

Benigno Casas\*

A N T R O P O L O G Í A

*Resumen:* Este artículo trata sobre la batalla ocurrida en el puerto de San Juan de Ulúa en 1568, entre la flota inglesa comandada por el almirante John Hawkins, y la flota española al mando del virrey de la Nueva España Martín Enríquez y del almirante Francisco de Luján. Aborda el contexto general de confrontación política entre estas potencias europeas, durante el proceso de expansión territorial y comercial hacia las Indias occidentales en el siglo xvi. Da cuenta de la percepción particular de uno y otro bando sobre los acontecimientos, y de las consecuencias posteriores que agudizaron los enfrentamientos, con un reposicionamiento político, comercial y naval entre ambas naciones.

*Palabras clave:* piratas, corsarios, batalla naval, Inglaterra, Nueva España, siglo xvi.

*Abstract:* This article is about the battle waged in the port of San Juan de Ulúa in 1568, between the English fleet commanded by Admiral John Hawkins and the Spanish fleet commanded by New Spain's Viceroy Martín Enríquez and Admiral Francisco de Luján. It addresses the overall context of political confrontation between these European powers during the territorial and commercial expansion into the West Indies in the 16th century. The text introduces the particular perception of both sides concerning the events and the subsequent consequences that intensified the clashes, with a political, commercial and naval repositioning of both nations.

*Keywords:* pirates, privateers, naval battle, New Spain, 16th century.



# Piratas y corsarios en el Golfo de México: la presencia de John Hawkins en San Juan de Ulúa (1568)

**T**res acontecimientos de enorme importancia dieron perfil a la historia de las sociedades modernas: 1) el descubrimiento, conquista y colonización del llamado Nuevo Mundo; 2) la formación de las grandes potencias trasatlánticas europeas; 3) las reformas religiosas de Lutero, Calvino y Enrique VIII. Estos sucesos se desarrollaron con cierta intensidad y diversidad de matices, transformando la vida social europea y novohispana. La conquista y colonización del Nuevo Mundo trajo consigo una influencia intercultural, pero sobre todo una reactivación de la economía en el viejo continente que estimuló el surgimiento del capitalismo. El comercio tuvo un gran auge, el tráfico de esclavos negros traídos de África se convirtió en lucrativo negocio, lo mismo que la explotación e importación de metales preciosos y materias primas procedentes de las Indias occidentales. Para el siglo xvi España era primera potencia europea y principal usufructuaria de las riquezas provenientes de las nuevas tierras, junto con Portugal, en tanto Inglaterra, Francia y Holanda —marginadas de cualquier posibilidad de seguir su ejemplo— sólo podían sacar ventaja mediante la práctica del comercio ilegal y la piratería contra las flotas y naves españolas, lo que constituyó un importante factor de acumulación y base del predominio político y militar marino que lograrían posteriormente.<sup>1</sup> Importa destacar también que no

\* Agradezco a Flor Trejo su amable invitación a participar en este número temático coordinado por ella, así como su atenta lectura y oportunas observaciones a la versión preliminar de este artículo.

<sup>1</sup> Jesús Silva Herzog, "Prólogo", en Thomas Mun, *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior*, México, FCE, 1954, pp. 7-18.

obstante las enormes cantidades de oro y plata extraídas y embarcadas desde los virreinos indios, el imperio español no hubiera podido desempeñar el papel político-militar a que aspiraba en los siglos XVI y XVII, de no haber sido por el apoyo de capitalistas extranjeros, entre quienes se encontraban los banqueros italianos o alemanes, que invariablemente recibían solicitudes de préstamo a corto y largo plazos con intereses usureros. A estos prestamistas se les indemnizaba por lo regular con lo obtenido de “los tesoros de las flotas de Indias, con asignaciones de rentas reales, monopolios mineros o privilegios comerciales o bancarios”.<sup>2</sup>

El viaje mismo de Colón fue planeado como una empresa comercial marina de carácter monopolístico, que buscaba una nueva ruta a los países asiáticos sujeta a las Capitulaciones de Santa Fe (1492), con las que la monarquía española se reservaba la exclusividad comercial de cualesquiera mercancía que se encontrara, ganara, intercambiara o comprara en las tierras descubiertas, sobre lo cual correspondería a Colón una décima parte de los beneficios obtenidos.<sup>3</sup> Desde la primera reglamentación dictada para el gobierno de Colón en tierras indias, se contemplaban las características peculiares del sistema comercial hispano, mediante el cual se ejercía una estricta vigilancia por parte de funcionarios al servicio de la Corona, se controlaba y registraba a cada marino, oficial o pasajero de Indias, así como las mercancías y bienes por ellos embarcadas. De tal manera que el 10 de abril de 1495 se concedió a todos los súbditos de Castilla el derecho de poder trasladarse a las Indias, establecerse ahí y en dado caso ejercer el comercio. La salida y llegada de navíos empezó a tener un control aduanal desde Cádiz como puerto único, donde una décima parte del tonelaje de cada navío se reservaba para el uso de la Corona, libre de flete, así como una décima parte de los ingresos provenientes del tráfico comercial.<sup>4</sup>

No obstante, el 20 de enero de 1503, mediante real cédula, se creó un organismo controlador para dirigir el tráfico indiano: la Casa de Contratación de Sevilla, a

través de la cual 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 maestros y pilotos.<sup>5</sup> 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”, el cual era utilizado para el financiamiento y defensa de la Carrera de Indias.<sup>6</sup> También eran atribuciones de la Casa observar la situación del mercado de bienes, para comprar y vender sólo cuando hubiere ventajas mayores para la Corona, con sus respectivos registros sistemáticos y pormenorizados de estas transacciones.<sup>7</sup> Un año después las disposiciones reales se fortalecieron para que todo buque fletado a las Indias fuera certificado por la Casa de Contratación en lo que se refiere a su capacidad y tonelaje, y cualesquiera que cargara su barco más allá de los límites oficiales se exponía a graves penalidades. El oro traído de las Indias sin registro o marca real sería confiscado, y la multa por esta falta cuadruplicaba el valor de lo decomisado, en tanto el contrabandista quedaba a merced del soberano; la persona que comprase oro de contrabando, o que lo registrase a su nombre o de otro se hacía acreedor a idéntica pena.<sup>8</sup> Durante las siguientes décadas fue ampliada la reglamentación de la Casa, pero más en lo referente al armamento, abasto y tripulación de las flotas que a la administración del comercio.

<sup>5</sup> María del Carmen Borrego Pla, “Maestros y pilotos de la Bahía Gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1994, p. 131; María del Carmen Borrego Pla, “La Casa de Contratación y Huelva: facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1993, t. 1, p. 48.

<sup>6</sup> Eduardo Martiré, “El marco jurídico del tráfico con las Indias españolas”, en Carlos Petit (ed.), *Del Ius Mercatorum al Derecho Mercantil*, Madrid, Marcial Pons Librero, 1997, pp. 229-230.

<sup>7</sup> Clarence H. Haring, *op. cit.*, p. 29.

<sup>8</sup> Joseph de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (ed. de Francisco de Solano), Madrid, Ministerio de Hacienda, Lib. 1, cap. IX, Lib. 1, cap. IX, pp. 1981, pp. 65-66.

<sup>2</sup> Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, FCE, 1939, p. XIX.

<sup>3</sup> Julián B. Ruiz Rivera y Manuela Cristina García Bernal, *Cargadores de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 17.

<sup>4</sup> Clarence H. Haring, *op. cit.*, p. 5.

Ya desde la preparación del segundo viaje de Colón a las Indias (1493) los reyes católicos solicitaron al papa Alejandro VI 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 como la autoridad papal emitió la bula *Inter-Caetera* que les concedió esta gran prerrogativa, sin saber a bien que les estaba regalando a los reyes españoles todo un continente. Por su parte, el rey Manuel de Portugal, con gran intuición política de lo que después vendría, demandó al papa no excluirlo del incommensurable reparto geográfico marítimo y continental, logrando que la jerarquía romana emitiera el Tratado de Tordesillas, lo cual no impediría a España tomar posesión de toda aquella parte continental que descubriera y conquistara, pero alejándola más al occidente, hasta los 47 grados 37 minutos, garantizando así más tarde el territorio del actual Brasil como posesión portuguesa.<sup>9</sup>

Ese reparto intercontinental que sólo favoreció a las potencias marinas representadas por España y Portugal, contribuyó al fortalecimiento de la piratería ejercida por otras naciones marginadas como Francia, Inglaterra y Holanda, acentuada por la lucha encabezada por España y el Vaticano contra las reformas calvinista, luterana y anglicana. Aunque la piratería era ya una institución añeja en las costas de Europa occidental, ejercida a veces con patentes de corso de las propias monarquías, con la ampliación de los dominios de la Corona española vino a extender sus márgenes geográficos de acción para buscar apropiarse de una cuota de las fabulosas riquezas embarcadas del Nuevo Mundo. Corsarios y piratas comenzaron a rondar los archipiélagos de las Azores y las Canarias, por donde los barcos procedentes de las Indias hacían sus primeras escalas, para después extenderse a la Antillas. Existen referencias sobre ataques piratas contra La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y otras ciudades caribeñas durante la segunda mitad del siglo XVI. Desde 1513 la Casa de Contratación envió dos carabelas armadas para

vigilar las costas de Cuba contra el asedio de corsarios franceses que afectaban la navegación de las Indias a España.<sup>10</sup> Los conflictos armados entre Francia y España incrementaron la inseguridad de la ruta de Indias dadas las riquezas que transportaba, cada vez más codiciadas no sólo por marinos aventureros y armadores de buques, sino también de mercaderes y señores de fortuna agotada.

En 1521 corsarios franceses apresaron dos de tres carabelas que volvían cargadas de las Indias con artículos de valor, lo que provocó la organización inmediata de una escuadra armada al mando de Pedro Manrique para salvaguardar la zona de las Azores. Al año siguiente destaca el ataque llevado a cabo por piratas franceses contra otras tres naos enviadas por Cortés y que transportaban, entre otras riquezas, los tesoros decomisados al pueblo mexicana, dos de las cuales cayeron en poder de los asaltantes cuando llegaban a las Azores, mientras la tercera logró escapar y arribar al puerto de Santa María. Posteriormente reanudó su travesía esta tercera nave, escoltada por otras tres que componían la armada del capitán Domingo Alonso, insuficientes para enfrentar la flota corsaria comandada por Florin de La Rochelle, que los abordó en el “cabo de Las Sorpresas”, en San Vicente. Dos naves españolas fueron rendidas, muerto Antonio de Quiñones, procurador de Cortés, preso Alonso Dávila y perdido el resto del tesoro procedente de Indias que constaba de 62 000 ducados de oro, 600 marcos de perlas y 2 000 arrobas de azúcar.<sup>11</sup>

El sistema de pequeñas escuadras para proteger a las naos procedentes de las Indias resultó insuficiente para detener la creciente piratería, por lo que desde 1526 se prohibió la navegación intercontinental que no estuviera acompañada por la flota de una real armada que garantizara el transporte seguro del oro y la plata a España. Para 1537, año en que nuevamente se entró en guerra con Francia, se formó la primera de las grandes flotas del tesoro compuesta por barcos mercantes, unos veinte buques,

<sup>9</sup> Martha de Jármy Chapa, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. I. Un eslabón perdido en la historia: piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, Fontamara, 1987, pp. 46-50; J.R. Hale, *Renaissance Exploration*, Nueva York, Norton & Co. Inc., 1968, pp. 64-65.

<sup>10</sup> *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*, 2ª serie, Madrid, 1885-1900, vol. VI, p. 3, cit. en Clarence H. Harring, *op. cit.*, pp. 86-87.

<sup>11</sup> Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1895, t. 1, pp. 201-204.

además de unas gabarras provistas de velas latinas, toda ella comandada por Blasco Núñez Vela, quien más tarde sería virrey de Perú. Y no era para menos, pues la acción de piratas franceses resultaba insólita en las aguas del Caribe, y se tenía noticia de que una flota de trece buques corsarios de esa nacionalidad se preparaba en Bretaña para apresarse a los barcos españoles entre La Habana y Nombre de Dios. Cinco años después se envió otra armada de ese tipo para conducir caudales, al mando de Martín Alonso de los Ríos, la cual regresaría en mayo del año siguiente, cuando se dictaron decretos que establecían como regla fija y obligatoria la salida de buques en flotas anuales y protegidas, estableciéndose así de modo consistente el sistema de convoyes entre España y las Indias.<sup>12</sup>

Después de la paz de Cateau-Cambresis (1559) disminuyó el asedio de los corsarios franceses, pues entre los acuerdos convenidos entre Enrique II de Francia y Felipe II de España estuvo el matrimonio de este último con Isabel de Valois, hermana del primero, por lo que durante largo tiempo prevaleció cierta paz entre ambas naciones. Para los años siguientes las amenazas en los mares traerían consigo la presencia de nuevos protagonistas, que desde por lo menos dos décadas atrás ya se vislumbraban a causa del grave deterioro de las relaciones entre España e Inglaterra. La solicitud de divorcio del monarca inglés Enrique VIII de Catalina de Aragón, a fin de casarse con Ana Bolena, fue causa principal en ese diferendo, al no ser concedida esa petición por la autoridad papal, lo que llevó a la corona inglesa a romper relaciones con Roma para crear su propia iglesia anglicana. Los efectos de esa confrontación político religiosa pronto se dejaron ver, y los primeros en padecerla fueron los mercaderes ingleses residentes en Andalucía, quienes después de haber gozado del privilegio de comerciar durante algunos años en territorios novohispanos, ocurrida la reforma anglicana se vieron perseguidos y enjuiciados en diversas ocasiones por la Inquisición española. Esa animadversión hacia los ingleses tuvo otros efectos, como el asalto de Robert Reneger (1545) contra un galeón español que venía de las Indias, cargado de oro, plata, perlas, azúcar, cueros y otros bienes. En respuesta a esa

<sup>12</sup> Archivo General de Indias (AGI), Patronato Real, 2.5.5/13, no. 1, parte I, ramo I, cit. en Clarence H. Haring, *op. cit.*, p. 90.

acción la Corona española no exigió indemnización a la inglesa como era la costumbre, sino que ordenó confiscar los barcos y negocios anglos en Andalucía.<sup>13</sup>

En ese contexto geopolítico tan adverso para los ingleses, Enrique VIII estaba plenamente consciente de dos aspectos fundamentales a considerar: 1) que Inglaterra constituía una potencia naval que no reconocía fronteras marinas, y resultaba afectada de manera injusta por la bula papal, que sólo privilegiaba a españoles y portugueses del comercio con la Indias; 2) la economía inglesa y la estabilidad del reino se fincaban precisamente en ese comercio exterior, establecido *de facto* a través de los mares, con las Indias orientales primero, y luego con las occidentales. Bajo ese razonamiento, el monarca mandó construir nuevos astilleros para proveerse de una flota de barcos de guerra y otra de barcos mercantes armados, con los cuales buscaría mantener la presencia inglesa 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 continentales. De igual manera el monarca escuchaba las recomendaciones que le hacía William Hawkins, el mercader naval más importante de Plymouth, quien transportaba vino y azúcar de las Canarias, comerciaba pimienta y marfil de África, además de traficar con esclavos de Guinea en dos viajes realizados a Brasil entre 1530 y 1532, donde comerció con palo de tinte, muy apreciado en Europa por los fabricantes de telas. Obviamente Hawkins buscaba despertar el interés y obtener el respaldo del rey en sus empresas comerciales, para mejor competir con portugueses o españoles.<sup>14</sup>

Con el ascenso de Isabel I al trono inglés (en 1558) las hostilidades anglo-españolas llegarían a situaciones extremas, al negarse la reina a contraer matrimonio con el monarca español Felipe II, y reconocer que el triunfo económico y político de Inglaterra estaba en el mar y en la vocación de sus marinos capaces de traer a los puertos ingleses las mercancías que necesitaban.<sup>15</sup> La piratería

<sup>13</sup> Lourdes de Ita Rubio, *Viajeros isabelinos a la Nueva España*, México, IIH-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/FCE, 2001, p. 27.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 29.

<sup>15</sup> Francisco de Santiago Cruz, *Los piratas del Golfo de México*, México, Jus, 1962, pp. 19-20.

inglesa se fue consolidando en una importante industria nacional, mediante el incremento de los astilleros y el mejoramiento de las naves, lo que le fue generando mayor dominio en los mares. Hacia 1560 surgió la figura de John Hawkins, hijo de William, quien desde muy joven —al igual que su padre— también se dedicó al tráfico comercial entre España, Portugal y las Canarias. Durante esos viajes estableció contacto con ingleses que traficaban diversos productos desde las costas de África, y llegó a enterarse de la gran demanda de esclavos negros en las plantaciones de las Antillas, en pleno proceso de expansión. Los ricos colonos españoles de esas tierras invariablemente estaban dispuestos a comprar esclavos de cualquier tratante, fuera éste portugués o inglés, a pesar de violar con esa práctica las leyes comerciales impuestas por la Corona española. El comercio de esa mano de obra hacia las colonias indianas sólo era permitido a los traficantes españoles que gozaban de una licencia especial, por la que se les cobraba un impuesto de 30 ducados por cada esclavo vendido, gravamen particularmente costoso y poco redituable para los concesionarios.<sup>16</sup>

Para entonces John Hawkins proyectaba realizar ese tipo de actividad comercial, y dado que consideraba indispensable un contacto más cercano con el gobierno inglés para asegurarse el pleno respaldo a su empresa, se mudó a Londres y ahí se casó con Katherine Gonson, hija de Benjamin Gonson, tesorero de la Marina, gracias a lo cual obtuvo el apoyo económico de un importante sindicato del que su suegro formaba parte.<sup>17</sup> Fue así como Hawkins logró el patrocinio de esa importante asociación de comerciantes londinenses, de la que también formaban parte William Winter, inspector de la Marina y oficial de artillería, sir Lionel Ducket y sir Thomas Lodge, magnates de la ciudad, y M. Bromfield. Las intenciones de Hawkins atrajeron tanto el interés de sus patrocinadores, que contribuyeron de manera inmediata a proporcionar tres embarcaciones en muy buenas condiciones: *Salomon*, con capacidad de 120 toneladas que fungiría como nave almiranta, *Swallow*, de 100 toneladas, y *Jonas*, una barca de 40 toneladas.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Lourdes de Ita Rubio, *op. cit.*, pp. 98-99.

<sup>17</sup> James A. Williamson, *Sir John Hawkins*, Oxford, Clarendon Press, p. 48; cit. en Lourdes de Ita Rubio, *Viajeros isabelinos*, p. 99.

<sup>18</sup> *Idem*.



Figura 1. Retrato de John Hawkins (1581). National Maritime Museum, Londres.

Fue así como dio inicio la primera empresa inglesa de tráfico transmarino de esclavos, que se planteó como un “viaje piloto” de cuyos resultados dependería la organización de nuevas y mayores empresas. En octubre de 1562 Hawkins zarpó de la costa inglesa con una tripulación de cien hombres con rumbo a Tenerife, Sierra Leona y las costas de Guinea, donde permaneció por cerca de cinco meses por el tiempo que le llevó tomar “posesión, en parte por la espada y en parte por otros medios”, de 300 africanos. Para mejor lograr su empresa recibió el apoyo del piloto español Juan Martínez y del comerciante portugués Pedro de Ponte, quien le extendió cartas de recomendación para tratar con sus amigos colonos en La Española. En su travesía atlántica la flota de Hawkins tocó puerto Plata y después el de Isabela, donde los colonos de la isla comerciaron con él; les vendió parte de sus esclavos a cien ducados por cabeza y les compró azúcar y cueros.<sup>19</sup> Al llegar a Monte Cristi, al norte de La Española, pudo vender sin mayor pro-

<sup>19</sup> José L. Sariago del Castillo, *De Sevilla a Veracruz. Historia de la marina Española en la América septentrional y Pacífico*, Sevilla, ed. del autor, 1975, p. 32.

blema su carga de esclavos africanos, además de comerciar a cambio con pieles, jengibre procedente de China, azúcar y perlas, de tal suerte que pudo regresar a Inglaterra en septiembre de 1563, enteramente satisfecho de las “muchas ganancias” logradas para sí mismo y para sus patrocinadores.<sup>20</sup>

Aunque aquellos eran momentos de paz con España, Felipe II emitió órdenes expresas de prohibir cualquier tipo de comercio con embarcaciones inglesas, después de enterarse de la expedición de Hawkins. Ello no impidió la organización del segundo viaje, para el cual el almirante inglés solicitó el apoyo de la reina Isabel I, quien le proporcionó una embarcación oficial: el *Jesus of Lubeck*, con capacidad de 700 toneladas, que junto con el *Salomon* (ahora de 140 toneladas), el *Swallow* y el *Tiger* (de 100 toneladas y 30 toneladas), formarían la escuadra naval para este nuevo viaje comercial. Con la inclusión de la embarcación real, los comerciantes ingleses buscaban persuadir a los colonos españoles de las Indias sobre “la legalidad” de sus actividades, además de los beneficios que la propia reina obtendría de la travesía. La misma es narrada por el marino John Sparke, quien señala que al término de tres meses en los que se navegó por Tenerife, Guinea, Cabo Verde, Cabo Blanco y Sierra Leona, la escuadra inglesa partió rumbo a las Indias el 29 de enero de 1565. En su camino pasaron por las islas Margarita y Dominica para posteriormente arribar a Santa Fe, en tierra firme, donde se abastecieron de agua, y después a Borburata, donde Hawkins comerció con los colonos, que en principio se negaron a todo trato por la prohibición terminante de Felipe II, bajo la pena de perder sus bienes. Pero Hawkins logró convencerlos de comprar a sus “prisioneros africanos” dada la imposibilidad de que éstos sobrevivieran a un periodo mayor de diez días, por la falta de alimentos y las condiciones de salud en la que se encontraban a bordo de sus embarcaciones. Terminados los tratos se dirigió a Río de la Hacha y posteriormente a Florida, donde se encontró con el hugonote francés René Laudonnière, para final-

mente pasar por Terranova y regresar a Inglaterra, a donde arribó el 20 de septiembre de ese año.<sup>21</sup>

El resultado de esa segunda expedición comercial fue de enormes beneficios, tanto para Hawkins como para sus patrocinadores, lo cual motivaría la planeación de nuevos viajes. En reconocimiento por esos logros, Isabel I tuvo a bien condecorarlo con un escudo de armas y nombrarlo caballero. Pero la expedición generó también la desconfianza y el recelo de Felipe II de España, como era de esperar, pues la exclusividad del comercio transmarino seguía siendo de los españoles. Los oficiales de Borburata y Río de la Hacha fueron sancionados por la Corona, a causa de permitir comerciar a Hawkins en las posesiones hispanas, al tiempo que se comisionó a Pero Menéndez de Avilés para crear y comandar una armada que protegiera y cuidara la ruta de la Flota de Plata, con órdenes estrictas de acabar con toda nave intrusa que se topara en su camino. Dicha armada se compondría de doce barcos guardianes, entre ellos uno armado con 36 cañones. En el plano diplomático, el embajador español en Londres, Diego Guzmán de Silva, realizaba sus propias diligencias para informar al rey que el “traficante” Hawkins planeaba repetir sus operaciones en Guinea y Centroamérica, pues como resultado de ese segundo viaje tenía elaborada una lista de colonos de Santo Domingo que le habían solicitado llevara otra carga de esclavos, y a los que había prometido llevárselos tan pronto pudiera.<sup>22</sup> Las protestas de la monarquía española a Isabel I no se hicieron esperar, y por formalidad diplomática se llamó a comparecer a Hawkins para “hacer un recuento de sus planes”, pues no eran momentos de enemistarse con España. A causa de esa presión política Hawkins no pudo hacer el viaje a las Antillas, pero este sí tuvo efecto y fue encabezado por el capitán John Lovell para dar satisfacción a la demanda de esclavos en Santo Domingo, aunque sus resultados no fueran tan afortunados para las expectativas de Hawkins,<sup>23</sup> que

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 63.

<sup>22</sup> Citado por James A. Williamson, *op. cit.*, p. 119.

<sup>23</sup> Irene A. Wright, *Spanish Documents Concerning English Voyages to the Caribbean, 1527-1568*, Hakluyt Society, vol. LXII, Londres, 1929, Segunda serie, Doc. 13, pto. 14, p. 89, cit. en Lourdes de Ita Rubio, *op. cit.*, p. 105.

<sup>20</sup> John Hawkins en R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation...*, Glasgow, James MacLehose, 1904, vol. X, pp. 7-8; cit. en Lourdes de Ita Rubio, *op. cit.*, p. 100-101.

tomó la decisión de llevar a cabo de manera personal su tercer viaje de tráfico de esclavos africanos.

La partida de esta tercera expedición tuvo efecto el 2 de octubre de 1567, con la salida del puerto de Plymouth de una flota compuesta por seis embarcaciones: la *Jesus of Lubeck* y la *Minion*, ambas propiedad de la corona; la *William and John*, la *Judith*, la *Angel* y la *Swallow*. La primera de ellas fue la nave almiranta comandada por Hawkins, con Robert Barret como maestre de navegación. De la Torre de Londres se proveyeron de armas, municiones y mercaderías (paños y lienzos para traficar), lo que alertó aún más al representante diplomático español en esa ciudad, a quien la reina aseguró que la expedición no tocaría los puertos indios.<sup>24</sup> Después de hacer una escala en Tenerife, la flota tomó rumbo hacia Cabo Verde, a donde arribó a un mes de su salida. Sobre la estancia en este sitio comenta Hawkins que desembarcaron con 150 hombres para capturar “algunos negros, donde sólo logramos adquirir unos pocos, y éstos, con gran dolor y daño hacia nuestros hombres”. La expedición continuó sobre Guinea y Sierra Leona, donde se aliaron a un grupo de nativos para surtirse de “un buen número esclavos”. Relata el mismo Hawkins: “asalté el poblado, tanto por tierra como por mar y muy duramente con fuego [...] ahí tomamos 250 personas, hombres, mujeres y niños [...] Así que ahora contábamos con entre cuatro y cinco mil negros por lo que creíamos razonable buscar la costa de las Indias Occidentales y ahí, esperábamos obtener por nuestros negros y otra mercancía [...] algunas ganancias”.<sup>25</sup>

Dejaron las costas de Guinea y se dirigieron a las Antillas, a donde llegaron el 27 de marzo, pasando de largo por Dominica y Margarita. En Río de la Hacha (hoy Colombia) buscó Hawkins entablar comercio por la vía pacífica, pero se encontró con la negativa del tesorero del lugar. Decidió abrir fuego contra la casa de este funcionario y de un barco del virrey que arribaba al puerto, que tomó por la fuerza, lo que le permitió comerciar con precios impuestos por él bajo amenaza de quemar la ciudad. Varios españoles del lugar accedieron a comprar esclavos, algunos de manera directa mientras otros de

manera simulada, logrando comerciar doscientos negros y muchas telas. En Santa Marta hizo lo mismo, en tanto en Cartagena pidió permiso para negociar y fue recibido por fuego desde el puerto, sin que pudiera tomar la plaza como planeaba. Respondió con disparos de cañones hacia la ciudad y el castillo mismo, para posteriormente partir, dado que “como nuestro comercio estaba casi terminado, no creímos conveniente el aventurar otro desembarco o el perder más tiempo, sino más bien partir de ahí en paz”, pues empezaban los tiempos de tormentas marinas.<sup>26</sup>

Se dirigió a una isla cercana donde intercambió más de cincuenta esclavos y tejidos por agua, vino, miel y aceite, para posteriormente buscar salida rumbo a Florida.<sup>27</sup> Sin embargo, mientras la flota surcaba por la costa occidental de Cuba, enfrentó una tormenta durante cuatro días, que amenazó con hacer naufragar al *Jesus*, que hacía agua y sus mástiles se habían aflojado. Persistieron en su rumbo pero fueron sorprendidos por una nueva tormenta, obligándolos 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,<sup>28</sup> 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.<sup>29</sup>

El 16 de septiembre de 1568 la escuadra 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 días. Lo que es más, los principales de la ciudad decidieron ir a abordar el *Jesus*, para darse cuenta inmediatamente de su error. Enterado Hawkins de lo que se avecinaba, resolvió tomar como rehenes a los dos españoles confundidos, Lorenzo de Alva y Pedro de Rivera, a quienes aseguró que su presencia en el puerto sólo tenía como propósito el de reparar sus naves y provisionarse para cruzar el Atlántico de regreso a Europa.<sup>30</sup>

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 67.

<sup>27</sup> José L. Sariago del Castillo, *op. cit.*, p. 34.

<sup>28</sup> Román Piña Chan, *Campeche durante el periodo colonial*, México, INAH, 1977, p. 49.

<sup>29</sup> Martha de Jármey Chapa, *op. cit.*, pp. 80-86.

<sup>30</sup> Lourdes de Ita Rubio, *op. cit.*, pp. 112-113.

<sup>24</sup> José L. Sariago del Castillo, *op. cit.*, p. 33.

<sup>25</sup> John Hawkins en R. Hakluyt, *op. cit.*, pp. 64-65.



Figura 2. Autor no identificado, Dn. Martín Enríquez de Almansa, cuarto virrey de Nueva España. Galería de retratos de virreyes del Museo Nacional de Historia.

No obstante, el pánico cundió entre los habitantes de la zona cuando se enteraron de la presencia “del inglés” en el puerto, que nunca había padecido el asedio de piratas, e inmediatamente se dedicaron a ocultar sus bienes entre los matorrales para después huir y evitar ser víctimas de lo que aconteciera, según testimonio del alcalde mayor de Veracruz, Luis Zegri.<sup>31</sup> El mismo Hawkins relata que encontró en el puerto “doce barcos que contenían, según reporte, doscientas mil libras de oro y plata, todos los cuales (que estaban en mi poder, tanto ellos como la isla real [*kings Iland*, se lee en la fuente] y los pasajeros capturados en el trayecto ya citados) los dejé en libertad sin quitarles un adarme”, pues reiteraba que su llegada era

<sup>31</sup> Cit. por Irene A. Wright, *op. cit.*, pp. 10-12.

debida al “mal tiempo y la necesidad tanto de reparar nuestros navíos como de bastimentos, necesidades que solicitábamos [...] a cambio de nuestro dinero y pedíamos que el presidente y consejo de allí deberían con toda conveniencia expedir la orden, de tal manera que la llegada de la flota española, esperada por días, no fuese causa de querrela entre aquéllos y nosotros, sino por el mejor mantenimiento de la amistad”.<sup>32</sup>

El mensaje de Hawkins a las autoridades novohispanas fue enviado en la noche del 16 de septiembre, y al día siguiente arribaron a las costas de San Juan de Ulúa los trece galeones que acompañaban al virrey Martín Enríquez, capitaneados por Francisco de Luján, generándose una fuerte tensión entre ambos bandos. Nos vuelve a narrar Hawkins que envió inmediata “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”.<sup>33</sup> Mientras esperaba la respuesta, el almirante inglés cavilaba sobre la estrategia a seguir ante el inminente peligro: o impedía por cualquier medio que la flota española entrara a la bahía, exponiéndola así al naufragio con la subsecuente pérdida de toda la flota (valorada en cinco millones de ducados, equivalente a 1.8 millones de libras); o permitía su entrada pactada y condicionada, con todos los riesgos de traición que ello implicaba. Optó por la segunda salida, dadas las relaciones de paz que se tenían con España y su interés por evitar cualquier indignación de la reina Isabel ante una confrontación armada.<sup>34</sup> En un mismo sentido reflexionaba el virrey Enríquez a bordo del buque insignia español, pues si atacaba a Hawkins se arriesgaba a perder su flota, lo mismo que los barcos atracados en el puerto, además de tener los vientos en contra con una amenaza de tormenta.

La respuesta del virrey a los ingleses fue de que su persona tenía autoridad tanto en la Nueva España como en

<sup>32</sup> John Hawkins, *The Third Troublesome Voyage Made with the Jesus of Lubec, 1567-1568*, Wisconsin, Wisconsin Historical Society-Digital Library and Archives (Document no. AJ-031), p. 141; Othón Arróniz, *La batalla naval de San Juan de Ulúa*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1982, p. 31.

<sup>33</sup> John Hawkins, *op. cit.*, p. 141; Othón Arróniz, *op. cit.* p. 33.

<sup>34</sup> *Idem.*

el mar, por lo que los ocupantes del puerto debían enviarle sus condiciones para permitirles su entrada, “las que por su parte (por el mejor mantenimiento de la amistad entre los príncipes) serían favorablemente concedidas y con fidelidad llevadas a cabo”.<sup>35</sup> Entonces Hawkins procedió así a enviar su mensaje a la primera autoridad novohispana por medio de Antonio Delgadillo, uno de los capitanes confundidos con las flotas, quien fungía ahora como intermediario entre las mismas. Solicitaba Hawkins al virrey que antes de permitir la entrada de la flota española, debía mandar que se les respetara y se les dejara conseguir lo que requerían, como

[...] vituallas por nuestro dinero, y licencia para vender tantos productos como fueran necesarios para suplir nuestras necesidades y que de cada parte se intercambiasen doce hombres principales en calidad de rehenes para el mantenimiento de la paz, y que la isla, para nuestra mayor seguridad, se mantendría en nuestra propia posesión durante nuestra estancia ahí, así como la artillería instalada en la misma.<sup>36</sup>

Llegado a la nave almiranta, el capitán e intermediario Antonio Delgadillo procedió a informar sobre las condiciones de Hawkins al virrey Enríquez, quien posteriormente decidió reunirse con el capitán general Francisco de Luján y los capitanes y maestros de las otras embarcaciones de la flota, para discutir sobre la situación que afrontaban y tomar la mejor decisión. Al preguntar el virrey sobre la conveniencia de tomar por la fuerza el puerto, la mayoría de capitanes fue de la opinión de que

[...] no era de sabios entrar por la fuerza, sino hacer puerto pacíficamente y asegurar las embarcaciones, pues sólo habiendo realizado esto ellos podrían hacer lo que su ilustre señoría les aconsejase, porque hasta que no se realizara esa acción, las naves se mantenían en riesgo de pérdida dados los vientos del Norte en contra y la ventaja del enemigo de tener ancladas y aligeradas sus naves, mientras que las de la flota eran mercantes y se mantenían con un gran peso.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> *Idem.*

<sup>36</sup> John Hawkins en R. Hakluyt, *op. cit.*, pp. 69-70.

<sup>37</sup> “Relación de hechos que hace don Martín Enríquez, virrey de la Nueva España, ante el escribano Hernando Vehedor, el 27 de

Discutido el asunto, el consejo de la flota decidió seguir las instrucciones de Hawkins a efecto de lograr el desembarco, y sólo después de éste se volverían a reunir para determinar lo procedente. Con esta resolución fue enviado de regreso el intermediario capitán Delgadillo para informar a Hawkins, aunque pese al acuerdo la flota todavía se demoraría tres días para entrar al puerto, tiempo en el que los almirantes de ambas flotas intercambiaron tanto veladas amenazas como aparentes actitudes conciliatorias. Relata el virrey Enríquez que después de

[...]no haber tiempo para entrar la dicha flota, estuvo surta desde el viernes hasta el martes adelante, que se contaron veintidós días del dicho mes de septiembre. Y entrando su señoría con la dicha flota en el puerto halló al dicho capitán Juan Aquines [así denominaban los españoles a John Hawkins] que se había apoderado de la isla e artillería de S. Mgd. y que en ella estaba hecho fuertes y palizadas en la Casa de las Mentiras y puestos tres fuertes con artillería de las dichas sus naos y gente de guerra en guarda de los dichos fuertes.<sup>38</sup>

Reconoce Hawkins que aceptadas sus peticiones, los españoles procedieron a enviar sus doce rehenes con rapidez, acompañados de un escrito firmado y sellado por el propio virrey “de todas las condiciones concluidas”, para entonces dar la orden de trompeta de que ninguna persona de ambas partes intentase violar la paz bajo pena de muerte. Se procedería después al encuentro de los generales de cada una de las armadas, en el que se darían las seguridades de manera mutua para el cumplimiento de las cláusulas acordadas. A los tres días se concluyó el protocolo y se permitió la entrada de la flota española, saludándose ambas armadas “como el mar exige”. Dos días se llevaron acomodando los barcos ingleses por ellos mismos y los barcos españoles por ellos mismos, al término de lo cual los capitanes de ambos bandos se prometieron una gran amistad, “con toda fidelidad sincera por nuestra parte, en tanto nada significaba para los españoles, quienes de tierra firme habíanse provisto a sí

septiembre de 1568”, cit. en Othón Arróniz, *op. cit.* pp. 59-60; Irene A. Wright, *op. cit.*, pp. 131-132.

<sup>38</sup> Othón Arróniz, *op. cit.* p. 61.

mismos con un suplemento de hombres en número de mil y pensaban el siguiente jueves 23 de septiembre, a la hora de la cena, caernos por todas partes”.<sup>39</sup>

Resultaba claro para el virrey Enríquez que las condiciones impuestas por Hawkins para arribar al puerto de San Juan de Ulúa constituían una actitud insolente para la Corona española, tanto por la falta de respeto a su investidura como representante de Felipe II, como por la ilegalidad expuesta con su presencia y su conducta. Por ello había decidido convocar a un segundo consejo de sus capitanes tan pronto se llevara a cabo el desembarco, el que una vez realizado discutió sobre los mecanismos de

[...] cómo echar al enemigo del dicho puerto y hacer los acometimientos e asaltos convenientes; los cuales dieron sus pareceres y su señoría Illma. acordó que el jueves adelante, que se contaron veinte y tres del dicho mes de septiembre, a las once del día, poco más o menos, se diese el asalto por la orden siguiente: que entre las dos naos capitanas españolas y inglesa se metiese la urca de Diego Felipe que estaba vacía y era grande, con ciento cincuenta hombres con arcabuces y rodela y armas que pudiesen hallarse atento a que la nave capitana estaba lejos y no podían ir a barloar<sup>40</sup> por no haber tiempo suficiente para ello. Y que fuesen con esta excusa en la dicha urca el general Francisco de Luján y el almirante Francisco de Ubilla y procurasen de barloar con la dicha capitana inglesa y cuando se tuviesen tan cerca que pudiesen entrar, el dicho general hiciese una señal al señor visorrey, el cual desde la nao capitana había de mandar tocar una trompeta, a la cual señal el capitán Antonio Delgadillo con gente de la Veracruz por una parte, y el capitán Pedro de Yebra, con gente de la dicha ciudad por otra parte saltasen en la dicha isla a ganar los fuertes y artillería que allá tenían los ingleses asentada contra la dicha flota. Y que la gente de la dicha flota acudiesen con bateles al socorro de la isla y urca, y que de esta manera y con esta orden se tomaría al enemigo y su flota y la dicha isla.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Othón Arróniz, *op. cit.* pp. 34-35. La cantidad del “suplemento de mil hombres” resulta exagerada de acuerdo con el mismo Arróniz, al contar la ciudad de la Vera Cruz en ese entonces con apenas trescientos habitantes.

<sup>40</sup> Situar un buque al lado de otro o de cualquier muelle, casi en contacto con su costado.

<sup>41</sup> Othón Arróniz, *op. cit.*, pp. 61-62.

Las embarcaciones españolas habían anclado junto a las inglesas, en tanto los viajeros españoles pasaron a tierra firme mientras los ingleses permanecieron en la isleta de San Juan de Ulúa. Con la tensión habida entre ambos bandos, llegó un momento de sospecha en John Hawkins cuando descubrió la presencia de mucha gente del lado de la costa, al tiempo que varios hombres entraban en una enorme barcaza española anclada. Envió a preguntar al virrey sobre qué significaba todo aquello, a lo que recibió inmediata respuesta de que se retiraría toda cosa sospechosa y de que tuviera por dadas las garantías del caso. No satisfecho con la respuesta, por el gran número de hombres que presumía se escondían en un gran barco de 900 toneladas, anclado junto al *Minion*, decidió enviar a Robert Barret, maestre del *Jesus* y hablante de castellano, a que averiguara, pero este fue detenido y arrestado en su misión. Fue entonces que el virrey Enríquez, al percatarse de que su plan secreto estaba a punto de ser descubierto, dio la orden de atacar enseguida e hizo tocar la trompeta para que los capitanes Antonio Delgadillo y Pedro de Yebra iniciaran el combate, cada uno por su parte. Desde la costa, una partida de españoles armados se dirigieron en botes a la isleta, en la que mataron a la mayoría de marinos ingleses que por ahí andaban, a quienes ganaron los fuertes y artillería, en tanto el grupo de arcabuceros escondidos en la enorme urca se aprestaron a abordar el *Jesus* en combate severo y determinante.<sup>42</sup>

Sorprendido, Hawkins no pudo resistir los ataques españoles, en tanto su habilidoso lugarteniente Francis Drake huyó con la nave *Judith* que comandaba rumbo a Inglaterra, probablemente porque cargaba con buena parte de las riquezas robadas de sus asaltos anteriores.<sup>43</sup> Después del ataque de los trescientos españoles escondidos en la urca, el *Minion* pudo soltar sus amarras y se puso fuera de su alcance. Entonces los atacantes se lanzaron para abordar el *Jesus*, que se defendía con muchas dificultades y pérdidas; llegaron dos barcos españoles más contra la nave almiranta inglesa, que sufrió la pérdida de sus mástiles y velas, sin que tuviera oportunidad de navegar

<sup>42</sup> *Ibidem*, pp. 34-35 y 62-63.

<sup>43</sup> José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Madrid, Alianza Universidad, 1983.

mar adentro. Al resultar quemados y hundidos los pequeños navíos de la flota inglesa, el *Swallow* y el *Angel*, Hawkins tomó la decisión de colocar el *Jesus* a un costado del *Minion* para que soportase todo el ataque de la batería de tierra y sirviera de escudo al propio *Minion* hasta el anochecer, al mismo tiempo que les daba oportunidad de rescatar lo necesario de la almiranta mientras las condiciones lo permitieran. Después de dejar al *Minion* fuera del alcance de los disparos, los españoles pusieron fuego a dos grandes barcos que enviaron en dirección de los ingleses, por lo que éstos tomaron la decisión de concentrarse en el *Minion* para huir mar adentro.<sup>44</sup>

La mayor parte de los sobrevivientes del *Jesus* se las arreglaron para seguir de cerca al *Minion* en un pequeño batel, cuya capacidad no fue suficiente para contener a tantos marinos, quedando todos ellos a merced de los españoles. De esa manera, sólo el *Minion* y el *Judith* pudieron escapar de la batalla de San Juan de Ulúa, barco este último, recordemos, comandado por Francis Drake, y al que el sobreviviente Miles Philips se refiere como la “barca que nos dejó, estando nosotros en gran necesidad”,<sup>45</sup> opinión compartida por Hawkins en su testimonio posterior, y que seguramente se apoya por su salida tan anticipada de la batalla. El *Minion* se alejó de los barcos españoles a una “distancia de dos tiros de ballesta” durante toda la noche, para llegar al amanecer a la isla de los Sacrificios, donde los sorprendió un viento norte, que afortunadamente amainó para que después pudieran hacerse a la vela, con un gran número de hombres a bordo y pocos víveres.

Después de catorce días de navegación resultaban muy disminuidas las esperanzas de sobrevivir, por lo que algunos pensaban rendirse a los españoles, en tanto otros preferían soportar con resignación la suerte que les deparase el mar. La condición tan crítica de la tripulación es descrita por el marino David Ingram: “Y navegando así durante esos días en mares desconocidos, el hambre nos obligó a comer cueros, gatos, perros, ratas, loros y monos: en resumen, nuestra hambre era tan grande, que no distinguíamos entre lo salado y lo dulce, sino sólo



Figura 3. Sir Francis Drake (después de 1590). Marcus Gheeraerts el Joven, Buckland Abbey.

aquello que pudiera ser comestible”.<sup>46</sup> En ese andar surgió el descontento entre la tripulación, porque mientras unos persistían en volver a Inglaterra, otros preferían desembarcar dada la hambruna, el exceso de tripulación y el mal estado de la nave, lo que obligó Hawkins a tomar tierra y desembarcar, con la esperanza de encontrar españoles y víveres, además de reparar el barco que se encontraba seriamente averiado. Después de desembarcar en Pánuco (hoy Tampico) se encontró con una situación adversa, al no encontrar gente ni víveres, por lo que tomó la decisión de separar su tripulación, entre los que preferían permanecer en tierra y los que deseaban “volver a la patria”. Fue así que cien hombres se quedaron en tierra, en tanto otros cien reanudaron la partida después de reparar averías y surtirse de agua fresca. Separados de

<sup>44</sup> Othón Arróniz, *op. cit.* pp. 36-37.

<sup>45</sup> R. Hakluyt, *op. cit.*, vol. IX, p. 408.

<sup>46</sup> “The narratives of three survivors of the landed near Tampico on 8th october, 1568”, en *An English Garner, Voyages and Travels Mainly during the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> Centuries*, Westminster, Archibald Constable and Co., LTD, vol. I, 1903, p. 183.

las costas de la Indias, lograron remontar el canal de las Bahamas rumbo a Europa.<sup>47</sup>

Durante la travesía de regreso los marinos sufrieron diversas calamidades por la falta de alimentos y el consumo de agua salada, lo que llegó a provocar enfermedad y muerte. Y dado que la ruta hacia Inglaterra enfrente vientos en contra, se determinó recorrerla más hacia el sur, lo que les permitió llegar a las costas de Galicia, en un lugar llamado Ponte Vedra, cerca de Vico, donde pudieron alimentarse con comida fresca, que por consumirla en exceso les provocó enfermedades y muerte a buena parte de la tripulación. Con doce hombres de refresco hicieron reparaciones y se aprovisionaron para partir de inmediato antes de que se generara un conflicto con los españoles. Fue así que el *Minion* arribó a las costas inglesas de Mounts Bay, en Cornwall, el 25 de enero de 1569.<sup>48</sup>

De los marinos desembarcados en la costa novohispana sobrevivieron 78, los cuales padecieron un sinnúmero de infortunios en un territorio agreste y completamente desconocido. Para mantenerse en vida sortearon diversas situaciones como el proveerse de alimentos y agua, enfrentar a los grupos “chichimecas” de la región, quienes los asaltaron y despojaron de sus escasas pertenencias, incluyendo la ropa que llevaban puesta. Desnudos y enfermos se abrieron paso hasta caer en manos del alcalde de Pánuco (actual Tampico), don Luis de Carbajal, quien los aprehendió y puso a disposición de las autoridades superiores de la capital virreinal, a donde los envió maniatados, siendo confinados en el convento de San Hipólito. Hasta ese momento sólo se les consideraba como “prisioneros de guerra”, por lo que les fueron impuestas ciertas penas de servidumbre, laborando algunos de ellos en un hospital, otros en un obraje de Texcoco, otros en las minas, en tanto algunos más como mozos al servicio personajes “de calidad” o en conventos como el de San Agustín o San Hipólito. Cumplidas las penas que les fueron impuestas, se les permitió trasladarse a otras regiones del país para desempeñar otros trabajos.<sup>49</sup>

Pero en 1570 se estableció en toda forma la Inquisición de la Nueva España por el enviado de la corona para

realizar esa tarea, don Pedro Moya Contreras, y al año siguiente se emprendió una redada contra los ex corsarios ingleses, logrando aprehender e iniciar proceso a por lo menos 36 de ellos, bajo la acusación de “herejes”. Encarcelados en las mazmorras del Santo Oficio, los detenidos fueron David Alexander, Roger Armar, Robert Barret, John Brown, William Brown, John Burton, William Collins, Robert Cook, William Cornelius, George Day, Thomas Ebron, Roldán Escarlat, John Evans, John Farenton, John Gerilworth, John Grey, William Griffen, John Guilbert, Thomas Goodhall, Paul Hawkins, Henry Hawks, Job Hortrop, John Lee, Pablo de León, William Low, Andrew Martin, John Moon, William de Orlando, John Perrin, Miles Philips, Robert Plinton, George Ribley, John Storey, Morgan Tillert, John William y Richard Williams.<sup>50</sup> Interesante e ilustrativo resulta el relato que años después describiría uno de ellos sobre este proceso inquisitorial:

[...] nos mandaron traer de todas partes del país y se dio pregón de que so pena de excomunión y confiscación nadie fuese osado de ocultar a ningún inglés, ni la menor parte de sus bienes. De consiguiente, fuimos todos apresados muy pronto, y nuestro bienes fueron embargados y confiscados en provecho de los inquisidores. De todas partes nos trajeron como presos a la ciudad de México, y allí nos encarcelaron en unos calabozos oscuros donde no podíamos ver sino con luz artificial. Nunca había más de dos juntos, de suerte que no nos comunicábamos, ni nadie sabía lo que había sido de los demás. Permanecimos en estrecha prisión por espacio de año y medio, y algunos menos, porque los iban encerrando conforme llegaban. 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 [...] Pregúntannos luego, qué recordábamos por nosotros mismos, que creencias habíamos seguido, y qué nos habían enseñado á creer contrario á aquello, mientras habíamos estado en Inglaterra: á lo cual, por salvar la vida, nos veíamos obligados á responder, que nunca habíamos creído ni nos habían enseñado otra cosa que lo ya dicho [...] Mas todo fue

<sup>47</sup> John Hawkins, *op. cit.*, pp. 146-147.

<sup>48</sup> José L. Sariago del Castillo, *op. cit.*, p. 36; Francisco de Santiago Cruz, *op. cit.*, pp. 27-32.

<sup>49</sup> Othón Arróniz, *op. cit.*, pp. 39-40.

<sup>50</sup> Pedro Gringoire, “Protestantes enjuiciados por la Inquisición”, en *Historia Mexicana*, vol. XI, núm. 2, 1961, p. 164.

inútil, porque de cuando nos volvían á amonestar que confesáramos y en el espacio de tres meses, antes que pronunciaran su cruel sentencia, fuimos atormentados todos, y forzados algunos á decir contra sí propios, cosa que después les costaron las vidas. Habiendo logrado de ese modo obtener de nuestra propia boca declaraciones suficientes para proceder á sentenciarnos, mandaron levantar un gran tablado en medio de la plaza del mercado, frente a la iglesia mayor; y catorce o quince días antes del auto, convocaron á todo el vecindario á son de trompeta y atabales, [...] que cuantos quisieran acudir a en tal día á la plaza del mercado, oirían la sentencia de la santa Inquisición contra los ingleses herejes luteranos, y la verían ejecutar.<sup>51</sup>

Si consideramos que para el soberano Felipe II “los intereses de la religión católica estaban sobre todas las cosas”, en tanto ella había venido funcionando como elemento articulador de su vasto imperio, la lucha contra los reformistas, fueran estos luteranos o protestantes, debía ejercerse con la mayor severidad y en todas latitudes a través de instituciones como la Santa Inquisición. Fue así que el 28 de febrero de 1574 se llevó a cabo el auto de fe que emitía condena a los marinos ingleses antes citados, el cual tuvo una duración de once horas y fue realizado en la Plaza del Marqués del Valle, a un lado de la catedral. Al acto asistieron el virrey don Martín Enríquez, los inquisidores don Pedro Moya de Contreras y don Alonso Fernández de Bonilla, cerca de 300 frailes y gran parte de la población citadina. En el auto de fe quedaron incluidos también unos corsarios franceses capturados en Yucatán y que pertenecían a la expedición de Pierre Chuelot, ellos eran Pierre Sanfroy, Guillermo Crocrol, Marin Cornu, Guillermo de Siles y también parece Guillermo Potier y Jacques Mortier.<sup>52</sup> De entre los marinos ingleses de la tripulación de John Hawkins, Roger Armar, armero mayor del *Jesus of Lubeck*, fue condenado a 200 azotes y seis años de galeras; John Moon fue sentenciado a seis años de galeras y 200 azotes; William Brown fue sentenciado a 200 azotes y seis años

de galeras; George Ribley, lo mismo que el francés Marin Cornu, fue condenado a ser estrangulado y su cuerpo quemado en la hoguera.<sup>53</sup>

Concluida la ceremonia en la Plaza del Marqués, los condenados Ribley y Cornu fueron conducidos en bestias ensilladas por la calle de San Francisco, rumbo al quemadero del mercado de San Hipólito, al norte de la actual Alameda, y durante el recorrido el pregón iba anunciando el delito de los reos. Al llegar al sitio de la ejecución, procedieron a desmontarlos, los ataron de pies y manos, les dieron garrote (ahorcaron) y los quemaron. Ambos marinos tuvieron el triste privilegio de ser los primeros que padecieron semejante pena en La Nueva España a manos de la Inquisición. Sus sambenitos estuvieron por mucho tiempo expuestos en la catedral. Mención aparte merecen los casos de Miles Philips y Robert Barret, el primero de los cuales fue sentenciado a servir en un convento por cinco años, sin azotes, y a llevar un sambenito todo el tiempo, mientras el segundo no figuró en el auto de fe ya citado, aunque también fue hallado culpable como “herege pertinaz”. Barret había permanecido preso con otros en las huertas del convento de San Hipólito, y como era el único inglés que hablaba español, un fraile dominico lo empleaba como intérprete para tratar de convertirlos al catolicismo. Pero Barret, fingiendo que traducía, lo que en realidad hacía era rebatir en inglés los dichos del fraile, quien ignoraba por completo dicha lengua. Hasta que cayeron en la cuenta del ardid y ahí acabó tanto la catequización como el empleo del intérprete. Barret fue puesto a disposición de la Inquisición, que lo mandó a España en 1571, en donde dos años después moriría quemado mediante auto de fe que tuvo efecto en la ciudad de Sevilla.<sup>54</sup>

Tampoco William Cornelius, de los citados arriba, salió en el auto de fe de 1574. Él era irlandés y su nombre verdadero era John Martin. Después de su primer proceso (1568) se marchó a Guatemala, donde ejerció su profesión de barbero y cirujano. Localizado en 1574, se le hizo traer a la capital novohispana por órdenes de

<sup>51</sup> Miles Philips, Relación escrita por... y publicada por Hakluyt en 1589”, traducida por Joaquín García Icazbalceta para el *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística*, t. I, reproducida en el t. 14 de la *Biblioteca de Autores Mexicanos*, vol. VII, opúsculos varios.

<sup>52</sup> Pedro Gringoire, *op. cit.*, pp. 164-165.

<sup>53</sup> Julio Jiménez Rueda, “Introducción”, en Archivo General de la Nación-Universidad Nacional Autónoma de México, *Corsarios franceses e ingleses en la Inquisición de la Nueva España, siglo XVI*, México, Imprenta Universitaria, 1945, pp. XXI-XXII.

<sup>54</sup> Pedro Gringoire, *op. cit.*, pp. 164-165.

la Inquisición, y como también se negó a retractarse de sus ideas religiosas, lo condenaron a relajación (ahorcamiento) mediante auto de fe del 6 de marzo de 1575 que tuvo lugar en el convento de San Francisco, de donde posteriormente lo condujeron al quemadero del mercado de San Hipólito, para ahorcarlo y darlo a las llamas.<sup>55</sup>

Retomando el auto de fe del 28 de febrero de 1574, nos sigue relatando Miles Philips que a la mañana siguiente

[...] fuimos conducidos todos á un patio del palacio del inquisidor, donde estaba ya un caballo para cada uno de los que habían de ser azotados y echado a galeras, los cuales eran sesenta. Habiéndoles obligado á montar, desnudos de medio cuerpo arriba los sacaron para servir de espectáculo al pueblo por todas las principales calles de la ciudad; y unos hombres destinados al efecto les aplicaron con unos largos látigos sobre los cuerpos desnudos y con la mayor crueldad, el número de azotes señalados. Delante de los sentenciados iban dos pregoneros gritando: “Mirad estos perros ingleses luteranos enemigos de Dios”, y por todo el camino, algunos de los mismos inquisidores y de los familiares de aquella malvada cofradía gritaban á los verdugos: “Duro, duro á esos ingleses herejes, luteranos enemigos de Dios”. Dado ese horrible espectáculo en torno a la ciudad, los volvieron á la casa de la Inquisición, con las espaldas chorreando sangre y llenas de verdugones, los apearon de los caballos y los metieron de nuevo en la cárcel, donde permanecieron hasta que fueron enviados á España á las galeras para cumplir el resto de su condena. A mí y a los otros seis que entre los demás fuimos sentenciados á servir en conventos, nos llevaron desde luego á las casas religiosas señaladas al efecto.<sup>56</sup>

Fue así como se transformaron las vidas de estos marinos ingleses participantes en la batalla de San Juan de Ulúa, al ser condenados unos a servir en las galeras del imperio español, otros en los conventos dominicos, franciscanos o jesuitas, o bien en casas de personajes principales. Otros se casaron con mujeres novohispanas, como Richard Williams, quien contrajo matrimonio con una

viuda rica originaria de Vizcaya que le aportó cuatro mil pesos de dote; Paul Hawkins con una mestiza, hija de conquistador; John Storey con una negra. Otros más, como Miles Philips, lograron darse a la fuga no sin grandes dificultades, hasta poder llegar a Inglaterra, donde escribiría el testimonio de esta aventura.<sup>57</sup>

Los acontecimientos de San Juan de Ulúa tuvieron tal trascendencia en las relaciones anglo-españolas, que los ingleses declararían que no habría paz “más allá de línea” (divisoria de la bula de Alejandro VI), llegando esta postura a una situación extrema con la guerra de 1586 entre las dos naciones. Sir John Hawkins simuló una “traición” a su reina a cambio de que Felipe II liberara a sus hombres hechos prisioneros en Nueva España y llevados a Sevilla, lo que surtió sus efectos cuando fueron liberados dichos marinos ingleses, a quienes se dieron diez libras por cabeza para que pudieran retornar a su país. Hawkins pudo “recuperar” 40 mil libras, que según sus cuentas perdió en San Juan de Ulúa. Humillado el monarca español con estas acciones, más el resentimiento que ya cargaba contra los ingleses por la muerte de María Estuardo (quien permitió un periodo de paz y alianza entre ambas potencias), callaría y se juraría construir la armada más grande de la historia para invadir Inglaterra.

### A manera de conclusión

Los acontecimientos de San Juan de Ulúa contribuyeron a agudizar más los conflictos político-diplomáticos entre España e Inglaterra durante las siguientes décadas, por la necesidad expansiva del comercio transmarino inglés, contra la obsecada posición española de no permitir se atentara contra el monopolio que ejercían en ese sentido. La actuación del virrey Martín Enríquez siempre se asumió por John Hawkins como “una traición” a los acuerdos que como caballeros habían tomado en el puerto de San Juan de Ulúa, y ese estigma lo hizo suyo también Francis Drake. Con la experiencia de esa batalla, sir John Hawkins se dedicó a mejorar los sistemas de navegación de las embarcaciones inglesas, con el marcado interés de hacerlas más ligeras, veloces y funcionales, de tal suerte que su empeño no sólo favoreció la navegación comercial

<sup>55</sup> *Ibidem*, pp. 165-166.

<sup>56</sup> Miles Philips, *op. cit.*

<sup>57</sup> Julio Jiménez Rueda, *op. cit.*, p. XXII.

intercontinental sino la conformación de la marina real isabelina, que antes no existía. Con una armada de esas características Inglaterra pudo enfrentar a su favor a la famosa *Armada Invencible*, con la que Felipe II pretendió invadir Inglaterra en 1588. En tanto sir Francis Drake, marcado también por “la traición” de San Juan de Ulúa, inició una progresiva carrera de asedios y asaltos contra las naves y flotas hispanas en Indias, lo que le valió la calificación de *azote* de los puertos novohispanos. La derrota de la *Armada Invencible* sería el preámbulo del surgimiento de nuevas hegemonías políticas y comerciales en los mares intercontinentales, y particularmente en las costas de la Nueva España, que no sólo posicionarían a Inglaterra como primera potencia naviera y comercial, sino abrirían los nuevos campos y rutas para la proyección de potencias emergentes como Francia y Holanda.

Los batalla de San de Ulúa de 1568 reanimó en buena medida una soterrada confrontación anglo-española, viejo y añejo conflicto que sacó a relucir la lucha entre las viejas formas de producción de “herencia medieval” representadas por el imperio español, con su extensión colonizadora en América, frente a nuevas y emergentes formas de comercialización que desarrollaron y aquilataron las otras potencias europeas a partir de su incursión en las principales rutas y puertos de navegación, desde donde se transportaban las riquezas provenientes de los amplios territorios descubiertos y explotados. La bula papal de Alejandro VI, que otorgó poder soberano exclusivo a España sobre los territorios descubiertos, conllevó esa estructura medieval de ejercicio de poder y se aplicó de manera extensiva hacia las colonias indianas, mediante la implantación de usos y costumbres institucionales que tenían como base la expropiación violenta de las riquezas que iban descubriendo en ese proceso colonizador de los vastos territorios. Las estructuras del *antiguo régimen* persistieron en la extensión del imperio español, y en gran medida fueron la causa de su atraso en ciertas áreas de la vida económica y social, al no incentivar la competencia frente a las potencias europeas que mejor supieron aprovechar las ventajas de lo que significó el desarrollo del mercantilismo a través de las principales rutas de navegación.

Interesante resulta la interpretación de Wallerstein sobre el atraso español en el siglo XVI, al sostener que la

economía europea de ese entonces, en pugna por el desarrollo de un capitalismo mercantilista, dividió al mundo en potencias del centro, de la semiperiferia y de la periferia, manteniéndose España y Portugal en la segunda categoría al no poderse convertir en potencias mercantilistas, sino solamente en meras “correas de transmisión de los intereses de las potencias del centro en las regiones periféricas”.<sup>58</sup> De ello se deducirá y explicará el por qué Inglaterra, Francia y Holanda llegaron a convertirse para el siguiente siglo en “potencias del centro”, al persistir en consolidar su hegemonía comercial en las costas indianas, a través de una fuerte competencia por el control económico particularmente en ciertas zonas del Caribe, en las cuales crearon “cabezas de playa” o llegaron a colonizar mediante enfrentamientos encarnizados con acciones corsarias y filibusteras. Durante los inicios de la contracción de los mercados europeos, a finales del siglo XVI, ingleses, franceses y holandeses se lanzaron a las costas indianas —y particularmente al Caribe, que conformaba todo un circuito de intercambio comercial mundial—, con el propósito de competir y lograr primacía en la zona. Llegaron a colonizar algunos territorios en ínsulas y tierra firme de fácil acceso; se apoderaron del comercio, en un afán de lograr a toda costa los mejores beneficios y ventajas económicas, sin tener necesariamente el control territorial directo, que seguía siendo de los españoles o portugueses, aún empeñados en su expansión territorial, con los estilos del *antiguo régimen* contrapuestos en buena medida a las nuevas estrategias mercantilistas interoceánicas que consolidarían la venideras estructuras del mercado capitalista.

Compartimos la opinión de que en ese contexto la piratería representó un indiscutible y claro indicador del

[...] cauce de varias transiciones de feudalidad al capitalismo mercantilista y de las contradicciones inherentes a ella, que afloraron entre las potencias europeas rivales del poderío español. Su pulso es el mismo que el de las transformaciones

<sup>58</sup> Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, México, Siglo XXI, 1979, vol. 2, pp. 218-219, cit. en Antonio García de León, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*, México, Era, 2013, p. 71.

que estaban sacudiendo a la economía de la época, justo en el tránsito de convertirse en “economía mundo” [...].<sup>59</sup>

Sin embargo se reconoce la paradójica acción de los piratas, ya que si bien se proyectó como una actividad liberadora de cambios inusitados, representaba al mismo tiempo un retroceso por las formas violentas de que se valía para lograr sus propósitos, lo mismo que por el ejercicio de formas de comercio “arcaicas” como la trata de esclavos africanos. Pero la realidad prevaleciente se significaba por la debilidad de un sistema comercial español que se mantuvo constante durante casi tres siglos, y nunca logró satisfacer las necesidades más apremiantes que demandaban los asentamientos novohispanos para lograr su pleno desarrollo. Mientras los comerciantes peninsulares trataban de mantener precios altos y un

monopolio rígido y estable, los novohispanos requerían de abundantes y variados artículos a precios accesibles y que estaban dispuestos a comerciar con quien fuera, condicionados en buena medida por la ley de la oferta y la demanda, para mejor desarrollar sus actividades productivas.<sup>60</sup>

Todo ello hacía evidente, durante la primera mitad del siglo XVI, que en las Indias occidentales se desarrollaba un dinámico tráfico comercial, relativamente fácil de penetrar, y muy atractivo para cualquier propietario o contratista de un buque que tuviera la capacidad de introducir a mejor precio cualquier mercancía, y sobre todo la disposición y valentía para enfrentar las posibles persecuciones de las autoridades novohispanas.<sup>61</sup> Y se puede afirmar que uno de los primeros extranjeros que explotó de manera sistemática ese mercado, con todas sus consecuencias, fue sir John Hawkins.

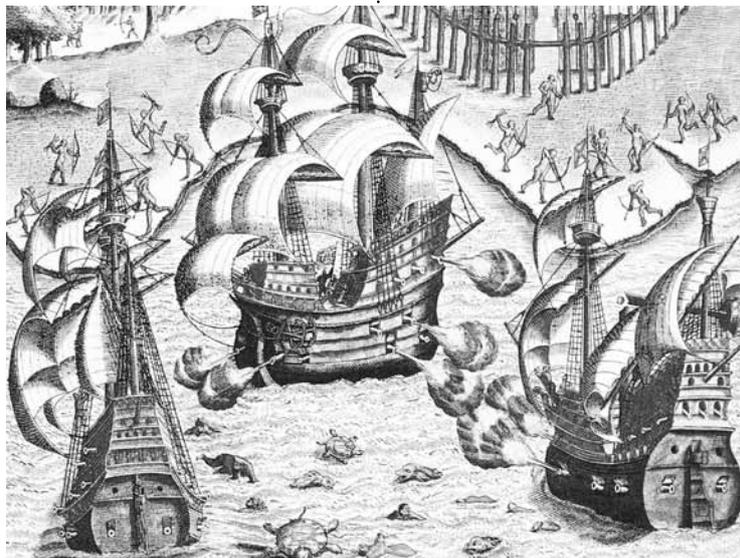


Figura 4. Grabado de Theodore de Bry (1594), que registra una batalla naval.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 53.

<sup>60</sup> *Idem*.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 54.