Escuadra de Anson había hecho apenas la mitad del camino a Acapulco; a partir de esa fecha, en cualquier momento podía llegar el galeón de Manila al puerto de Acapulco. El 26 de enero de 1742 ya estaban 60 millas al norte de Acapulco.

Anson esperó hasta el 6 de febrero; luego envió una lancha a reconocer la bahía de Acapulco, la que volvió 5 días después sin haber encontrado nada interesante. El 12 de febrero llevó a la Escuadra más hacia el Este y envió de nuevo a la lancha a explorar. Anson no quería que todavía los españoles supieran de su presencia. La lan-



Puerto de Acapulco



Una isla de Marianas, llamadas en su época, islas Ladrones.

cha demoró una semana; esta vez se acercaron a la bahía de Acapulco y entraron en ella, capturando una canoa con 3 negros que estaban pescando, a los que trajeron prisioneros.

Los prisioneros contaron que el galeón de Manila estaba dentro del puerto y que había llegado el 3 de enero, bastante adelantado con respecto a la Escuadra de Anson; esto era una noticia positiva. Por otra parte, comunicaron que desde Paita ya habían informado a las autoridades de Acapulco de la presencia de Anson, aunque en esos mismos momentos, no era esperado. Los pescadores negros también informaron que el galeón de retorno zarparía pronto, alrededor del 3 de marzo, pues estaba en el puerto ya casi listo con su cargamento de plata; la Escuadra de Anson sólo tenía que esperar unos pocos días más, pero ésto no era tan fácil ahora, tanto por la escasez de agua, como porque podían ser descubiertos.

Tratar de entrar a Acapulco para capturar el galeón de retorno habría sido una locura; Acapulco no era Paita y estaba defendido por varias baterías, por 200 soldados regulares y 1000 milicianos; estas fuerzas, además, habían sido reforzadas desde que se supo la noticia de Paita. Había que agregar además, los 50 cañones del galeón y los soldados ya embarcados. Considerando todo lo anterior, Anson desistió de atacar al galeón en el entorno del puerto; en vez de eso, preparó a sus buques para una cacería y lucha en alta mar.

El 1 de marzo Anson zarpó con su Escuadra y la desplegó frente a Acapulco justo fuera de la vista de la ciudad y de los montes cercanos a

ella; también se enviaron botes a explorar el puerto. Los días pasaban y el galeón no aparecía.

Cuando así pasaron 3 semanas, Anson comprendió que el intento de capturar había fallado.

Lo que había pasado era que la lancha que había enviado Anson y que había capturado la canoa con tres negros, fue avistada por los españoles, por lo que el Gobernador pidió al Virrey que ese año no zarpara el galeón de retorno a Manila, a lo que el Virrey accedió.

La escasez de agua en la Escuadra de Anson era ahora aguda, por lo que dejó al *Tryal Prize* vigilando el puerto de Acapulco y el resto de la Escuadra se dirigió a la vecina bahía de Chaquetón, donde fondearon el 1 de abril.

Hacia el Oriente

Allí los buques se prepararon para la muy larga travesía del Océano Pacífico; cazaron tortugas, pescaron, llenaron los barriles con agua potable, repararon cascos, arboladuras y velas y hasta secaron la pólvora al sol. Por otra parte, considerando Anson que sólo le quedaban 280 hombres, más algunos negros, y que esto no era suficiente para tripular todos los buques durante una tan larga navegación, decidió que todos los buques-presas deberían ser "aprovechados" al máximo (desguazados) y luego destruidos y hundidos. Así, sólo quedaron dos buques: el *Centurion* y el *Gloucester*; el 28 de abril estos dos buques estaban listos para zarpar.

El 6 de mayo de 1742, zarpaban definitivamente de las costas de México el *Centurion* y el *Gloucester*. Esperaban cruzar el Pacífico en dos o tres meses.

Anson estaba equivocado en sus conocimientos respecto al sistema de vientos reinantes en el Pacífico Norte. Así, deliberadamente, llevó a sus buques bajo los 14° de latitud sur antes de comenzar el cruce del Océano Pacífico, cayendo así directamente en la zona de vientos contrarios (los doldrums), de inestable dirección.

Así, los buques gobernaban erradamente, sin saber aprovechar los vientos apropiados; además, poco o nada sabían de las islas del Océano Pacífico; no conocían, por ejemplo, las islas Hawai (Cook las descubrió 35 años después). Por este motivo, para su travesía del Océano Pacífico, Anson sólo trató de llegar a las islas Ladrones (descubiertas por Magallanes) que estaban a 5000 millas de ellos. Otros problemas aparecie-

ron ya iniciada la navegación: profundas rajaduras en el palo trinquete del *Centurion*; luego se descubrió que el palo mayor del *Gloucester* estaba podrido y no había más que hacer que cortarlo; después apareció el escorbuto, aparentemente sin razón, ya que todavía había víveres frescos y agua abundante.

El viaje se arrastraba, con un viento suave; el *Centurion* debía reducir velas para que el *Gloucester*, con sólo dos palos, no quedara demasiado a popa; así, el escorbuto hacía cada vez más estragos. Veían pájaros en todas las direcciones, pero no veían islas; para los marinos de Anson, el océano Pacífico era un océano vacío, nada sabían de sus miles de islas. Estuvieron al borde del desastre.

A fines de julio, debido al pronunciado balanceo producido por una fuerte marejada, el mastelero del trinquete del *Gloucester* se quebró y cayó; ahora no podía hacerse a la vela en absoluto. Cuando sopló el viento nuevamente, el *Centurion* tomó a remolque al *Gloucester*. Las reparaciones tomaron 10 días.

Pocos días después una fuerte tormenta golpeó duramente a los dos buques, hasta los oficiales tuvieron que trabajar en las bombas; pasada la tormenta se vio que los daños en el *Gloucester* eran tan graves que sólo quedaba abandonar el buque, salvando todo lo salvable, lo que se hizo en dos días, con ayuda de todas las lanchas y en medio de un grueso oleaje que dificultó la labor. De los 97 hombres del *Gloucester* que aún estaban vivos, sólo 27 podían trabajar; además, todos sus víveres y agua potable se perdieron en la tormenta. Lo más difícil fue el transbordo de los 70 hombres enfermos; varios murieron en los botes.

El 15 de agosto se le prendió fuego al abandonado *Gloucester*, el que ardió toda la noche; a las 06:00 horas de la mañana siguiente estalló su santabárbara y se hundió. Toda su vida fue un barco con mala suerte.

El *Centurion* estaba en total desorden y con las bombas funcionando sólo regularmente.

El 23 fueron avistadas dos pequeñas islas y luego una tercera, las que resultaron ser simples rocas sin fondeadero ni agua, la que, a bordo del *Centurion* ya escaseaba.

El 27 avistaron tres islas más; hicieron rumbo a la isla del centro, a la que llegaron al alba del día siguiente y fue la salvación del

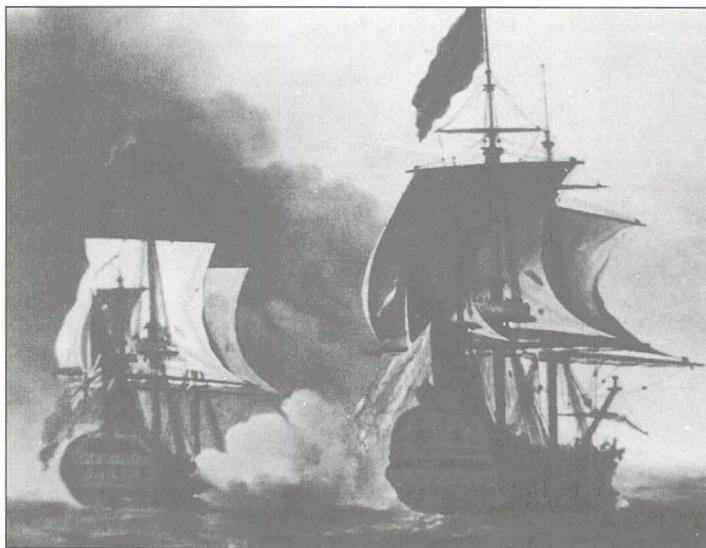
Centurion y de su escasa y enferma tripulación; era la isla Tinian, del grupo de las islas Ladroneas, una isla Paraíso, con agua potable, frutos, leña y como si fuera poco, ganado vacuno y cerdos que los españoles llevaban a la isla para que se abastecieran los galeones de Manila a Acapulco y viceversa.

Con gran dificultad, debido a su debilitada tripulación, el *Centurion* fondeó en las cercanías lo mejor que pudo. Anson aprovechó intensamente el tiempo; la mayor parte de la tripulación bajó a tierra para que los enfermos se mejoraran y se fortalecieran, sobrealimentándose; por otra parte, se trabajó intensamente en reparar y reacondicionar el buque.

El 22 de septiembre en la noche, una fuerte tormenta azotó la isla; el *Centurion* cortó sus espías y con un mínimo de tripulación fue arrastrado a alta mar, hasta perderse de vista. Anson con la mayor parte de la tripulación quedó en tierra, imaginándose lo peor. Como los días pasaban y el buque no volvía Anson decidió que la única solución para abandonar la isla era aprovechar un pequeño velero allí existente, cortarlo por la mitad y luego alargarlo todo lo que prudentemente se pudiera. Estaban en estos trabajos cuando, el 11 de octubre, se producía el gran milagro, el *Centurion* aparecía a la vista.

Anson en persona, el primero de todos, subió a bordo a felicitar al puñado de hombres que habían logrado gobernar al gran navío y traerlo de vuelta, a salvo.

Anson comprendió que era hora de irse, y lo más pronto posible, pues los españoles podían



Captura de la Covadonga por el *Centurion* al mando de Lord Anson, el 20 de junio de 1743. (pintura de Samuel Scott. De *Historia Mundial de la Marina*).

llegar en cualquier momento; además, aparecieron 4 embarcaciones indígenas de gran tamaño y muy veloces.

Rápidamente se reiniciaron los trabajos de reparación y reacondicionamiento del *Centurion* y cargar agua potable y alimentos.

Tres días después de la vuelta del *Centurion* se volvió a repetir la historia de la tormenta, pero, esta vez, como estaban a bordo Anson y la mayor parte de la tripulación, salieron a alta mar y pudieron enfrentar con mucha mayor seguridad las grandes olas y el fuerte viento; cinco días después la gran nave estaba de vuelta en la isla. Se trabajó intensamente en los últimos detalles de apertrechamiento del buque y así, el 20 de octubre de 1742, el *Centurion* zarpaba definitivamente de la isla de Tinian.

El capitán Anson decidió hacer rumbo hacia el Oeste, hacia China donde esperaba encontrar buques ingleses y puertos amigos; la navegación de 2.000 millas iba a ser muy peligrosa porque no tenían cartas ni conocimientos de los vientos (tifones) y corrientes de esos mares. Por otra parte, aunque estaban bien de víveres y agua, había grandes problemas en el buque mismo: vías de aguas en las amuras obligaban hacer trabajar las bombas día y noche, mástiles y vergas estaban muy debilitados y reparados, y así todo el aparejo.

Todas las noches arriaban vela y quedaban al paio.

El 4 de noviembre estimaban estar en medio de las islas que hay entre Formosa (Taiwan) y las Filipinas.

Con su olfato marineró hallaron luego la ruta correcta hacia su meta.

En aguas de China

Avistaron la costa de China de noche; al amanecer se encontraron en medio de una muy grande flotilla de cientos de pesqueros chinos de todos tamaños.

Anson pensó inmediatamente en la posibilidad de que algunos de estos pescadores los pudiera pilotear hasta la colonia portuguesa de Macao, pero, todos los intentos de comunicación y entendimiento fracasaron; en la tarde sonó un cuerno desde uno de los botes pesqueros, se izó una bandera roja y todos los pescadores desaparecieron rumbo a la costa; al día siguiente nuevamente aparecieron en la mañana, repitiéndose la misma historia, hasta el 8 de noviembre en que llegaron al estuario del río Cantón, a 24 millas de Macao; al día siguiente un chino subió a bordo y en un mal portugués se ofreció pilotear el buque hasta Macao por 30 dólares; Anson aceptó la oferta. Por problemas de marea y corrientes, recién el 12 de noviembre

fondearon en el ansiado puerto de Macao, que era el primer puerto amigo en que fondeaban después de 2 años (el último había sido Santa Catalina, en Brasil). En aquella época (siglo XVIII) Macao era el único asentamiento europeo en la costa china; además de este enclave portugués, los buques extranjeros sólo podían recalar y comerciar en el puerto chino de Cantón; casi ningún extranjero podía entrar y visitar China. En ambos puertos el gobierno chino había impuesto drásticas limitaciones a las actividades de los occidentales. El capitán del buque mercante inglés *Augusta* dio a conocer al capitán Anson las costumbres, usos y creencias chinas y del Emperador de la China, considerado hijo de los dioses.

Después de vencer muchas y grandes dificultades con las autoridades chinas, Anson consiguió, a fines de diciembre, que el *Centurion* fuera reparado y reacondicionado en Cantón; allí durante cuatro meses se hicieron las reparaciones muy lentamente, debiendo, resolver de continuo absurdas complicaciones y problemas de todo tipo. En medio de estas circunstancias Anson recibió cartas de Inglaterra en que se le informaba que sus buques *Severn* y *Pearl*, que él consideraba perdidos, habían llegado sanos y salvos a Inglaterra.

Por fin, el 19 de abril de 1743, el *Centurion* salió de aguas chinas rumbo al sur.

Durante su permanencia en Cantón, Anson hizo correr el rumor de que, una vez reparado el *Centurion*, haría rumbo directo a Inglaterra; esto con el fin de despistar a los espías españoles. Una vez en alta mar Anson informó a su tripulación que iban rumbo a las Filipinas para capturar el galeón de Manila; la tripulación respondió vitoreándolo con salvaje alegría. En verdad, desde que Anson tomó el mando de la Expedición, en Inglaterra, su único y gran sueño fue capturar al galeón de Manila, y lo mantuvo hasta en los momentos más difíciles del viaje. Había fallado en aguas americanas, y ahora lo intentaría de nuevo en aguas asiáticas.

Su tripulación la componía de sólo 227 hombres, de los cuales, unos 50 eran negros americanos e indios y unos 30 sólo muchachos. En total eran menos de la mitad de la dotación normal del buque.

Anson advirtió a la tripulación que el asunto podría no ser fácil. El año anterior, no había habido galeón de Manila, así que en este presente año debería haber dos. Cada uno sería un gran buque de 40 ó 60 cañones con 500 hombres o más, pero aún así, Anson pensaba que si la tripulación del *Centurion* se comportaba como lo había hecho en el pasado, no había razón por la que ellos no capturaran al menos uno de los dos galeones; el premio en dinero para cada uno de

los hombres los haría rico para toda la vida.

Estaban en abril de 1743; por la información reunida, Anson estimaba que el galeón o los galeones debían haber zarpado de Acapulco al menos un mes atrás, por lo que bien podrían llegar pronto (ya que no hubo galeón el año anterior); rutinariamente recalaban primero en las islas Ladrones y luego hacían rumbo al cabo Espíritu Santo en las islas Filipinas; un puesto de vigía especial para ellos existía en este Cabo; así, presumió que el galeón iría para allá, y resolvió esperar su llegada.

Combate y captura de la *Covadonga*

El viejo *Centurion* hizo rumbo al Este, iniciando la lucha con los vientos del monzón del noreste.

El 20 de mayo era avistado el cabo Espíritu Santo, poniéndose a continuación el *Centurion* al paio, a 30 millas de distancia para no ser descubierto por los españoles.

Mientras estaban a la espera, Anson ordenó a sus oficiales dar a los marineros instrucción de soldado de infantería, es decir, enseñarles a manejar y disparar mosquetes y pistolas y a luchar cuerpo a cuerpo con picas y hachas de abordaje; todo ello en prevención de lo que estaba por venir. Además, Anson dio órdenes de que momentos antes de entrar en combate todos los botes fueran arriados al agua y puestos en la banda contraria de la que estaba haciendo fuego de cañón, para protegerlos de los disparos del enemigo.

Pasó mayo y llegó junio...y seguían esperando, con vigías en las cofas, día y noche.

Al amanecer del 20 de junio de 1743, el guardiamarina Proby avistó un buque al sureste; era razonable suponer que era la presa esperada.

Los dos buques derivaron juntos, durante dos horas, porque casi no había viento, apenas visibles uno del otro.

Anson hizo los preparativos finales; cuatro de los mejores tiradores de mosquete fueron ubicados en las cofas; a los artilleros se les dio instrucciones especiales; había sólo la mitad de artilleros necesarios para disparar todos los cañones, pero suficientes hombres para enfriar (con esponjas con agua) los cañones y luego cargarlos, dejándolos listos para volverlos a disparar. Así, había un equipo de artilleros para cada dos bocas de fuego, corriendo de cañón en cañón, disparándolos cuando estaban listos; es decir, no era posible disparar por andanadas.

A mediodía los dos buques todavía estaban separados 3 millas, pero Anson había maniobrado de manera tal que había ganado la posición de barlovento. Poco después el galeón se puso al paio arrumbando al norte; Anson gobernó para

pasar por la popa del galeón y aparecer por su banda de sotavento, cortándole así su aproximación a tierra, donde había un pequeño puerto, a 30 millas de distancia, en el cual podía refugiarse.

Una fuerte lluvia cayó. Cuando aclaró, se vio a los españoles despejando las cubiertas para el combate, arrojando por las bordas, trastos inútiles y el ganado que habían embarcado en la isla de Guam.

Anson decidió que había llegado el momento de abrir fuego, habiendo esperado el momento en que los dos buques estuvieran muy cerca uno del otro. Finalmente prefirió tomar a los españoles por sorpresa, ya que él había aclarado primero para la acción.

Así, el *Centurion* abrió fuego con sus cañones de caza; el galeón respondió con sus cañones de popa.

El *Centurion* hizo girar las vergas de las cebaderas de proa y popa como si intentara esponear y abordar al galeón desde las amuras; el español hizo exactamente lo mismo, incitando al abordaje (lo cual era absurdo para Anson dada la poca tripulación del *Centurion*), ya que en ese entonces, estaba en ventaja numérica, pues veía los pocos hombres que habían en la cubierta del buque inglés.

Anson, por supuesto, no tenía ninguna intención de abordar el galeón, por los pocos hombres de que disponía; contaba para triunfar sólo con el fuego de sus cañones.

Lentamente el *Centurion* pasó a popa del galeón, bajó por su lado de sotavento, hasta que se puso justo atravesado en la proa del galeón. En esa posición todos los cañones de una banda del *Centurion* podían disparar al otro buque, y sólo algunos de los cañones del galeón podían responder eficientemente.

Los dos buques estaban ahora muy cerca; primeramente se lanzaron tacos de estopas encendidas que cayeron a bordo del galeón, incendiando un grupo de hamacas y éstas a su vez al palo de mesana. Las llamas y el humo pusieron en confusión a los españoles. Luego, los cañones del *Centurion* entraron en acción machacando terriblemente los costados del galeón. Los hombres armados de mosquetes, ubicados en las cofas, hicieron un debastador fuego sobre la cubierta del galeón. Muchos oficiales españoles murieron en su alcázar; el Comandante del buque español fue herido.

La posición de ventaja del *Centurion* no pudo ser mantenida y finalmente ambas artillerías estaban en igualdad de condiciones; así, durante una terrible hora resistieron andanada tras

andada, mientras que sus propios artilleros corrían de uno a otro cañón.

Entonces el fuego español comenzó a debilitarse; se veía a los oficiales españoles tratando de alentar a sus artilleros; luego, del palo mayor del galeón se arriaba el estandarte real. El galeón de Manila, denominado *Nuestra Señora de la Covadonga* se rindió al buque de guerra inglés HMS *Centurion*.

El capitán Anson daba sus órdenes con total calma. El Teniente Saumarez fue enviado a tomar posesión de la presa, siendo nombrado Comandante de ella. El espectáculo que había a bordo del galeón era terrible: 64 muertos y 75 heridos; en contraste, en el *Centurion* hubo 3 muertos y 15 heridos. La tripulación total del buque español antes del combate era de 644 hombres.

Anson hizo tripular la presa con apenas un puñado de hombres, dada la reducida dotación de que disponía; por ello su gran problema fue distribuir los varios cientos de prisioneros entre los dos buques y... vigilarlos. De ellos Anson tomó 55, principalmente indios y negros esclavos, a los que les dio libertad y los enroló bajo la bandera inglesa.

Con muy poca imaginación al *Nuestra Señora de la Covadonga* le cambió su nombre por el de *Centurion's Prize*.

Un problema tanto o más grave que la custodia y alimentación de los prisioneros fue la reparación de los daños sufridos por ambos buques; durante el combate el caso del *Nuestra Señora de la Covadonga* era mucho más grave que el del *Centurion*.

Para mayor seguridad, Anson dio orden de trasladar al *Centurion* la mayor parte del tesoro del galeón, transbordándose 112 sacos y 6 cofres llenos de monedas de plata; en total, 130.000 piezas.

Para gobernar ambos buques Anson tuvo que otorgar numerosos ascensos, especialmente de guardiamarinas.

Vuelta a la patria

Anson tomó rumbo a Cantón, China, pero, debido a las numerosas averías sufridas por el galeón, éste debió ser remolcado por el *Centurion*. El 11 de julio de 1743 ambos buques fondeaban en el puerto portugués de Macao, en China. Anson en su primera recalada y contacto con las autoridades chinas en Cantón y Macao, sufrió humillaciones e increíbles demoras y tramita-



Mapa que señala la ruta seguida por Lord Anson en su viaje de circunnavegación del mundo.

ciones para conseguir fondeadero, víveres, agua y servicio de reparaciones, todo ello debido a su total inexperiencia para entender y tratar a los gobernantes de ese extraño imperio chino; pero, finalmente, con decisión, valentía y astucia, logró obtener respeto para él y su bandera. Con la experiencia adquirida, la segunda estadía de Anson en Macao y Cantón, si bien fue igual de difícil y complicada como la anterior, logró nuevamente conseguir todo lo que necesitaba para el *Centurion*, llegando esta vez a ser reconocido y respetado como lo que era, un gran marino.

El 28 de julio los prisioneros españoles fueron dejados libres en Macao. Dado el pésimo estado del *Nuestra Señora de la Covadonga*, en diciembre de 1743, Anson lo vendió en Macao a los portugueses, a precio de liquidación, por 1.000 libras.

El 15 de diciembre de 1743 zarpaba con el *Centurion* definitivamente de Macao, de regreso a Inglaterra, pasando por Java y luego, ciudad del Cabo, donde reclutó 40 marineros ingleses y holandeses.

El 3 de abril de 1744 el *Centurion* zarpaba de ciudad del Cabo y tras larga navegación por el océano Atlántico, el 10 de junio emboca el canal de la Mancha; allí, un mercante le informó que Inglaterra estaba en guerra con Francia desde el 20 de marzo. La diosa fortuna había permitido al capitán Anson y a su buque terminar exitosamente su viaje de circunnavegación del mundo, fondeando en la gran isla de Wight, en la bahía de Portsmouth, el 15 de junio de 1744, tres años y nueve meses después de haber partido de ese mismo lugar; en efecto Francia tuvo conocimiento de la próxima llegada del *Centurion* y había reunido una poderosa escuadra para interceptarlo en el canal de la Mancha, pero una espesa neblina permitió que los buques franceses y el buque de Anson se cruzaran sin verse...

El *Centurion* llegó de vuelta a la patria tripulado con 145 de los 521 hombres con que había partido; en sus bodegas traía un tesoro de 500.000 libras, el cual hoy en día, valdría 10 veces más. El tesoro capturado por Anson sólo sería comparable al que trajo Drake 163 años antes.

EPILOGO

Apenas llegado a Inglaterra, Anson entró en agrias discusiones con el Almirantazgo al exigir que se respetaran y aprobaran los ascensos que él había otorgado a algunos de sus oficiales. El Rey, al saber el regreso del Capitán Anson, lo llamó a su presencia. El Almirantazgo le ofreció su promoción a Contraalmirante de la Escuadra Azul, ofrecimiento que él rechazó indignado, a menos que se ascendieran a los oficiales que había promovido durante el viaje. Se retiró de la Armada y se fue a vivir al campo, donde permaneció diez meses; luego vinieron cambios políticos que, a su vez, produjeron importantes cambios; las nuevas autoridades navales reconocieron los ascensos otorgados por Anson y a él lo ascendió a Contraalmirante de la Escuadra Blanca, con un asiento en la Mesa Directiva del Almirantazgo.

De allí en adelante el Almirante Anson desarrolló una muy brillante carrera naval, luchando tanto por su patria en el mar como en la reorganización de la Royal Navy; se preocupó de muchos aspectos, que su experiencia le señaló como importantes: el diseño de nuevos y mejores buques de guerra, imponer orden y moral en los arsenales, uso obligatorio de un uniforme naval (tanto para los oficiales como para clases y marineros); combatir enérgicamente el abuso de los proveedores de la Armada y la creación del Real Cuerpo de Infantería de Marina. El Almirante Anson es considerado como uno de los padres de la Royal Navy y un Héroe Nacional.-

BIBLIOGRAFIA

1. ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, 8 tomos, Ed. Garrega.
2. CAPTAIN ANSON AND THE TREASURE OF SPAIN by Frank Knight.
3. HISTORIA DE CHILE, 20 tomos, 3ra. edición, por Francisco A. Encina.
4. ANSON'S VOYAGE ROUND THE WORLD by S.W.C. Pack.
5. CABO DE HORNOS por Félix Riesemberg.
6. ALGUNOS NAUFRAGIOS OCURRIDOS EN LAS COSTAS DE CHILE por C.F. Francisco Vidal Gormaz.