

Ciudad del Cabo y África austral en la estrategia imperial de la Monarquía Hispánica (1765-1807)*

Cape Town and Southern Africa in the imperial strategy of the Hispanic Monarchy (1765-1807)

DIEGO TÉLLEZ ALARCIA

Resumen

El objetivo de este trabajo es analizar los diferentes aspectos del rol que comienza a desarrollar el ámbito geográfico de África austral en general y la colonia de Ciudad del Cabo en particular en la estrategia imperial de la Monarquía Hispánica. Aspectos como el establecimiento de la Ruta de Levante a Filipinas, la actividad corsaria rioplatense en las costas de Angola, las Invasiones Inglesas del Río de la Plata, o la captura y traslado de prisioneros hispanos al Cabo. Este papel relevante comienza a intuirse en la primera mitad del siglo XVIII y alcanza su apogeo durante la segunda mitad y los primeros años del siglo XIX.

Palabras clave

Ciudad del Cabo; África Austral; Monarquía Hispánica; Ruta de Levante; Invasiones Inglesas

Abstract

The objective of this work is to analyse the different aspects of the role that the geographical area of southern Africa in general and the colony of Cape Town in particular began to develop in the imperial strategy of the Hispanic Monarchy. Aspects such as the establishment of the Levant Route to the Philippines, the corsair activity on the coasts of Angola, the British Invasions of the River Plate, or the capture and transfer of Hispanic prisoners to the Cape. This relevant role began to be felt in the first half of the 18th century and reached its peak during the second half and early years of the 19th century.

Keywords

Cape Town; Southern Africa; Hispanic Monarchy; Route of the Levant; British Invasions of the River Plate



Recibido con pedido de publicación el 9 de diciembre de 2024

Aceptado para su publicación el 24 de marzo de 2025

Versión definitiva recibida el 24 de abril de 2025

doi: [10.35305/prohistoria.vi43.2006](https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi43.2006)

Diego Téllez Alarcia, Universidad de La Rioja, Logroño, España; e-mail: diego.tellez@unirioja.es

* Agradezco las sugerencias aportadas por los evaluadores de la revista



Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons. [Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Téllez Alarcia, D. (2025). Ciudad del Cabo y África austral en la estrategia imperial de la Monarquía Hispánica (1765-1807). *Prohistoria*, Año XXVIII, 43, jun., 1-25.

La Monarquía Hispánica y África austral en la historiografía modernista

Ciertamente España y lo que hoy en día conforma Sudáfrica no tuvieron en la Edad Moderna lazos políticos, económicos o culturales destacados que justificasen un interés historiográfico por parte de los historiadores del mundo hispano como sí era el caso de muchos otros lugares del planeta. Ni siquiera la célebre ruta marítima del Cabo fue un derrotero empleado por los barcos españoles durante la mayor parte de este periodo debido a la temprana firma de los Tratados de Alcáçovas (1479) y Tordesillas (1494), la publicación casi contemporánea al último de las bulas alejandrinas y la confirmación aparente de este status quo en los tratados de Münster (1648) y Utrecht (1713-14).

A finales del siglo XVIII, sin embargo, la aceleración del comercio a nivel global y el choque de intereses entre los distintos poderes imperialistas hicieron que el Cabo en particular y África meridional en general comenzasen a jugar un rol destacado en la historia de la Monarquía Hispánica. Para empezar, las autoridades españolas se replantearon desde la primera mitad de la centuria la exploración y explotación de la ruta del Cabo para conectar la Península con Asia. A partir de 1765 los proyectos se convirtieron en realidades a pesar de la oposición de las Provincias Unidas y de Inglaterra y los buques españoles comenzaron a utilizar dicho itinerario como cualquier otra potencia. Por si esto fuera poco, durante la segunda mitad del siglo y muy especialmente a partir del estallido de la guerra en las Trece Colonias, el Cabo y su entorno se convirtieron en un escenario bélico posible y probable entre las diversas potencias mundiales, incluida la Monarquía. La cercanía del Río de la Plata a esta nueva área era un elemento estratégico particularmente sensible para las autoridades españolas, como lo demostrarían las campañas de corso lanzadas desde el virreinato contra intereses británicos en África austral o la expedición de conquista de Buenos Aires (Primera Invasión Inglesa) cuyo origen estuvo precisamente en Ciudad del Cabo. Estos enfrentamientos tuvieron como una de sus consecuencias más visibles la presencia de algunos prisioneros hispanos en esta última, algunos de ellos verdaderamente notorios.

Con todo, la historiografía hispanista apenas ha hecho hincapié en esta cuestión desde una perspectiva de conjunto. El único estudio que ha intentado ofrecer una visión general de las relaciones entre España y Sudáfrica pertenece al profesor de Relaciones Internacionales Juan Manuel Riesgo quien en 1986 publicó un artículo en la *Revista de Estudios Internacionales* donde, tras una breve introducción histórica, predominan los aspectos políticos y comerciales contemporáneos. Aunque la tentativa es meritoria por su carácter pionero y por la información ofrecida para el periodo contemporáneo, resulta insuficiente para el modernista por no profundizar en absoluto en la decisiva segunda mitad del siglo XVIII (Riesgo, 1986: 751-768).

La mayor parte de los especialistas que han llegado a prestar cierta atención a la relación entre el Cabo y España en la Edad Moderna, lo han hecho tangencialmente y en conexión con otras temáticas. Un primer grupo se ha centrado en el establecimiento de la ruta española a Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza. La precursora de esta línea fue Lourdes Díaz-Trechuelo, que analiza en su obra algunos de los proyectos que precedieron al establecimiento de la Compañía de Filipinas en 1785, y que pretendían emplear dicho itinerario (Díaz-Trechuelo, 1965: 3-32). Pocos años después Weng Eang Cheong ofreció el punto de vista holandés acerca de dichos proyectos (Cheong, 1970: 1-19). Más recientes son las minuciosas aportaciones realizadas por Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (2013: 429-476 y 2013b: 307-340). En ellas se amplía notablemente la información recopilada por Díaz-Trechuelo y Cheong. Finalmente, Ana Crespo Solana también menciona en algunos de sus trabajos el “largo pleito entre la República Holandesa y la Corona española sobre la necesidad de compartir la ambigua ruta que bordeaba el Cabo de Buena Esperanza”, y la resistencia que ello provocaba especialmente en la Compañía Holandesa de las Islas Orientales (Crespo Solana, 2009: 149 y 2020).

Otro tema que ha sido protagonista de diversos trabajos ha sido el de las acciones corsarias emprendidas en las costas africanas por naves y tripulaciones procedentes del Río de la Plata. La mayor parte de ellos procede de eruditos vinculados a la marina argentina o uruguaya. Es el caso del Alférez de Navío Agustín Beraza (1978) o del Comodoro Miguel Ángel de Marco (2002).

Finalmente, otro grupo de científicos han mencionado el origen capense de la Primera Invasión Inglesa. No es que se haya ahondado mucho más en el asunto cuando, al menos desde mediados del XVIII, el temor a un ataque inglés al Río de la Plata era patente. Entre los autores que han reparado en esta cuestión se encuentran Coronado, Beverina o, más recientemente, Luzuriaga y Gallo (Coronado, 1870; Beverina, 1939; Luzuriaga, 2002; Gallo, 2004).

La conclusión de este rápido repaso historiográfico es evidente. Existen meritorios trabajos en los que se dan claves puntuales para aspectos concretos de la relación entre El Cabo y la Monarquía Hispánica en este periodo. Pero falta un estudio que engarce todos ellos, profundice en lo posible, muestre otros aspectos de dicha vinculación y ofrezca una visión de conjunto.

La realidad es que el estudio de este espacio suscita un número importante de cuestiones metodológicas e historiográficas. Por un lado, interconecta numerosos lugares que tradicionalmente han sido analizados de forma separada: los enclaves rioplatenses y Filipinas, del lado español; Santa Helena y el Cabo, del británico; y las islas de Borbón y Mauricio del francés, siempre con la India, China y el Sudeste Asiático como telón de fondo. También a las Malvinas como estación de repostaje en la ruta al Océano Pacífico. Por otro lado, relaciona tradiciones historiográficas hasta ahora independientes, pero que deben

revisarse de modo conjunto: la evolución de las alianzas en el panorama diplomático del siglo XVIII, la emancipación de Estados Unidos y de Latinoamérica, el crecimiento de los sentimientos favorables al libre comercio en Gran Bretaña, la rivalidad colonial franco-británica, el declive de los imperios neerlandés e hispano, el descubrimiento y colonización de Oceanía, el desarrollo de redes mercantiles a nivel global, los inicios de la Revolución Industrial y sus necesidades o el establecimiento de la hegemonía británica durante el XIX.

En las siguientes páginas se intentará analizar cada uno de los elementos que interconectaron estos en apariencia lejanos ámbitos geopolíticos de modo que pueda componerse una visión de conjunto coherente y con entidad propia, trenzando algunas de estas tradiciones historiográficas en una urdimbre interconectada.

España vuelve sus ojos a la ruta del Cabo de Buena Esperanza

Las navegaciones transoceánicas quedaron inauguradas a finales del siglo XV con las expediciones portuguesas de Bartolomé Dias y Vasco de Gama, las primeras en bordear completamente el continente africano y mostrar el camino hacia las codiciadas Indias Orientales; así como con las expediciones colombinas que habían llegado al continente americano. No mucho después la de Magallanes confirmaría la posibilidad de alcanzar el mismo ámbito geográfico navegando hacia el Oeste, aprovechando la esfericidad de la Tierra. Durante siglos, la conexión con los puertos donde podían adquirirse las preciadas especias, entre otros muchos productos suntuarios, tuvo que realizarse o bien navegando a través de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, o bien cruzando el Pacífico desde las costas de la América Española, fuese por el Cabo de Hornos o, más habitualmente, a bordo del Galeón de Manila-Acapulco. Faltaban cientos de años para la apertura de los canales de Suez y Panamá. El Tratado de Alcáçovas, firmado en fecha tan temprana como 1479, antes incluso de los viajes de Gama o Magallanes, condenó a la Monarquía Hispana a no utilizar la primera de ellas, que quedaba íntegramente bajo dominio y control lusitano. Ni siquiera durante el periodo de la Unión Ibérica los españoles se adentraron en aquellas latitudes, que seguían siendo administradas por funcionarios portugueses que se limitaban a dar cuenta de sus gestiones al soberano español y a sus ministros (Welch, 1950). Este veto se había renovado con la firma de los posteriores tratados de Münster y Utrecht.

A comienzos del siglo XVIII esta limitación comenzó a ser criticada por numerosos memorialistas (Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2013a: 307-340). La ruta del Cabo se había convertido en la principal conexión entre Europa y Asia para todas las potencias europeas y sus compañías de comercio, a excepción de España. En el propio Cabo de Buena Esperanza había surgido en 1652 un pequeño enclave fundado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales

(VOC en su acrónimo neerlandés) con el fin de servir de estación de refresco a sus buques cuya importancia estratégica no había hecho sino incrementarse década tras década. No era la única. Gran Bretaña disponía de la isla de Santa Helena y Francia de las islas Mauricio y Borbón. Pero el Cabo por su situación geográfica, la disponibilidad de suministros y sus excelentes fondeaderos (Table y False Bay) era a mediados del Siglo de las Luces la codiciada puerta a Oriente: “The situation of the Cape makes it the Gibraltar of this part of the world, and it is so acknowledged by France, Holland, America & by the East India Company [...] tan an active power possessed of the Cape will command all communication between the Eastern & Western World”.¹ Algunos hablaban de ella como de la “llave de Asia” o el “Gibraltar del Océano Índico” (Graham, 1967: 24; McAleer, 2016: 46).

Por otro lado, la VOC venía utilizando el puerto de Cádiz como estación de refresco de sus buques tanto en las rutas hacia América como en las que tenían como destino Asia desde al menos la firma del tratado de Münster (Crespo Solana, 1998: 145-154). Parecía razonable que las autoridades españolas aspirasen a cierta reciprocidad. Sea como fuere, a partir del primer proyecto de creación de una compañía de comercio en Filipinas, auspiciado por Patiño en 1732, se da comienzo igualmente a un largo y proceloso proceso diplomático entre la Corona Española y la República Holandesa (Crespo Solana, 2020: 130-139). En éste se llegó incluso a contemplar “la posibilidad de realizar un comercio directo entre Holanda, Cádiz y las Islas Filipinas utilizando los navíos de la VOC”.² No obstante, se sucedieron las quejas, las presiones y los incidentes y desencuentros como el protagonizado por el apresamiento y liberación del barco holandés *Langerak* en aguas de Mindanao en 1733 (Barrio Muñoz, 2012).

La situación en 1733 no estaba lo suficientemente madura como para que fructificase el proyecto de creación de una compañía de comercio con Filipinas que emplease la ruta del Cabo. A las presiones holandesas se sumaron las británicas, lo que trajo el abandono de la tentativa. Tampoco había unanimidad entre los estadistas españoles. Carvajal despreciaba abiertamente las ventajas de esta ruta y prefería la del Cabo de Hornos:

“Formábanla gruesos comerciantes de Cádiz [el proyecto de compañía de Filipinas] pero con mil errores siendo el mayor de todos echar la navegación por el Cabo de Buena Esperanza [...] Es error este intento porque ¿quién va a hacer una larguísima navegación por dónde ha de buscar el asilo de una desgracia en casa precisamente de un enemigo que desea que se sumerja? Y es mayor error porque tenemos esa navegación más corta

¹ Yonge al gobernador Dundas, 15 de noviembre de 1800 (Theal, 1897-1905: III, 358).

² Memoria de los *Bewindlhebbers* de la VOC, 9 de mayo de 1732, Het National Archief, *Archief van de Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC-Archief), 4.736 (Crespo Solana, 2009: 149).

haciéndola toda por dominios nuestros pasando el Estrecho de Magallanes o cabo de Hornos y navegando todo el Mar del Sur hasta Filipinas”. Para favorecerla proponía crear “el establecimiento junto al Estrecho porque allí descansan, renuevan la aguada y componen lo que les falta” (Delgado Barrado, 1999: 123-124).

Esa fue la dinámica durante las siguientes décadas hasta que un hecho militar trastornó este equilibrio: la ocupación de Manila entre 1762 y 1764 por los británicos en el marco de la Guerra de los Siete Años. La caída de Manila es un elemento clave para entender la renovación del interés hispano por la ruta de Levante. Hizo que a la preocupación económica por las islas se uniera otra aún mayor: la militar (Ayerba, 1897; Tracy, 1995: 8). Conectar el archipiélago filipino de un modo más rápido y eficaz con la metrópoli no solo favorecería el comercio, sino que también reforzaría la capacidad de defensa y la adquisición de información (Cosano, 1981; Ortega del Cerro, 2022). Una prioridad. En este contexto hay que entender el proyecto definitivo para explorar la ruta del Cabo por parte de navíos de la Armada Española (Jurado Cerón, 2016).

El primer buque en recorrerla fue el *Buen Consejo*. Se trataba de un navío de línea de 60 cañones capitaneado por Juan de Casens que realizó la travesía con éxito entre 1765 y 1767. A esta expedición inaugural le siguieron otras 13, todas ellas por barcos de la Armada, que establecieron el conocimiento técnico y cartográfico básico para ejecutar la navegación por aquellas latitudes con garantías de éxito (Martínez Shaw y Alfonso Mola, 2013: 429-476). A partir de 1785 tomaron el relevo las embarcaciones de la Real Compañía de Filipinas, fundada en ese mismo año (Díaz-Trechuelo, 1965).

La presencia de los barcos españoles en la ruta del Cabo despertó las suspicacias y el rechazo tanto de Gran Bretaña como de Holanda, que invocaban las cláusulas de los tratados internacionales, remontándose en origen hasta el de Alcáçovas y el de Tordesillas para evitarla. En 1768 ambas potencias desataron una ofensiva diplomática de tal magnitud que hace afirmar a Cheong que “in 1768, the spanish government was so intimidated by the remonstrances of the Dutch and English Ministers [...] that plans for spanish ships to use the Cape of Good Hope were withdrawn” (Cheong, 1970: 8). En realidad, la afirmación no es precisa. Si bien es cierto que los primeros buques enviados por la Armada renunciaron a hacer escala en Ciudad del Cabo, sus singladuras no fueron suspendidas en absoluto y se completaron con éxito. Hubo que esperar tiempo para que el primer navío español echase el ancla en la Bahía de la Mesa (Table Bay). Fue la fragata *Astrea* en 1770. No fue bien recibido: “According to the treaties of Munster and Utrecht, the Spaniards were prohibited from sending vessels to India by way of the Cape of Good Hope. The government therefore refused to allow the captain of this ship, which was a man-of-war, to procure any supplies except water and fuel”. Sin embargo, el resto de las naciones “obtained

whatever they chose to pay for” (Theal Theal, 1897-1905: III, 102). Se sostuvo una “agria disputa con las autoridades holandesas que [...] impidieron el desembarco de los oficiales y solo accedieron a suministrar a la nave agua y una reducida carga de leña” (Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2013a: 328).

Las Provincias Unidas, con todo, mantenían una relación de neutralidad con España por lo que no era de esperar mayores represalias. Por si fuera poco, la política exterior holandesa fue evolucionando durante los siguientes años desde la ya centenaria alianza con Gran Bretaña, hasta el enfrentamiento bélico contra ella (Cuarta Guerra Anglo-Holandesa, 1780-84) y el consiguiente acercamiento a Francia (quien a su vez estaba ligada a España a través del Tercer Pacto de Familia). Sobre los pormenores de las causas y evolución de dicho viraje diplomático puede consultarse a Scott (1988).

Este viraje diplomático no fue ajeno a que poco a poco se abriese la férrea actitud holandesa en lo concerniente al empleo de la ruta del Cabo por parte de los españoles. En 1774 los espías británicos informaban de que todavía se autorizaba únicamente a los barcos españoles a realizar aguada y a adquirir madera en el Cabo.³ Sin embargo, un año después el propio James Cook anotaba a su paso por el Cabo en 1775 su encuentro con tres fragatas españolas: “While we lay in Table Bay, several foreign ships put in and out, bound to and from India [...] three Spanish frigates, two of them going to and one coming from Manila”. Indicaba que “it is but very lately that the Spanish Ships have touched here”. Pero aún más interesante, informaba de que esas tres fragatas habían sido las primeras en obtener los mismos privilegios de atención portuaria que el resto de potencias europeas: “these were the first that were allowed the same privileges as other European friendly nations” (Cook, 1955: II, 658-659). Cook identifica a una de las fragatas, la *Juno*, que efectivamente se hallaba en su viaje de regreso desde Manila. Las otras dos embarcaciones serían la *Astrea* y la *Venus*, que viajaban juntas a Filipinas (Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2013a: 328). Estas noticias proporcionadas por el navegante británico anticipan en tres años la concesión de dichos privilegios que, según Alfonso Mola y Martínez Shaw, corresponderían a la arribada de la fragata *Astrea* en marzo de 1778 (2013a: 328), aunque los propios autores reconocen no tener datos de las expediciones de las fragatas *Palas* (1773-74), *Juno* (1774-75 y 1776-77) y *Astrea* (1775-76 y 1776-77).

Según cálculos de Theal entre 1772 y 1780 fueron 16 los buques españoles que recalaron en el puerto sudafricano. Tan solo 1 entre 1781 y 1784 y 8 más entre 1785 y 1789. Para el periodo que transcurre entre 1790 y 1795 no se disponen de datos en los archivos sudafricanos según este autor (Theal, 1909: III, 102, 151 y 195). Llama la atención la disminución en el quinquenio que va de 1781 a 1784 pero se explica fácilmente por el enfrentamiento con Inglaterra en el marco de la

³ Intelligence from the Cape: Spanish ships allowed only wood and water by the Dutch, 16 de julio de 1774 (Matthews y Wainwright, 1971: 70).

Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América. La ausencia de información del siguiente quinquenio podría mitigarse con fuentes españolas, pero a la espera de un recuento solo puede afirmarse su reapertura a partir de datos individuales conocidos. Como el viaje de la fragatilla *Príncipe Fernando* con el primer comisionado de la Compañía de Filipinas a la India, Celedonio Latreita, una vez aprobado el privilegio de comercio directo con Asia sin la obligación de hacer escala forzosa en Manila; o los de las fragatas *Princesa* y *Príncipe Fernando*, la primera desde Manila y la segunda desde Mauricio, y que fueron atacadas por los británicos en 1797 mientras se refugiaban en el puerto de Tenerife (Cardell Cristellys, 2007).

A partir de 1796 el Cabo cayó en manos británicas hasta su devolución a la República de Batavia en 1803. En buena lógica la ruta tuvo que ser abandonada nuevamente, máxime tras el estallido de un nuevo conflicto con Gran Bretaña. Ni siquiera la poderosa Escuadra de Asia al mando de Ignacio María de Álava se atrevió a utilizarla, prefiriendo arriesgarse a la difícil navegación por el Cabo de Hornos y a atravesar el Pacífico (Lastres Pardo, 2007). Sí la empleó para regresar a la Península una vez finalizadas las hostilidades en 1802 tras la firma de la paz de Amiens. El propio Álava da noticias de las causas de su parada de 9 días en el Cabo entre el 4 y el 13 de marzo de 1803 en su diario de navegación:

“...para asegurar por medio de comestibles frescos la conservación de la salud de los equipajes en el resto del viaje, reemplazando las dietas vivas para los enfermos que estaban para finalizarse, para hacer poner el mismo tiempo nueva carlinga al bauprés de la fragata *Pilar*, que la necesitaba, y tratar de tomar el agua de una pulgada por hora que hacía este navío” (Laborda, 2005: 53).

Más adelante también admite que fueron “reemplazadas las piezas de arboladura [de la *Pilar*] y un ancla que necesitaba la *Lucía*” (Laborda, 2005: 57). Es decir, los objetivos fueron básicamente reponer víveres y reparar las naves.

Curiosamente la estancia de Álava coincidió precisamente con la entrega de la colonia del Cabo por parte de las autoridades británicas a las holandesas. El comandante español asistió a la partida del almirante Curtis y del gobernador Dundas, a bordo del *Diomedes*, con quienes intercambió cumplidos y regalos: “remitiéndome frutas que, como fueron las primeras, recibimos con mucho aprecio [...] yo le correspondí con algunas botellas de vino de Jerez que creí apreciaría porque tenía la circunstancia de estar embarcado desde el año 95 y había hecho la vuelta al globo” (Laborda, 2005: 55). En los días siguientes fue recibido por el recién instalado gobernador holandés, J. W. Jansens, y por el comisario general, M. de Mits, con quienes comió el día 6 en el castillo de Buena Esperanza. El día 8 se desplazó hasta la hacienda de la Constancia “con el triple deseo de tomar una ligera idea del terreno y cultura del interior del país [...],

conocer las viñas de que se saca el vino tan afamado y ver la Bahía Falsa” (Laborda, 2005: 57). A las 11 de la mañana del día 14 de marzo abandonaba la rada capense.

El Cabo permanecería poco tiempo bajo la soberanía de la República Batava puesto que los británicos volverían a conquistarla, ya definitivamente, en 1806. En cualquier caso, hasta ese momento los buques españoles podían volver a utilizar la ruta como se constata en el derrotero de la *Santo Domingo de la Calzada*, una fragata de la Compañía de Filipinas que viajó a Manila en 1804 y regresaba a la Península por la misma ruta un año después cuando coincidió en la Bahía de Tablas con el barco norteamericano *Fénix* (Téllez Alarcia, 2017a: 81-97 y 2017b: 9-26). Su encuentro nos muestra otra de las valiosas ventajas que podía suponer hacer uso de este itinerario tan frecuentado: la obtención de información.

Y es que el 5 de octubre de 1804 se había producido el combate del Cabo de Santa María, en el que la fragata *Mercedes* había volado por los aires y las otras tres fragatas de la escuadra española habían sido apresadas por los británicos. A pesar del tiempo transcurrido, el capitán de la *Santo Domingo de la Calzada*, D. Juan de Latre, ignoraba por completo un incidente que acabaría desembocando en una nueva declaración de guerra de España contra Gran Bretaña. Su rumbo hacia la Península hacía bastante probable que acabase en manos del enemigo, como sus antecesoras. El capitán del *Fénix*, Jacob Peterson, un veterano marino de estas latitudes que ya había tenido roces con los británicos con anterioridad,⁴ lo evitó al trasmitirle la noticia. Latre, alertado del evidente peligro alteró su rumbo y en lugar de navegar en dirección a Cádiz buscó refugio en el puerto de Montevideo, librándose de ser apresado por la flota británica.⁵

La interrupción del empleo de la ruta de Levante por las embarcaciones españolas no fue larga. La invasión francesa de la Península y la subsiguiente alianza con Gran Bretaña contra Napoleón volvió a abrir el Cabo al tráfico marítimo español. Ya no sería hasta la inauguración del Canal de Suez en 1869 que dejaría de ser el trayecto predilecto para la comunicación de la metrópoli con el archipiélago filipino.⁶ La propia Compañía de Filipinas envió sus buques por

⁴ Capitán Jacobo Peterson a James Madison, 13 de abril de 1802, The National Archives, Washington [TNAW], *Record Group 76, British Spoliations, 1794–1824, Ship Asia*. Y Peterson al secretario John Elmslie, cónsul americano en Ciudad del Cabo, 29 de marzo de 1802, TNAW, *Record Group 59, Consular Dispatches, Cape Town*, vol. 1.

⁵ Algo similar le ocurrió a la fragata *Princesa de Asturias*, también de la Compañía de Filipinas, que recibió noticias similares de la fragata americana *Confianza* durante su encuentro en el Golfo de Guinea, Archivo General de la Nación Uruguay [AGNU], *Capitanía de Puerto*, Libro 95, 1805-1818, ff. 24-25. Este documento es recogido por Ibarra (2019: 4)

⁶ Retomado brevemente con motivo del cierre del canal a las naciones neutrales durante la Primera Guerra Mundial. En este breve lapso temporal la flota española tuvo un par de incidentes graves en las costas sudafricanas, por un lado, el incendio del *Yute* (Western Cape Archives and Records Office [WCARS], *Cape Supreme Court [CSC]*, 2, 1, 1, 815, Exp. 243) y por otro, el hundimiento del *Carlos de Eizaguirre* (Molina Font, 2007), ambos en 1917.

ella una vez finalizado el conflicto: es el caso de la fragata *San José* (1815), la *Esperanza* (1817) o el navío *San Julián* (1818) “hasta el punto de convertirse en una de las más frecuentadas y de las más remuneradoras de todas las rutas abiertas por la Compañía” (Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2013b: 362). Según un articulista del *Heraldo* más de 100 buques españoles habrían doblado el Cabo entre 1820 y 1843, sin más pérdidas que la *Paz* y la *Sabina*.⁷

La conexión con Filipinas no fue el único motivo que llevó a las naves españolas a surcar las aguas del Cabo en estas fechas más tardías. Un curioso incidente acaecido a finales de 1819 y comienzos de 1820 muestra que también el comercio negrero bajo pabellón español llegó a servirse de este puerto estratégico para sus fines. Y todo ello pese a la promulgación de la *Abolition Act* en 1807 y la firma de un tratado hispano-británico por el que la monarquía de Fernando VII se comprometía a finalizar esta actividad en territorio español (Fernández Durán, 2011).

Los protagonistas del episodio fueron tres buques negreros. El primero de ellos fue la goleta *Isabel*, con 236 esclavos a bordo, que había llegado el 23 de diciembre de 1819 al Cabo “in distress” por haber sufrido “from bad weather”. Tal era su estado que durante las tareas de aprovisionamiento “she was twice blown out to the sea from having no anchor”. Pese a que la esclavitud ya había sido abolida por la Corona Británica, el gobernador se consideró respaldado por las actas del Parlamento “to grant to the *Isabella* certain reasonable assistance and means of repair and this being done, she was ordered at once to depart and she sailed accordingly on the 31 of January for the Havana”.⁸ A los pocos días de la partida de la *Isabel* arribó al Cabo la *Caridad*, con 216 esclavos en sus bodegas. No parecía casual, pero tras numerosas deliberaciones, el gobernador decidió de nuevo proveer de un modo razonable a la nave “of water and provisions as her” ya que su “distress was great and all circumstances considered”. Zarpo 4 días después de su llegada, el 7 de febrero.⁹ Un día antes, el 6, una nueva embarcación esclavista, la *San José* (370 esclavos a bordo) echó el ancla en la rada del Cabo. El gobernador Donkin decidió investigar el asunto en profundidad llegando a la conclusión de que el proceder de estos barcos esclavistas era premeditado, por lo que en este último caso tan solo permitió cargar provisiones y agua para 14 días,

⁷ El *Heraldo*, 04/031843. La *Sabina* se hundió el 7 de agosto de 1842 en las proximidades de la Bahía Falsa tras encallar en un bajío por culpa de un temporal; perecieron 21 personas, *Gaceta de Madrid*, 10/02/1843. La documentación oficial de todo el episodio se halla en el Archivo Histórico Nacional [AHN], *Ultramar*, 5.166, Exp. 8 y 5.154, Exp. 33. También hay documentación en Ciudad del Cabo sobre las gestiones con los supervivientes y su remisión a España, así como gastos: WCARS, *Government House* [GH], 23/14, 1843, carta 42 y GH 1/155, 2.654.

⁸ Gobernador Donkin al conde Bathurst, 16 de febrero de 1820, WCARS, GH, 23, Exp. 6.

⁹ Gobernador Donkin al conde Bathurst, 16 de febrero de 1820, WCARS, GH, 23, Exp. 6.

suficiente para llegar a Tristan d'Acunha o regresar a Zanzibar, pero nunca para seguir viaje hasta La Habana.¹⁰

¿El Cabo o el Río de la Plata? La expedición del Almirante Johnstone (1781)

Queda demostrado, en suma, el protagonismo que la ruta del Cabo adquirió para la Monarquía Hispánica durante la segunda mitad del siglo XVIII como vía de comunicación con Filipinas. ¿Fue este el único elemento de vinculación de África austral con la Monarquía Hispánica? Ciertamente, no. Además, el enclave africano fue ganando a lo largo de estas décadas un interés estratégico que iba más allá del plano económico o logístico para asentarse directamente en el político, diplomático y, finalmente, militar. El primer apunte de este novedoso interés de la corona por este enclave y su entorno se vislumbró con motivo del estallido de la guerra con Inglaterra en 1779.

Para entender el porqué de esta afirmación es preciso conocer la evolución diplomática de las Provincias Unidas en el tablero internacional durante la segunda mitad del siglo XVIII. Y ello en conexión con sus propios dilemas internos (Leeb, 1973; Carter, 1975; Aalbers, 1980). Convivían hacia mediados del siglo en Holanda dos sensibilidades políticas encontradas: la partidaria del mantenimiento de la república y, con ella, de una neutralidad activa equidistante de los dos grandes poderes europeos del momento; y la que secundaba la restauración del régimen orangista, acentuadamente antifrancesa. El estallido de la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-48) forzó la intervención neerlandesa de la mano de su aliado británico y, a la vez, alimentó al organismo, hasta desembocar en la restauración del estatúder en la figura de Guillermo IV en 1747 (Jongste, 1993: 32-59).

No obstante, la sintonía británico-neerlandesa iba agotándose. A la muerte de Guillermo IV y a la espera de la mayoría de edad de Guillermo V, la reina Ana de Inglaterra (hija del rey Jorge II) desempeñó la regencia. Su postura probritánica era compensada por los poderosos Estados Generales, férreos partidarios de la neutralidad. A pesar de las presiones de Londres, La Haya se negó a participar en el siguiente conflicto franco-británico: la Guerra de los Siete Años. El pabellón neutral supuso una oportunidad para los comerciantes neerlandeses quienes vivieron una pequeña edad dorada gracias a los privilegios comerciales obtenidos de Francia para mantener su comercio con Norteamérica. Pero también una fuente continua de roces con Gran Bretaña, empeñada en ahogar comercialmente a su rival y que no tuvo problema en capturar y trasladar

¹⁰ Gobernador Donkin al conde Bathurst, 16 de febrero de 1820, WCARS, GH, 23, Exp. 6. La respuesta del secretario de Estado a Donkin, de 21 de mayo de 1820, aprobando sus actos, en WCARS, GH, 1/26, 311.

a Londres a toda nave holandesa sospechosa de transportar bienes franceses (Welling, 1998).

El estallido de la rebelión de las Trece Colonias en Norteamérica puso a la República delante de una nueva encrucijada. Por un lado, los británicos solicitaron contratar la brigada escocesa que el ejército holandés poseía en sus filas para emplearla contra los insurrectos, lo cual fue denegado por los Estados Generales. Por otro, la rebelión ofrecía jugosas oportunidades de comercio y contaba con numerosos simpatizantes en el país. Algunas colonias caribeñas holandesas, señaladamente San Eustaquio y Curaçao tomaron la iniciativa convirtiéndose rápidamente en activos centros de contrabando que suministraban armamento y bastimentos a los rebeldes. En la primera, el gobernador de Graeff llegó a saludar el pabellón estadounidense en una escalada de ofensas a la que los británicos respondieron como en el conflicto anterior: capturando naves holandesas (Edler, 2001).

El año 1778 marcó un antes y un después en las relaciones entre estos antiguos socios. Con la declaración de guerra por parte de Francia (seguida pronto por la de España), Londres invocó ante La Haya los viejos tratados de alianza para conseguir involucrarla de su lado. No obtuvo la respuesta esperada. Por el contrario, las actividades comerciales de los neerlandeses con los rebeldes se vieron ampliadas con la intensificación de los contactos con los franceses. La respuesta en forma de nuevas capturas por parte de los británicos no se hizo esperar. En diciembre de 1779 se produjo uno de los incidentes más sonados: el apresamiento del convoy del almirante Bylandt, que fue trasladado a Portsmouth. Fue la gota que colmó el vaso. Holanda adhirió casi de inmediato la Liga de Neutralidad Armada, provocando que Gran Bretaña diese el paso de declararle la guerra a finales de 1780. Comenzaba la Cuarta Guerra Anglo-Holandesa (1780-84).

Ya hemos destacado que la deriva diplomática de las Provincias Unidas favoreció el relajamiento de la actitud holandesa frente a las embarcaciones españolas que hacían la ruta de Levante utilizando como parada estratégica el Cabo. Y también hemos puesto de relieve que esta estación se había convertido a ojos de muchos en la auténtica puerta de Oriente. Es evidente que los británicos así lo consideraban también, pese a disponer de la isla de Santa Elena en dicho itinerario. En el momento del inicio del nuevo conflicto, la captura del Cabo se convirtió en una prioridad para Londres. Su defensa y conservación en manos holandesas, hizo lo propio para París.

En 1781 el almirante Johnstone fue encargado de la misión de conquistar el enclave para Gran Bretaña. Francia, ahora abiertamente aliada con Holanda, destinó una escuadra al mando de Bailli de Suffren para evitarlo. Ambas se encontraron en Cabo Verde el 16 de abril donde el francés obtuvo una victoria estratégica, aunque sin causar pérdidas a Johnstone. Esto le permitió adelantarse

al británico en la llegada a Ciudad del Cabo y reforzar la guarnición, antes de seguir camino hacia la India. Para cuando Johnstone arribó a la zona, tomar la ciudad era imposible. A cambio tuvo que conformarse con una meta secundaria: sorprender a la flota neerlandesa en la Bahía de Saldaña, un poco más al norte, y capturarla (Potgieter, 2003; Smith, 1981).

Estas acciones bélicas preocuparon notablemente a algunas autoridades españolas, particularmente a las del Río de la Plata. Hay que tener en cuenta que no se conocía el destino de la escuadra de Johnstone y que ya en 1762-63 una flotilla luso-británica se había presentado ante Buenos Aires y había atacado a los españoles en Colonia del Sacramento. El encuentro había terminado con la explosión del *Lord Clive*, su buque insignia, y la retirada del resto de naves (Kunsch Oelkers, 2003; Téllez Alarcía, 2012: 175-180). Tampoco hay que olvidar que el conflicto por el control de las Malvinas acababa de vivir uno de sus episodios más polémicos con la fundación y posterior desalojo de la base de Port Egmont (Barriera, 2020 y 2024; Urbina Carrasco, 2014 y 2018).

Una muestra de esta preocupación en el Río de la Plata por el destino de la flota de Johnstone aparece explícitamente en los testimonios de D. Fernando Velaz de Medrano, marqués de Tabuérniga y hombre de confianza del virrey Vertiz, encargado de poner en estado de defensa el puerto de Montevideo ante una posible agresión británica (Téllez Alarcía, 2017c y 2020). Su correspondencia con el comerciante oriental Francisco de Medina alude en varias ocasiones al asunto de la defensa del puerto. En junio de 1781 se quejaba amargamente de una junta, a la que calificaba de “majaderos”, nombrada en la ciudad “en caso de que hubiesen de venir aquí mis paisanos [los ingleses]”.¹¹ Todo porque su plan de defensa, basado en montar artillería de gran calibre en los buques disponibles, chocaba con la opinión de los marinos.¹² En cualquier caso, se manifestaba escéptico ante la eventualidad de una posible invasión inglesa: “desengañémonos, expedición inglesa jamás al Río de la Plata, siendo nuestros buenos amigos los portugueses”.¹³

Cuando por fin se confirmó que el objetivo británico no era el Río de la Plata (ni las Malvinas) Tabuérniga se jactó de ello: “Se cumplió mi pronóstico que la expedición de Johnstone era contra el Cabo de Buena Esperanza”. Pero aún

¹¹ Tabuérniga a Medina, 29 de junio de 1781, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires [AHPBA], *Real Audiencia y Cámara de apelaciones*, 3, 1, 11, 16. D. Fernando habla de “sus paisanos” puesto que él mismo había nacido en Londres en 1742.

¹² Tabuérniga a Medina, 29 de junio de 1781, AHPBA, *Real Audiencia y Cámara de apelaciones*, 3, 1, 11, 16. Su plan fue aprobado: “A las embarcaciones por fin se las ponen artillería de a 16 y 18, el puerto no quedara malo. He salido con lo que deseaba, no puedo ponderar cuánto ha costado esto, pero al fin se ha conseguido”, Tabuérniga a Medina, 4 de julio de 1781, AHPBA, *Real Audiencia y Cámara de apelaciones*, 3, 1, 11, 16.

¹³ Tabuérniga a Medina, 31 de junio de 1781, AHPBA, *Real Audiencia y Cámara de apelaciones*, 3, 1, 11, 16.

más importante, recalca la importancia del establecimiento holandés en los confines australes de África: “si los ingleses se apoderan de este establecimiento serán dueños de todos los establecimientos holandeses y sostendrán los suyos contra todos los recursos de la Francia, pero si no consiguen apoderarse de él les será imposible sostenerse en la India y serán echados totalmente de aquellos parajes [...] todo depende de quién sea dueño del Cabo”.¹⁴ En la cabeza de los estrategas y políticos hispanos desembarcaba con fuerza la idea de la importancia vital de Ciudad del Cabo en el sostenimiento del comercio y de los establecimientos asiáticos. Pero también su potencial amenazante para el recién creado Virreinato del Río de la Plata.

Corsarios y prisioneros: el Cabo y España a comienzos del siglo XIX

La preocupación por una intervención británica en el Río de la Plata que se percibe ya en la década de los 80 acabaría materializándose en el siguiente gran conflicto global en el que se vieron inmersas las grandes potencias europeas: las Guerras Revolucionarias Francesas. Y es que uno de los múltiples escenarios del conflicto se desarrolló en el ámbito del Atlántico Sur. En 1796, cumpliendo en cierto modo la profecía que hiciera en 1781 el marqués de Tabuerniga los ingleses se adueñaron del Cabo, dando un importante golpe de efecto que puso en jaque el comercio internacional de sus rivales, singularmente Francia, en Asia (Potgeiter y Grundlingh, 2007: 39-67). Era la respuesta británica a la conquista por parte de las fuerzas galas de la República de Holanda, sustituida por el gobierno títere de la República de Batavia. Aunque el Cabo fue devuelta en 1803, tras la firma de la Paz de Amiens, nuevamente caería en manos británicas en 1806, de modo ya definitivo (Turner, 1961).

La instalación de los británicos en este enclave estratégico no solo reafirmaba su hegemonía en el comercio asiático, sino que amenazaba directamente las posesiones españolas en América del Sur. Ya en enero de 1797, el Almirantazgo se planteó la posibilidad de utilizar “a detachment of troops and a squadron of ships from the Cape of Good Hope” para lanzar un ataque “on some part of the Spanish possessions on the South West coast of America as soon as the necessary arrangements can be made”.¹⁵ Existía cierto temor en el gabinete británico de que las posesiones españolas en Sudamérica pudieran utilizarse como bases operativas para que las flotas francesas se dirigieran a India sin necesitar ni tan siquiera hacer una parada logística en la isla de Borbón. Así se lo hacía saber el gobernador del Cabo, Macartney, a Sir Hugh Christian en abril de 1798: “The River of Plate will be their place of rendezvous, from whence they

¹⁴ Tabuerniga al Intendente, 14 de septiembre de 1781, AHPBA, *Real Audiencia y Cámara de apelaciones*, 3, 1, 11, 16.

¹⁵ Almirantazgo a Tomas Pringle, 26 de enero de 1797, The National Archives, Londres [TNA], *Admiralty*, 2/1352, p. 11.

could proceed directly to Mangalore or Ceylon without touching at the Isle of France".¹⁶ Con todo, el plan de invasión fue cancelado (Lynch, 1969: 1-30).¹⁷

La paz de Amiens de 1802 solo representó una breve tregua. La declaración de guerra entre ambas coronas en 1805 daba comienzo al último episodio del gran conflicto colonial que venía desarrollándose durante prácticamente todo el siglo XVIII y cuyo desenlace iba a ser fatal para el imperio hispano. De nuevo el Cabo de Buena Esperanza desempeñaría un papel estelar que ha sido ninguneado hasta la fecha. Y lo haría desde el primer momento en una de las manifestaciones más habituales de los conflictos de la época: la guerra de corso. Si bien el recurso no era nuevo, es en este momento cuando puede observarse una mayor presencia de *privateers* de una y otra parte perturbando el comercio contrario dentro de sus respectivos ámbitos de influencia. En lo que nos interesa, una vez instalados definitivamente en el Cabo en 1806, esta guerra se extendía a todo el Atlántico Sur.

Por parte española, Buenos Aires y, sobre todo, Montevideo, se convirtieron en las bases de operaciones de toda una serie de corsarios cuyo objetivo no fue otro que la ruta de Levante. Quizás la expedición de Hipólito Mordeille sea la más conocida a este respecto. Mordeille partió del puerto de Montevideo con su nave *Dromedario* y consiguió realizar varias presas en las costas septentrionales de Angola, concretamente en las zonas de Luanda, Ambris y cabo Padrón. Regresó con éxito a su base.¹⁸ Las presas en cuestión y las fechas y lugares de captura eran los siguientes:

Tabla 1. Relación de presas del *Dromedario*

Fecha	Barco	Capitán	Origen	Tonelaje	Cañones	Tripulación	Área
10 oct.	<i>Nelly</i>	Sawson	Liverpool	400	22	62	Luanda
17 oct.	<i>Elizabeth</i>	Hensley	Liverpool	400	29	56	Ambris
6 nov.	<i>Sara</i>	Ward	Liverpool	180	14	36	Padrón
19 nov.	<i>Sisters</i>	Macbres	Liverpool	300	24	58	Padrón
21 nov.	<i>Hind</i>	Ninor	Londres	350	26	57	Luanda

Fuente: BERAZA, A., *Los corsarios de Montevideo*, p. 120.

¹⁶ Macartney to Sir Hugh Christian, 27 de abril de 1798, National Maritime Museum, Greenwich [NMM], CHN/8/5.

¹⁷ Dundas a Macartney, 4 de marzo de 1797, Universidad de Witwatersrand, Johannesburgo, Departament of Historical Papers, William Cullen Library, A88/56.

¹⁸ Sus hazañas aparecen reseñadas incluso en la gaceta de Ciudad del Cabo: *Kaapsche Courant*, 07/07/1804.

Su asociado, Estanislao Courraud (o Courrande), al frente de la *Dolores*, alias la *Reparadora*, compartía con Mordeille tanto su origen galo como su dedicación a la vida de corsario. Su campaña se dirigió un poco más al norte, a las costas de Malembo (también en el Norte de Angola). Allí capturó otras 4 naves británicas:

Tabla 2. Relación de presas de la *Reparadora*

Fecha	Barco	Capitán	Origen	Tonelaje	Cañones	Tripulación	Área
1 sept.	<i>Actif</i>	West	Liverpool	350	22	63	Malembo
1 sept.	<i>Clarendon</i>	Green	Liverpool	500	24	49	Malembo
1 sept.	<i>Rebeca</i>	Tompsom	Liverpool	300	18	39	Malembo
1 sept.	<i>Williams</i>	Chiter	Liverpool	150	14	36	Malembo

Fuente: BERAZA, A., *Los corsarios de Montevideo*, p. 119.

Sin embargo, la suerte de Courraud en el regreso no fue la misma. Topó con un contendiente inglés de envergadura: el navío de 50 cañones *Adamant*. Su capitán, Stiles, narra el incidente al Almirantazgo el 26 de mayo de 1806 en los siguientes términos:

“I have the honour to inform you of the arrival of His Majesty’s ship under my command at this anchorage, with the victuallers named in the margin, accompanied by the Spanish ship *Nuestra Señora de los Dolores*, alias la *Reparadora*, of 30 guns (12 and 24 pounders) and 315 men, commanded by Stanislaus Courraud, an officer in the Spanish Navy. We fell in with and captured her on the 6th instant, in lat. 30 deg. 30 min. S., and long. 15 deg. 20 min. W. She had been out a month from Montevideo in the Río de la Plata and had taken nothing. I have great satisfaction in announcing the capture of this ship to you as from her magnitude and force she might have done much mischief to the trade on the coast of Africa: her crew are a desperate set of French, Spaniards, Portuguese and Americans, the principal officers French. She had authority from the Viceroy to wear the colours of the King of Spain and had a company of Spanish infantry on board. She is a strong well-built vessel, about four years old, coppered and copper-fastened, and is in my opinion well calculated for His Majesty’s service”.¹⁹

¹⁹ *The Naval Chronicle*, 07/1806, vol. 16, p. 173. *La Cape Town Gazette and African Advertiser*, 31/05/1806 menciona la llegada a Simons-Bay del *Adamant*: “26 May, H. M. ship *Adamant*, Capt. Stiles, from England”. A continuación menciona su presa: “Ditto, *l’Oriens*, Spanish Prize to the said ship”. Nótese el error en el nombre del buque debido a una mala pronunciación de la palabra

Capturado junto a su tripulación, Courraud pasó en calidad de prisionero al Cabo, donde solicitaba el 18 de agosto de 1806 ser enviado, con a sus oficiales, al Buenos Aires ya conquistado por los ingleses:

“Respectfully showed that Your Excellency’s memorialists having been taken in the Spanish corvette *La Dolores* by His Britannic Majesty’s ship the *Adamant* and brought into this place and been now here in a strange country without friends they most humbly request that Your Excellency will be pleased to take their unfortunate filiation into consideration and as Buenos Aires has now been taken by His Majesty’s arms where they can naturally subsist better than here, that Your Excellency will be graciously pleased to allow them to proceed [thisler] on their parole and under any regulation that Your Excellency may in such base think proper”.²⁰

Un año después lograría que su demanda fuera atendida como se deduce de la petición de pago por el servicio de traslado de 13 prisioneros a Montevideo, que el capitán portugués Vicente Guedes, del *Constantia* requiere al gobernador del Cabo, conde de Caledón: “That in the course of the month of January last at the request of the commissary for prisoners of war, your memorialist has taken on board of his said ship thirteen prisoners, being subjects of the King of Spain, in order to convey them to Montevideo”.²¹

Courraud no fue el único prisionero español ilustre en la colonia del Cabo de Buena Esperanza. El primero del que tenemos constancia es ni más ni menos que quien luego sería maestre de la plata de la célebre fragata *Mercedes*: D. Vicente de Murrieta. Murrieta tenía sus negocios en el virreinato del Río de la Plata. De hecho, su casa de comercio estaba instalada en Potosí, pero su influencia se había ampliado de tal modo que se había trasladado a Buenos Aires, donde había desempeñado cargos de importancia en el Consulado. En 1802, navegando de regreso a la Península a bordo del barco norteamericano *Asia*, había sido capturado por el ballenero británico *Walker* a la altura del Cabo de Hornos. Desde allí había sido trasladado al Cabo, desde donde solicitaba y obtendría su puesta en libertad.²²

“Dolores”. Se conserva un expediente sobre este apresamiento en TNA, *High Court of Appeals*, 32/1807/2291.

²⁰ Memorial al gobernador David Baird, 18 de agosto de 1806, WCARS, *Colonial Office* [CO], 3.859, Exp. 445.

²¹ Memorial del capitán Guedes, 7 de marzo de 1808, WCARS, CO, 3.868, Exp. 11.

²² Memoria de D. Vicente Antonio de Murrieta al gobernador de Ciudad del Cabo, Mr. Francis Dundas, 10 de marzo de 1802, WCARS, *British Occupation* [BO], 128, Exp. 36; Capitán Jacobo Peterson a James Madison, 13 de abril de 1802, TNAW, *Record Group 76, British Spoliations*, 1794–1824, Ship Asia y TNA, *High Court of Appeals*, 49/24-1.

Más adelante aparece encarcelado en el Cabo otro personaje que sería notable posteriormente: Pablo Zufriategui. El 12 de enero de 1808 escribe un memorial al conde de Caledon, junto a su compañero de penurias, Francisco Mantillas, solicitando el permiso para pasar a Montevideo o a Buenos Aires, comprometiéndose bajo su palabra de honor a no luchar contra Gran Bretaña o sus aliados hasta que no se produzca un intercambio de prisioneros al uso. Para ello hacen alarde de su linaje y de sus conexiones familiares, que tocan incluso al propio virrey Liniers:

“Appartenant à des familles connues de ces deux pays-là dont plusieurs officiers de la garnison du Cap peuvent l’attester, et si nous osions de plus soumettre sous vos yeux Excellence, que l’un de nous est filleul du Vice-Roi Liniers, qui si quelque considération pour-lui pouvait nous être de quelque utilité nous ne doutons nullement qu’en pareil cas il saurait reconnaître ce service ; nous avons l’honneur d’être (en attendant une réponse favorable) avec un profond respect”.²³

Zufriategui había participado en la campaña de corso de Mordeille en 1806 y posteriormente defendió Montevideo del ataque de las tropas británicas. Desconocemos las circunstancias exactas de su captura, aunque sí que posteriormente fue remitido a Gran Bretaña y de ahí a España, donde luchó contra las tropas napoleónicas, antes de regresar al Río de la Plata y unirse a la causa de Artigas.

Corsarios y prisioneros españoles en la colonia del Cabo son el contrapunto claro a lo que ocurría por estas mismas fechas en la orilla opuesta del Atlántico Sur. Con la reanudación de las hostilidades entre Gran Bretaña y España en 1805, las aguas del Río de la Plata se vieron plagadas por *privateers* ingleses (Mullet y Dalrymple, 1947: 269-278). Tenemos noticias de diversas embarcaciones acechando al comercio español en la zona: la *Antílope* (16 cañones), capitaneada por el temido capitán Mortlock, la *Bellona* (10 cañones) y la *Duke of Clarence* (12 cañones).²⁴ El apresamiento de la última de ellas trajo consigo la inevitable presencia de prisioneros británicos en la zona,²⁵ presencia que se vería reforzada poco después tras el fiasco de las Invasiones Inglesas.

El Atlántico sur se había convertido en frontera y escenario bélico entre las dos potencias. Para desgracia de la Monarquía Hispánica.

²³ Memorial de Zufriategui y Mantillas, 12 de enero de 1808, WCARS, CO, 3.867, Exp. 26.

²⁴ TNA, *Admiralty*, 7/649.

²⁵ Sumario original levantado a los naufragos de la fragata inglesa Duque de Clarence, AGNU, *Archivo Histórico, Ex AGA*, Caja 296, Carp. 3, Doc. 8.

Las Invasiones Inglesas: zarpazo al Imperio español desde Ciudad del Cabo

La guerra de corso de 1805 tan solo supuso un aperitivo para lo que había de venir al año siguiente: una operación militar en toda regla contra Buenos Aires, centro de poder español en el área, capital del Virreinato del Río de la Plata, organizada desde Ciudad del Cabo, recién conquistada por los británicos a la República de Batavia (Coronado, 1870; Beverina, 1939; Fletcher, 1991; Grainger, 1996; Gallo, 2004).

Ya hemos mencionado el precedente del ataque del *Lord Clive* y su flotilla en 1763, durante los estertores de la Guerra de los Siete Años, así como la pugna por las Malvinas y, más tarde, el temor de algunas autoridades españolas a un ataque procedente de el Cabo, durante la expedición del almirante Johnstone. También hemos aludido a algunos de los planes que se debatieron en el Almirantazgo a finales del siglo y que, aunque cancelados finalmente, daban clara muestra de que Gran Bretaña consideraba el Cabo como la base de lanzamiento idónea de dicha operación en el futuro. En 1800 otro famoso proyecto de conquista del Río de la Plata, el Plan Maitland, fue debatido, aunque finalmente desestimado (Terragno, 1998). En 1806 se materializaron finalmente los temores de unos y las esperanzas de otros.

El gran catalizador de la iniciativa fue Sir Home Popham. Popham supo utilizar a su favor el temor que las correrías de los corsarios rioplatenses habían generado en los comerciantes británicos para movilizar los recursos necesarios. En Londres había incidido, a su vez, en el riesgo que suponían para el negocio con Asia: “It must be evident to every person who possesses a knowledge of the geographical situation of that Great Continent; its population and resources, that any permanent influence of Great Britain must offer the greatest commercial advantages, not only to this country but to our possessions in India”.²⁶ También había establecido contactos, entre otros, con el revolucionario Francisco de Miranda, quien le ayudó a redactar su famoso memorándum al ministro Pitt, fechado en 1804.

En 1806 Popham continuaba aguardando una autorización y medios para realizar su empresa cuando el ministro Pitt lo nombró para dirigir la flota que escoltaría las fuerzas de David Baird en su intento por conquistar definitivamente el Cabo. Una vez completada esta, Popham convenció a Baird para que le permitiese disponer de una parte de las tropas para su proyecto. A pesar de que no contaba con autorización expresa (sería juzgado posteriormente por ello, aunque solo recibiría una reprimenda) cruzó el Atlántico Sur con un contingente de unos 2.000 soldados, reforzados en la isla de Santa Helena. La fácil capitulación de Buenos Aires solo fue un espejismo que alimentó en Londres el envío de refuerzos. Para cuando estos llegaron, Popham había perdido Buenos Aires a manos de Liniers y aunque esta Segunda Invasión logro conquistar

²⁶ Popham a Yorke, 26 de noviembre de 1803, TNA, *Public Record Office* 30/8/345, pp. 80-81.

Montevideo sería, de nuevo, por poco tiempo. En cualquier caso, aunque el ataque procedente del Cabo se hizo realidad, no consiguió someter el Río de la Plata bajo el dominio británico. Si tuvo, con todo, otras consecuencias graves para las autoridades españolas, ya que generó las condiciones necesarias para el estallido independentista unos años después y, con él, la emancipación definitiva de todo el continente.

Conclusiones

La principal conclusión a la que podemos llegar tras analizar el material localizado en los archivos sudafricanos es que, pese a la lejanía geográfica y la falta de vínculos históricos, comerciales o culturales entre la Colonia del Cabo y España, existió un interés por parte de las autoridades españolas en este enclave, particularmente desde la segunda mitad del siglo XVIII. Este interés se fundamentó en el rescate de la ruta a Asia a través del Cabo de Buena Esperanza, que había sido desestimada tradicionalmente debido al respeto al Tratado de Tordesillas de 1494, ratificado posteriormente en otros pactos. Dicho rescate se inició en el reinado de Carlos III, en un contexto político de rivalidad creciente con Portugal debido a la falta de arreglo de los límites de las posesiones de ambos imperios en América del Sur; y de preocupación por la protección de las Filipinas tras la conquista de Manila por los británicos entre 1762 y 1764. A estos dos elementos políticos se añadía la presión de memorialistas y estadistas por la apertura de la ruta, claramente beneficiosa en términos de rapidez y eficacia para la comunicación con Asia y Filipinas, de la que se esperaba un mayor rendimiento económico que el monopolio ejercido a través del Galeón de Manila-Acapulco. Pese a las iniciales reticencias de otras potencias, particularmente Gran Bretaña y la República de Holanda, ya a mediados de los años 70 las embarcaciones españolas eran aceptadas con total normalidad en la Bahía de Tablas y disfrutaban de los mismos privilegios que el resto de las naciones que empleaban la ruta. Esta aceptación debe vincularse necesariamente a la evolución del tablero diplomático internacional, y en especial al alejamiento de Holanda de la alianza británica y su entrada en la órbita francesa. Este mismo distanciamiento acabaría provocando varias agresiones británicas al Cabo con el resultado de su conquista e incorporación al Imperio británico.

Así que puede afirmarse que el interés inicial era de tipo comercial y logístico, pero acabó derivando por imperativo de las distintas maniobras diplomáticas en un interés político y militar. Este interés se sustentó en la rivalidad mantenida con Gran Bretaña, traducida en diversos conflictos bélicos, desde la escueta participación en la Guerra de los Siete Años (con la caída de Manila), hasta las Guerras Napoleónicas, pasando por el contencioso por las Malvinas o la participación en la Independencia de los Estados Unidos de América. Así las cosas, el Cabo se metamorfoseó en una amenaza para las

colonias españolas del Río de la Plata, pero también en un suculento objetivo para sus corsarios. La breve conquista de Buenos Aires en 1806 por parte de una expedición que había partido del Cabo ejemplifica perfectamente esta fase de mayor interés recíproco entre el Cabo y lo hispano.

Con la independencia de las colonias hispanoamericanas, la presencia española en Sudáfrica se redujo notablemente, vinculada esencialmente a cuestiones comerciales como, puntualmente, el tráfico de esclavos desde Zanzíbar, o más habitualmente, el enlace de la Península con Filipinas. Esta última fase se cierra con la apertura del Canal de Suez y tiene un breve epílogo durante la Primera Guerra Mundial debido al cierre de este atajo a las embarcaciones neutrales.

Referencias bibliográficas

Aalbers, J. (1980). *De Republiek en de vrede van Europa: De buitenlandse politiek van de Republiek der Verenigde Nederlanden na de vrede van Utrecht (1713), voornamelijk gedurende de jaren 1720–1733*. Wolters-Noordhoff/Bouma's Boekhuis.

Alfonso Mola, M. y Martínez Shaw, C. (2013a). La ruta del Cabo y el comercio español en Filipinas. En Bernabeu Albert, S. y Martínez Shaw, C. (Coords.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila* (pp. 307-340). CSIC.

Alfonso Mola, M. y Martínez Shaw, C. (2013b). España y el comercio de Asia, en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico. En Lobato, I. y Oliva, J. M. (Eds.), *El Sistema Colonial Español en la Economía Mundial (ss. XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes* (pp. 325-380). Universidad de Huelva.

Ayerba, M. de (1897). *Sitio y conquista de Manila por los ingleses en 1762*. Boletín de la Real Academia de la Historia.

Barriera, D. G. (2020). Malvinas: De periferia del mundo conocido a centro de una disputa global (1758-1767). *Investigaciones y Ensayos*, 69, 1-18.

Barriera, D. G. (2024). Defender con fuerza para evitar la guerra. El conflicto angloespañol por Puerto Egmont (Islas Malvinas). Entre espacios cortesanos y campañas militares, 1765-1770). *Historia* 396, 14 (1), 129-168.

Barrio Muñoz, J. A. del (2012). *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*. CSIC.

Beraza, A. (1978). *Los corsarios de Montevideo*. Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos.

Beverina, J. (1939). *Las Invasiones Inglesas al Río de la Plata (1806-1807)*. Círculo Militar-Biblioteca del Oficial.

Cardell Cristellys, J. C. (2007). *La Palma, francesa y otros artículos sobre el 25 de julio*. Ediciones Idea.

- Carter, A. C. (1975). *Neutrality or Commitment: the Evolution of Dutch Foreign Policy, 1667-1795*. Edward Arnold Publishers.
- Cheong, W. E. (1970). Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809). *The Journal of Southeast Asian History*, 1 (2), 1-19.
- Cook, J. (1955). *The Journals of Captain Cook on his voyages of Discovery*. Hakluyt Society at the University Press.
- Coronado, J. (Comp.) (1870). *Invasiones inglesas al Rio de la Plata. Documentos inéditos para servir a La historia Del Rio de La Plata durante las invasiones de los generales ingleses Beresford y Whitelocke*. Imprenta Republicana.
- Cosano Moya, J. (1981). El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784). *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, (102), 183-220.
- Crespo Solana, A. (1998). La Ruta de Levante: Cádiz en el tráfico marítimo neerlandés con sus mercados mediterráneos y orientales en los siglos XVII y XVIII. En *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima* (pp. 145-154). Ayuntamiento de San Fernando.
- Crespo Solana, A. (2009). *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*. Universidad de Córdoba.
- Crespo Solana, A. (2020). La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784) *Vegueta*, (20), 113-143.
- De Marco, M. A. (2002). *Corsarios argentinos. Héroes del mar en la Independencia y la guerra del Brasil*. Planeta.
- Delgado Barrado, J. M. (1999). *José de Carvajal y Lancáster: testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*. Universidad de Córdoba.
- Díaz-Trechuelo Spínola, M. L. (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Edler, F. (2001). *The Dutch Republic and The American Revolution*. University Press of the Pacific.
- Fernández Durán, R. (2011). *La corona española y el tráfico de esclavos*. Ecobook - Editorial del Economista.
- Fletcher, I. (1991). *The Waters of Oblivion: The British Invasion of the Rio de la Plata, 1806-1807*. Spellmount.
- Gallo, K. (2004). *Las Invasiones Inglesas*. Eudeba.
- Grainger, J. (ed.) (1996). *The Royal Navy in the River Plate 1806-1807*. Scholar Press for the Navy Records Society.
- Graham, G. S. (1967). *Great Britain in the Indian Ocean: A Study of Maritime Enterprise, 1810-1850*. Clarendon Press.

- Ibarra, A. (2019). El mundo en una nuez: de Calcuta y Cantón a Buenos Aires en una época de guerra. La introducción de efectos asiáticos en los mercados suramericanos, 1805-1807. *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 38 (3), 1-34.
- Jongste, J. A. F. (1993). The Restoration of the Orangist Regime in 1747: The Modernity of a Glorious Revolution. En Jacob, M. C. y Mijnhart, W. W. (Eds.). *The Dutch Republic in the Eighteenth century. Decline, Enlightenment and Revolution* (pp. 32-60). Cornell University Press.
- Jurado Cerón, S. (2016). La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784). En Bernabéu Albert, S., Mena-García, C. y Luque Azcona, E. J. (Eds.), *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones* (pp. 181-206). Universidad de Sevilla.
- Kunsch Oelkers, A. (2003). *Incendio y naufragio del Lord Clive*. Torre del Vigía.
- Laborda, A. (2005). *Viaje alrededor del Globo realizado por la Escuadra al mando de Don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas, 1795-1803*. La Hoja del Monte.
- Lastres Pardo, R. (2007). *La Escuadra de Asia, 1795-1803*. Tesis de licenciatura inédita. UNED.
- Leeb, I. L. (1973). *The ideological origins of the Batavian Revolution. History and Politics in the Dutch Republic, 1747-1800*. Martinus Nijhoff.
- Luzuriaga, J. C. (2002). *Una gesta heroica: Las Invasiones Inglesas y la defensa del Plata, Montevideo*. Torre del Vigía.
- Lynch, J. (1969). British Policy and Spanish America, 1783-1808. *Journal of Latin American studies*, 1 (1), 1-30.
- Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M. (2013). La Armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767. *Anuario de Estudios Atlánticos* (59), 429-476.
- Matthews, N. y Wainwright, M. D. (Comp.) (1971). *A Guide to Manuscripts and Documents in the British Isles relating to Africa*. Universidad de Londres.
- McAleer, J. (2016). *Britain's Maritime Empire: Southern Africa, the South Atlantic and the Indian Ocean, 1763-1820*. Cambridge University Press.
- Molina Font, J. (2007). *Cádiz y el vapor-correo de Filipinas "Carlos de Eizaguirre" (1904-1917)*. Universidad de Cádiz.
- Mullett, C. F. y Dalrymple, J. (1947). British Schemes against Spanish America in 1806. *The Hispanic American Historical Review*, (27), 269-278.
- Ortega del Cerro, P. (2022). Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820). *Hispania*, LXXXII, (270), 39-75.

- Potgieter, T. (2003). Maritime defence of the Cape of Good Hope, 1779-1803. *Historia*, 48 (1), 283-308.
- Potgieter, T. y Grundlingh, A. (2007). Admiral Elphinstone and the Conquest and Defence of the Cape of Good Hope, 1795-96. *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*, 35 (2), 39-67.
- Riesgo, J. M. (1986). España y Sudáfrica. *Revista de Estudios Internacionales*, 7 (3), 751-768.
- Scott, H. M. (1988). Sir Joseph Yorke, Dutch politics and the origins of the fourth Anglo-Dutch war. *The Historical Journal*, 31 (3), 571-589.
- Smith, A. B. (1981). The French Period at the Cape, 1781-1783: a report on excavations at Conway Redoubt, Constantia Nek. *Military History Journal*, 5 (3), 107-113.
- Téllez Alarcia, D. (2012). *La Manzana de la Discordia. Historia de la Colonia del sacramento desde la fundación portuguesa hasta la conquista por los españoles (1677-1777)*. Cruz del Sur, Torre del Vigía.
- Téllez Alarcia, D. (2017a). Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La Santo Domingo de la Calzada (1796-1803) (I). *Revista de Historia Naval*, (137), 81-97.
- Téllez Alarcia, D. (2017b). Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La Santo Domingo de la Calzada (1803-1807) (II). *Revista de Historia Naval*, (138), 9-26.
- Téllez Alarcia, D. (2017c). Intriga cortesana y represión política en el reinado de Carlos III: el caso de D. Fernando Bracamonte Velaz de Medrano (1742-1791). *Magallánica*, 3 (6), 226-242.
- Téllez Alarcia, D. (2020). *D. Fernando Bracamonte Velaz de Medrano (1742-1791). Del exilio a grande de España: ascenso social, intriga cortesana y represión política en Monarquía Hispánica*. Ediciones 19.
- Terragno, R. (1998). *Maitland & San Martin*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Turner, L. C. F. (1961). The Cape of Good Hope and the Anglo-French Conflict, 1797-1806. *Historical Studies. Australia and New Zealand*, (9), 368-378.
- Theal, G. M. (ed.) (1897-1905). *Records of the Cape Colony*. Gobierno de Ciudad del Cabo.
- Theal, G. M. (1909). *History and Ethnography of South Africa before 1795*. Swan Sonnenschein.
- Tracy, N. (1995). *Manila ransomed. The British assault on Manila in the Seven Years War*. University of Exeter Press.

Urbina Carrasco, M. X. (2014). El frustrado fuerte de Tenquehuen en el archipiélago de los Chonos, 1750 dimensión chilota de un conflicto hispano-británico. *Historia*, 47 (1), 133-155.

Urbina Carrasco, M. X. (2018). Los "papeles de Londres" y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 48 (2), 235-264.

Welch, S. R. (1950). *Portuguese rule and Spanish Crown in South Africa, 1581-1640*. Juta & Co.

Welling, G. M. (1998). *The Prize of Neutrality. Trade Relations between Amsterdam and North America, 1771-1817. A Study in computational History*. Hilversum.