

Piratas y corsarios en el Golfo de México (siglo XVI)

*Los bienes que el mar se apropia
son de aquel que los recibe como regalo;
quien fie sus tesoros a las olas
sepa que éstas los transmiten
a otro señor que en sus ondas
los va tragando impasible.*

Walter Scott

Después del Renacimiento, tres hechos de enorme significado dieron perfil a la historia moderna de la humanidad: el descubrimiento, la conquista y la colonización de América; la formación de España, Inglaterra y Francia como grandes potencias europeas, y las reformas religiosas de Lutero, Calvino y Enrique VIII. Estos acontecimientos surgieron y se desarrollaron en un periodo que duró cerca de 150 años, con variada intensidad y diversidad de matices, transformando la vida social en los “dilatados territorios de América y en Occidente europeo”. La conquista y colonización de las tierras americanas trajo consigo una influencia entre distintas culturas, al tiempo que la explotación de las ricas vetas mineras de la Nueva España y del Perú logró que la economía europea entrara de lleno al monetarismo. El comercio tuvo un gran auge, y el tráfico de esclavos negros, con toda su parte inhumana y brutal, se convirtió en uno de los negocios más lucrativos que contribuyó a esa explotación intensiva de las Indias occidentales. En la lucha por sacar partida de las riquezas provenientes del “Nuevo Mundo”, de las que España era el principal usufructuario, Inglaterra aventajó a las potencias rivales en la piratería trasatlántica, lo que constituyó un importante factor de acumulación capitalista y base del predominio político y militar marino durante casi dos siglos. Bajo esas circunstancias Europa pudo desarrollarse económicamente, generando cada vez nuevos y más dinámicos mercados intercontinentales.¹

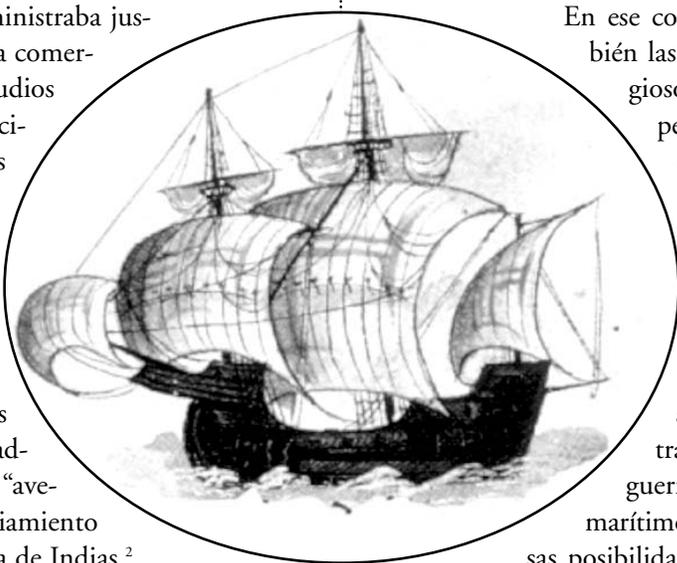
* Coordinación Nacional de Difusión, INAH.

¹ Jesús Silva Herzog, “Prólogo”, en Thomas Mun, *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior*, México, FCE (Las Obras Maestras), 1954 [1621], pp. 7-18.

Con el descubrimiento y colonización del continente americano, la monarquía española participaba ya de las ideas económicas del mercantilismo, cuyas bases contribuyeron al crecimiento de una economía monetaria y capitalista, y al surgimiento de los Estados nacionales. Ese mercantilismo trajo consigo la dependencia económica novohispana de la Península, bajo dos principios básicos: los de puerto y monopolio. La salida y llegada de las flotas españolas se controlaba desde Cádiz como puerto único, y el monopolio comercial a través de la Casa de Contratación de Sevilla, creada el 20 de enero de 1503, como una institución en donde se concedían las licencias para viajar a las Indias, se inspeccionaban las mercaderías y las naves, se regulaba la salida de éstas, se administraba justicia civil y penal en materia comercial y se preparaban los estudios náuticos y geográficos, capacitando para ello a los futuros almirantes. En materia fiscal, la Casa se encargaba de cobrar el quinto real o impuesto sobre las importaciones de plata y otros metales americanos, recaudaba las rentas de los bienes propiedad de la Corona y administraba el impuesto de “avería”, mecanismo de financiamiento para la defensa de la Carrera de Indias.²

En lo que se refiere al plano político, desde la preparación del segundo viaje de Colón a las Indias, en 1493, los reyes católicos pidieron al papa Alejandro VI Borja intercediera para que España fungiera como soberano único de las tierras descubiertas al oeste de una línea trazada de polo a polo, o meridiano terrestre que pasaba a 300 millas al oeste de las islas Azores. Fue así

² María del Carmen Borrego Pla, “Maestros y pilotos de la Bahía Gaditana en la Carrera de las Indias hasta 1700”, en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, CCyMAJAOSCC/Universidad de Córdoba, 1994, p. 31, y Eduardo Martíre, “El marco jurídico del tráfico con las Indias españolas”, en *Del lus Mercatorum al Derecho mercantil*, Carlos Petit (ed.), Madrid, Marcial Pons Librero, 1997, pp. 229-230.



como la máxima autoridad católica emitió la bula Inter-Caetera que les concedió a los reyes españoles esta gran prerrogativa, sin saber a bien que les estaba regalando todo un continente. Por su parte, el rey Manuel de Portugal, con una gran intuición de lo que después vendría, demandó al Papa no excluirlo del inconmensurable reparto geográfico marítimo y continental, logrando que la jerarquía romana emitiera el Tratado de Tordesillas, que no impidió a España tomar posesión de toda aquella parte continental que descubriera y conquistara, pero alejándola más al occidente, hasta los 47 grados 37 minutos, permitiendo así más tarde que el territorio del actual Brasil pasara como posesión portuguesa.

En ese contexto se presentaban también las diferencias de carácter religioso entre las naciones europeas, a causa de las reformas calvinista, luterana y anglicana, que reforzaban aún más el poder de España en su alianza estratégica con el Vaticano. Básicamente fueron esas razones las que contribuyeron al surgimiento de la piratería trasatlántica, traducida en una guerra de dominio comercial y marítimo frente a las nuevas e inmensas posibilidades que ofrecía la colonización de las Indias occidentales. La debilidad naval española frente al auge que en este terreno iban ganando los ingleses, ayudaron también a la extensión de las acciones corsarias y piráticas de otros países en el Atlántico, las Antillas y el Golfo de México.³

Desde el primer viaje de Cristóbal Colón —narra fray Bartolomé de las Casas—, el almirante genovés se dio cuenta, al salir de la isla de Gomera, en las Canarias, que “andaban por allí tres carabelas de Portugal; debía de ser la envidia que el rey tenía por haberse ido a

³ Martha de Jarmy Chapa, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico*, t. I, México, Fontamara, 1988, pp. 46-50.

⁴ Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, cit. en José



Protagonistas principales de los diferendos anglo-españoles, según una pintura de época. Enrique VIII, al centro; Felipe II, a la izquierda; Isabel I y María Tudor, a la derecha.

Castilla”.⁴ Y en carta de su tercer viaje (1498-1500), Colón escribió a los reyes católicos: “navegué a la isla de Madera [Madeira] por camino no acostumbrado, por evitar escándalo que pudiera tener con una armada de Francia, que me aguardaba al Cabo de San Vicente”.⁵ Las primeras aventuras piratas en el Atlántico —de que se tiene conocimiento— fueron iniciadas por los franceses, quienes de sus asedios a las islas de Canarias, Azores y Madeira pasaron a amenazar las costas de

Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 113-114.

⁵ Martín Fernández de Navarrete, “Relaciones, cartas y documentos concernientes a los cuatro viajes que hizo el almirante don Cristóbal Colón para el descubrimiento de las Indias Occidentales”, en *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, Madrid, Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, 75), 1954, vol. I, pp. 89 y 207.

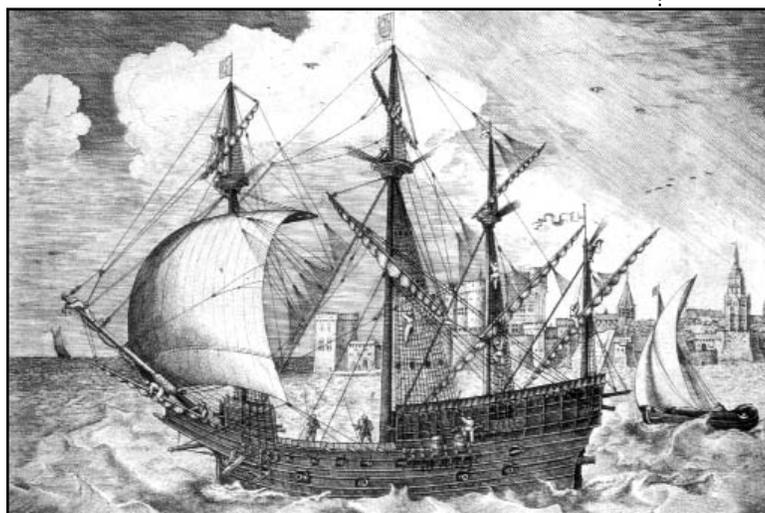
Cuba en 1520, amparados en la guerra que su rey Francisco I mantenía con España, acentuada en los años posteriores a causa de la inclinación de la monarquía y corte francesas hacia la iglesia reformada. Otro estímulo al corsarismo galo fueron los informes sobre las riquezas indianas enviadas a España en las flotillas de ese país. Se tiene noticia que por esos años estos piratas asaltaron dos carabelas “cargadas de caudales”.⁶

Los piratas franceses, primer azote marítimo antiespañol

La hazaña más significativa de los piratas franceses, que ya entonces actuaban con patente de corzo o autorización de su gobierno, sucedió en diciembre de 1522,

⁶ H. Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, FCE, 1939, pp. 87-88.

cuando atacaron dos carabelas españolas enviadas a la península ibérica por Hernán Cortés que, entre otras cosas transportaban parte de los tesoros de Moctezuma. La valiosa carga, consistente en oro y joyas decomisadas al imperio azteca recién sometido, incluía también una memoria de cabildo y de los conquistadores. Después de ser informado sobre los hechos, Cortés reconoció que navíos y tesoros no llegaron a su destino por el descuido y falta de protección de la Casa de Contratación de Sevilla; lamentaba la pérdida de “todas las cosas que iban tan ricas y extrañas que deseaba yo mucho que vuestra majestad las viera”, y orgulloso agregaba que pronto serían sustituidas por “otras muy más ricas



Galeón de siglo XVI, según grabado de Brueghel (Museo Naval de Madrid).

y extrañas”. Se alegraba sin embargo que esos tesoros fueran conocidos por los franceses, para que apreciaran en ellos la grandeza del monarca español.⁷

Bernal Díaz del Castillo narra con mayor detalle y gracia los acontecimientos del viaje y asalto a las dos naves salidas del puerto de San Juan de Ulúa el 20 de diciembre, a cuyo mando iban el almirante Alonso de Ávila y como capitán el procurador Antonio de Quiñones —persona de todas las confianzas de Cortés—. Nos cuenta el cronista:

⁷ Hernán Cortés, *Cartas de Relación*, México, Porrúa (Sepan cuantos..., 7), 1985, pp. 201-202.

...llevaron dos navíos y en ellos cincuenta y ocho mil castellanos en barras de oro, y llevaron la recámara que llamábamos del gran Montezuma, que tenía en su poder Guatemuz, y fue un gran presente, en fin, para nuestro gran César, porque fueron muchas joyas muy ricas y perlas tamañas algunas de ellas como avellanas, y muchos *chalchihuis*, que son piedras finas como esmeraldas, y aun una de ellas era tan ancha como la palma de la mano, y otras muchas joyas que, por ser tantas y no detenerme en describirlas, lo dejaré de decir y traer a la memoria. Y también enviamos unos pedazos de huesos de gigantes que se hallaron en un *cu* y adoratorio en Coyoacán, según y de la manera que eran otros grandes zancarrones que nos dieron en Tlaxcala, los cuales habíamos enviado por primera vez, y eran muy grandes en demasía; y llevaron dos tigres y otras cosas que ya no me acuerdo.

Después de pasar el canal de las Bahamas, “se le[s] soltaron dos tigres de los tres que llevaban, e hirieron a unos marineros, y acordaron de matar al que quedaba porque era muy bravo y no se podían valer con él”. Posteriormente, al arribar a la isla de la Tercera, en las Azores, el capitán Antonio Quiñones, quien

...se preciaba de muy valiente y enamorado, parece [que] revolvióse en aquella isla con una mujer, y hubo sobre ella cierta cuestión, y diéronle [a Quiñones] una cuchillada de que murió, y quedó solo Alonso de Ávila por capitán. Y ya que iban los dos navíos camino de España, no muy lejos de aquella isla se topa con ellos Juan Florín, francés

corsario, y toma el oro y navíos, y prende a Alonso de Ávila y llevo preso a Francia; y también en aquella sazón robó Juan Florín otro navío que venía de la isla de Santo Domingo y le tomó sobre veinte mil pesos de oro y gran cantidad de perlas, y azúcar, y cueros de vaca, y con todo se volvió a Francia muy rico e hizo grandes presentes a su rey y almirante [...], que toda Francia estaba maravillada de las riquezas que enviábamos a nuestro emperador.⁸

⁸ Bernal Díaz del Castillo, *Historia de la Conquista de la Nueva España*, México, Porrúa (Sepan cuantos..., 5), 1983, pp. 385-388.



Toda Francia estaba orgullosa de la magnitud del asalto corsario de Florín, y especialmente su rey Francisco I, quien con esta acción de piratería descubrió las posibilidades inmensas que tenía de sacar provecho a la guerra que mantenía contra España. Bajo la divisa: “El sol brilla tanto para mí como para los demás. Me gustaría mucho ver la cláusula del testamento de Adán por la que se me excluyó de mi parte al dividirse el mundo”, el monarca francés reclamó su marginación de la bula alejandrina, que sólo concedía a España y Portugal los beneficios obtenidos del descubrimiento y colonización de tierras americanas. Y así le otorgó a Florín patente de corso para que intensificara sus acciones piratas en ultramar, al tiempo que los banqueros de Lyon contribuyeron en el equipamiento de la armada corsaria.

Fue así como pirata, quien había nacido en Florencia y cuyo verdadero nombre era Giovanni de Verrazano, se convirtió en adalid de los franceses y en instrumento político militar de su monarca; era ya reconocida su experiencia náutica y tenía como antecedentes el haber viajado por Siria, El Cairo, y acompañado a portugueses por el Oriente y a españoles por el Caribe. En 1524 se convirtió en el primer explorador de las costas norteamericanas, de tal suerte que el actual puente de Brooklin, en Nueva York, lleva su nombre. Sus conocimientos vastos sobre las rutas marítimas sirvieron para que su hermano Hieronimus trazara un mapamundi que conserva la Biblioteca vaticana.

A causa del estímulo proporcionado por la monarquía francesa, la actividad pirata de Florín se volvió intensa; confesaba “haber robado y echado a fondo 150 naos y galeras y galeones y zafras y bergantines, y que una vez tomó una nao del Emperador [español] que venía de las Indias con más de 30 000 pesos de oro...”.⁹ Sus últimos días se dieron a los cuatro años de haber explorado Norteamérica, cuando después de haber despojado algunos veleros, enfrentóse “con tres o cuatro

navíos recios y de armada, vizcaínos”, que lo derrotaron y aprehendieron. Fue trasladado posteriormente a la Casa de Contratación de Sevilla, en donde fue condenado a muerte junto con sus acompañantes por órdenes del emperador español Carlos V. En intento desesperado llegó a ofrecer 30 000 ducados a cambio de su vida, que Carlos V tuvo a bien rechazar. Antes de ser ejecutado se lamentó: “Oh Dios que tal has permitido, oh fortuna que a tal punto me has traído: ¿es posible que habiendo yo muerto a tantos, a manos de un hombre solo tengo yo de morir?”.¹⁰

No obstante, la muerte de Juan Florín no detendría a la piratería francesa, que siguió asolando con mayor intensidad navíos y puertos españoles en ultramar: San



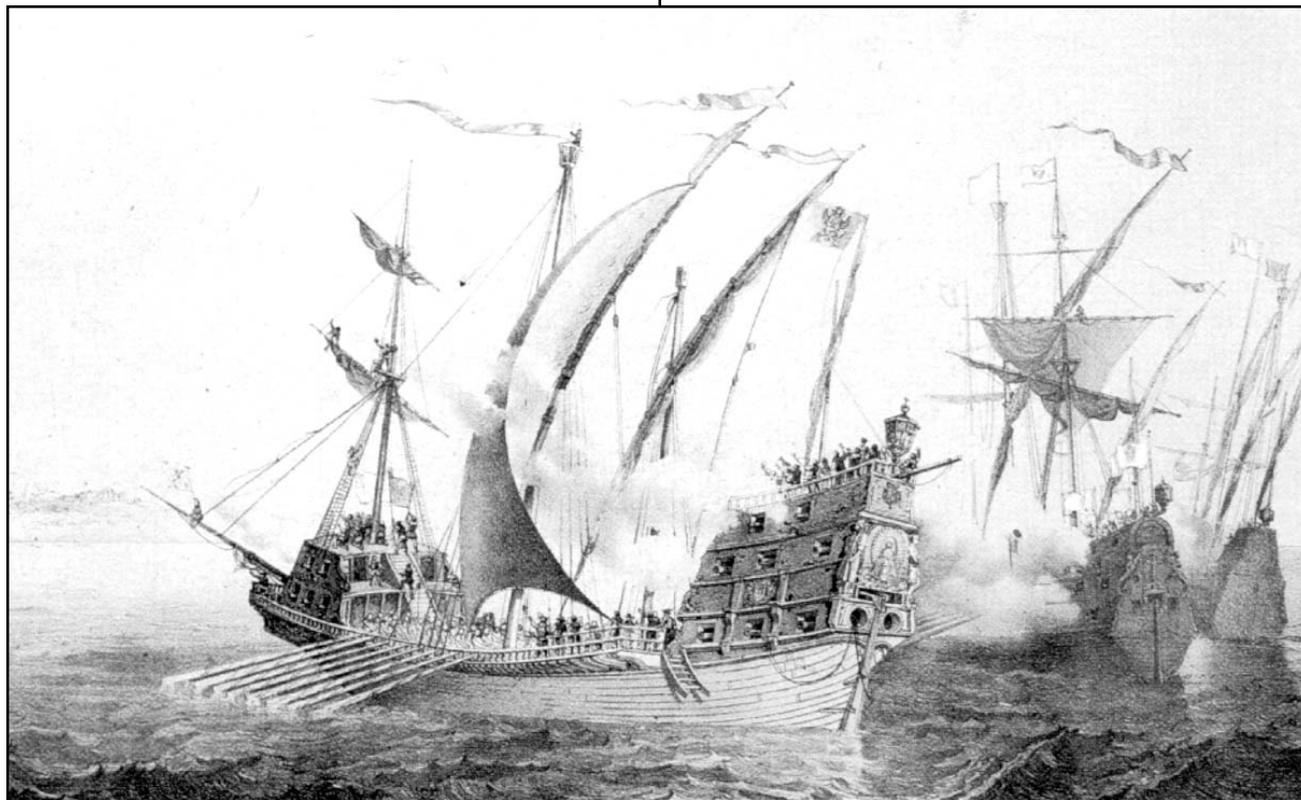
Carraca del siglo XVII, según grabado de Brueghel (Museo Naval de Madrid).

Germán de Puerto Rico, en 1540; La Borburata en 1541; Cartagena de Indias, La Habana, Santiago de Cuba y Cabo de Vela en 1544. Tan perjudicadas quedaron las poblaciones de Santiago de Cuba y La Habana, durante tres asaltos consecutivos de larga duración que sufrieron en los años de 1554 y 1555, que provocaron la inconformidad y amenaza de abandono de las colonias españolas. Los corsarios franceses “dominaron tan a sus anchas los mares de las Antillas, [lo] que cesó virtualmente el comercio intercolonial”.¹¹

⁹ Germán Arciniegas, *Biografía del Caribe*, México, Porrúa (Sepan cuantos..., 406), 1983, pp. 81-86.

¹⁰ *Ibidem*, p. 87.

¹¹ H. Clarence Haring, *op. cit.*, pp. 291-292.



Llegada de la flota española a las Molucas, según grabado del siglo XIX (Museo Naval de Madrid).

En las costas del Golfo de México se tienen noticias de las primeras apariciones piratas a mediados de 1550, cuando se corría el rumor del posible arribo a la villa de Campeche de François Le Clerc, mejor conocido como *Pata de palo*, quien por ese entonces robó seis navíos y cuatro pataches (embarcaciones destinadas a llevar avisos, reconocer las costas y guardar los puertos) en las cercanas Antillas. *Pata de palo* había asaltado Puerto Rico y Santo Domingo, entre otras islas, con un contingente de más de mil hombres, distribuidos en los navíos que formaban su flota.¹²

Asimismo, entre “los años de 1559 a 1560 vinieron a la costa de Yucatán y al puerto de Campeche, en diferentes tiempos, dos navíos y en ellos gente francesa, ‘corsarios luteranos’, uno de los cuales recorrió la costa

y los navíos que por ella navegaban, y con lo que robaron y saltaron se fueron de ella”.¹³

Ciertamente, no sería sino hasta el año de 1559 cuando el corsarismo francés tendría una tregua, debido a la concertación matrimonial entre Felipe II de España e Isabel de Valois, y al consecuente tratado de paz de Cateau-Cambrésis, firmado ese mismo año. Sin embargo, el 17 de agosto de 1561, treinta piratas franceses desembarcaron en el puerto y villa de San Francisco de Campeche, en donde robaron durante la noche, quemando posteriormente la villa. Se llevaron consigo a cuatro mujeres lugareñas, mientras vecinos y milicia novohispana se dedicaron a perseguirlos hasta alcanzar a algunos de ellos, matando a quince y aprehendiendo a cinco.¹⁴ El doctor Diego Quijada, gobernador de Mérida, llegó a dar cuenta a Felipe II sobre este asalto:

¹² Juan Juárez, *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1972, p. 3, y Francisco Santiago Cruz, *Los piratas del Golfo de México*, México, Jus, 1962, p. 17.

¹³ Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, p. 128.

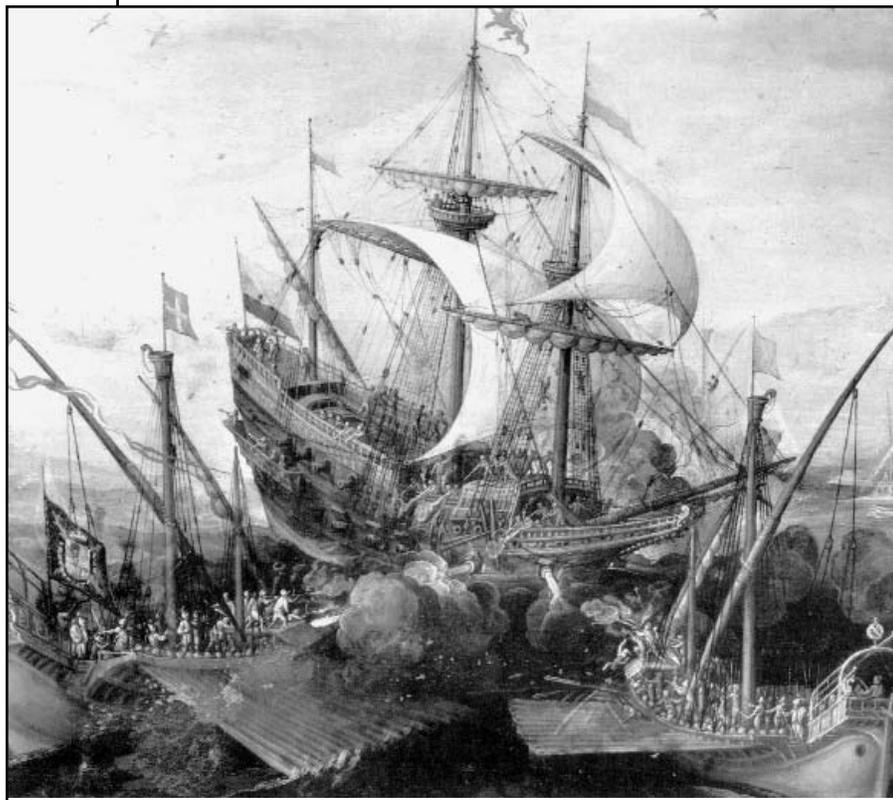
¹⁴ Héctor Pérez Martínez, *Piraterías en Campeche*, México, Porrúa, 1937, p. 20.



Con ésta —dice— va la duplicada de la que escribí a V. M. en seis de octubre el año pasado de sesenta y uno, en que di aviso del estado desta tierra, lo que hasta entonces pude colegir y entender della, como nuebamente benido. Hize relación a V. M. en mi carta de la benida de los franceses a esta costa, y del daño que hizieron en el puerto de la villa de San Francisco de Campeche, que tengo a mi cargo, e cómo los franceses fueron vencidos y desbaratados, porque, después de aber robado el pueblo y apoderándose de las haziendas de los vecinos, se los tornó a tomar la pressa, y sucedió todo lo demás que tengo escrito.¹⁵

En otro episodio, Pierre Sanfroy, corsario francés juzgado por la Inquisición novohispana, narra que en el mes de mayo de 1570 zarpó de las costas francesas en un navío rumbo a Guinea, cuya tripulación constaba de 38 hombres y de dos pajes. Al acercarse a su destino decidieron huir hacia Santo Domingo, ante el acoso de la armada portuguesa, de donde después se dirigieron a Cozumel, lugar en el que asaltaron una embarcación cargada de mantas, cera y miel, apoderándose de ella y quemando la propia. Posteriormente desembarcaron en las costas yucatecas en busca de alimentos, en el pueblo de Hunucmá, y ahí robaron la iglesia apoderándose de un cáliz de plata, “un frontal de damasco colorado viejo y una casulla de lo mismo”. Tuvieron un encuentro armado con los novohispanos, resultando muertos diez de ellos, aprehendidos y conducidos a Mérida otros diez, mientras el resto de la tripulación pudo huir en el barco de que disponían.

Los diez corsarios presos fueron conducidos posteriormente a la Ciudad de México y sometidos a juicio en los tribunales de la Inquisición. De ellos se condenó a la horca a Etienne Guillibert, Isaac Dorwen, Juan Hosorno y Claudio Yuilin; los restantes —entre quienes se encontraba Pierre Sanfroy— fueron sentenciados a “muerte civil”, es decir, a servir como esclavos bajo los siguientes cargos: “haber proferido palabras injuriosas



Combate naval entre una robusta nave holandesa y dos frágiles galeras españolas, según una pintura de Abraham Stock (siglo XVII).

contra el Papa; comer carne los viernes; rezar salmos a David y oraciones luteranas; hacer burla de los ornamentos sagrados; beber sin recato en el cáliz y comer carne en la Vigilia del Espíritu Santo”.¹⁶

Durante todo este periodo de dominio marino francés, se presume que fue hurtado el *Códice Mendocino*, manuscrito histórico que refiere la fundación de Tenochtitlan y los tributos que anualmente pagaban los pueblos sometidos por el emperador Moctezuma. Seguramente el barco que llevaba este documento a España fue asaltado por corsarios franceses, toda vez que dicho códice “paró en manos de André Thevet, cosmógrafo del rey de Francia, quien inscribió su nombre en cinco páginas del documento, agregando en dos oca-

¹⁶ Julio Jiménez Rueda, “Introducción”, en *Corsarios franceses e ingleses en la Inquisición de la Nueva España, siglo XVI*, México, Archivo General de la Nación / Universidad Nacional Autónoma de México, 1945, pp. XI-XII, 165-167.

¹⁵ Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, pp. 128-129.



Pintura de Van de Velde, que representa en primer plano el buque inglés *Royal Sovereign*, dotado con tres cubiertas de cañones que sumaban más de cien bocas de fuego (siglo XVIII).

siones la fecha de 1553, que bien pudiera corresponder a la fecha de su adquisición”.¹⁷

La furia isabelina: los *sea dogs* ingleses

El sentimiento de insularidad y singularidad británicas, entendido como el hecho de sentirse en una gran porción de tierra aislada y rodeada por el mar, bendecida, segura y libre de las acechanzas de agresión externa, lo mismo que de las enfermedades endémicas que llegaron a asolar la parte continental europea, les pro-

¹⁷ José Ignacio Echegaray, “Historia y ediciones del Códice”, en *Códice Mendocino o Colección Mendoza*, México, San Ángel Ediciones, 1979, p. 15.

porcionaban una gran seguridad como reino, toda vez que geográficamente tenían amplias posibilidades de extensión marítima, principalmente a través del comercio, actividad de primer orden en la economía inglesa, y de gran proyección después de conocer los grandes beneficios que reportaba a portugueses y españoles en ese periodo de importantes exploraciones.

Imbuido de ese espíritu Thomas Mun, mercader inglés de gran fortuna, y sobre todo teórico mercantilista, reconocía que la abundancia y riqueza de todo reino consistía en la producción de aquellas cosas necesarias para la vida urbana. Unas “son naturales y proceden del territorio mismo” —decía—, y las otras dependen de la “laboriosidad y del artificio de sus habitantes”. Agregaba: “El reino de Inglaterra está (alabado sea Dios) felizmente dotado de ambas: primero, por tener gran acopio de riquezas naturales, tanto en el mar, de pesca, como en tierra [...]; de suerte que, en extremos estrictos de necesidad, este país puede vivir sin ayuda de ninguna otra nación”. Colocaba al comercio en el plano más alto de la economía, considerándolo piedra angular de la “prosperidad”:

Considerad, pues, la verdadera forma y valor del comercio exterior, el cual es: la gran renta del rey, la honra del reino, la noble profesión del comerciante, la escuela de nuestros oficios, el abastecimiento de nuestras necesidades, el empleo de nuestros pobres, el mejoramiento de nuestras tierras, la manutención de nuestros marineros, las murallas de los reinos, los recursos de nuestro tesoro, el nervio de nuestras guerras, el terror de nuestros enemigos.¹⁸

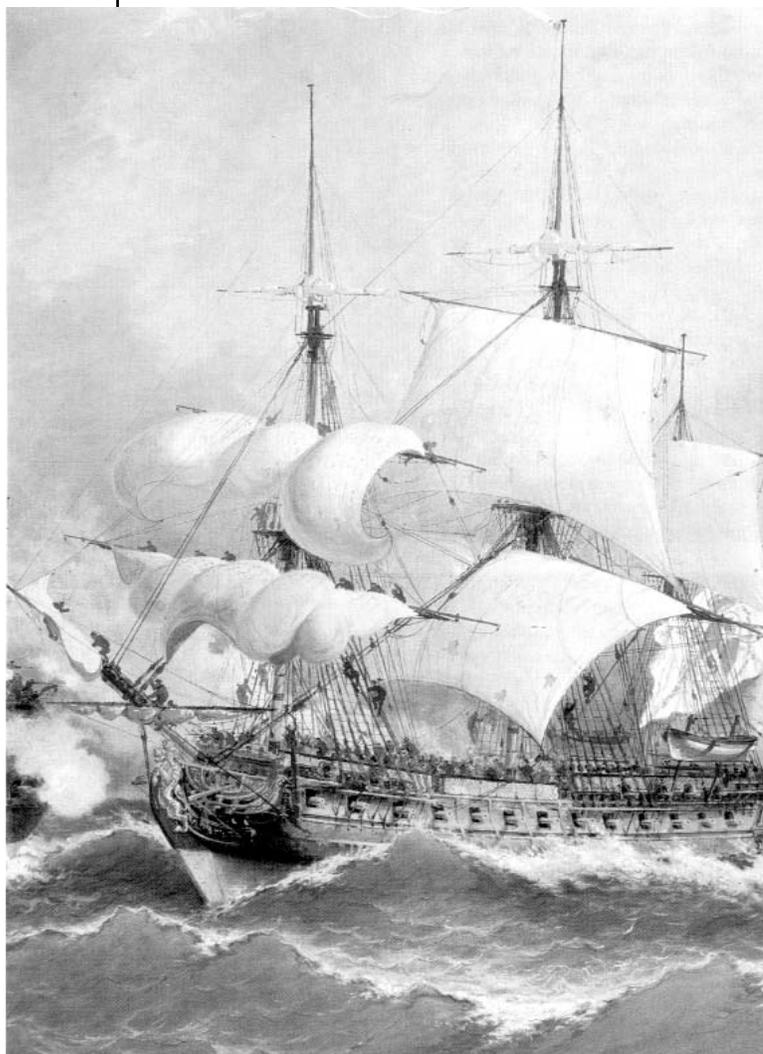
Convencido de esos principios que daban perfil a la singularidad nacional, expresados tan claramente por Mun, Enrique VIII estaba consciente de dos aspectos que resultaban fundamentales para su reino: uno, his-

¹⁸ Thomas Mun, *op. cit.*, pp. 51 y 151.

tóricamente Inglaterra constituía una potencia naval que no reconocía fronteras marinas, y en ese sentido resultaba afectada en forma injusta por la bula papal que sólo privilegiaba a los españoles del comercio con las Indias, y dos, la economía inglesa y la estabilidad del reino tenían como una de sus bases precisamente ese comercio exterior, establecido *de facto* a través de los mares, con las Indias orientales primero, y ahora con las Indias occidentales.

Bajo esos razonamientos Enrique VIII mandó construir nuevos astilleros para proveerse de una flota de barcos de guerra, y otra de barcos mercantes armados, con los cuales buscaría la supremacía en el canal de la Mancha, corredor marino de importancia estratégica para el comercio europeo, lo mismo que la extensión de sus actividades comerciales hacia otras latitudes geográficas. En ese sentido, el monarca escuchaba atento las recomendaciones del comerciante naval más importante de Plymouth, William Hawkins, quien buscaba despertar el interés y obtener el respaldo del rey en sus empresas comerciales, para mejor competir con portugueses o españoles. Hawkins importaba vino y azúcar de las islas Canarias, además de comerciar pimienta y marfil de África; fue pionero del tráfico de esclavos en Guinea, y con motivo de este lucrativo comercio realizó dos viajes al Brasil, entre 1530 y 1532, de donde además extraía palo de tinte, muy apreciado en Europa por los fabricantes de telas.

Muerto Enrique VIII en 1547, gobernaría por tan sólo siete años su hijo único Eduardo VI, al sobrevenirle también la muerte. Después llegó María Tudor —hija de Enrique VIII y Catalina de Aragón—, quien asumió el trono de Inglaterra en 1553, y al año siguiente contrajo matrimonio con Felipe II de España, lo que despertó grandes expectativas entre los comerciantes británicos, quienes pensaron que finalmente sería roto el cerco comercial hacia las Indias occidentales impuesto por el imperio español. Pero ese sueño inglés se fue por los suelos, al chocar con la firme oposición de Ma-



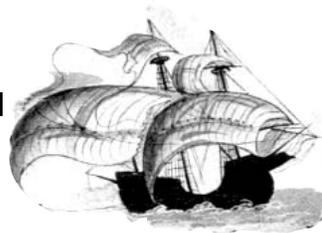
Fragata española de los tiempos de Felipe V de España (Museo Naval de Madrid).

ría Tudor a toda iniciativa contraria a los intereses de España. Para fortuna de los anglos, el reinado de María Tudor fue también de muy corta duración, al morir ésta en 1558, situación que permitió el ascenso de su media hermana, Isabel I (la hija protestante de Enrique VIII y Ana Bolena), quien daría un gran giro a la forma de ejercer el poder por parte de la corona británica.¹⁹

Ciertamente, con el ascenso de Isabel I en ese mismo año, las relaciones anglo-españolas irían adquiriendo poco a poco rasgos de hostilidad, llegando a situaciones de tensión cuando la reina evadió dar respuesta

¹⁹ Lourdes de Ita Rubio, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, FCE / Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001, p. 29.





a la propuesta matrimonial del monarca español Felipe II, y reconoció que el triunfo económico y político de Inglaterra se basaba en el mar y en la vocación de sus marinos, capaces de traer a los puertos ingleses las mercancías que necesitaban.²⁰ Así, el comercio marítimo inglés, que a su vez servía como escudo a las acciones piráticas, se fue consolidando en una importante industria nacional, a través del incremento de los astilleros y del mejoramiento en la construcción de las naves.

Hacia 1560 comenzó a destacar la figura de John Hawkins, hijo de William, quien desde muy joven —al igual que su padre— se dedicó al comercio y al tráfico de esclavos negros, navegando entre España, Portugal y las islas Canarias. En Sierra Leona y Guinea se abastecía de esclavos, con los que realizaba transacciones en las colonias de ultramar, muy a pesar de la Corona española, que sólo permitía el comercio a través de sus puertos. Al crecer la actividad comercial entre el África occidental, las Indias occidentales e Inglaterra, John planeó la realización de varios viajes hacia las Antillas, que a la postre resultarían de gran significado político y económico para la Inglaterra isabelina.

Su primer viaje lo realizó en octubre de 1562 —momento de paz con España—, y pudo comerciar esclavos y marfil en la Isabela, en donde vendió cautivos a cien ducados cada uno; compró azúcar, cueros, perlas, oro y plata. Dos años después emprendió su segunda expedición, con el apoyo de importantes personajes de la política inglesa y particularmente de la reina Isabel I, quien le recomendó que mientras se mantuviera en las Indias occidentales, “mirara por los intereses del rey de España”, pues aunque tensos, eran momentos de paz entre las dos potencias. En marzo de 1565 hizo escala en Dominica y Deseada; enfrentó cierta hostilidad en Margarita, y en Borburata (hoy Venezuela) provocó la huida de los colonos al pensar éstos que se trataba de un corsario francés, aunque pudo permanecer durante un mes vendiendo esclavos. En Curazao compró cueros y reses, y amenazó con incendiar Río de la Hacha si no le permitían comerciar, lo que finalmente logró. Recorrió Santa Marta, Cartagena de Indias, Centroamérica, y al dirigirse rumbo a La Habana el mal tiempo

lo obligó a reorientar su ruta hacia la Florida. Después viajó a Terranova, para finalmente regresar a su país el 25 de septiembre. En reconocimiento por los logros de su expedición comercial, Isabel I lo condecoró con un escudo de armas y lo nombró caballero.

Como era de esperarse, este viaje generó desconfianza y recelo de Felipe II, pues la exclusividad del comercio transmarino era de los españoles. Las autoridades de Borburata y Río de la Hacha fueron sancionadas por órdenes del monarca español, a causa de permitir comerciar a Hawkins en sus posesiones, al tiempo que comisionó a Pero Menéndez de Avilés para crear y comandar una armada de Indias, que protegiera y cuidara la ruta de la Flota de Plata, con órdenes estrictas de acabar con toda nave intrusa con que se topara en su camino. Dicha armada se compondría de doce barcos guardianes, entre ellos uno armado con 36 cañones.

En ese contexto, de reservas mutuas y simulaciones entre españoles e ingleses, se realizó la tercera expedición de sir John Hawkins en 1566, pero esta vez disfrazada con la comandancia de John Lovell, y Hawkins como “subalterno”, ante las protestas de la diplomacia española por los anteriores viajes. La ruta marina fue primero hacia las Canarias, después a Guinea y luego a las Indias: Margarita y Curazao, Borburata y Río de la Hacha. Ante la negativa de las colonias españolas de dejarlos comerciar, bombardearon la última población, y en escala rumbo a Europa asaltaron y saquearon varios puntos de Santo Domingo, contribuyendo a que las ya de por sí deterioradas relaciones anglo-españolas pendieran de un delgado hilo.

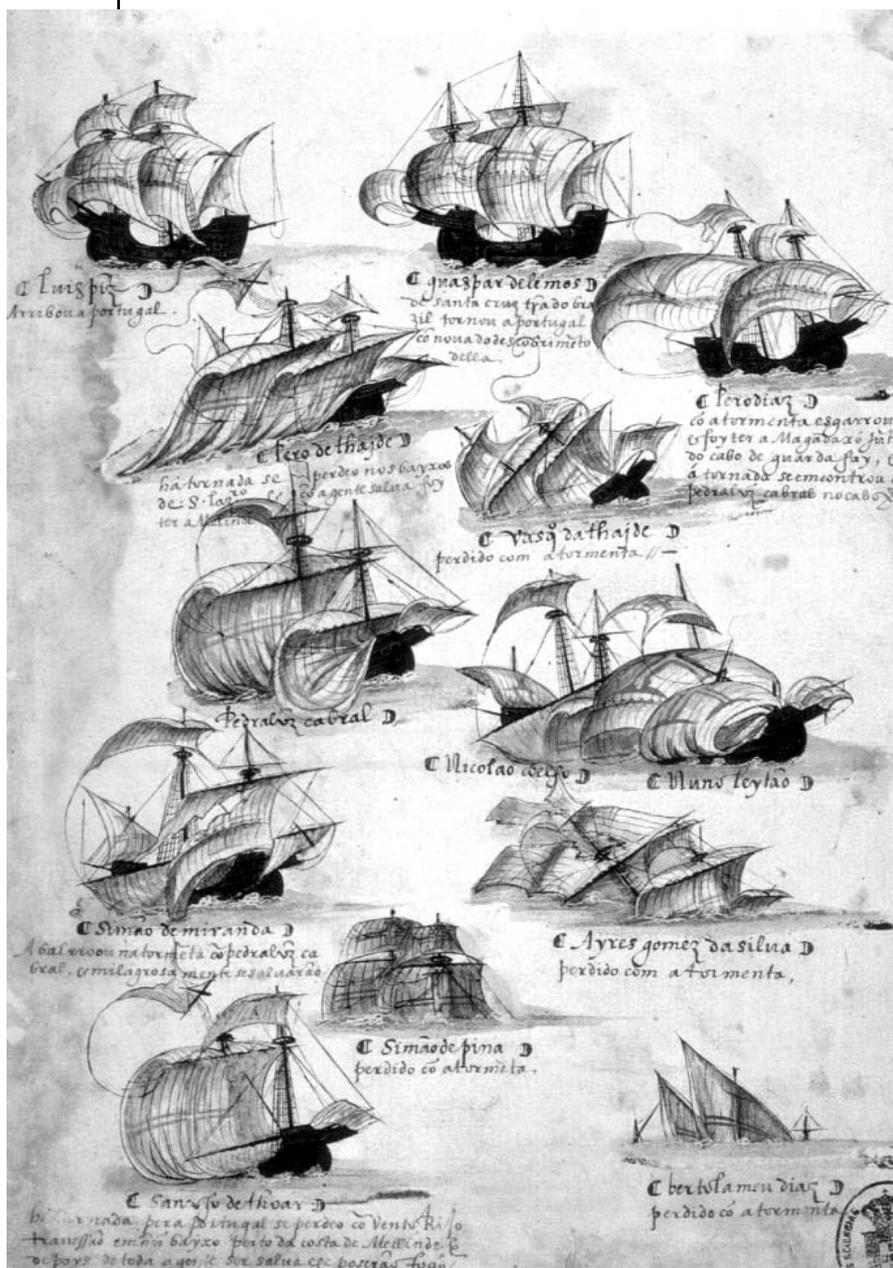
La cuarta expedición del corso inglés se dio el 2 de octubre de 1567, y sería definitiva en el cambio de la relación entre las dos potencias, aunque el almirante y comerciante inglés dijera que sólo pretendía contrabandear en paz sin hacer la guerra. Con todo el respaldo de la reina Isabel I, John Hawkins partió de la bahía de Plymouth con seis navíos a su mando: el *Jesus of Lubeck*, a su almirantazgo; el *Minion*, al mando de John Hortop; el *Judith*, capitaneado por Francis Drake; el *William and John*, al frente de Thomas Bolton; otros capitanes estaban al mando del *Angel* y el *Swallow*. De la Torre de Londres se proveyeron de armas, municiones y mercaderías, lo que alertó al representante diplo-

²⁰ Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, pp. 19-20.

mático español en esa ciudad, a quien la reina aseguró que la expedición no tocaría puertos americanos. Después de hacer una escala en Tenerife, la flota inglesa se dirigió a África para surtirse de esclavos, y de vuelta asaltó y robó una carabela de bandera portuguesa, que llevó consigo rumbo al Atlántico.

A los 55 días de viaje arribó a Santo Domingo, donde se aprovisionó de agua, carne y fruta, pasando posteriormente por Curazao, Margarita y Borburata. Al llegar al puerto colombiano de Río de la Hacha, abrió fuego de cañones contra la resistencia de las autoridades locales para recibirlos y negociar. Hawkins tomó el pueblo y comerció con precios impuestos por él, bajo amenaza de quemar la ciudad, logrando con ello vender más de 200 esclavos y muchas telas; lo mismo hizo en Santa Marta. En Cartagena de Indias pidió permiso para negociar y fue recibido a cañonazos desde el puerto, sin que pudiera tomar la plaza como planeaba. Se dirigió a una isla cercana donde intercambió esclavos por agua, vino, miel y aceite, para posteriormente buscar salida por el canal de Bahamas. Sin embargo enfrentó una tormenta que amenazó con hacerlo naufragar, obligándolo a continuar su ruta por las costas mexicanas, hasta Cabo Catoche, en el actual Yucatán. En las costas de Campeche asaltaron un barco que salía del puerto, donde viajaban Agustín Villanueva y dos frailes,²¹ y el piloto de esta nave indicó a Hawkins que el mejor lugar para reparar sus naves era el puerto de San Juan de Ulúa, frente a Veracruz.²²

El 16 de septiembre de 1568, la armada inglesa arribó a las costas veracruzanas, siendo confundida por las autoridades portuarias con la flota del nuevo virrey, Martín Enríquez de Almanza, de quien se esperaba su llegada en esos momen-

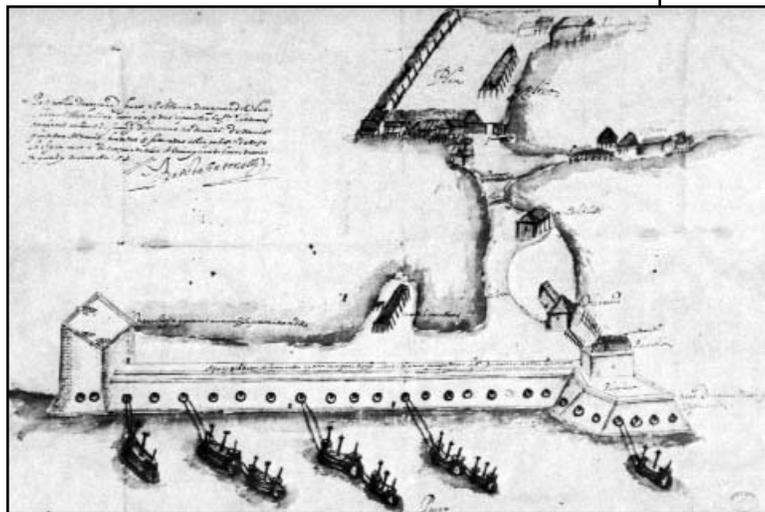


Segunda escuadra portuguesa hacia las Indias, según imagen del *Livro de Armadas* (Academia de Ciencias de Lisboa).

tos. Incautamente los guardacostas españoles subieron a las naves de Hawkins, siendo tomados inmediatamente como rehenes. Al día siguiente arribaron a la zona las trece naves que acompañaban al virrey, generándose una fuerte tensión entre ambos bandos. Nos narra Hawkins sobre lo acontecido: "...envié inmedia-

²¹ Román Piña Chán, *Campeche durante el periodo colonial*, México, INAH, 1977, p. 49.

²² Martha de Jarmy, *op. cit.*, pp. 80-86.



Fuerte y amarraderos con argollas de San Juan de Ulúa, según plano de 1590.

tamente advertencia al general de la flota de mi presencia allí, haciéndole entender que antes que permitir su entrada al puerto tenía que aceptar una serie de condiciones entre los dos para nuestra seguridad y mantenimiento de la paz”. Ante la respuesta del virrey a los ingleses, de que le fueran enviadas las condiciones, “las que por su parte (por el mejor mantenimiento de la amistad entre príncipes) serían favorablemente concedidas”, el almirante inglés contestó así a la primera autoridad novohispana:

...solicitamos bastimentos a cambio de nuestro dinero y licencia para vender tanta mercancía como exigiesen nuestras necesidades, y que habría de cada lado doce caballeros como rehenes para asegurar la paz y que la isla [de San Juan de Ulúa] para nuestra seguridad quedaría en posesión nuestra durante nuestra estancia allí y la artillería colocada en la misma isla, que consistía en once piezas de bronce, y que ningún español desembarcaría en la isla con ninguna arma.²³

Reunidos los almirantes de la flota española, aconsejaron al virrey Enríquez no optar por la batalla, toda

²³ Richard Hakluyt, *The first and second volume of the principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation...*, Londres, 1599, cit. en Othón Arróniz, *La batalla naval de San Juan de Ulúa*, México, Universidad Veracruzana, 1982, pp. 31-33.

vez que los vientos del norte les resultaban desfavorables, al correr el riesgo de ser azotados los navíos en las costas, con las consecuentes pérdidas de todas las mercancías de que venían cargados, amén del control militar que los corsarios tenían sobre el fuerte y el puerto. Aceptadas las condiciones de Hawkins, la flota española pudo entrar al puerto, previa entrega del documento garante firmado por el virrey, y del intercambio de los doce rehenes por ambos bandos.

Durante los siguientes días los ingleses se dedicaron a reparar sus naves y aprovisionarse, mientras los españoles de manera velada tramaban el ataque a los corsarios, “llevando armas de barco en barco, plantando y dirigiendo

la artillería de los barcos a la isla donde nuestros hombres custodiaban aquella, pasando por aquí y por allá más compañías de hombres de los que eran necesarios para sus negocios”. Ante la natural sospecha inglesa de que gran número de soldados españoles se escondía en un barco surto junto a la nave almiranta *Minion*, Hawkins envió al maestre Robert Barret con el virrey para que le diera las explicaciones del caso, recibiendo como única respuesta la aprehensión del mensajero. La respuesta armada española mediante el toque de clarín se hizo de inmediato.

Con repentina furia fueron atacados los custodios ingleses en la playa, provocando su huida en dirección a sus navíos, y del barco anclado junto a *Minion* surgió una compañía de 300 hombres dispuestos a abordar al corso anglo, lo que no se pudo lograr a causa de que éste soltó oportunamente sus amarres alejándose de los agresores. Sin embargo el *Jesus* sí fue atacado por esa compañía y por la de otras dos embarcaciones hispanas. Una hora después de la batalla la nave almiranta española se “suponía estaba hundida, la vicealmiranta estaba en fuego, y otro de sus principales barcos hundido”, señalaba Hawkins, aunque por su parte reconocía la pérdida del *Jesus*, al resultar rotas sus velas mástiles, quedando asimismo hundidos los pequeños navíos. El *Jesus* fue utilizado como escudo del *Minion* ante los embates de las baterías de tierra, por lo que los españoles pusieron fuego a dos grandes embarcaciones que iban



dirigidas hacia éste, que finalmente libraron los ingleses, para posteriormente lograr escapar del ataque hacia el mar adentro, con sólo dos barcos: el *Minion* y el *Judith*.

Esa misma noche el *Judith*, al mando del joven Francis Drake, abandonó al *Minion*, y a la mañana siguiente éste último hizo escala en la isla de los Sacrificios, donde pudo resguardarse de un fuerte viento. Posteriormente navegaron durante catorce días en un “mar desconocido, con los corazones acongojados, hasta que el hambre nos obligó a buscar tierra, porque los pellejos no parecían buena comida, y ni las ratas, gatos, ratones ni perros escaparon si podían ser atrapados, papagayos y monos que tanto precio tenían los teníamos [y] los encontrábamos más productivos si servían de alimento a una cena”.

El 8 de octubre el *Minion* arribó nuevamente a las costas novohispanas del Bajo Pánuco (cerca de Tampico), para aprovisionarse de agua y víveres. Ante la inconformidad de la tripulación por las inclemencias, cien hombres fueron puestos y dejados en tierra, mientras otros tantos decidieron continuar la travesía rumbo a su país. Reparadas las averías de sus naves y mejorado el tiempo, los corsarios ingleses partieron el 15 de noviembre en dirección a Inglaterra por el canal de las Bahamas, y como la adversidad de los vientos les impidió llevar a buen término su arribo, se obligaron a desviarse rumbo a Galicia, en España, donde se aprovisionaron y partieron de inmediato ante un posible ataque español. Finalmente, los sobrevivientes —pues muchos de ellos murieron a causa del hambre y de diversas enfermedades por ella provocadas— arribaron al puerto inglés de Mounts Bay, en Cornwall, el 25 de enero de 1569.²⁴



Retrato de John Hawkins, protagonista inglés de la batalla de San Juan de Ulúa, en 1568.

De los corsarios ingleses desembarcados en el Bajo Pánuco novohispano, sobrevivieron 78 a consecuencia de las luchas entabladas con nativos chichimecas, los efectos del hambre, el paludismo y las dificultades para abrirse paso en la selva con su desnudez —pues en esa condición los dejaron los chichimecas al despojarlos de todo lo que traían—. Llegaron a Tampico, de donde Luis de Carvajal —autoridad novohispana de la región— los remitió a México, en donde a su vez llegaron a servir unos en el hospital, otros en un obraje de Texcoco, en las minas y unos más como mozos al servicio de nobles y en los conventos. Así se mantuvieron hasta que, en 1571, llegó Pedro Moya de Contreras para establecer la Inquisición en la Nueva España, a donde serían llevados los ingleses para ser juzgados por “herejes y protestantes”. Miles Philips da su

testimonio sobre ese paso por las mazmorras inquisitoriales:

Durante el tiempo de nuestro encierro, muy a los principios, nos hacían comparecer con frecuencia ante los inquisidores solos, y allí nos examinaban rigurosamente acerca de nuestra fe, mandándonos decir el Padre Nuestro, Ave María, y Credo en latín: cosa que bien sabe Dios que los más no sabíamos, sino en Lengua Inglesa [...] Entonces, procedían á preguntarnos, bajo juramento, lo que creíamos acerca del Sacramento, y si quedaba el pan y el vino después de la consagración, y si no creíamos que la hostia que el sacerdote elevaba sobre su cabeza y el vino que estaba en el cáliz eran real y verdaderamente el cuerpo y la sangre de Nuestro Salvador Jesucristo. Y si no res-

²⁴ *Ibidem*, pp. 35-40.



Retrato del virrey Martín Enríquez, protagonista español de la batalla de San Juan de Ulúa, en 1568.

pondiéramos que sí á todo, no había más remedio que la muerte [...] Entonces nos hacían cargo de que no les decíamos verdad; que sabían lo contrario, y que recordásemos bien, para dar mejor respuesta en otra ocasión, porque de no hacerlo así, nos mandarían dar tormento y nos obligarían a confesar la verdad, de grado ó por fuerza.

La mayoría de los sentenciados fueron condenados a recibir de 100 a 300 azotes y a pasar en galeras (cárcel) distintos periodos, que iban de los seis a los diez

años. Siete ingleses —entre los que se encontraba Philips— fueron sentenciados a servir en conventos, sin azotes y durante un periodo que iba de los tres a los seis años; llevarían además el sambenito (capotillo o escapulario impuesto por la Inquisición) durante todo ese tiempo. A Jorge Rively, Pedro Monfríe y Cornelio el Irlandés los condenaron a ser “reducidos a cenizas”, siendo enviados en el acto para ser quemados, en el tablado de la plaza del mercado puesto para tal efecto.²⁵

* * *

Los acontecimientos de San Juan de Ulúa terminaron por romper la tensa tregua anglo-española, obligando a los ingleses a declarar que no habría paz “más allá de línea” (divisoria de la bula papal de Alejandro VI), llegando esta posición a una situación extrema con la guerra de 1588 entre las dos naciones. En este contexto, y aprovechando la relación cordial que en algún momento tuvo con el monarca español, sir John Hawkins simuló una “traición” a la reina Isabel I a cambio de que Felipe II dejara en libertad a sus hombres hechos prisioneros en la Nueva España y llevados a Sevilla, lo que surtió sus efectos cuando fueron liberados los marinos ingleses, a quienes además se dieron diez libras por cada uno para que pudieran retornar a su país. Así, el astuto Hawkins pudo “recuperar” 40 mil libras, que según sus cuentas perdió en San Juan de Ulúa. Humillado con estas acciones,

más el resentimiento que ya cargaba contra los ingleses por la muerte de María Estuardo de Escocia, Felipe II mantendría una aparente tranquilidad y se juraría construir la armada más grande de la historia para invadir Inglaterra.

Convencido por sus consejeros partidarios de la in-

²⁵ Miles Philips, “Relación escrita por... y publicada por Hakluyt en 1589”, trad. por J. García Icazbalceta para el *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística*, t. I, y Carlos Bosch, ms., p. 8.



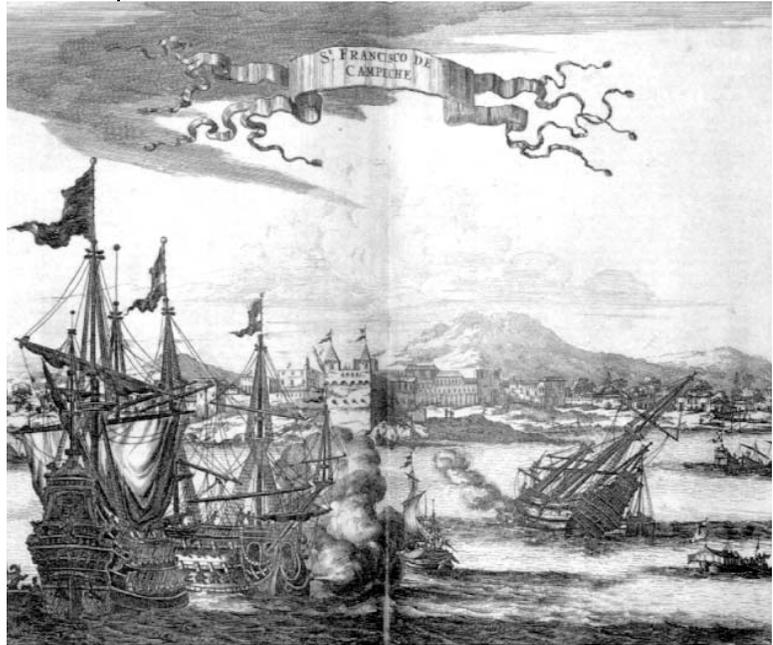
vasión, el monarca hispano decidió conformar la Armada Invencible —la más grande entonces conocida— para castigar y aplastar a “la herejía protestante”. Obsesionado con esta empresa y sus preparativos, rechazó la propuesta de alquilar algún puerto francés o alemán, de alto calado, que sirviera de base estratégica a sus embarcaciones, donde pudieran reposar y ser reparadas. Tan convencido estaba de lo justo de su causa y su inspiración divina, que sólo se concedía la victoria, frente a cualquier situación que pudiera resultar adversa. Así,

...la flota saldría de España, a vencer y anclar en los puertos de Inglaterra. Estaba descartada la derrota o los malos tiempos que podrían exigir los puertos propios en el Continente. Era obvio que si España castigaba a Inglaterra en nombre de la Santa Iglesia Católica, Dios, en su infinita sabiduría arreglaría las cosas, de modo que aun en las peores condiciones de mar, tiempo, e inferioridad numérica o potencial, la flota inglesa, por algún golpe de viento, oleaje, desmayo o ceguera de sus almirantes, perdiera tal ventaja y fuera derrotada... ¿Acaso no era esto posible?...

Esta confianza en la victoria absoluta de España sobre Inglaterra, tiñó de optimismo la mentalidad de todos los capitanes españoles. La flota era tan poderosa que no había por qué preocuparse. Los cañoneros podían ser viejos, de corte alcance o mal servidos, no importaba, puesto que la victoria debía ser española. Así pensaron también proveedores y constructores, enviando alimentos averiados, que se pudrían a los pocos días de envasarse, o construyendo el armazón de los buques con maderas verdes, sin curar, o bien con otras, que por estar demasiado tiempo a la intemperie mostraban ya las huellas de la polilla.²⁶

Obsesionado ya con el derrocamiento de Isabel I, Felipe II envió su Armada Invencible rumbo a la isla en junio de 1588. Al mando del duque de Medina Sido-

²⁶ Alberto Calcés, *La Armada Invencible*, México, s.e., 1972, pp. 149-150.

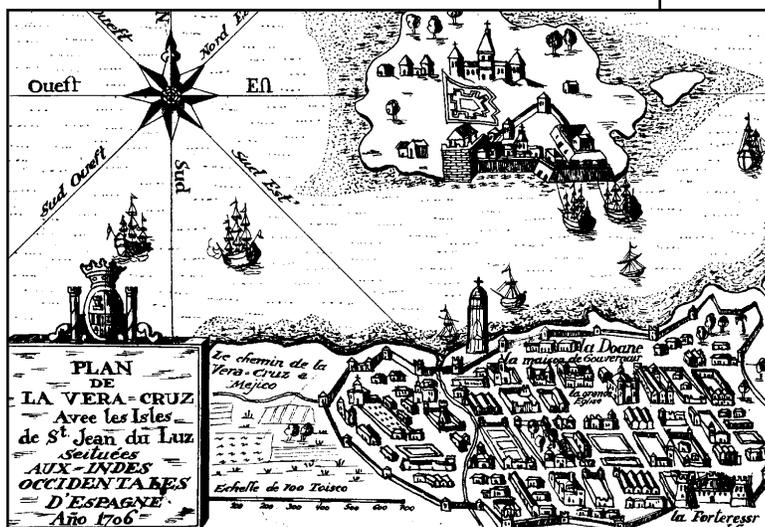


Batalla naval en San Francisco Campeche, según grabado de P. Montanus, tomado de Ben Jacobs Meurs (ed.), *Die unbekante Neue Welt*, Amsterdam, 1671.

nia, la gran flota militar española se componía de 130 velas, entre las que se encontraban 73 galeones, 3 165 cañones, 8 mil marinos y remeros, 19 mil soldados, más otros 15 mil refuerzos que se embarcarían en Flandes. Cientos de frailes iban a bordo, pues después de aplastar a “la herejía protestante” inglesa habría que realizar una gran misión católica. Los navíos cargaban además 13 mil balas de cañón, millones en piezas de oro, y víveres para alimentar a 40 mil hombres durante seis meses.

Enterada de semejante poder naval en el canal de la Mancha, Isabel I quiso negociar la paz, aceptando en doble discurso las pláticas con los españoles en Ostende, pues pretendía hacer un poco más de tiempo para mejor preparar su respuesta. Mientras los ingleses tenían un interés real en la paz —pues se obligaban a dividir sus fuerzas en tres frentes: Flandes, Irlanda e Inglaterra—, los diplomáticos españoles encabezados por Alejandro Farnesio condujeron a aquéllos hacia unas pláticas sin conclusiones, de tal forma que cuando discutían el “acta final” comenzaron a escucharse los primeros cañonazos en el canal de la Mancha.

Al tiempo que se daban las negociaciones, Inglaterra



Plano francés de Veracruz, de 1706.

preparaba la defensa en tierra mediante la instrucción de la población en el manejo de las armas de ataque y defensa, reforzaba las murallas de las ciudades, montaba nuevos cañones en los castillos de las murallas y afinaba un sistema de comunicación mediante señales de humo, toques de campana y de silbato, a cuyos sonidos la población debía acudir inmediatamente para enlistarse en las líneas de defensa. Pero con todo y esa preparación en tierra, Isabel I y sus estrategias estaban conscientes de que los resultados de la batalla se definirían en el mar, y en ese sentido tenían una gran confianza dada la enorme capacidad y experiencia de sus almirantes, lo mismo que de la calidad de sus naves. Así, la reina ordenó se dispusiera de todos los buques para que entraran en servicio de inmediato, se embarcara a las tripulaciones y se entregara un mes de raciones a cada nave. Lord Howard Effingham fue nombrado almirante de la flota, y Francis Drake vicealmirante, quienes reunidos en Plymouth lograron constituir una armada de 90 buques, con una primera línea de combate formada por diez galeones de la reina, y diez buques mercantes poderosamente armados.²⁷

De esa manera, la osadía y el espíritu aventurero inglés no se amilanaban frente a tamaña fuerza naval española, sino por el contrario. Entre el 31 de julio y el 11 de agosto, la Armada Invencible llegó a ser hostilizada por los rápidos y maniobrables navíos de la flota inglesa, al mando de los experimentados Effingham,

²⁷ *Ibidem*, pp. 151, 163-165.

Drake, Hawkins y Frobisher, al frente de las fragatas *Ark Royal*, *Revenge*, *Victory* y *Triumph*, que encabezaban las escuadras de la armada inglesa. El enorme tonelaje y por tanto lento navegar de las naves españolas, así como su corto alcance de fuego, llegaron a poner en serios aprietos a la Invencible, frente a la infinidad de disparos, escaramuzas y combates singulares realizados día y noche. Finalmente se impusieron los ingleses por contar con una mejor armada y con mayor experiencia en almirantazgo; como corolario de la batalla, la presencia de una fuerte tormenta acabó por desbandar a los navíos hispanos, muchos de los cuales fueron a dar hasta las Hébridias y

las costas irlandesas. La retirada española se dio de la manera más azarosa, rodeando la isla hacia el norte por las costas de Escocia e Irlanda, para poder retornar a la Península, con un saldo desfavorable al haber perdido más de la mitad de sus naves y hombres. Así, la Armada Invencible perdió 81 barcos, 14 mil de sus marinos y tuvo 2 mil prisioneros. La derrota moral y política fue mayor, porque además de perder un importante segmento de su infraestructura naval, los españoles perdieron también a sus mejores marinos, dejando en la mayor vulnerabilidad su presencia en los mares y en las colonias americanas.²⁸

El corsarismo inglés se perfiló así en lo que algunos denominarían como perros del mar o *sea dogs*, convirtiéndose en nuevo azote marino de los españoles, infestando los mares del Caribe y del Golfo de México. Tuvo como máxima figura a sir Francis Drake, convertido en héroe nacional por la derrota a la Armada Invencible, y que ya se había forjado en las filas de su antecesor Hawkins. A diferencia de éste, Drake pugnaba más por la aventura que por el contrabando, a la manera de los corsarios franceses. En su vida se entremezclaban los actos de valor con los de cobardía, y los de servilismo con los de dominio de los hombres. Sus acciones le dieron gran popularidad y lo convirtieron en héroe nacional y poseedor de una gran fortuna.²⁹

²⁸ J. y F. Gall, *El Filibusterismo*, México, FCE (Breviarios, 131), 1978, pp. 48-49, y Martha de Jarmy, *op. cit.*, pp. 102-103.

²⁹ Francisco Santiago Cruz, *op. cit.*, pp. 34-35.

Sus primeras correrías las había realizado en 1570, a los 25 años de edad, cuando logró adueñarse de dos navíos cargados de oro y plata en el río Chagres, en Panamá. Las proseguiría en Nombre de Dios, en donde en compañía de La Testu, un corsario francés, asaltó los cargamentos de plata que iban a ser enviados al rey de España, lo que le valió el nombramiento de caballero por parte de la reina cuando regresó a su país. Fue el primer inglés en circunnavegar la tierra, siguiendo la ruta de Magallanes rumbo al Océano Pacífico, realizando varios actos de piratería: fondeó la Bahía de Huatulco, en Oaxaca, y en Acapulco fueron enviados refuerzos previendo su desembarco ahí, pasando de largo esa bahía hasta las islas Molucas y posteriormente hasta Vancouver. Astutamente burló la persecución y el asedio de la marina española, al proseguir su ruta por el oeste, hacia el Índico, hasta rodear el sur de África rumbo al norte europeo. Esta hazaña marítima, coronada además por el botín logrado que ascendió a dos millones de libras esterlinas (equivalente al presupuesto anual del parlamento británico), lo colocó a la altura de los grandes navegantes como Vasco de Gama, Cristóbal Colón o Fernando de Magallanes.

Para cerrar un gran siglo

Mencionábamos que con el Renacimiento los horizontes de la actividad y pensamiento europeos se ampliaron en varios sentidos y direcciones, destacando como principales las exploraciones y conquista de los territorios americanos, las reformas a la iglesia católica y la consolidación política y económica de las potencias europeas. Y dentro de este proceso, que duró más de un siglo, aunque se haya definido básicamente en el XVI, cada una de esas potencias fue adquiriendo su perfil particular.

Reconocía Waldemar Westergaard, que “de las Antillas podemos decir que han sido la gallera del predominio del mar”,³⁰ pero en las circunstancias y contexto del siglo XVI bien sabemos que ese predominio marino significaba también la supremacía política y económica, tan peleada por las naciones europeas más poderosas de entonces.

³⁰ Germán Arciniegas, *op. cit.*, p. 15.

En ese siglo, la acción de piratas y corsarios surgió como una forma, a veces velada y otras abierta, de hacer la guerra contra el monopolio comercial y político español en las colonias americanas, avalado por el poder unívoco de la Iglesia a través de una bula papal. Ingleses, franceses y holandeses reclamaban su derecho a extender sus reales hacia América, porque en ello también se jugaban su supervivencia como naciones. El Atlántico, las Antillas y el Golfo de México se convirtieron no sólo en zonas de combate marino, sino también de lucha encarnizada en un marco de pugnas religiosas, de dominio político y comercial que ya se había iniciado en el continente europeo.

España se afanaba en defender como legítimo su derecho exclusivo a explotar las riquezas que le brindaba el nuevo continente, tanto por su calidad de nación conquistadora como de propagadora de la fe católica, entrada ésta ya en decadencia desde el Renacimiento, particularmente en las potencias rivales. Marginados del reparto geográfico papal por sus inclinaciones en favor de la reforma de la Iglesia, Francia, Inglaterra y después Holanda reclamaban de igual manera su derecho, natural o divino, a extender sus dominios hacia las nuevas tierras de ultramar. Ese derecho fue ejercido *de facto* a través de la acción de piratas y corsarios que, como ya vimos más atrás, tuvo un gran significado en el siglo XVI, especialmente después de la derrota de la Armada Invencible, lo que se tradujo en la quiebra política y militar de España como primera potencia europea.

Esa derrota, además de proyectar a Inglaterra en su superioridad marina, contribuyó a estimular e incentivar la actividad de toda clase de piratas, corsarios y filibusteros de las más diversas nacionalidades en las Antillas y el Golfo de México. La incursión de otras naciones europeas en los mares de América y en sus tierras continentales, trajo en los siguientes dos siglos importantes cambios en la configuración política y geográfica de las potencias en el plano mundial.

