

**Diaria**  
DE CAMPO

SUPLEMENTO NO. 31 • ENERO/FEBRERO • 2005

# Piratas, Filibusteros y Corsarios

en las

**Américas**

URCA



GALEÓN



BERGANTÍN



Buques de diferentes tipos utilizados durante las épocas mas importantes de la piratería. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

ES UNA PUBLICACIÓN INTERNA DE LA COORDINACIÓN NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA DEL INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

DIRECTOR GENERAL DEL INAH:	SERGIO RAÚL ARROYO
SECRETARIO TÉCNICO DEL INAH:	MOISÉS ROSAS
DIRECCIÓN:	GLORIA ARTÍS
SUBDIRECCIÓN EDITORIAL:	ROBERTO MEJÍA
RESPONSABLE DE EDICIÓN:	VICENTE CAMACHO
CORRECCIÓN DE ESTILO:	OLGA MIRANDA
DISEÑO Y FORMACIÓN:	AMADEUS/ANA BENAVIDES
COORDINACIÓN DE ESTE NÚMERO:	PABLO MONTERO

El Suplemento de Diario de Campo publica artículos, relatorías de foros, cartas, manifiestos, etc., que son enviados antes de la fecha de cierre. La responsabilidad del contenido de estos materiales es exclusivamente de sus autores.

## 2 EL CASTILLO DE SAN DIEGO: UN VIGÍA SILENCIOSO

Hugo Arciniega Ávila

## 14 ACERCA DE PIRATAS Y DE IMPERIOS

Pablo Montero

## 24 DE PIRATAS Y UNA COSTA OLVIDADA

Luis Alberto Martos López

## 32 EL CORSO MARITIMO EN EL MUNDO HISPANO-INDIANO

Oscar Cruz Barney

## 44 LA COCINA CARIBEÑA Y LA CAMPECHANA: HISTORIAS DE CONTRABANDISTAS Y PIRATAS

José Enrique Ortiz Lanz

## 60 NAUFRAGIOS DE LAS FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA EN LOS ARRECIFES VERACRUZANOS, DURANTE EL SIGLO XVI

José Hernández Téllez

## 68 EL CARIBE COLONIAL COMO REGIÓN

Antonio García de León

## 80 LA FLOTA DE INDIAS FRENTE A LOS ATAQUES PIRATAS

Flor Trejo Rivera

Roberto Junco Sánchez

Las recetas que ilustran este Suplemento son fragmentos del diario de cocina de la fragata "Oxford", nave capitana del gran Almirante Henri Morgan, escrito por el cocinero Juan, mulato capturado en una nave campechana, en la costa oriente de Cuba.

Texto imaginario basado en recetas de antiguos libros de cocina caribeña, inglesa, francesa y campechana.

La fragata "Oxford" existió realmente; explotó misteriosamente mientras Morgan celebraba un gran banquete. Pocos fueron los sobrevivientes, entre ellos, el famoso almirante filibustero. (Arquitecto José Enrique Ortiz Lanz)

### Las imágenes que ilustran este Suplemento fueron tomadas de los libros:

- De Reparaz, Carmen. *Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781*. Barcelona, España. SERBAL/ICI, 1986.  
González-Aller, I. José. *España en la mar. Una historia milenaria*. España, Lunweg editores, S.A. 1998.  
Lao, Meri. *Las sirenas. Historia de un símbolo*. México, ediciones ERA/Librería las sirenas. Primera edición en español 1995.  
Manso Porto, Carmen. *Cartografía histórica de América. Catálogo de manuscritos (siglos XVII-XIX)*. Madrid. Real Academia de la Historia, 1997.  
Pérez Galaz, Juan de Dios. *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo*. México. México, Panorama, 1992.  
Piña Chán, Román. *Campeche durante el periodo colonial*. México, SEP/INAH, 1977.  
Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla '92. *Navegación*. España, Expo '92 Sevilla. 1992.

El material fue proporcionado por la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, el doctor Hugo Arciniega, el maestro Francisco Muñoz y el arqueólogo Mauricio Gálvez, a todos ellos, muchas gracias.

# EL CASTILLO DE SAN DIEGO: UN VIGÍA SILENCIOSO

Hugo Arciniega Ávila\*

*Nos topamos con el Holandés Errante;  
Llegó el anochecer,  
Y su casco ardía con las llamas del infierno,  
Y sus velas eran de fuego;  
Fuego en el palo mayor,  
Fuego en la proa,  
Fuego en las cubiertas,  
Fuego en su interior.*

**Fragmento de *The Flying Dutchman*.**

**Charles Godfrey Leland.**

## **1. Con los mares por campo de batalla: piratas, corsarios y bucaneros en la Nueva España**

**D**os acontecimientos despertaron las ambiciones de Francia sobre las posesiones españolas en América: el primero tuvo lugar en 1507, cuando en Europa se difundió la noticia sobre que las *nuevas tierras* eran en realidad un vasto continente, y catorce años más tarde, cuando Jean Fleury, también conocido como *Juan Florín*, envió al rey Francisco I algunas de las joyas que había logrado arrebatarse a tres embarcaciones de bandera española. Las piezas de orfebrería que maravillaron a la corte del monarca galo, constituían sólo una fracción del botín de guerra que Hernán Cortés había obtenido en

\*El doctor Hugo Arciniega Ávila es profesor investigador de la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía "Manuel del Castillo Negrete"-INAH



México Tenochtitlán; confirmándose así la sospecha: *el Nuevo Mundo no sólo era dilatado en extensión sino rico en oro y plata.*

Los gobiernos de Francia e Inglaterra se negaron a permanecer al margen de las que supusieron riquezas inagotables; alentaron abiertamente la práctica del corso y de la piratería entre sus vasallos, en principio en el Mar Caribe y posteriormente en el Golfo de México y el Océano Pacífico. Esta forma de saqueo no resultaba desconocida para los iberos, ya que desde la Edad Media se habían visto obligados a construir defensas para evitar que los normandos profanaran la tumba del apóstol Santiago.

Un Pirata era aquel *hombre de mar* que, por iniciativa propia, abordaba otros navíos para robar sus cargamentos y, en no pocas ocasiones, secuestrar y asesinar a la tripulación. Por lo

general eran europeos sin fortuna, que trataban de incrementar sus caudales y de este modo ascender en la escala social; aunque no fueron escasos los nobles que en un búsqueda de aventuras se enrolaron en esas violentas hermandades. A ellas llegaron también los delincuentes que tenían deudas pendientes con la justicia, aquellos que no tenían nada que perder y sí mucho que ganar. Las pugnas por la fe no fueron ajenas a esta causa: anglicanos, hugonotes y calvinistas encontraron en los océanos y las costas nuevos frentes de guerra para combatir a los católicos.

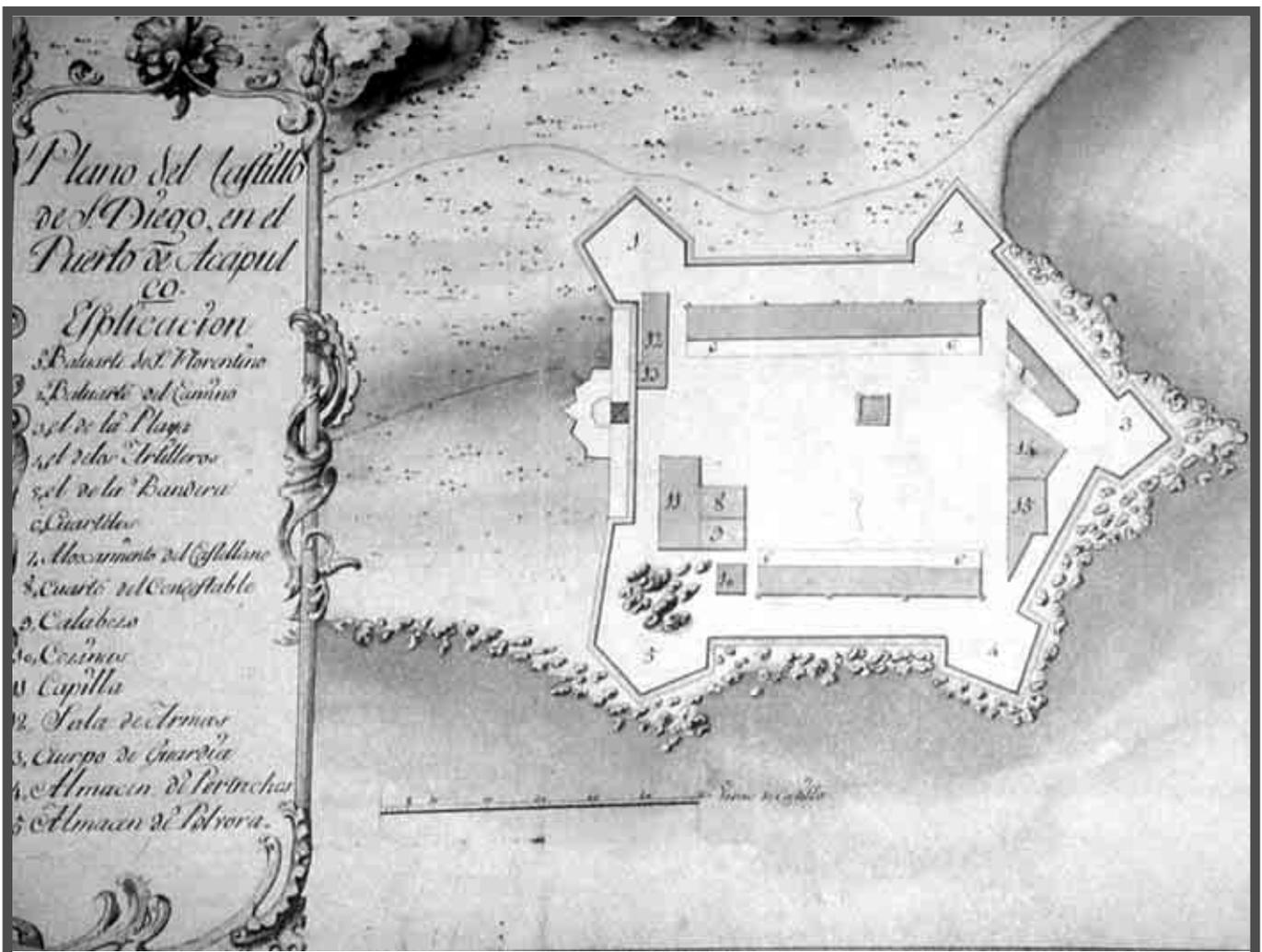
Un corsario era aquel marino traficante o negrero, autorizado por su rey, mediante la expedición de una patente real, para atentar contra los súbditos y las propiedades de las naciones hostiles. Al quedar comprometidos a

tributar parte de lo robado a las arcas del Estado, algunos recibieron, además, naves y armamento que les facilitaron sus acciones.

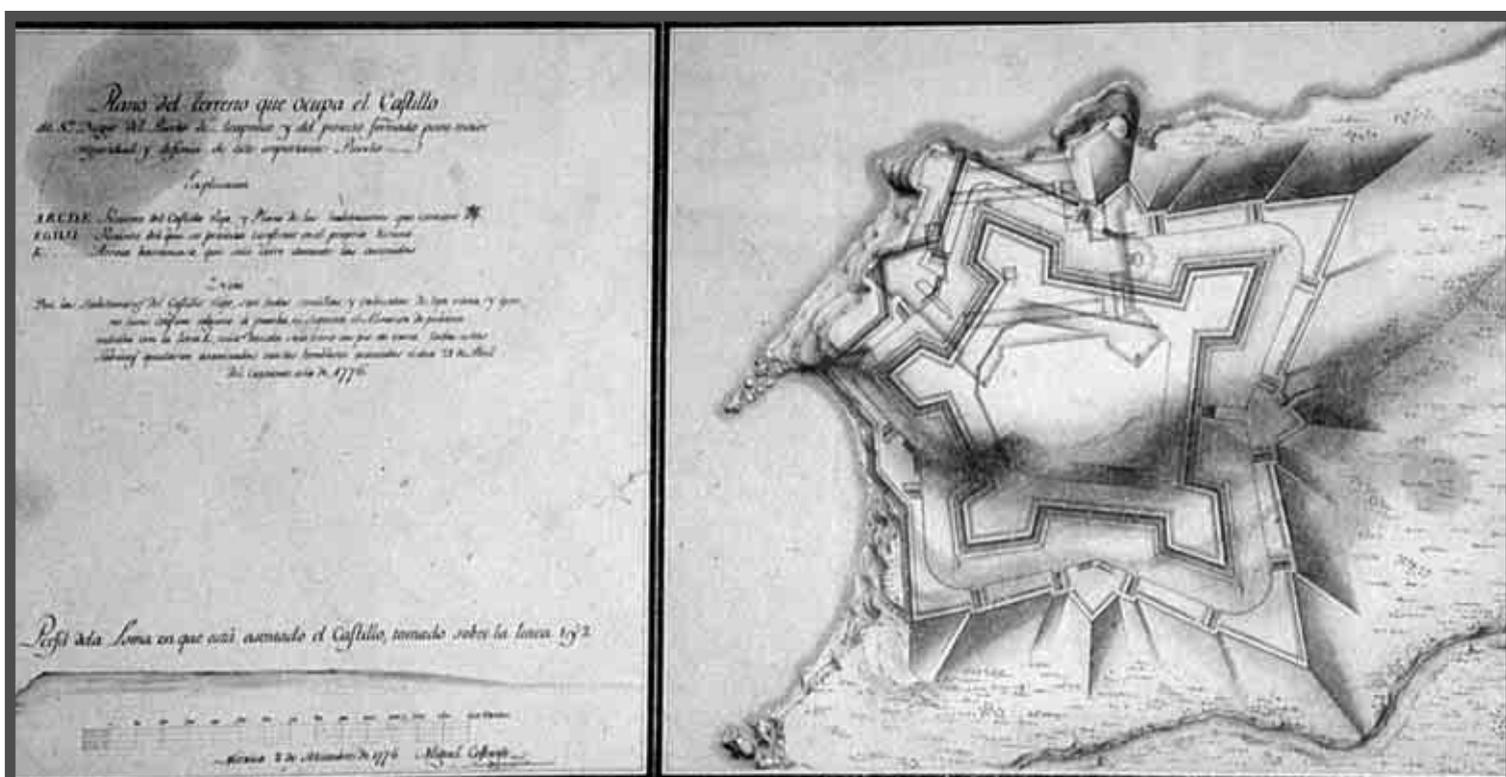
Los bucaneros o filibusteros hicieron su aparición en los mares a partir de 1629, una vez que la armada española logró expulsar de la isla San Cristóbal a un grupo de colonos franceses e ingleses que se dedicaban al cultivo del tabaco y al curtido de pieles. Los sobrevivientes, resentidos, se refugian en Tortuga, una pequeña ísula ubicada al norte de la actual República Dominicana; a la que tomaron como base de operaciones. Sus actividades piráticas se registran a lo largo del siglo XVII y en pocas ocasiones incursionaron fuera de las aguas caribeñas.

A través de los doscientos años en que se practicó la piratería en América es posible identificar cinco etapas históricas: la primera inicia en 1521, año del primer asalto notable, y concluye en 1568, cuando España recupera la Florida, en manos francesas, asegurando la navegación por el canal de las Bahamas; el corso

inglés tomó fuerza de 1569 a 1621, amenaza que se respondió configurando el *Cinturón de Hierro*, una estrategia militar que consistió en la construcción y perfeccionamiento de fortalezas en San Agustín de la Florida, La Habana, San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias y el puerto de Veracruz; el periodo que transcurre entre 1622 y 1655 resultó crítico, pues al mismo tiempo en que señoreaban los corsarios ingleses, franceses y holandeses, aparecieron los bucaneros de Tortuga y Santo Domingo. Éste finaliza con la toma de Jamaica; de 1656 a 1671 los asentamientos portuarios padecieron terribles ataques, Campeche, por ejemplo, registró los asaltos de *Monsafar*, *Agramont* y *Lorencillo*; Panamá fue destruida por Morgan. La fase final se registra entre 1672 y 1722 cuando Francia e Inglaterra ya explotaban los recursos naturales de América; entonces dirigieron sus esfuerzos al combate de la piratería y a promover el contrabando de mercancías en los puertos novohispanos. Así, el monarca español se vio obligado



Plano del Castillo de San Diego en el puerto de Acapulco. 1772, Archivo General de Simancas, España. © Zapatero López, Juan Manuel. Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.



Plano que ocupa el Castillo de San Diego del puerto de Acapulco y del proyecto formado para mayor seguridad y defensa de este importante puerto. Miguel Constanzó, 1776, Archivo General de Simancas, España. © Zapatero López, Juan Manuel. Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.

a reconocer que el *Mare Clausum*, heredado de sus antepasados, era sin su consentimiento, un *Mare Liberum*; justo entonces personajes como Bartolomeu Portugués, El Olonés y Diego Mulato perdieron su razón de ser y las bandas negras de los perros del mar comenzaron a desaparecer de las miras vigías.

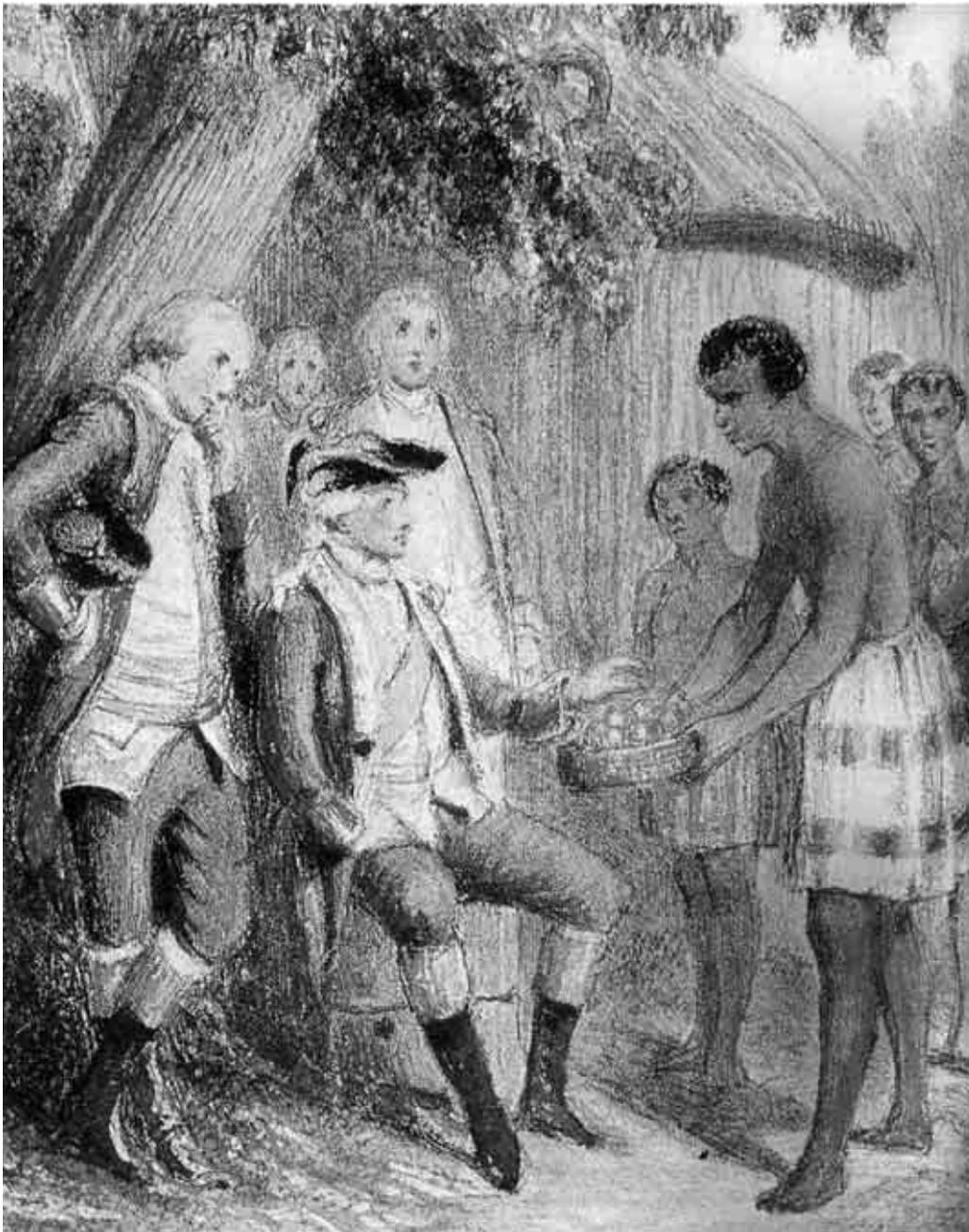
Piratas, bucaneros y corsarios no representaron el único peligro que tuvieron que sortear los pilotos españoles, la conformación arrecifal y los bancos arenosos existentes en las playas novohispanas, así como una prolongada temporada de huracanes, hicieron su parte para remitir hombres, embarcaciones y cargamentos a los dominios de Neptuno. Episodios como el de 1568, cuando John Hawkis perdió casi todas sus naves en Veracruz después de ser atacadas por la flota que conducía al nuevo virrey de la Nueva España; o la tormenta que en 1631 provocó el hundimiento de la nave almiranta *Nuestra Señora del Juncal*, en el trayecto de Veracruz a la Habana, no pueden pasarse por alto. Era aquella una forma de vida que transcurría en las cubiertas de madera o al interior de galeras insufribles y que providencialmente finalizaba cuando se daba la voz de ¡tierra firme!

### ESCABECHE

*Se ponen cominos, orégano, semilla de cilantro, achiote, todo tostado y molido con ajos, tomates y cebollas asadas, añadiéndole vinagre, y este escabeche sirve para el pescado frito primero, como se acostumbra, pollos asados, etc.*

## 2. La estrella de cinco picos de Sebastián Miquel Francesh Constanzó

Las naciones protestantes inconformes con la bula papal que en 1493, repartió el *Nuevo Mundo* entre los reinos de Castilla, Aragón y Portugal, lanzaron a los mares un contingente de malhechores que bajo la sutil diferenciación nominal de corsarios, piratas y filibusteros se



Tahitianos ofreciendo frutos a Bougainville. Canberra, National Library of Australia. © Navegación.

abocaron con eficacia a impedir que las riquezas de América incrementaran las arcas de un monarca católico que apuntaba sus cañones hacia sus territorios y combatía sus creencias religiosas. En consecuencia, los primeros colonos españoles se vieron obligados a librar batallas en tres frentes: en la *Tierra Adentro*, contra los indígenas, y en los dos océanos con sus costas, contra los enemigos del imperio *en donde nunca se ponía el sol*.

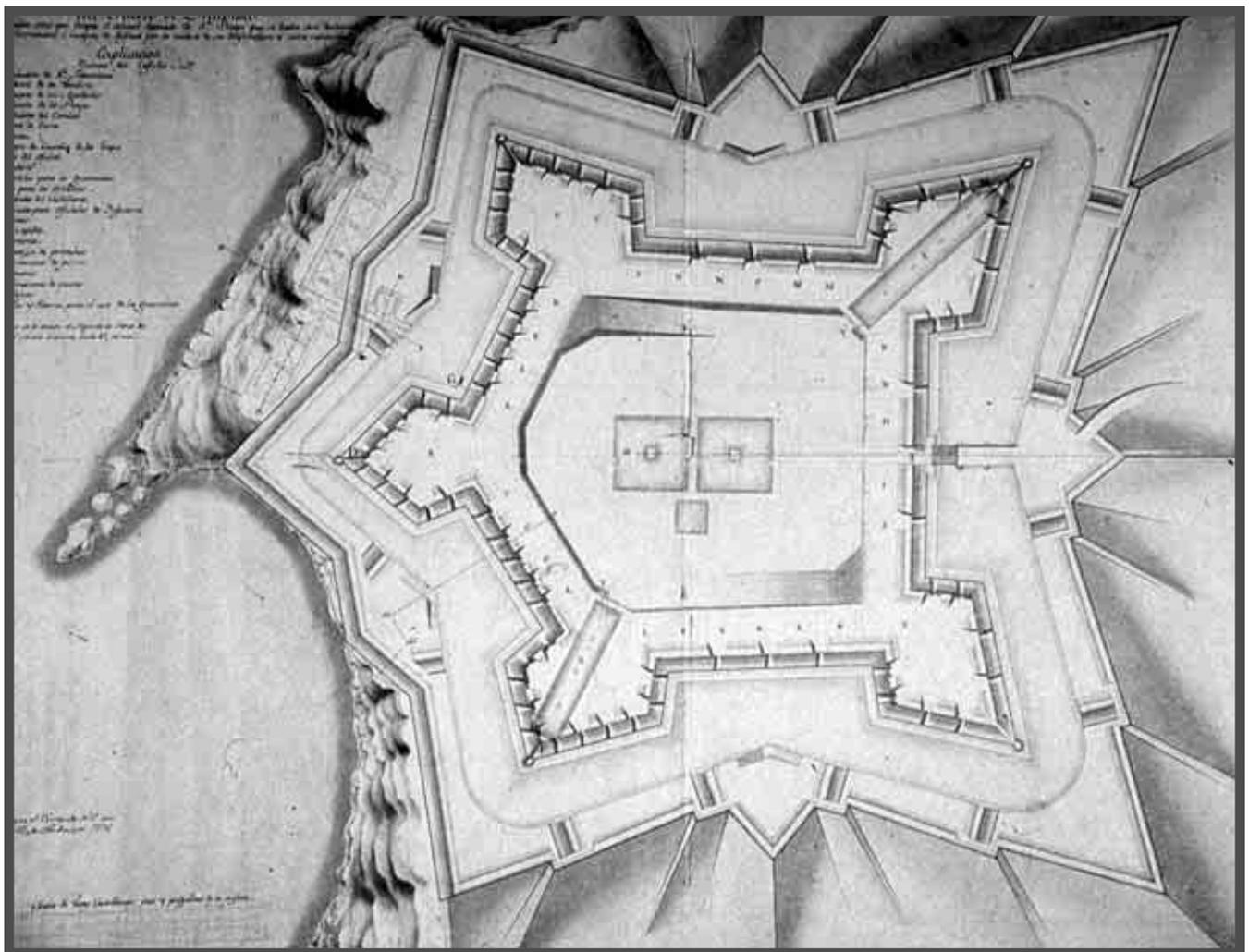
Paulatinamente, algunas islas del Mar Caribe fueron cayendo bajo el poder de franceses, ingleses, holandeses y daneses, quienes las mantuvieron como refugios ideales, desde donde los *perros del mar* emprendían sus ataques a las flotas y, a partir de 1520, el saqueo de los asentamientos portuarios insulares. Con una sor-

prendente lentitud, a pesar de lo apremiante de la situación, la corona española dispuso de algunos fondos para emprender la construcción de obras defensivas en Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico, y Cartagena de Indias. Muros que poco resistieron ante los embates de John Hawkis y Francis Drake. Al cabo de unos años, este descuido ocasionó que el Canal de la Florida, el Golfo de México o *Seno Mexicano* y la Península de Yucatán quedaran bajo la permanente amenaza antillana; escenario que originó la aparición del castillo de San Juan de Ulúa en el puerto de Veracruz y de la Ciudadela de San Benito en Mérida, Yucatán.

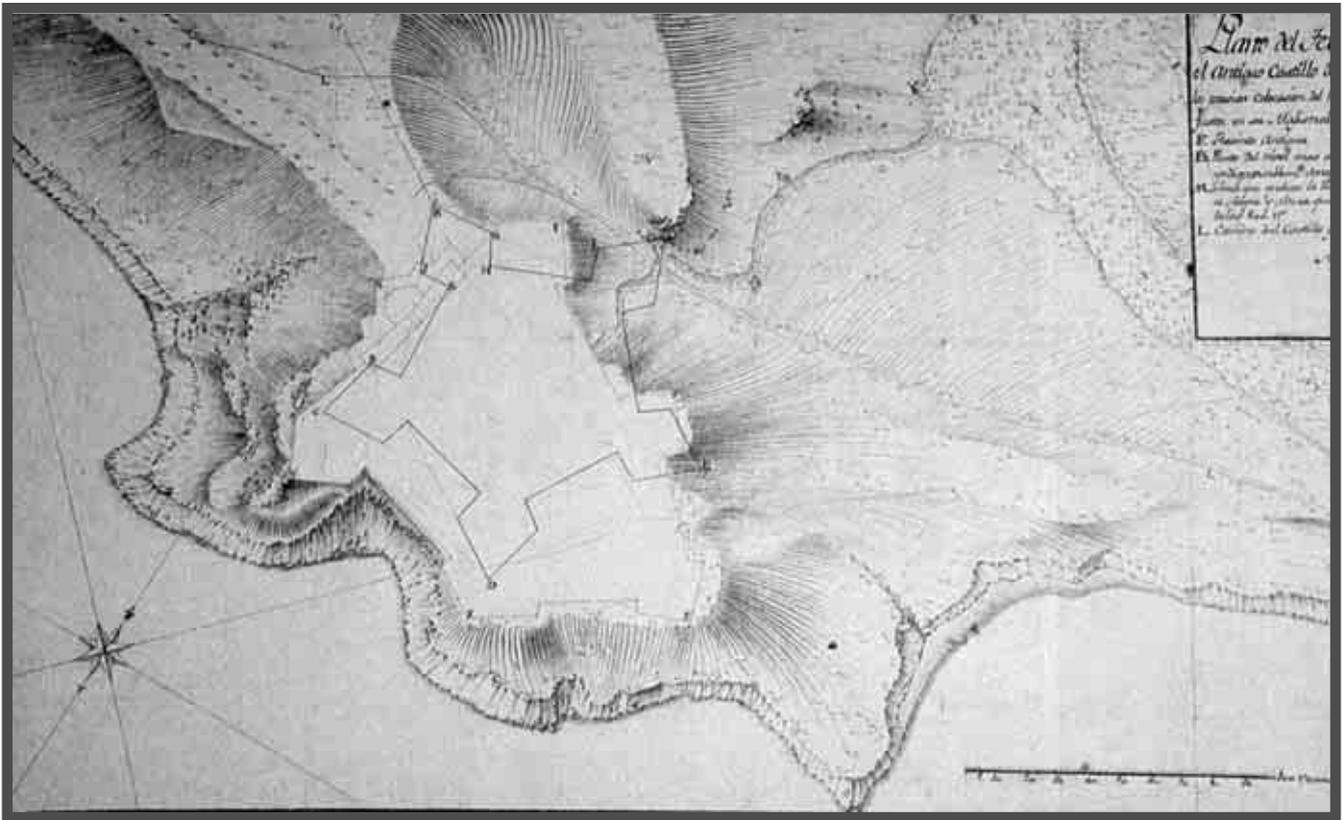
El primer hecho que advirtió a las autoridades virreinales sobre la desprotección en que se

encontraba el litoral Pacífico o de la *Mar del Sur* se registró el 4 de noviembre de 1587, cuando Thomas Cavendish sorprendió y capturó a la nao Santa Ana, impidiendo que sus ricos cargamentos arribaran a los almacenes de Acapulco, para aquellos años sede de la feria comercial más importante de la Nueva España. Sucesivamente, los virreyes Luis de Velasco y el conde de Monterrey, solicitaron a Felipe III que financiara obras defensivas en ese puerto, pero, desde San Lorenzo del Escorial, nada se contestó, hasta que en 1615 un contingente de holandeses desembarcó en el surgidero de *Zalahua*. Fue entonces que el virrey marqués de Guadalcazar comisionó al ingeniero Adrián Boot, responsable de las obras del desagüe en la Ciudad de México, para que diseñara y erigiera un castillo que diera abrigo a la población porteña; cuyos cañones defendieran a los bajeles provenientes de las Islas Filipinas que atracaban en la *Playa de los Manzanillos*.

Boot inspeccionó meticulosamente la bahía y, ubicado en lo alto de los montañas que la ciñen, eligió al *Morro* para emplazar la construcción; no sólo porque desde aquel punto se ejercía un dominio visual completo sobre el *desembarcadero*, la *Playa de Citala*, el *Canal*, la *Playa de Icacos* y el *Puerto del Marqués*, sino porque si era agredida desde el mar, esta posición resultaba casi inexpugnable. En tierra, la pendiente hasta la cúspide era muy suave. Finalmente y sobre las otras, su decisión estuvo fundamentada en la dirección que siguen los vientos predominantes, ya que al tomar puerto, los buques necesariamente tenían que dirigir la proa hacia este promontorio, desde donde se harían los primeros disparos, antes de que el capitán enemigo tuviese oportunidad de variar el rumbo y *presentar costado*, ubicando las cañoneras en condiciones de responder al fuego enemigo. El matemático concluyó los trabajos de edificación el 15 de abril de 1617.



Proyecto de un Castillo para la defensa de la entrada del puerto de Acapulco, en el propio sitio que ocupa el actual llamado San Diego, que se halla casi destruido por los terremotos e incapaz de la defensa por lo vicioso de su construcción y corta capacidad. Miguel Constanzó, 1776, Archivo General de Simancas, España. © Zapatero López, Juan Manuel. *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar*. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.

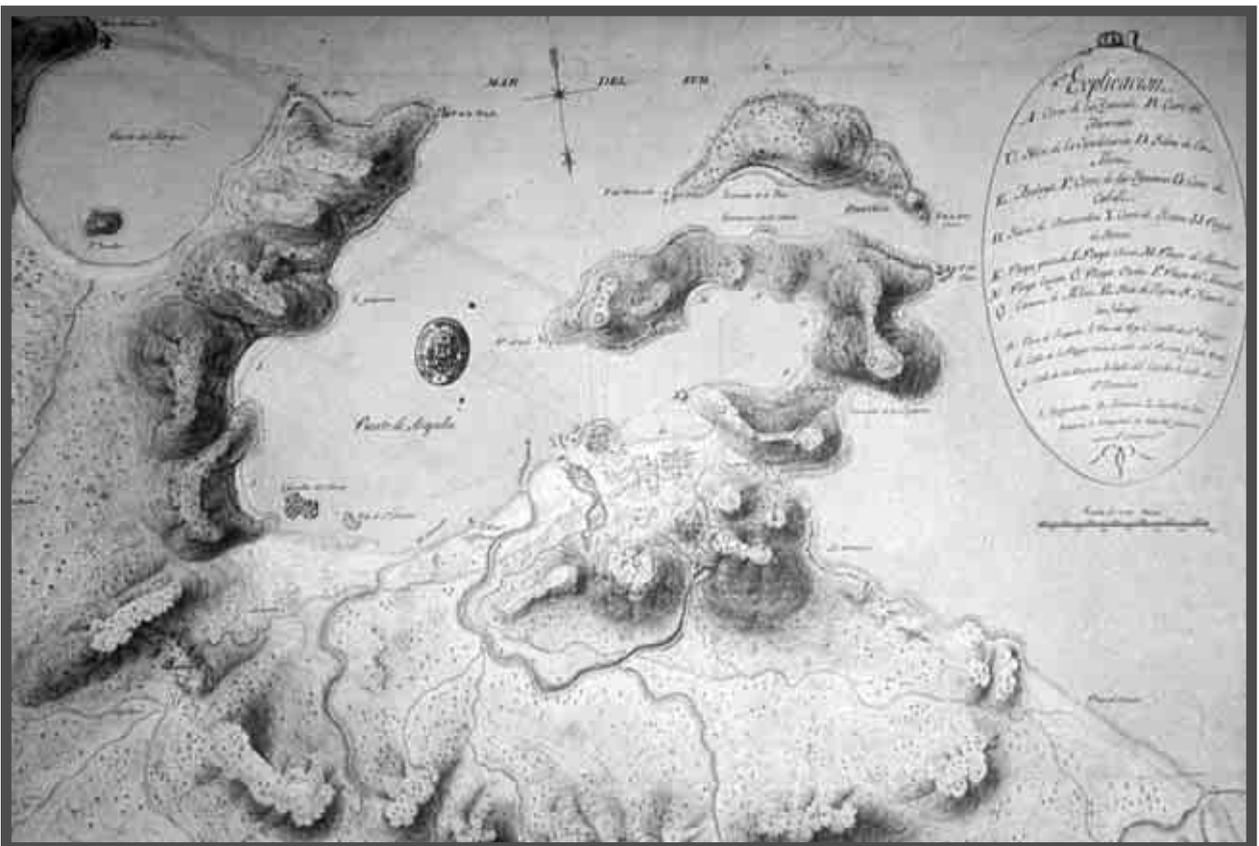


Plano del terreno sobre el que está construido el antiguo Castillo de San Diego de Acapulco, para manifestar la precisa colocación del nuevo pentágono. Ramón Panón, atribuido, 1777, Archivo General de Simancas, España. © Zapatero López, Juan Manuel. Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.

La primera prueba a que se enfrentó el Castillo de San Diego, llamado así en honor a los religiosos franciscanos que mantenían casa en el asentamiento portuario, tuvo lugar a finales de 1624: al percatarse de la proximidad de una escuadra que enarbolaba bandera desconocida, los vigías, apostados en puntos eleva-

dos a lo largo de la costa, prendieron fuego a las ramadas dispuestas con anticipación para estas contingencias. Al detectarse en la plaza mayor las columnas de humo, las campanas de la parroquia repicaron a rebato, esa era la segunda señal convenida. Los aterrados habitantes, sabedores de que desde el Morro no se

Plano de Acapulco y sus cercanías. 1820, Archivo General de Simancas, España. © Zapatero López, Juan Manuel. Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.



opondría resistencia alguna, se refugiaron en la selva con las escasas pertenencias que habían logrado salvar, hasta donde supusieron aquellos *malditos* no los perseguirían. Los holandeses, bajo el mando del *príncipe de Nassau*, permanecieron impunemente en el puerto durante una semana: hurtaron comestibles y pólvora, colmando sus bodegas. Meses más tarde regresaron para volver a llenar sus toneles con agua. El virrey Rodrigo Pacheco y Osorio marqués de Cerralvo se vio obligado a reconocer la total ineficacia de la fortaleza.

Con todo y sus deficiencias, este primer castillo de San Diego presidió durante ciento cincuenta y nueve años la entrada a la bahía, su destrucción no fue, como se esperaría, otra consecuencia de un ataque corsario, sino de un sismo, que la tarde del 21 de abril de 1776 sacudió violentamente la costa. Para establecer los daños que *el temblor* ocasionó a la fortaleza, en mayo del mismo año, se trasladó a Acapulco el subteniente de ingenieros catalán *Sebastià Miquel Francesh Constanzó*; enviado originalmente a la Nueva España para participar en la reorganización del ejército y en la conformación de un plan general para la defensa de los territorios septentrionales.

Para la segunda mitad del XVIII, *las bandas negras* ya no representaban el factor de riesgo principal para *el puerto de la nao de la China*. Desde que Inglaterra consiguió establecer posesiones prósperas en América, las embarcaciones piratas comenzaron a desaparecer de los mares. En aquellos años, la corona española intentaba por todos los medios a su alcance poner un freno al contrabando, y evitar cualquier ocupación

extranjera que pudiese implicar una pérdida de territorio. Atendiendo a que el fracaso del Departamento de San Blas, como base naval, era cada vez más evidente, se decidió construir una nueva fortaleza sobre el Morro. La ejecución de los planos quedó a cargo de Constanzó, quien no pudo asumir la dirección de las obras por requerirse urgentemente de sus conocimientos en otras Intendencias del Virreinato. La responsabilidad recayó en Ramón Panón. Los cimientos se trazaron el 16 de marzo de 1778, el mismo año en que el gobierno español ponía en práctica un plan de apertura comercial, que traería entre otras muchas consecuencias, el que los navíos procedentes de Oriente siguieran nuevas rutas evitando a la Nueva España; la feria comercial de Acapulco inició en un periodo de franca decadencia.

Si se le mira desde el aire, este *punto fuerte* presenta la forma de una estrella de cinco puntas, una planta arquitectónica que refiere a los tratados renacentistas sobre la materia; por la presencia de polígonos o baluartes en la intersección de dos cortinas de muralla puede atribuirse, como el resto de las obras defensivas emprendidas por los españoles en América, a la *época moderna*, es decir, se esperaba el empleo de la pólvora en la acometida del enemigo. Para honrar al monarca reinante, el conjunto fue



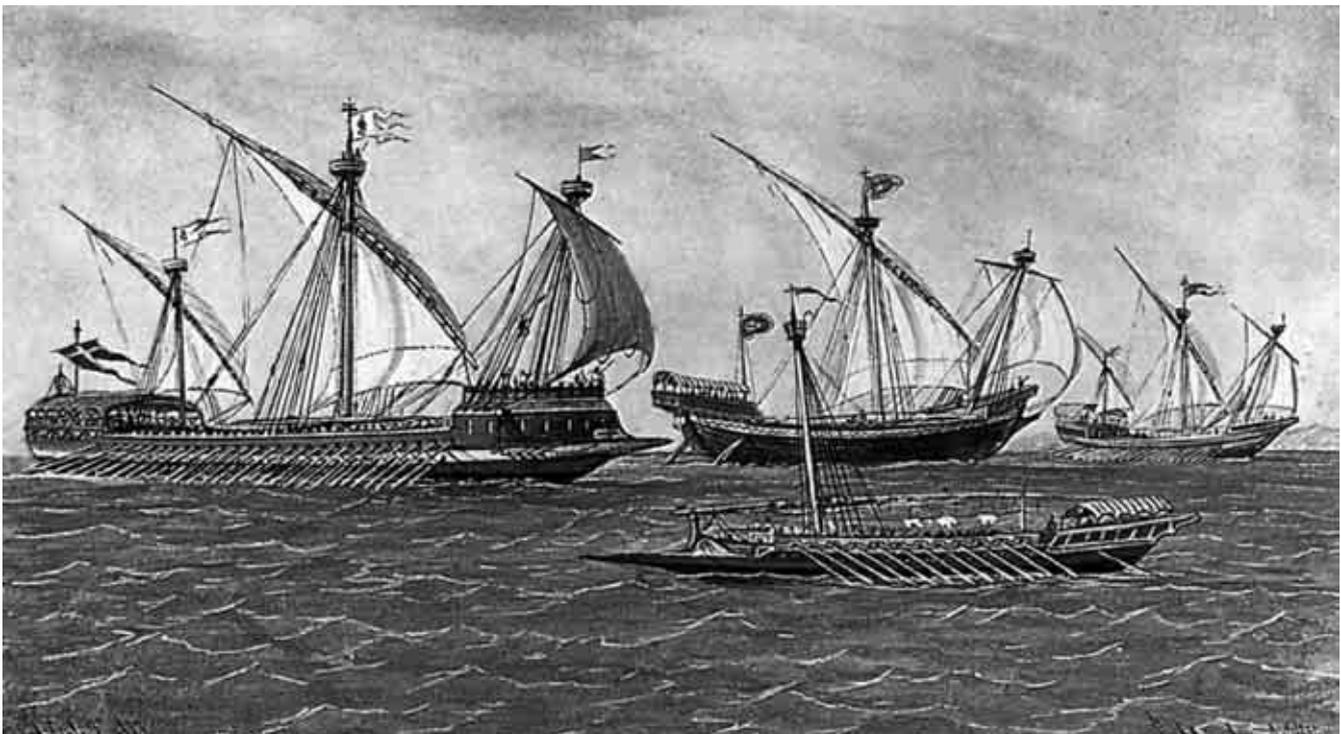
Los instrumentos náuticos y astronómicos estaban contruidos en bronce para que su peso les hiciese conservar más fácilmente la verticalidad. Compendio astronómico de bolsillo, 1579 (colección privada); astrolabio de 1582 (Madrid, Museo Naval); teodolito de Ryther, 1590 (Florencia, Istituto e Museo di Storia della Scienza). © *Navegación*.

dedicado a San Carlos Borromeo, no obstante la costumbre de llamarlo San Diego estaba ya tan arraigada, que la primera denominación se mantuvo.

San Diego fue diseñado para que, una vez detectadas velas extranjeras en el horizonte, se dispararan las primeras salvas, cuya misión era advertir a la población civil que debía trasladarse sin mayor demora hasta la *plaza de armas* del castillo, un espacio abierto centralizado, que en la paz era utilizado para *pasar revista* a las tropas. Por la amplia rampa, los soldados del Rey subirían hasta los parapetos; y a través de las cubiertas o *bóvedas* se desplazarían las plataformas rodantes de madera sobre las que se apoyaba la mayor parte de los cañones.

dad considerable, seca en este caso, que representaría un obstáculo a librar para aproximarse hasta las *cortinas*, inclinadas deliberadamente para amortiguar el efecto de los proyectiles e impedir el anclaje de las *máquinas de guerra*. Un *sítio* de varios días podría resistirse gracias a la dotación de pertrechos, víveres y agua que se mantendría en los respectivos almacenes y en los dos aljibes, uno cubierto para evitar infecciones y otro bajo el nivel de la plaza, que sería abastecido por las lluvias. El acoso se rompería cuando entraran en la bahía las *fortalezas flotantes* ancladas en San Blas.

Dos *galeras* funcionaban como dormitorios para el destacamento: sobre tarimas de madera, apenas cubiertas por un petate, recupera-



Embarcaciones usadas por los latinos durante la Edad Media (s. IX-XIII). © España en la mar. Una historia milenaria.

Si a pesar de haber mantenido un fuego constante desde tres flancos, los intrusos lograban desembarcar, la *estrategia defensiva se ampliaría hacia tierra firme*, esto implicaba que los efectivos apostados en las *barbacanas* o defensas exentas, se replegarían al interior de la fortificación. Gracias al accionar de un sistema de poleas y cadenas, el puente sobre el foso giraría hasta la vertical, clausurando el punto más vulnerable y comprometido de todo el castillo: la puerta principal. Así la construcción quedaría aislada por un canal o excavación de profundi-

ban las fuerzas aquellos cuerpos extenuados. Para la oficialidad se disponía de recintos individuales, en donde la falta de ventilación, el exceso de humedad y la obscuridad no fueron mejor solucionados que en los recintos de sus subordinados. El *rancho* se preparaba en las cocinas y dado lo ardiente del clima se prefería comer en el exterior, bajo *manteados*. Constanzó no se olvidó de incluir calabozos, tanto los disciplinares para la *compañía* como los destinados a los delincuentes o a los prisioneros de guerra.



Los "vikings" eran nobles navegantes y guerreros. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

Luego de cinco años de trabajos, interrumpidos por los constantes quebrantos en la salud de Panón que derivaron en su remoción en favor de Carlos Duparquet, la obra fue concluida el 7 de julio de 1783, habiéndose invertido en su construcción más de 600 mil pesos.

Hasta el cerco insurgente impuesto por el generalísimo José María Morelos, el castillo de San Diego no tuvo oportunidad de demostrar su capacidad de resistencia, cobrando sentido la descripción que sobre él hizo José Antonio Calderón: "El leit motiv de la existencia de una fortaleza en aquel puerto había desaparecido en su casi totalidad. Su misión, pues, quedaría reducida a la del expectante centinela colocado en un lugar, después que el peligro ha desaparecido."

### Reflexión final

El Castillo de San Diego en el puerto de Acapulco, Guerrero, es un testimonio confiable acerca de las difíciles condiciones de vida que imperaban en las costas novohispanas, su ineludible presencia sobre el Morro, además de definir el paisaje edificado, alertaba, de día y de noche, a los escasos habitantes del lugar sobre los peli-

gros inherentes a un desembarque inglés, holandés o de cualquiera otra de las naciones que la ambición había arrojado a los mares. Junto a la fiebre amarilla o los *tabardillos*, la mera observación del horizonte provocaba una zozobra constante.

Los planos que acompañan este texto buscan mostrar al lector dos momentos de la arquitectura militar en América, el primero representado por el proyecto de Adrián Boot, que corresponde al siglo XVII, y el segundo expresa a través del dibujo, el color y las líneas, el avance que se había alcanzado en el estudio de la geometría, la estereotomía y las estrate-

gias defensivas, en donde ya se conjuntaban diferentes fuerzas y posiciones, tales como los baluartes en tierra y aquellas grandes embarcaciones artilladas que fueron conocidas como *fortalezas flotantes*, todo esto otra expresión del pensamiento ilustrado.

Una lectura cuidadosa de la forma arquitectónica permite constatar, además, la lentitud con que la metrópoli atendía a las necesidades de sus súbditos de ultramar: no fueron pocas las ocasiones en que los piratas sorprendieron a una población totalmente indefensa, que al cabo de los años aprendió a ubicar vigías y a leer las señales de humo para evitar nuevas masacres y sacrilegios de todo tipo. Por otro parte, la fortaleza sobre El Morro, en el presente imperceptible desde la bahía gracias al desarrollo de una nueva estructura urbana, es otra evidencia de los efectos de la activa sismicidad en las costas del Pacífico. Después de esta dura lección, los ingenieros militares del Rey aprendieron a considerar –junto a las visuales, la inexpugnabilidad desde la bahía, la profundidad del mar, la accesibilidad desde el asentamiento portuario, la dirección de los vientos predominantes y las fuentes de agua– que en las costas de

la *Mar del Sur* el suelo no permanece quieto durante demasiado tiempo.

Muros, cortinas, caballeros altos, garitas, barbacanas y baluartes, definen el perfil de los puertos mexicanos más antiguos. No obstante, la documentación e interpretación de estos conjuntos arquitectónicos aún no nos permite dar cuenta de cómo transcurría la vida cotidiana en sus galeras, cocinas y calabozos en los días en que no se presentaba novedad alguna; es ya impostergable discutir aquella noción que indica que las más de las veces todos estos recintos permanecían vacíos, ya que las tropas y la oficialidad estaban ausentes, pues los recursos destinados nunca han sido suficientes para un territorio tan extenso y accidentado.

Si el propósito de Constanzó fue que desde el exterior sólo se observaran altos paramentos de piedra, para el interior concibió amplias circulaciones que vincularan a la plaza de armas con las cubiertas, es decir, al sitio en donde se daba a conocer la estrategia defensiva con las áreas en donde ésta se ejecutaba. Al método que pretende inferir las actividades humanas a partir del análisis de los espacios en donde éstas se verificaron, debe agregarse un conocimiento del armamento, sólo a partir del cañón móvil adquieren sentido las rampas y las escarpas. Desde mi punto de vista tanto en la solución de Boot como en la de Constanzó, subyace uno o varios propósitos en lo referente a la habitabilidad de las diferentes castas que gracias a un puente levadizo libraron el foso.

#### Bibliografía

- Calderón Quijano, José Antonio. *Fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Gobierno del estado de Veracruz, 1984, 508 pp.
- Exquemelin, Alexander. *Los piratas en América*, República Dominicana, Editora de Santo Domingo, 1979, 280pp.



Fragata de hélice *Gerona* (1864-1898). Óleo de Ángel Cortellini Sánchez pintado en 1881. Museo Naval, Madrid. © *España en la mar. Una historia milenaria*.

Jacopo de Barbari, llamado Maestro del Caduceo, Amores de un Tritón y una Sirena, ca. 1510. Louvre, París. © *Las sirenas, Historia de un símbolo*.



González De Vega, Gerardo. *Mar Brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*, Barcelona, Ediciones B, S.A., 2000, 471 pp.

Gorbea Trueba, José. *Fuerte San Diego en Acapulco, Guerrero*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, s/f, 40 pp.

Gutiérrez Escudero, Antonio. "La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial", en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985, pp. 146-159.

Lucena Salmoral, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, 298 pp., Colección MAPFRE.

Oteiza Iriarte, Tomás. *Acapulco. La ciudad de las Naos de Oriente y de las sirenas modernas*, México, ed., del autor, 1965, 400 pp.

Pérez Herrero, Pedro y Pedro A. Vives Azancot. "Puertos, fortificaciones y defensa de las Indias a través del virreinato novohispano", en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985, pp. 161-180.

Zapatero López, Juan Manuel. *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar*. Tomo III. México, Volumen de Cartografía, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990, 135 pp.

**Tesis:**

Sosa Villaseñor, Luis. *Fortificaciones militares de la Nueva España*, México, Tesis para optar por el grado de Maestro en Arquitectura (Restauración de Monumentos), Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Arquitectura, 1981, 60 pp.

# ACERCA DE PIRATAS Y DE IMPERIOS\*

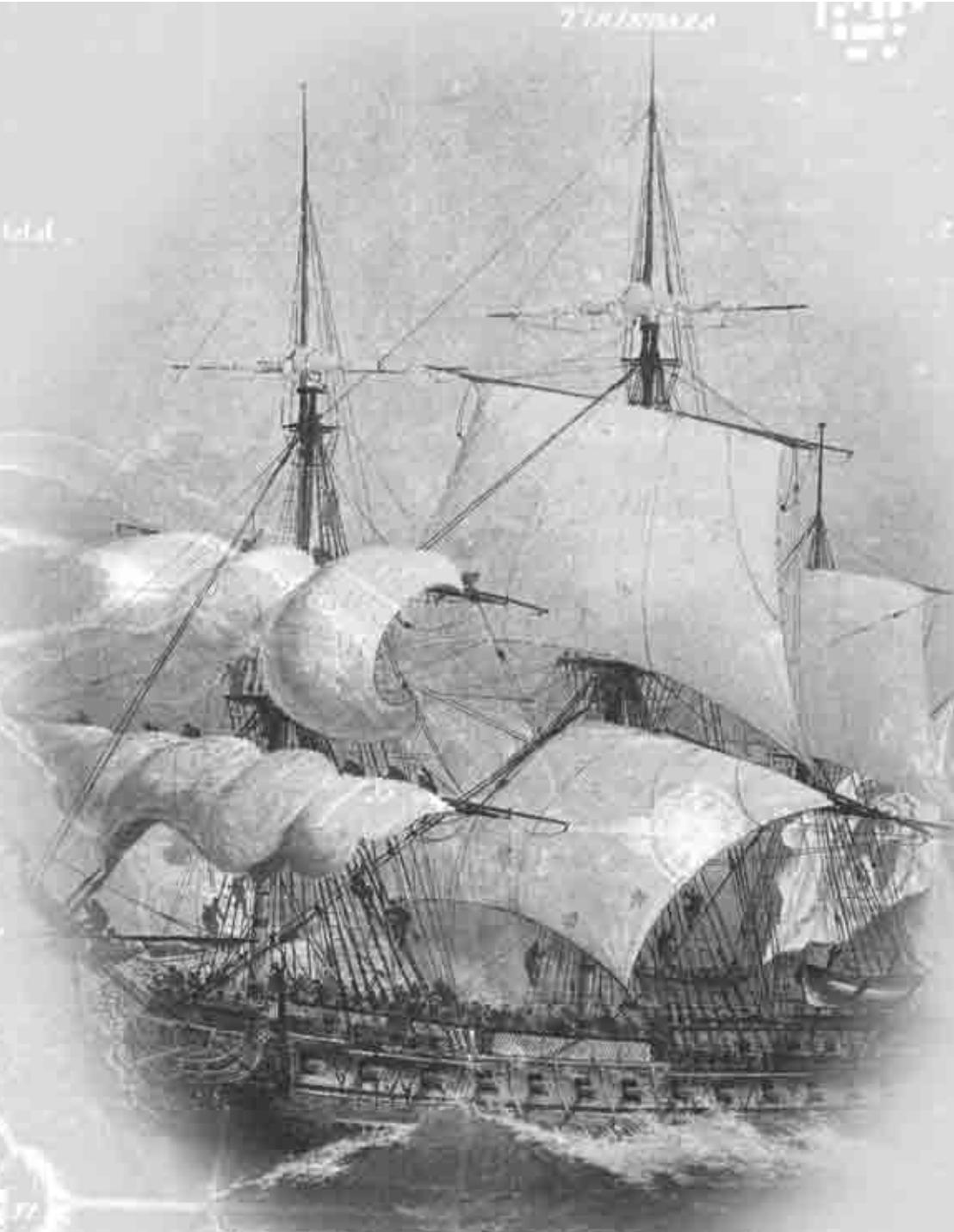
Pablo Montero\*\*

**E**star en Ciudad del Carmen, en la también llamada Isla del Carmen, que fuera identificada como Isla de Términos o de Tris (por triste o como abreviatura de Términos) por el destacado piloto Antón de Alaminos que viajaba a las ordenes de Juan de Grijalva en 1518, es arribar a un espacio isleño que, a partir de mediados del XVI (1558) fue transformado (al igual que otras islas como Bacalar, Jamaica o La Tortuga), en un punto de refugio y accionar de fuerzas piratas (particularmente inglesas, francesas y holandesas) que operaban en el golfo de México, y a partir de 1558 en la isla de Términos, como lo señala en su trabajo Carlos Justo Sierra.

Durante siglo y medio, fue escenario de cinco expediciones españolas para desalojar piratas, que la reocupaban una vez que las fuerzas novohispanas se retiraban: las primeras informaciones respecto de la presencia pirata en la isla, llegan en 1663 al gobernador provincial Francisco Esquivel de la Rosa, años después en 1672, desde Veracruz se envía una primera expedición que fracasa al no cumplir el objetivo de desalojarlos; la segunda expedición que logró expulsarlos, fue enviada en 1680 por el alcalde de Campeche, González de la Barrera, el retiro de las fuerzas españolas posibilitó la reinstalación

\* Conferencia en la Mesa Inaugural dictada para el *XI Congreso Asociación Mexicana de Estudios del Caribe*. Ciudad del Carmen, Campeche, 28-30 Abril de 2004.

\*\* El doctor Pablo Montero es investigador del centro INAH Veracruz.



en 1686 de los expulsados, provocando que en 1690 fuerzas virreinales de Tabasco y Yucatán recuperaran de manera provisional la isla, dado que a su retirada, fue reocupada por fuerzas inglesas.

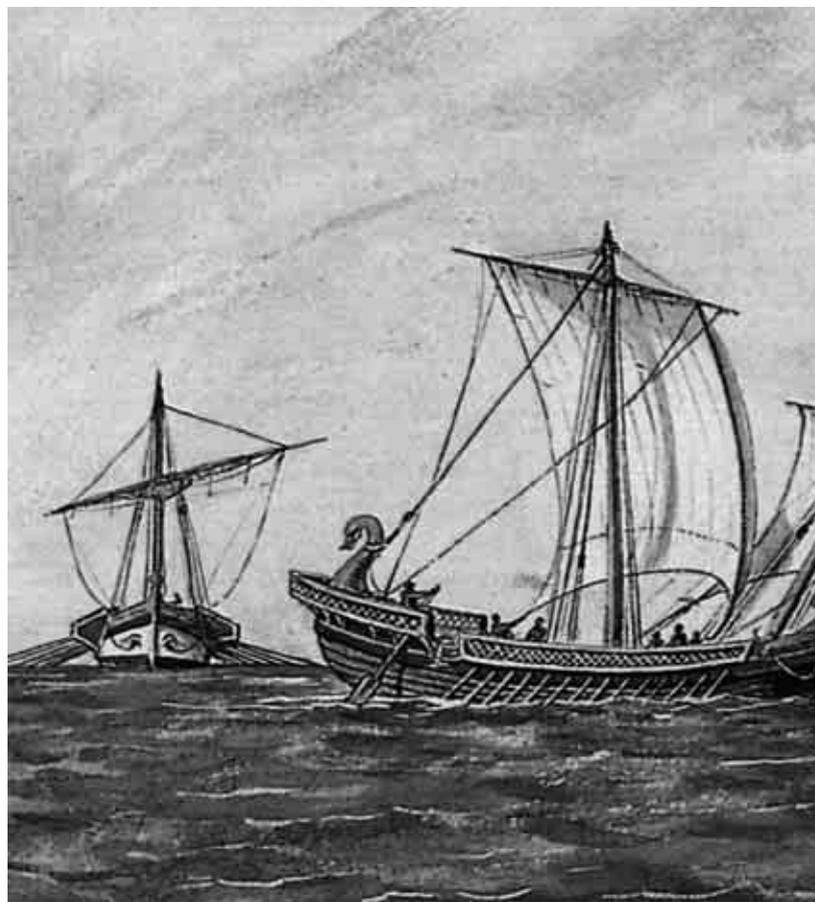
Entre 1703 y 1704 el capitán Francisco Fernández, derrota y detiene a conocidos piratas (Isaac Hamilton o Guillermo Haven), el guión se reitera cuando la cuarta expedición en 1707, enviada por el gobernador tabasqueño Pedro Mier y Terán, abandona la isla que fue nuevamente ocupada por ingleses en 1710, hasta que una quinta armada española a cargo de Alonso Felipe Andrade (primer funcionario y gobernador del Carmen), logra derrotar a las fuerzas inglesas en 1717.

El 16 de julio de ese año, día en que fue recuperada la isla, al coincidir la fecha con la conmemoración de la virgen del Carmen, posibilitó

bautizarla con su nombre y al primer asentamiento militar como Presidio del Carmen, a la vez que cuatro años después, en 1721, el virrey marqués de Valeros por orden de una Cédula Real, funda la villa.

La isla posibilitaba la extracción y comercialización de distintos tipos de maderas como cedro, caoba, ébano y maderas duras apreciadas en la construcción de embarcaciones y de manera especial el palo de tinte, también conocido como *palo de Campeche* (con el que se obtenía colorantes de calidad y alto costo internacional), además de constituir un punto estratégico con dificultosas condiciones para establecer tropas defensivas permanentes, lo que permitía a las fuerzas piráticas operar en buenas condiciones contra la misma ciudad de Campeche, las costas del golfo y el mar Caribe.

Se trataba justamente de un lugar de refugio estratégico para fuerzas que asolaban las costas y la ciudad de Campeche, que sufriría ataques, incursiones y en ocasiones la ocupación, por personajes muy conocidos en la historia de la piratería como: John Hawkins, Francis Drake (1568), el inglés Wiliam Parker, Cornelio Hol apodado *Pie de Palo* (1633), Jacobo Jackson (1644), Henri Morgan (1661), Otto Mansvelt (1662), Bartolomé el portugués (1663), Rock Brasiliano y Robert Chevalier (1667), Laurence de Graff conocido como *Lorencillo*, Juan David Nau *el Olonés* (1672), nuevamente en 1685 Lorencillo y Agramont ocuparon la ciudad un par de meses, y el pirata Barbillas en 1705 cierra el capítulo de ataques.



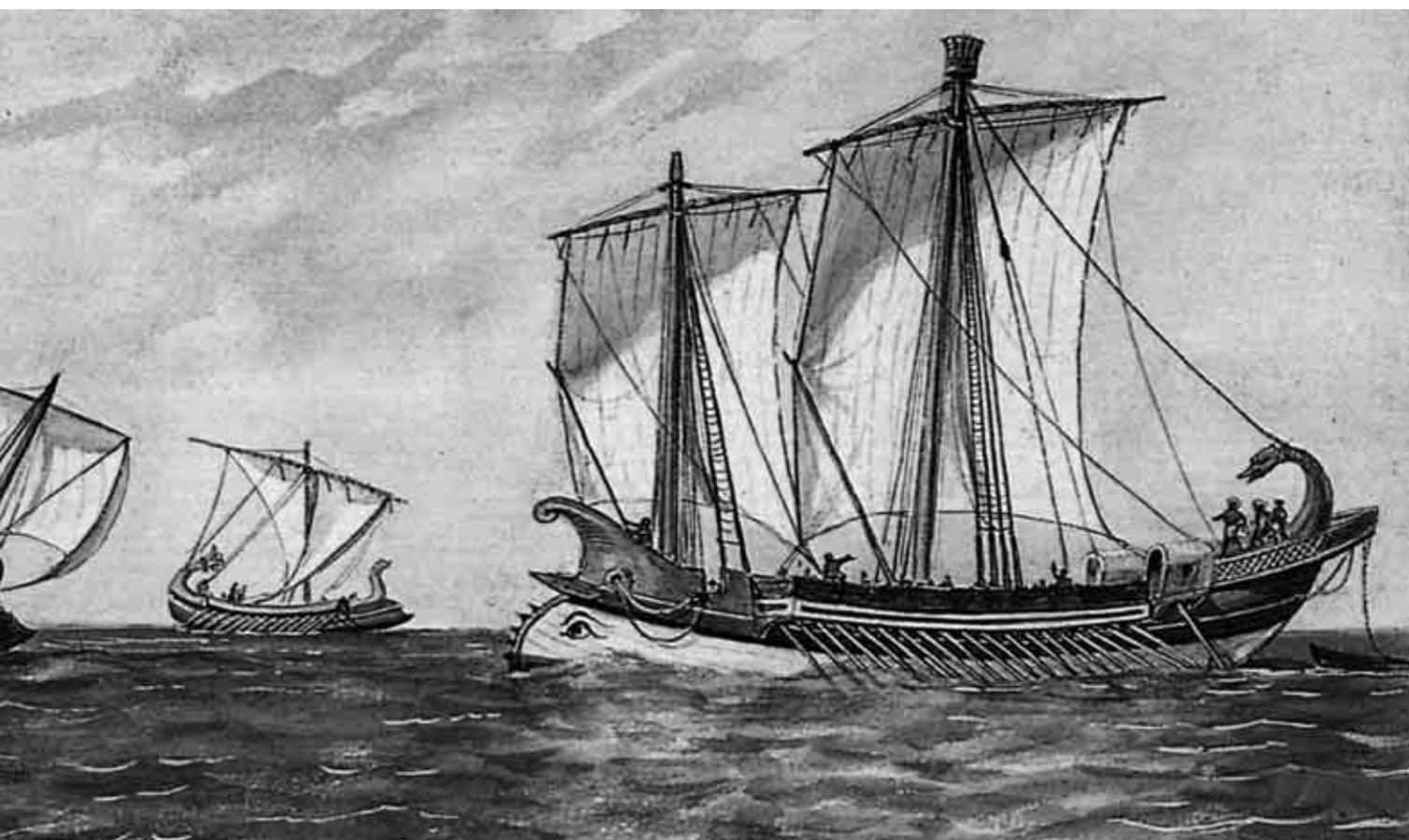
Naves cartagénicas y romanas (s, III a. C.). © España en la mar. Una historia milenaria.

Instrumentos náuticos del siglo XVIII. Álbum del Marqués de la Victoria. Madrid, Museo Naval. © Navegación.



Esta somera relación de hechos, fechas y nombres es suficiente para subrayar y destacar el que nos hallamos en el mismo escenario histórico-geográfico en el que estos acontecimientos y procesos se desarrollaron.

Estamos hablando en definitiva de un punto de interés geoestratégico militar que, independientemente de las historias específicas de piratería, justamente por ello sabrosas, se transformó como los señalados puntos caribeños y antillanos de Bacalar, Tortuga, Haití o Belice, entre otros, en zonas de interés para los planes de presencia inicial y expansión de las grandes potencias imperiales de la época, en los momentos iniciales de sus conquistas y ocupaciones coloniales a partir del siglo XVII, pese a que el escenario mundial, ya había sido repartido el siglo anterior por decisión papal, entre España y Portugal (1494, tratado de Tordesillas).



Lo señalado, expresa como afirmo en mi libro *Imperios y Piratas* recientemente publicado por editorial Porrúa: "...la necesidad de analizar el fenómeno de piratería en una periodización de siglos: un XVI en el que España -y un Portugal ocupando el segundo lugar- eran los rivales únicos y principales de nuevas y futuras potencias que en sus inicios de expansión permitieron que los piratas, los corsarios, los filibusteros, crecieran y se desarrollaran en calidad de aliados lejanos, como una forma de hostigamiento independiente al coloso hispano, ya que ellas no tenían fuerzas, ni capacidad propia de la dimensión requerida para disputarle a España el poder; un XVII que acompañó a Holanda, Francia e Inglaterra como potencias ya adultas, con planes de expansión territorial que comienzan a ser ejecutados en la conquista de nuevas áreas planetarias; y un XVIII en el que, convertido el gigante español en un compañero (secundario incluso), de la expansión del colonialismo, ya la piratería con su formato de aliado independiente, deja de ser de utilidad para los beligerantes que están en el terreno, e incluso ingleses, franceses y holandeses, que la habían impulsado comienzan a perseguirla".

Y cuando hoy hablamos del fenómeno de la piratería presente en isla del Carmen o Campeche, por ejemplo, no deben ser percibidos como fenómenos aislados, sino que para su comprensión, debemos considerar que conformaban parte de una realidad militar, política y económica planetaria que obligó a España a implantar un sistema de fortificaciones o presidios en la misma Europa, en el norte de África, en las Filipinas asiáticas, en el Pacífico americano y, muy especialmente, en lo que conocemos como *Escudo Antillano* del golfo de México y el mar Caribe, articulando los puertos en proceso de fortificación que desde Florida en el norte hasta Cartagena en el sur, constituían la bolsa receptora y concentradora de riquezas americanas para embarcar hacia Europa.

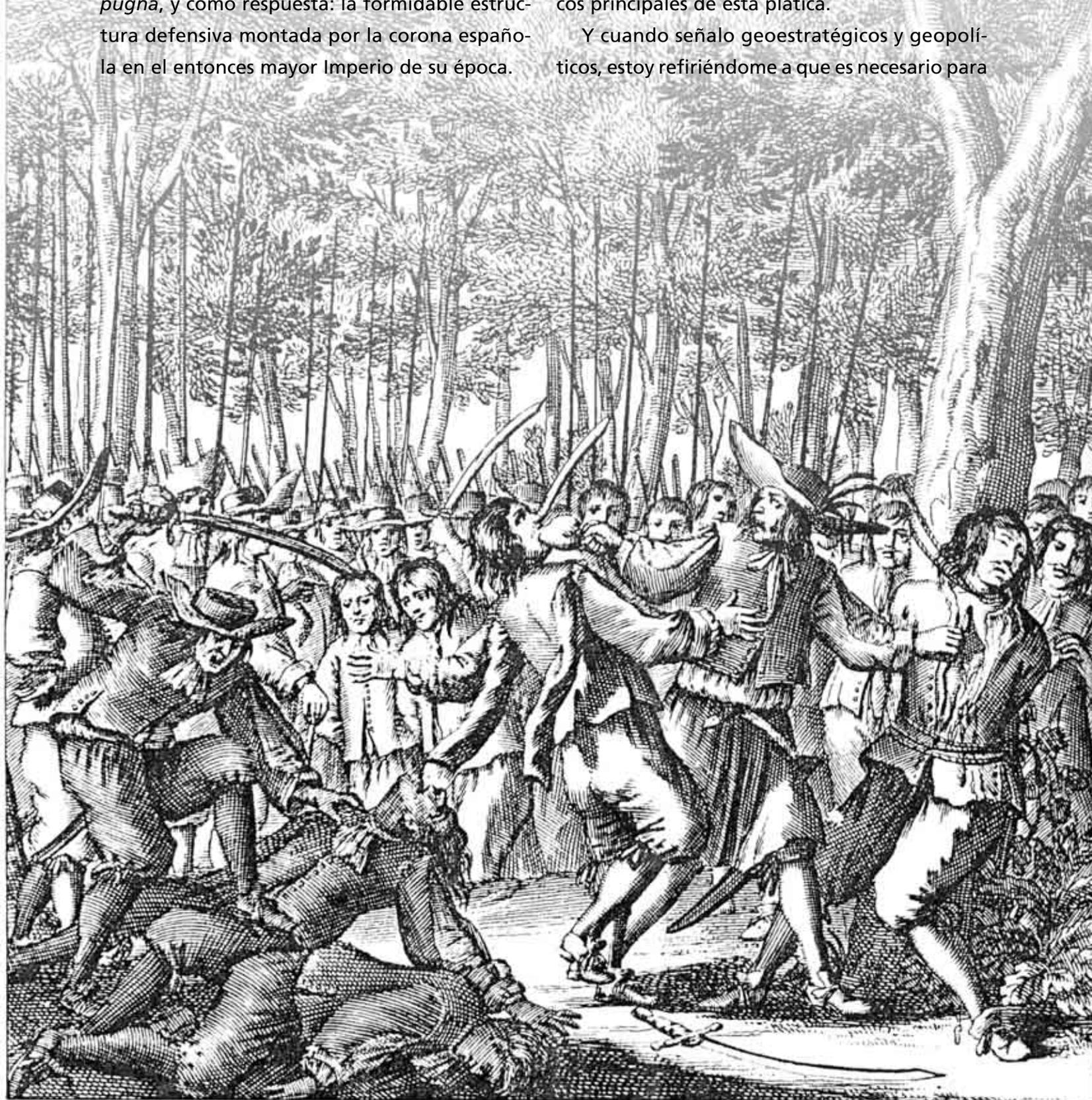
Por ello, no debemos restringirlo al territorio del México actual, cuando hablamos del virreinato de la Nueva España, ya que estamos señalando una articulación con el espacio del Pacífico y el Índico por medio de la *nao de China* a través de la gobernación de Filipinas que dependía administrativa y políticamente del virrey novohispano, "...permitiendo identificar el fenómeno en una elipse planetaria que inter-

conectaba funcionalmente dentro de una nueva lógica económica (la de un incipiente capitalismo comercial) y política (la del colonialismo) a Europa, América, Asia y África”.

Todo ello para avanzar en la identificación de las manifestaciones que asumieron las formas de apropiación y expropiación de las riquezas; la piratería, el fraude y el contrabando intercontinental y costero, como una forma particular de *política de Estado de los imperios en pugna*, y como respuesta: la formidable estructura defensiva montada por la corona española en el entonces mayor Imperio de su época.

Y justamente en estos planes, el accionar pirático cumplía una función como aliado (en ocasiones independiente en otras como representante) del interés de imperios en construcción como eran el inglés, el francés o el holandés, en definitiva se trataba del dominio de los mares como geopolítica de expansión, lo que nos instala justamente en el tema central que trabajo en *Imperios y piratas*, ya que en su título se encuentran señalados los dos personajes temáticos principales de esta plática.

Y cuando señalo geoestratégicos y geopolíticos, estoy refiriéndome a que es necesario para



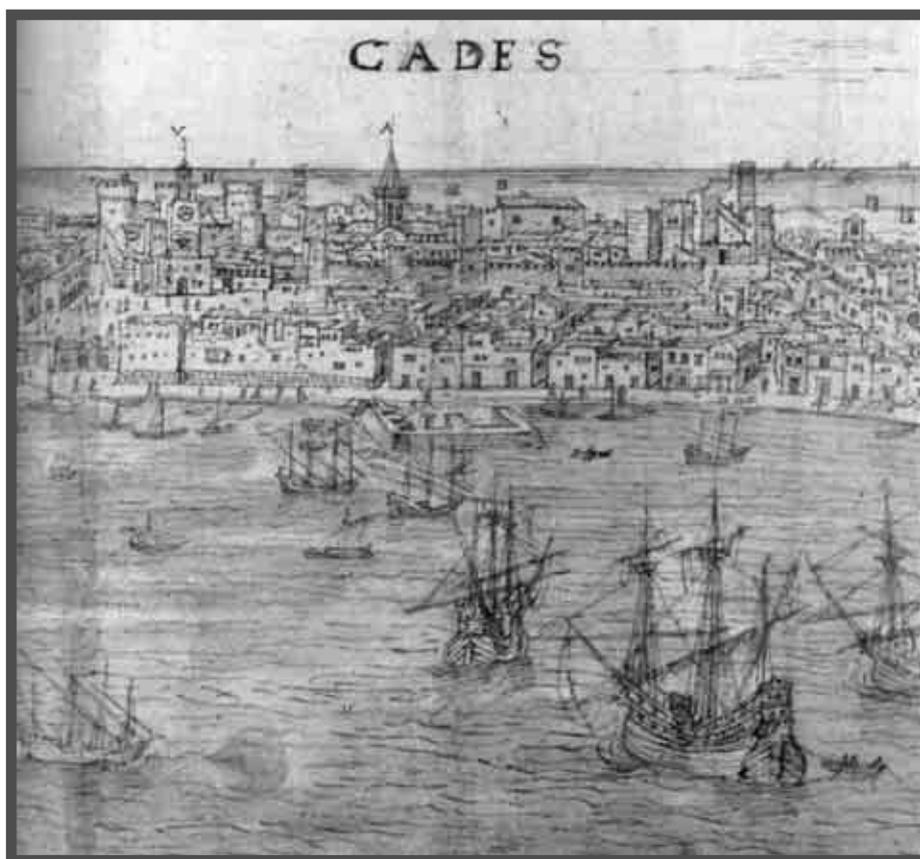
Ejecución de cautivos, 1678. © *Los piratas de América* de Alexander Oliver Exquemelin, cuya primera edición data de 1678.

entender a cabalidad el acontecer histórico de estos espacios, incorporar en el análisis los elementos, intereses y acciones que a nivel planetario estaban funcionando en los juegos de poder por el control mundial; lo que significa abordar la piratería no como la nota roja de la historiografía mundial, de piratas como los Barbarrojas o Francis Drake o Henry Morgan, o como aventuras atractivas abrevadas en el romanticismo con narraciones épicas de caballeros andantes o navegantes, o del pirata justiciero (hoy Jacq Sparrow), o del náufrago solitario instalado en islas desconocidas.

Por todo, con la intención de identificar el surgimiento, su funcionamiento, sus lógicas procesuales, el sentido histórico que cada grupo de acontecimientos tuvo, es que abordo en el libro mencionado a la piratería desde el momento en que podemos identificar su nacimiento histórico en escritos que nos remiten al Mediterráneo oriental en las costas del Medio Oriente, las africanas y europeas en la antigüedad, en Grecia, Persia, Egipto, Cartago y la Roma clásica, a través de autores como Heródoto, Homero, Hesíodo, Tucídides, Jenofonte o Cayo Julio César, con el accionar de flotas como la persa de Mitrídates, o de quien llegó a cimbrar el con-

trol romano del Mediterráneo e incluso, poner en riesgo a la misma ciudad de Roma, me refiero a Sexto Pompeyo; a la incursión mediterránea de vikingos y de pueblos nórdicos en el siglo XI cuando se instalan en Sicilia, o la temida y poderosa actividad de los piratas mal llamados turcos (puesto que en su mayor parte eran griegos islamizados), que se incorporarán como piezas, en el enfrentamiento y confrontación de imperios como el árabe o el turco frente al español o el portugués, o a España frente a fuerzas navales papales, venecianas, francesas, holandesas o inglesas; por ello, no podemos dejar de analizar el fenómeno en cualquier parte del planeta, llámese Antillas, mar Egeo o archipiélago malayo, sino como parte integrante de los juegos de poder mundiales en cada momento histórico y en cada espacio.

Otro aspecto a señalar, es que la piratería como fenómeno no constituía la expresión de un hecho aislado, sino que, como parte de la presencia naval, militar, política y económica de las fuerzas en pugna, la hallaremos relacionada con muchas otras realidades del momento, como la captura, traslado y venta de esclavos africanos, las distintas modalidades y grupos humanos y sociales relacionados con el contraban-



Naos como éstas componían las flotas de Indias. Anton van Wyngaerde (grabado). Viena, Nationalbibliothek. © Navegación.

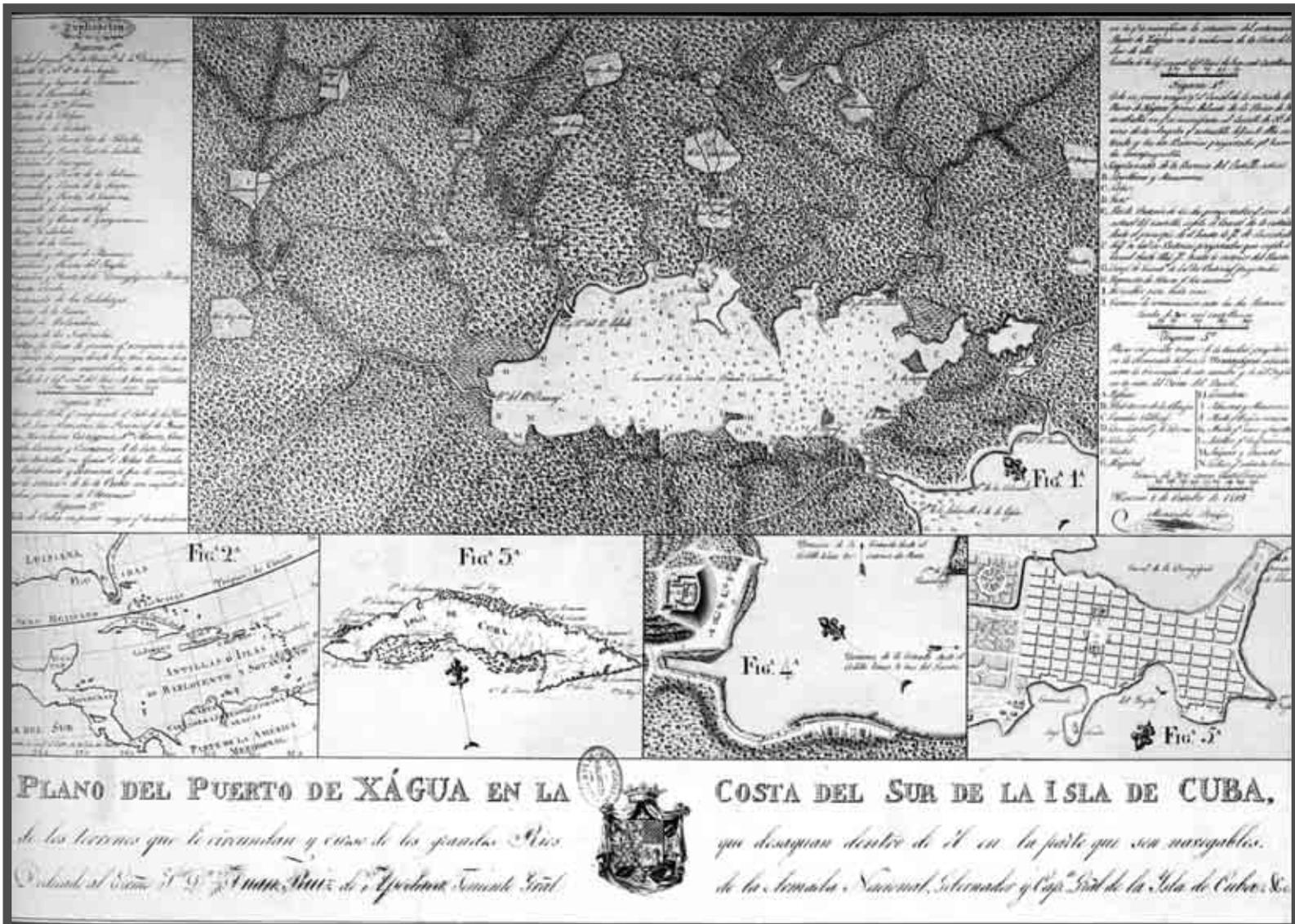
do, la connivencia, acuerdos, abastecimientos, negocios, relaciones y complicidades, establecidas y funcionando entre individuos y grupos interactuantes de las partes, es decir, la necesaria relación que existía entre piratas, contrabandistas, negreros y gente de mar con las poblaciones y autoridades políticas, administrativas o militares en cada espacio colonial.

Este fenómeno se manifiesta cuando en 1568 John Hawkins arribando (en su tercera expedición) con un importante cargamento de esclavos capturados y comprados en la costa de Guinea, por pedido del gobernador de Río Hacha (actual Colombia), al negarse el mismo funcionario español por órdenes expresas de Felipe II, a efectuar el acuerdo establecido, uno de los piratas, el alemán (u holandés) Roger Armar capturado luego de la batalla en San Juan de Ulúa), señala que Hawkins se enfureció: "...diciendo que le había hecho burla, pues

habiéndole escrito que llevase mercaderías y sillas de caballos y otras cosas, entonces que lo traía todo no quería..."<sup>1</sup>

Y como lo señalo en el texto: "...es un primer indicador, pero de peso, sobre formas de comercio no permitidas o ilegales, basada en relaciones establecidas o preestablecidas entre individuos o grupos costeros con gente de mar extranjera, sean estos piratas, contrabandistas, mercaderes de cabotaje u otros; y lo que es más, las únicas formas de comunicación de la época posibles era a través de mensajeros o por cartas, lo que plantea... el intercambio de información entre partes interesadas de los dos extremos atlánticos: Londres y Río Hacha".

Asimismo, otro de los prisioneros, Guillermo Calens, con mayor detalle señala que Hawkins había enviado un navío de aviso al gobernador informándole de su llegada con mercaderías, quien le contestó que por órdenes de Felipe II



Plano del Puerto de Xágua en la costa del sur de la isla de Cuba, 1813. © Cartografía histórica de América.

### CARAPACHO DE HICOTEA

*Muélese pimienta de Castilla, semilla de cilantro, cominos, orégano, azafrán con sal y manteca, cebollas machacadas, ajos asados y tomates, poniéndose al fuego en una cazuela; entre tanto salcóchese en otra la hicotea en pedazos, y luego que está bien cocida con los garbanzos, se mezcla en la fritanga anterior agregándole alcaparras, almendras peladas y pasas; se baten cuatro huevos en vinagre, se pone la hicotea condimentada en su carapacho, y encima se ponen huevos batidos, añadiendo un poco de manteca. Se cubre con una tapadera con fuego para volverla a la hornilla, y se recuece bien por ambos lados a fuego lento.*

no podía recibirlas, por lo que, según Calens "...el dicho Juan Haquines se enojó mucho diciendo que le había burlado, porque el mismo general o gobernador le había importunado con cartas que le enviaba a Inglaterra, que viniese con mercaderías, y así le volvió a escribir segunda vez sobre ello, y como el dicho general no quería dar lugar a que vendiesen ni le comprasen nada, el dicho Juan Haquines, para vengarse de él, saltó en tierra con más de trescientos cincuenta soldados, dejando los navíos casi sin gente,..";<sup>2</sup> como resultado del ataque, Hawkins obligó a que le compraran 200 negros, y otros 50 junto con paños de brocado habría entregado como indemnización por el ataque y daños en una iglesia.

Corroborando esta óptica, el mismo prisionero Guillermo Calens nos brinda otra información interesante al relatarnos que continuando la expedición hacia Santa Marta, su gobernador argumentó la misma prohibición real de comerciar, que la esgrimida por el gobernador de Río Hacha, pero como lo señaló en el texto, "...ante los 200 soldados conque Hawkins amenazaba desembarcar, y con un grado mayor de

inteligencia o de corrupción, el gobernador de Santa Marta le pidió a Hawkins que incendiara una casa, "sólo una", en la costa, de tal modo que así, él podía alegar que había sido obligado por los ingleses para evitar mayores daños, a adquirir los 60 esclavos que le vendieron. A este acuerdo los declarantes le llaman *concertación*:

*...al fin el dicho gobernador se concertó con el dicho Juan Haquines, que saltase en tierra y le quemase una casa como que quería quemalles el pueblo, y que porque no les hiciese daño se los comprarían; y así el dicho Juan Haquines saltó en tierra con doscientos hombres y puso en ejecución el dicho concierto, y con este achaque le compraron sesenta negros y no hicieron otro daño alguno allí...<sup>3</sup>*

El claro trasfondo de corrupción, de accionares al margen de la ley, o del contrabando de hombres y mercancías, que presentan estos documentos de la Colonia, no debe ser analizado o leído desde una óptica valorativa o moral, sino como un fenómeno que como lo plantea Ruggiero Romano en *Coyunturas opuestas*, es un indicador significativo de autonomía ante un poder imperial centralizado, pero débil: "...con demasiada frecuencia se ve sencillamente desde el ángulo de la ética. Sin embargo, la corrupción en sus consecuencias es un signo importante de autonomía. El hecho de poder actuar fuera, e incluso en contra de los intereses del poder central, representa una autonomía real, ya que es evidente que la corrupción es una cosa en el plano del poder central y otra en el plano del poder periférico, y sobre todo cuando el centro está representado por un Estado rígido y débil, como lo es el Estado español..., se trata de un fenómeno muy articulado, ...llega a su apogeo en el siglo XVII; pero no es exclusiva de funcionarios deshonestos, pues sería demasiado sencillo: en realidad, ejercer la deshonestidad está ligada (excepto en las capas más altas de la burocracia) al acuerdo (a la autorización) de los grupos de la oligarquía".<sup>4</sup>

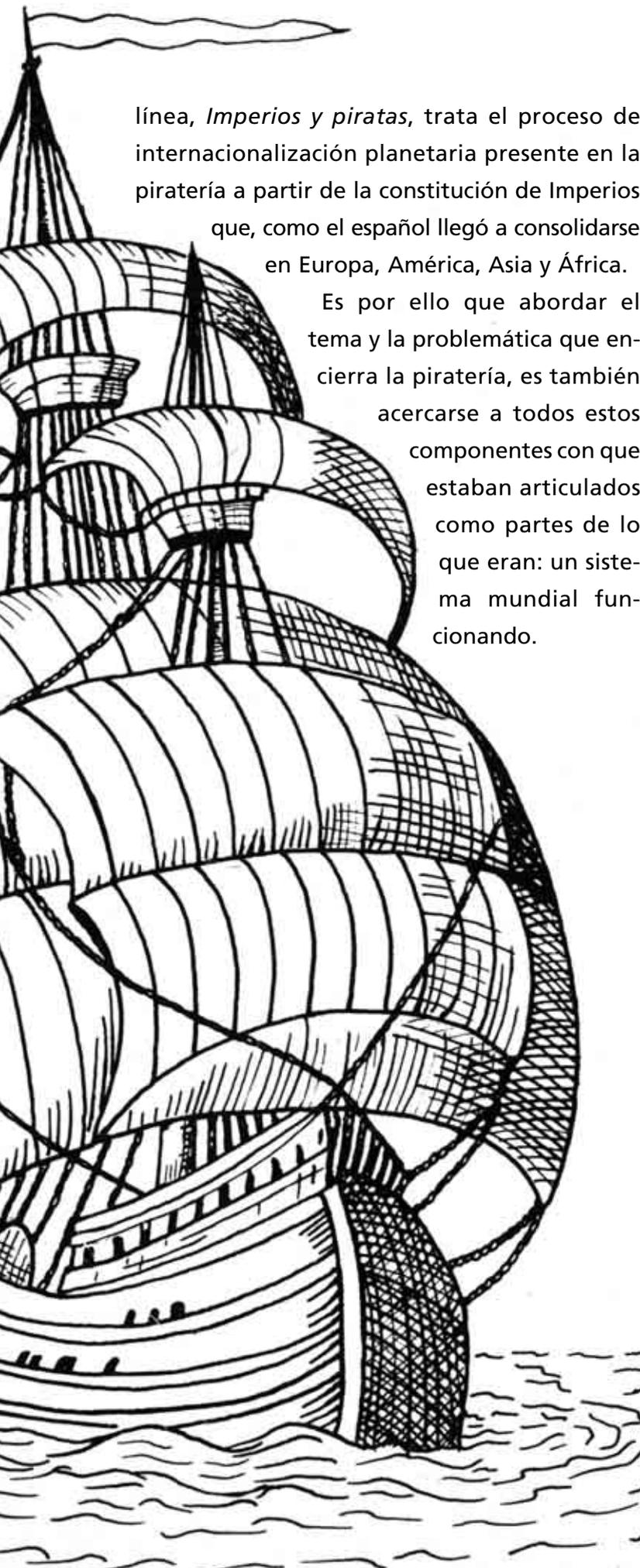
Encontraremos en *Imperios y piratas*, todos estos factores, así como a sus protagonistas, involucrados igualmente en los conflictos políticos, ideológicos y religiosos de la época, me refiero al hecho de que en ese momento, será la justicia inquisitorial la que se impondrá sobre la que hoy llamaríamos civil, en el juzgamiento de los prisioneros piratas detenidos en Unacama (Yucatán, 1571), San Juan de Ulúa y Pánuco (1568), en el que curiosa, pero elocuentemente descriptiva del mundo ideológico del momento, no serán juzgados y condenados por los actos

de piratería, contrabando, trata ilegal de negros, o potenciales peligros militares o navales para el Imperio español, sino por herejes o protestantes.

Hoy, cuando el poder imperial financiero ha impuesto el concepto de *globalización* como una novedad histórica contemporánea, como historiador debo señalar que esta dinámica de mundialización en todos los órdenes de la vida y del acontecer histórico constituye un fenómeno que, para materializarse requirió de un proceso multiseccular; por lo que, dentro de esta

Mapa de las provincias noroccidentales del Virreinato de Nueva España, 1817. © Cartografía histórica de América.





línea, *Imperios y piratas*, trata el proceso de internacionalización planetaria presente en la piratería a partir de la constitución de Imperios que, como el español llegó a consolidarse en Europa, América, Asia y África.

Es por ello que abordar el tema y la problemática que encierra la piratería, es también acercarse a todos estos componentes con que estaban articulados como partes de lo que eran: un sistema mundial funcionando.

Dibujo de un galeón. © Campeche durante el periodo colonial.

#### Notas:

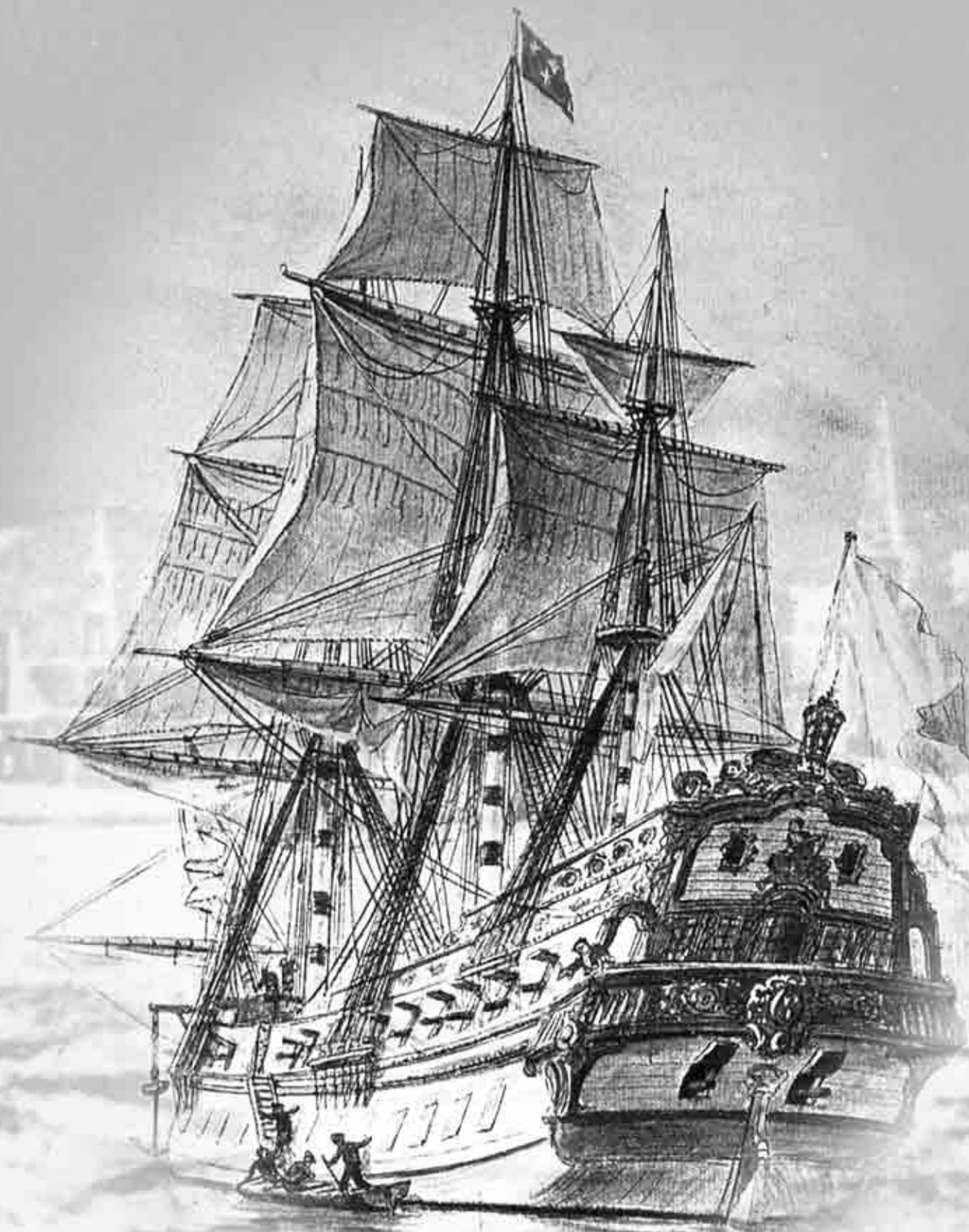
- <sup>1</sup> Declaración de Roger Armar (alias Pedro Bautista), compulsada como testimonio en este proceso. México, 2 de marzo de 1573. *Corsarios franceses e ingleses... op. cit.*, p. 257. Subrayado mío.
- <sup>2</sup> Audiencia. Declaración del reo Guillermo Calens. México, 9, 10 y 11 de diciembre de 1572. *Corsarios franceses e ingleses... op. cit.*, p. 416.
- <sup>3</sup> Audiencia. Declaración del reo Guillermo Calens. México, 9, 10 y 11 de diciembre de 1572. *Corsarios franceses e ingleses... op. cit.*, p. 417.
- <sup>4</sup> Romano, Ruggiero. *Coyunturas... op. cit.* p. 156.

#### Fuentes:

- Gall, J. y F. *El filibusterismo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1957, 241 pp.
- García de León, Antonio. *Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII*. Cap. de Parte I del libro: "Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes", coordinadora Carmen Yuste, Serie Historia, ed. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México 1997, pp. 9-33.
- Gosse, Philip. *Historia de la piratería*. Ed Centauro, México, 334 pp.
- Juárez Moreno, Juan. *Corsarios y Piratas en Veracruz y Campeche*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1972
- Justo Sierra, Carlos. *Breve historia de Campeche*. Ed. Fideicomiso Historia de América – Colegio de México – Fondo de Cultura Económica, México 1998.
- Montero, Pablo. *Imperios y piratas*. Ed. Porrúa, México 2003.
- Romano, Ruggiero. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. Ed. Fondo de Cultura Económica - El Colegio de México, México, 1993.
- Corsarios franceses e ingleses en la inquisición de la Nueva España, siglo XVI*. Ed. UNAM-AGN, México 1945. La documentación paleografiada en la que se transcriben los procesos abiertos por herejía contra los piratas capturados en la expedición de John Hawkins a San Juan de Ulúa y a franceses detenidos en Yucatán.
- Historia de Campeche. Campeche Patrimonio Cultural de la Humanidad*. Gobierno del Estado de Campeche.
- Los piratas al acecho. La conquista y la época colonial*. Extraído en [www.redcampdf.gob.mx/Historia/Conquista.html](http://www.redcampdf.gob.mx/Historia/Conquista.html).
- Municipio del Carmen*. Municipio Libre "De Carmen" [www.uacam.mx/campeche/municipios/CARMEN/carmen.htm](http://www.uacam.mx/campeche/municipios/CARMEN/carmen.htm). Ciudad del Carmen: norte del golfo de México, en isla del Carmen (153 Km²).

# DE PIRATAS Y UNA COSTA OLVIDADA

Luis Alberto Martos López\*



\*El arqueólogo Luis Alberto Martos es investigador y director de Estudios Arqueológicos del INAH

A diferencia de lo que ocurriera con otras regiones de Yucatán, la costa oriental tuvo muy poca importancia a lo largo del periodo colonial. La lejanía respecto a los principales focos de desarrollo peninsulares y la escasez de riquezas y recursos explotables para los españoles, la convirtieron en una zona marginal, pobre y deshabitada.

La costa oriental comprende la franja costera del actual estado de Quintana Roo, que se extiende por más de 900 kilómetros desde Cabo Catoche en la esquina noreste de la península de Yucatán, hasta el canal de Bacalar Chico en la frontera con Belice.

El primer intento de conquista de Yucatán en 1527 inició precisamente por esta zona, aunque sus provincias fueron sometidas hasta 1544.<sup>1</sup> Sin embargo, tanto Salamanca de Xelhá, primera fundación del Adelantado Francisco de Montejo, como la Villa Real de Chetumal, sueño y principio de un vasto proyecto de colonización de la costa, sencillamente no prosperaron y la región fue prácticamente olvidada.

Durante el Posclásico tardío, entre los años 1250 y 1521 d.C. la región había experimentado un franco desarrollo con el florecimiento de importantes centros políticos, en parte sustentados por un próspero e intenso comercio. Pero a partir de la conquista el panorama fue muy distinto. Los pueblos se repartieron en encomiendas, se levantaron capillas y visitas franciscanas, sujetas en lo espiritual y en lo temporal a la jurisdicción de Valladolid. Pero las epidemias, la explotación y la fuga continua de indios, fueron causa para que la ante numerosa población diezmará considerablemente, de tal forma que entre 1550 y 1560, los indios tuvieron que

ser concentrados en las poblaciones mayores de Conil, Ecab, Polé (Xcaret) y Tzamá (Tulum) en tierra firme y San Miguel Xamancab y Santa María Oycib en la isla de Cozumel. Las autoridades españolas buscaron así evitar la dispersión, pero el descuido y el abandono siguió siendo tan notable que la zona se convirtió en refugio de indios fugitivos y campo de pillaje y saqueo para los piratas.<sup>2</sup>

Efectivamente, desde el siglo XVI, la costa del actual estado de Quintana Roo fue continuamente frecuentada por piratas, pues aunque las poblaciones no eran ricas, su asalto garantizaba un aceptable suministro de maíz, gallinas, miel, cera y otros bastimentos, además de que existía la posibilidad de asaltar navíos que por allí discurrían o que fondeaban en la isla de Cozumel.

Se conocen algunos casos bien documentados sobre piratería en la región en los expedientes del ramo de inquisición del Archivo General de la Nación.<sup>3</sup> En ellos se narra el proceso seguido contra la tripulación de dos barcos piratas franceses; se describen sus travesías, desde que zarparon de Francia, hasta que fueron capturados y juzgados por las autoridades españolas.

Un ejemplo es el de "La esperanza", barco comandado por el pirata Pierre Cultot, que zarpó de Francia en 1570, supuestamente con el propósito de realizar comercio en Cabo Verde. Sin embargo, una tormenta los hizo naufragar, salvándose los tripulantes en una chalupa, con la que decidieron pasar a América. Llegaron así a la isla de La Española, donde asaltaron una carabela y asesinaron a toda la tripulación, salvo al piloto "...para que los desembarcase por la canal de Bahama..."<sup>4</sup> en donde después lo abandonaron.

Después de atacar un navío que viajaba a Jamaica, llegaron a Cozumel, donde asaltaron y quemaron otro barco que se alistaba para salir hacia Honduras. La derrota siguió hacia la costa norte de Yucatán, arribaron al puerto de Sisal, saltaron a tierra y avanzaron tierra dentro hasta Hunucmá, en donde secuestraron a dos caciques indígenas y "...robaron la iglesia, ornamentos y cáliz y vinajeras, bestíanse en la mar los ornamentos haziendo burla y bebían en el cáliz sin respeto ni reberencia alguna..."<sup>5</sup>

Enterado el gobernador, mandó una tropa de 40 hombres en su persecución, pero ya los franceses habían escapado hacia Conil y Ecab, en el Cabo Catoche; allí perpetraron más saqueos y fue hasta Cozumel donde fueron capturados luego de una feroz batalla. El destino de estos hombres fue el que se daba a cualquier pirata: la mayoría se condenó a la horca y aunque se le perdonó la vida a uno que otro, fueron condenados a ser "esclavos perpetuos de Su Majestad (...) y que no salgan desta dicha cibdad y traza della sin lizenzia y mandado so pena de muerte".<sup>6</sup>

Otro caso interesante es el del capitán Halín que a finales de 1589 zarpó del puerto de La Hoja del ahorcado en Francia con un navío de 50 toneladas y una tripulación de 29 hombres, con la misión expresa de proteger las costas de los ataques de piratas ingleses. Patrullando, toparon con un barco inglés que atacaba un mercante francés; con la nueva ayuda los franceses fácilmente sometieron a los ingleses y se adueñaron de la carga.

Después del incidente, pasaron cinco días sin novedad y el capitán Halín decidió navegar hacia Cabo Verde para mercar el botín por marfiles, pero algunos hombres se opusieron, aduciendo que no tenían licencia para abandonar las costas francesas. El capitán se impuso entonces por medio de la violencia: "...y biendo los compañeros la ofensa tan grande quel dicho capitán Halin les hacía en los herir y maltratar, hordenaron para Cabo Berde y obedecieron por fuerza su mandado..."<sup>7</sup>

Durante la travesía toparon con otro mercante y también lo asaltaron, pero al llegar al

Cabo no encontraron todo el marfil y el cuero que esperaban, por lo que compraron esclavos para vender en la isla de La Española. Durante la nueva travesía toparon con piratas ingleses que inmediatamente abrieron fuego "...y como los ingleses vieron que no se querían rendir, pelearon unos y otros más de quatro horas".<sup>8</sup> Al final se impusieron los franceses, asaltaron el barco y cobraron nuevo botín.



Combate entre franceses y españoles en Mesina (1675). © España en la mar. Una historia milenaria.

En Santo Domingo tomaron otro navío cargado de mercancías e iniciaron un recorrido por la isla de Trinidad, puerto de La Isabelina, pueblo de Montecristi, Guanayba y Jamaica, sin embargo, luego de cinco meses solamente habían vendido 16 negros: había llegado el momento de volver a Francia.

Pero la suerte había terminado, a la cuarta noche de viaje, los piratas descubrieron que el navío hacía agua, hecho que obligó a una escala en la isla de Pinos frente a las costas de Cuba. Mientras la tripulación trataba de reparar el barco, "...el dicho capitán Halin se entró en la lancha con onze hombres y se fue por altamar

en busca de algun nabio para tomarle...”,<sup>9</sup> jamás volvieron a saber nada de ellos.

A ocho días de la partida del capitán, azotó la costa una fuerte tormenta que arrastró y extravió la nave por cinco semanas, hasta que finalmente llegaron a Cozumel, desembarcaron en el pueblo de Santa María y visitaron después el de San Miguel para pasar luego a Polé en tierra firme. Una nueva tormenta estrelló la nave

y posiblemente se trate de la estructura de “El Castillo”, actualmente localizada sobre una peña en el hotel Sheraton.

Cuando los españoles llegaron, los piratas evitaron el combate y se rindieron, bajo la promesa de no ser ejecutados, pero la historia fue otra, fueron conducidos a Polé y trasladados después a Valladolid en donde fueron juzgados y condenados a la horca, solamente el médico



contra las rocas y se perdió. La llegada del padre Hernando de Salinas forzó la huída de los piratas hacia el norte.

Cuando en Valladolid se enteraron de que había piratas franceses en la costa, enviaron en su persecución al capitán Agustín de la Maza con 36 soldados. De Polé el capitán se embarcó en dos lanchas hacia el norte y mandó por delante a un espía que llegó a Punta Nizuc, cruzó a nado el canal y localizó a los fugitivos en Isla Cancún, “...en un edificio que estaba en una punta que haze la dicha ysla y bió y conoció que eran franceses...”<sup>10</sup> En el documento se menciona que ese paraje se conocía como “Kanchabay”



## PATACHE

Buques de diferentes tipos utilizados durante las épocas más importantes de la piratería. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

de la nave, Nicolás de Halés fue perdonado por haber sido él quien medió para la rendición, aunque se le condenó a ocho años de trabajo forzado en galeras.

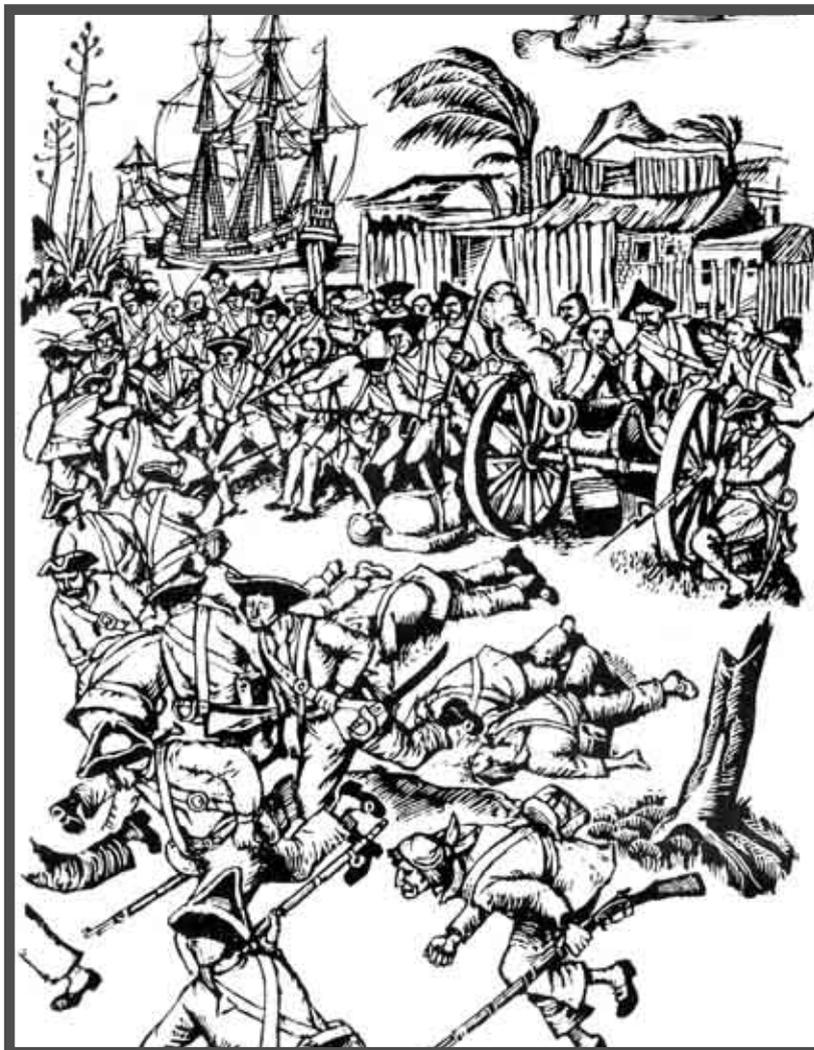
Los anteriores son sólo ejemplos de la manera de actuar de los piratas en una región con escasa vigilancia; de hecho el que fueran atrapados se debió más a la suerte que a la efectividad de la armada española. Por el contrario, la costa vivía en constante terror de un ataque. Por ejemplo, en *Los infortunios de Alonso Ramírez* narrados por Don Carlos de Sigüenza y Góngora,<sup>11</sup> se menciona que luego de su naufragio en las costas de Bacalar, encontró en el monte a dos indígenas que se asustaron pues creyeron que era pirata.

Fue precisamente la frecuencia de los ataques sobre Cozumel, la causa para que en 1650 sus pobladores fueran trasladados a Boloná, en tierra firme; más tarde, en 1688, toda la población de la costa oriental fue reubicada en Xcan y Chemax, tierra dentro. El único asentamiento que se mantuvo ocupado fue Bacalar y en la

práctica, fue ésta la única población relevante de la región a lo largo del periodo colonial.

*Bakhalal* o Bacalar fue sin duda alguna, el centro más importante de la antigua provincia de Uaymil, pues era el centro de transferencia de mercancías diversas y posiblemente de cacao, que llegaban desde Honduras y que eran redistribuidas hacia el interior de Yucatán por vías terrestres. También destacó por la elaboración de canoas: "...y ese pueblo provee a todos los indios de la región con canoas para transportar cargamentos, labor que es fuente de su sustento".<sup>12</sup>

En 1544 y luego de masacrar y someter la región de Uaymil-Chetumal, Melchor Pacheco, cumpliendo las instrucciones del Adelantado Montejo, fundó una población en un paraje adecuado en la orilla suroeste de la gran laguna de Bacalar y que fue bautizada con el nombre de "Salamanca de Bacalar", octava y última de las Salamancas que Montejo fundara durante el proceso de conquista y colonización de Yucatán.<sup>13</sup>



En junio de 1718 fueron derrotados los ingleses procedentes de Jamaica que pretendían ocupar Isla del Carmen, Campeche. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

La nueva población española, por su privilegiada situación, heredó la importancia del antiguo asentamiento maya; su puerto emplazado en la laguna, bien resguardado de las tormentas, era fácilmente alcanzado desde la costa a través de una serie de canales y lagunas. De Bacalar las mercancías eran transportadas a través de las provincias de Uaymil, Cochuah y Copul hasta llegar a Valladolid, para desde esta ciudad seguir su curso hasta Mérida; aparentemente estas vías seguían antiguas rutas mayas.

Efectivamente, de Bacalar el camino llevaba a Xoca, Tzucacab, Chunhuhub, Chichankanab, Saban, Sacalaca, Ichmul, Chikindzonot, Tixcocolcupul y Valladolid.

Resulta sugestivo que durante la campaña del General Ignacio Bravo en 1898, el camino que se abrió para sojuzgar Chan Santa Cruz siguió más o menos esta ruta.

Un camino alternativo era desde Chunhuhub dirigirse a Polyuc, Tabi, Kampocolché, Tilá, Tihozuc, Tepich, Tixcocolcupul y Valladolid. Esta vía fue la más frecuentada por los piratas y corsarios que desde Bacalar hacían incursiones para azotar los pueblos interiores de la región de Cochuah como sucedió con Tihosuco y Tilá. Es asimismo esta ruta la que tomó Alonso Ramírez en 1690. Perdido en los manglares este singular personaje encontró a dos indios que, "...andaban por aquéllas playas buscando ámbar; dijeron también el que era aquélla costa la que llamaban de Bacalal en la Provincia de Yucatán"<sup>14</sup>

Los indios lo rescataron junto con sus hombres y lo llevaron en canoa hasta el inicio de un camino que conducía a Tihosuco. "Noticiado por Juan González el beneficiado de Tejozuc (de quien ya diré) de nuestros infortunios, nos despachó al camino un muy buen refresco y, fortalecidos con él, llegamos al día siguiente a un pueblo de su feligresía, que dista como una legua de su cabecera y se nombra Tila (...) Allí nos detuvimos hasta que llegaron caballos en que montamos y, rodeados de indios que salían a vernos como cosa rara, llegamos al pueblo de Tejozuc como a las nueve del día."<sup>15</sup>

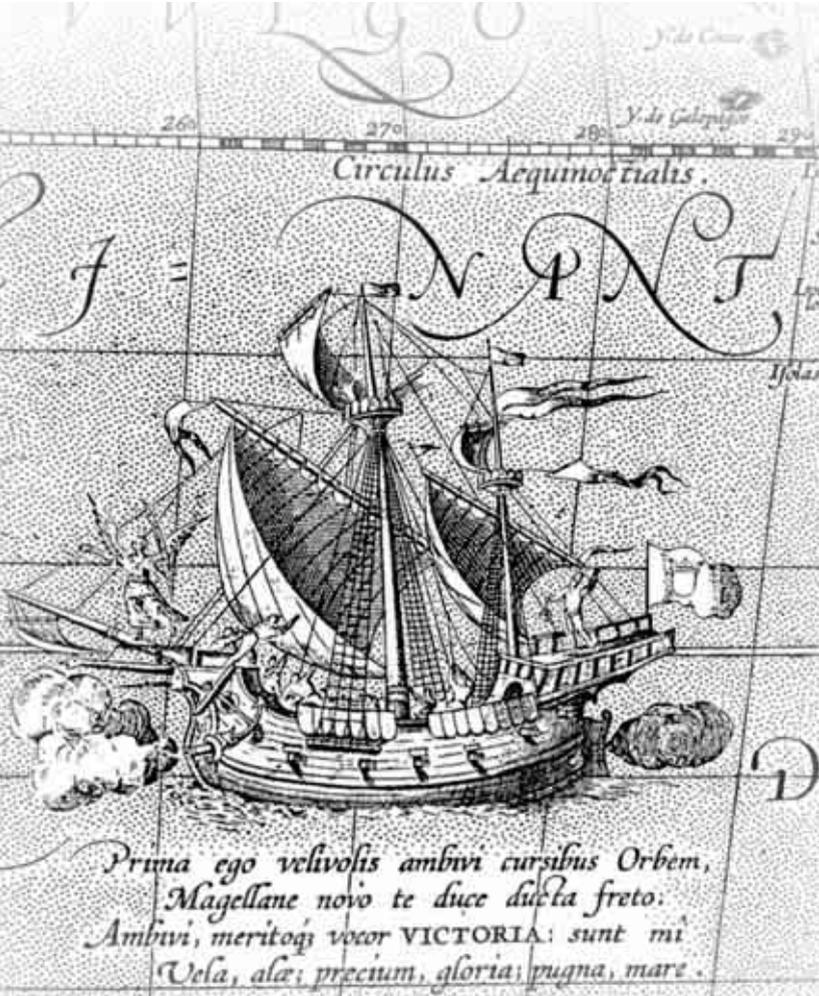
Todos estos pueblos de la región de Cochuah prosperaron en buena medida por el contacto con Bacalar, pues a la producción de maíz, algodón y caña de azúcar se agregó el comercio.

Durante todo el periodo colonial, Bacalar alcanzó tal importancia por el comercio, que su nombre se aplicó de manera extensa a toda la región de Chetumal y Uaymil.<sup>16</sup> No resulta extraño que por ello se convirtiera en un punto importante para los ataques.

En 1639 por ejemplo, los mayas de Bacalar, azuzados por los ingleses de Belice, se manifestaron en contra del dominio español. El Marqués de Santo Floro, gobernador de Yucatán, envió un contingente de frailes dominicos, para que trataran de dialogar con los indígenas y convencerlos de desistir de sus locos designios. Sin embargo, antes del arribo de los religiosos, un ataque del pirata Diego el Mulato contra Bacalar, provocó la huida de los españoles y el

### GUISO DE CANGREJO

*Se cortan tomates, cebollas y ajos menudamente; muélase pimienta, cominos, semilla de cilantro, y se echa en la fritanga, después se pican los cangrejos y se ponen con un poco de agua a que hiervan lo suficiente, y concluido se ponen pasas, pan rayado, se baten dos yemas de huevo con vinagre, y se rellenan los carapachos batiendo toda la masa; tómese además una o dos yemas de huevo con azafrán molido en manteca; y después de bien batido se cubrirán los carapachos, untándolos con una pluma de ésta última zarsa, poniéndose todo al fuego con un comal y brasas encima.*



La nao Victoria. Detalle del Mapa Maris Pacifici, en Abraham Ortelius Theatrum Orbis Terraum, 1589. Santander, Museo Marítimo del Cantábrico. © Navegación.

control definitivo de la población por los indígenas; fue hasta el siglo XVIII cuando el gobernador Figueroa y Silva recuperó el control del asentamiento y expulsó a los rebeldes mayas e ingleses.<sup>17</sup>

A partir de 1618 se establecieron los primeros campos madereros ingleses a lo largo del New River en Belice, desde donde organizaron nuevas incursiones contra Bacalar en 1642, 1648 y 1652, ésta última notable por la muerte de varios vecinos españoles incluido el capitán de la plaza.<sup>18</sup>

Desde el siglo XVII los piratas también ocuparon varios puntos del noreste de Yucatán entre Cabo Catoche y las Bocas de Conil (Laguna de Yalahau), para la explotación del célebre *palo de tinte*, materia de primera importancia para la industria textil europea. De esta región pasaron hacia Río Champotón y Laguna de Términos, en donde proliferaron los campamentos que una y otra vez fueron repelidos por las patrullas españolas, pues desde 1672 las autoridades declararon pirata a todo aquél que ilícitamente explotara el tinte.

Fue hasta 1716 cuando se logró la expulsión definitiva de estas regiones. Los ingleses enton-

ces se dirigieron a zonas más remotas y descuidadas, en las Bahías de la Ascensión y del Espíritu Santo, para establecerse más tarde a lo largo de los ríos de Belice, proliferando el establecimiento de campamentos de explotación. Precisamente el vocablo "Belice" deriva del nombre de un famoso corsario escocés llamado "Wallace".

Por supuesto, con una posición firme en Belice, resultaba relativamente fácil para los piratas ingleses, llevar a cabo incursiones contra Bacalar y si es cierto que los españoles organizaron algunas incursiones contra estos asentamientos ilícitos, nunca pudieron controlarlos. En 1763 con el tratado de paz de París, la corona española tuvo que conceder a los ingleses, el derecho de libre explotación en la región y posteriormente, en 1783 con el Tratado de Versalles firmado luego de la derrota definitiva de España, los ingleses obtuvieron el reconocimiento formal de Belice y el derecho exclusivo de explotación.<sup>19</sup>

En 1729 se construyó el Fuerte de San Felipe de Bacalar, para garantizar la protección de la población y su comercio. De hecho, fue éste el único baluarte construido por los españoles a lo largo de la costa oriental y parte de la costa norte de Yucatán. Se trata de una sólida fortaleza de planta cuadrangular con baluarte en cada una de las cuatro esquinas, un "caballero alto, construcción elevada a modo de torre llamada Jesús María, almacén de pólvora, almacén de víveres, alojamiento de tropa, capilla y otros servicios. Un foso profundo protegía el emplazamiento que además, se levantaba sobre una colina que dominaba la laguna. Trabajos de recorrido arqueológico realizados en los últimos años permitieron descubrir los restos de una muralla que aparentemente protegía la población y que habría sido parte del programa de fortificaciones.<sup>20</sup>

Todavía durante el siglo XIX, Bacalar desempeñó siempre un papel relevante en los acontecimientos relacionados con la famosa Guerra de Castas.

En conclusión podemos afirmar que la costa oriental de Yucatán, región primeramente avis-

tada por los españoles desde el viaje de Hernández de Córdoba, fue una de las últimas en ser conquistada y colonizada. Si ésta había sido próspera y populosa durante el Posclásico tardío, durante el periodo colonial se convirtió en una zona marginal, descuidada y abandonada a merced de las incursiones piratas.

El sur de la costa, principalmente Bacalar, tuvo un desarrollo aparte, beneficiado por el floreciente comercio marítimo con Centroamérica y las islas del Caribe. De allí que esta población se convirtiera en blanco continuo de los piratas. A la negligencia e incapacidad de las autoridades españolas se debe la posición de Inglaterra en Belice, con la consiguiente pérdida de este territorio.

Actualmente el panorama es muy distinto, mientras el sur de Quintana Roo no termina de levantar económicamente, el norte, con Cancún y la *Riviera maya* contemplan un crecimiento franco y acelerado. Sigue habiendo piratas, pero discurren casi imperceptiblemente y actúan bajo nuevos intereses, solamente hubo un caso hace un par de años, tan insólito como sonado, cuando un grupo de piratas modernos tripulando una pequeña lancha de motor, asaltaron el transbordador que viaja de Playa del Carmen a Cozumel.

#### Notas:

<sup>1</sup> De la Garza e Izquierdo, 1983: T. II, p.30

<sup>2</sup> Peralta y Martos, 1991:6.

<sup>3</sup> *Idem.* 9-19

<sup>4</sup> AGN. Inquisición, v.50, exp.1, f.98-98v.

<sup>5</sup> *Idem.* f.12-12v.

<sup>6</sup> *Ibidem.* F.102

<sup>7</sup> AGN. Inquisición, v.150, exp.3, f.24

<sup>8</sup> *Idem.* f.26

<sup>9</sup> *Idem.* f.24

<sup>10</sup> *Idem.* f.16v.

<sup>11</sup> Sigüenza y Góngora, 1940

<sup>12</sup> Fernández de Oviedo y Valdés, 1959: Libro 2, Cap.6

<sup>13</sup> Chamberlain, 1982: 241

<sup>14</sup> Sigüenza y Góngora, 1940: 56

<sup>15</sup> *Idem.* 61

<sup>16</sup> Peralta, 1985: 128

<sup>17</sup> Ramírez Aznar, 2001:69

<sup>18</sup> Gerhard, 1991: 57.

<sup>19</sup> Peralta y Martos, *ob.cit.*

<sup>20</sup> Velázquez Adriana, com. per.



#### Bibliografía:

- Careaga Viliesid, Lorena. *Quintana Roo, Textos de su historia*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1990.
- Chamberlain, Robert S. *Conquista y Colonización de Yucatán 1517-1550*. 2ª. Ed. Biblioteca Porrúa 57-México: Editorial Porrúa, 1982.
- De la Garza, M. y Ana Luisa Izquierdo. *Relaciones Histórico-Geográficas de la Gobernación de Yucatán*. México; UNAM, 1982.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia General y Natural de las Indias*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1959.
- Gerhard, Peter. *La frontera sureste de la Nueva España*. México: UNAM, 1991.
- Ramírez Aznar, Luis. *De piratas y corsarios*. Mérida, Yucatán: Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán: 2001.
- Sigüenza y Góngora, Carlos. *Relaciones Históricas*. México: UNAM, 1940
- Peralta Flores, Araceli. *La costa oriental de la península de Yucatán en el siglo XVI*. Tesis de licenciatura en historia. México: UNAM, 1983.
- Peralta F., Araceli y Luis Alberto Martos, "Piratas en la Costa Oriental", en: *Boletín de Monumentos Históricos*, No.14 pp.2-21. México: INAH, 1991.
- Roys, Ralph L. *The political geography of the Yucatan Maya* 1957. Carnegie Institution of Washington, Pub. No.613.Washington D.C.
- Documentos:**
- Proceso contra Pierre Sanfroy francés natural de Santo Vigor en Normandía de Francia que venía con los demás franceses que saltaron en la costa de Yucatán*. Inquisición, v.50, exp.5, 1571. México: AGN.
- Proceso contra Nicolás de Alés, cirujano natural de Lila en el condado de Flandes, corsario pirata residente en la ciudad de Mérida de la provincia de Yucatán*. Inquisición, v.150, exp.3, 1591. México: AGN.

# EL CORSO MARÍTIMO EN EL MUNDO HISPANO-INDIANO

Oscar Cruz Barney<sup>1</sup>

**SUMARIO:** *I. Concepto; II. Marco Jurídico del corso español de los siglos XVI a principios del XIX; III. Las ordenanzas de corso en la América española; IV. El corso marítimo en el México independiente.*

**L** **I. Concepto<sup>2</sup>**  
a práctica del corso en América por los españoles se extendió a lo largo de los siglos XVI a XIX. Se trata de una institución que merece de mayores estudios desde un punto de vista histórico-jurídico.<sup>3</sup>

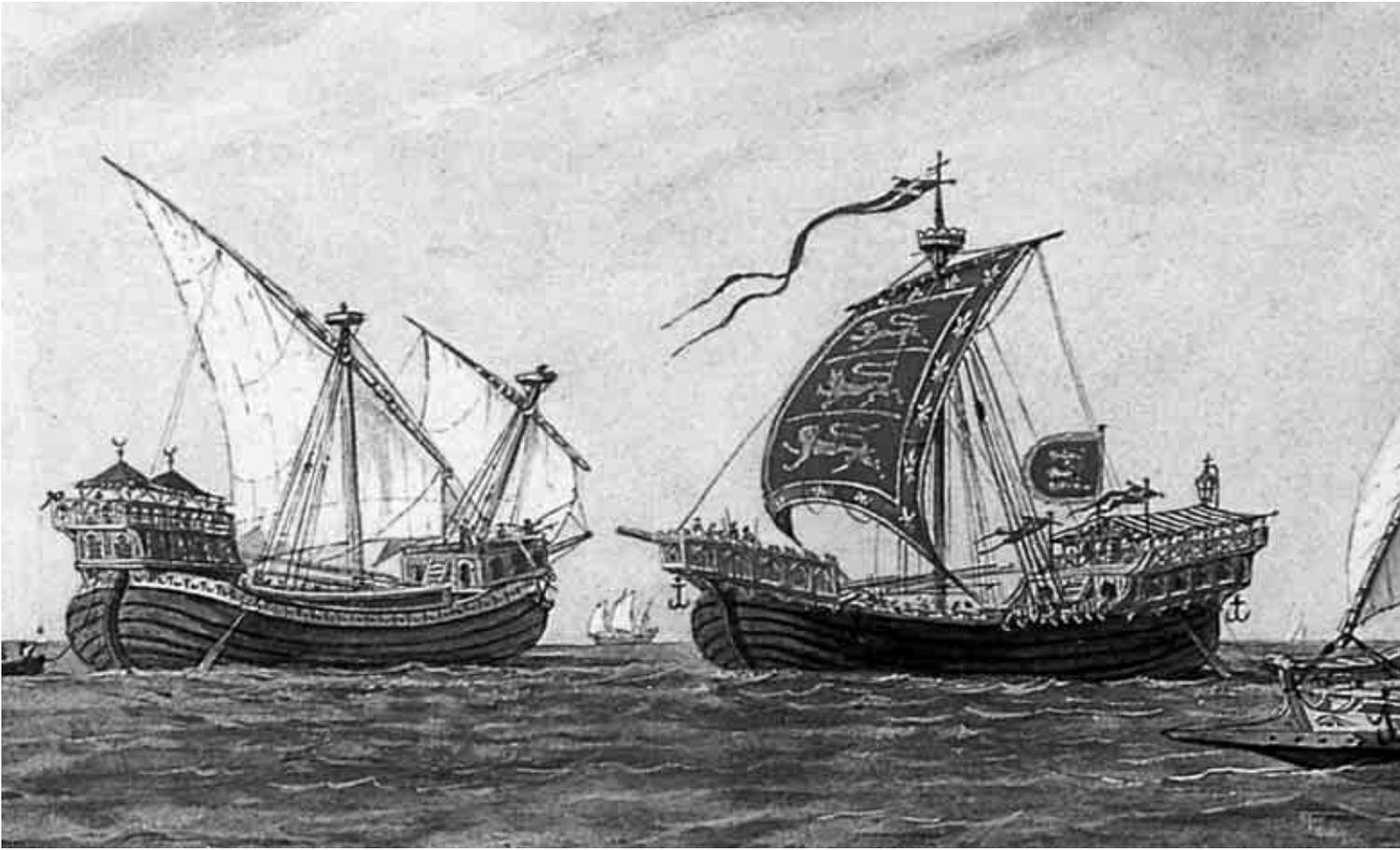
Curso deriva del latín *cursus* o carrera; el *Diccionario de la lengua española* define al corso como la “Campaña que hacen por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas”.<sup>4</sup> Algunos autores han dado definiciones del corso, de las cuales anotamos las siguientes:<sup>5</sup> Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano lo definen como “La guerra naval o marítima que hacen algunos particulares autorizados con patente de su gobierno para perse-

<sup>1</sup> Profesor de Historia del Derecho en México en el Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana y de la Universidad Panamericana. Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Académico Supernumerario de la Academia Mexicana de Legislación y Jurisprudencia.



guir a los enemigos de la corona".<sup>6</sup> Justo Sierra señala que el corso es la guerra hecha por los buques particulares armados por éstos en guerra y autorizados por su gobierno,<sup>7</sup> Azcárraga lo define como "la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos";<sup>8</sup> para el Dr. Jaime Masaveu el corso es "la piratería con patente y practicada sólo en estado de guerra contra los buques de país enemigo, navegando el corsario bajo bandera del propio".<sup>9</sup> Sobarzo lo define como "la actividad bélica que un armador particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo, autorizado para ello por su propio gobierno mediante una 'patente de corso'".<sup>10</sup>

Observamos que en los conceptos vertidos, únicamente Masaveu señala que el corso es una especie del género "piratería". Sobre esto, Azcárraga y de Bustamante dice que el "fundamento, origen y piedra angular del corso marítimo se encuentra basado en la piratería".<sup>11</sup> Es común encontrarnos con la confusión de términos, sin embargo, aunque son varios los elementos que podrían inclinarnos a confundir una figura con la otra, existen características esenciales suficientes que nos permiten afirmar que son distintas e independientes, aunque con puntos en común. La piratería es una acción indiscriminada contra todo buque, en tanto que el corso es sólo en contra de los enemigos del Estado que otorgó la patente; además, la piratería se ejerce sin autorización alguna, en tanto que el corso requiere necesariamente de la misma y junto con ella, cumplir con una serie



Naves de la Edad Media s. XII. © España en la mar. Una historia milenaria.

de requisitos y deberes que en su momento serán analizados.<sup>12</sup> “El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero”.<sup>13</sup> Justo Sierra señala que los corsarios no pueden reputarse piratas ni de hecho ni de derecho, sino en ciertos casos previstos en los tratados de navegación y comercio, por los que se prohíbe que los buques de países neutrales reciban patentes de corso, o en el caso que violen las leyes de la guerra, ya que al hacerlo pierden su beneficio y protección.<sup>14</sup> Finalmente, las ordenanzas de corso establecieron como castigo a aquellos que lo practicaren sin patente, el de ser considerados como piratas.<sup>15</sup>

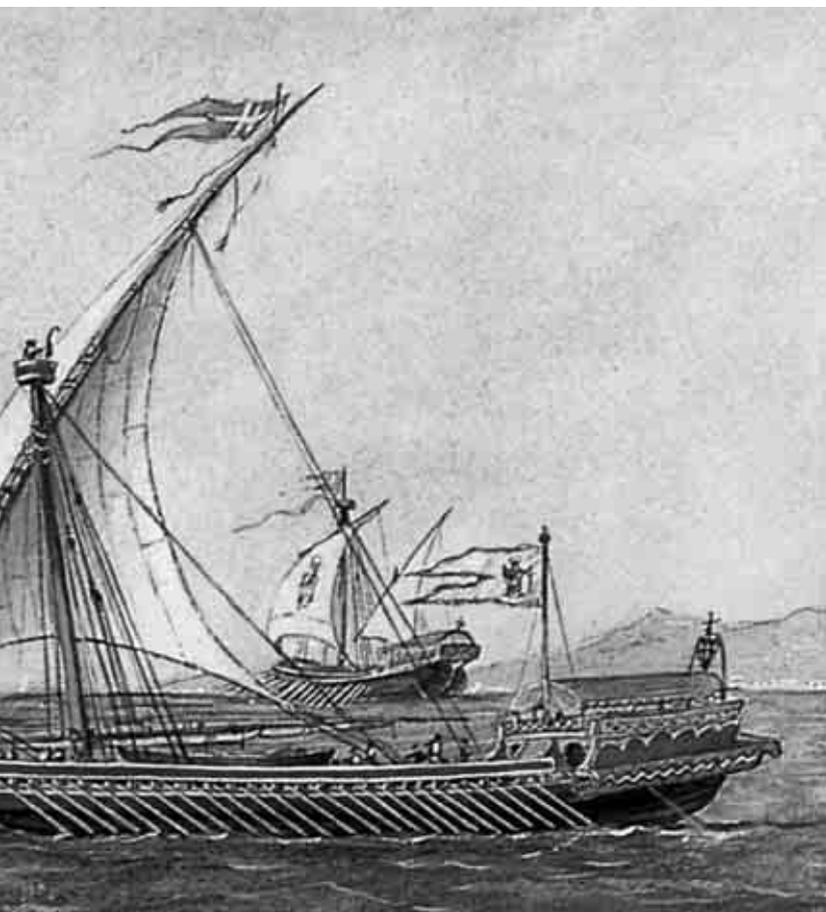
Podemos intentar una definición: *El corso es la actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias; con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben de sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.*

De lo dicho debemos aclarar lo siguiente: Anteriormente se hacía la distinción entre la guerra pública y la guerra privada. En el

presente ya no existe tal distinción debido a que todas las guerras actuales son de carácter público, pues la defensa está dentro de las funciones del Estado. Por guerra entendemos la situación de violencia entre dos o más estados aunque no se hayan reconocido mutuamente, acompañada de la ruptura de las relaciones pacíficas.<sup>16</sup>

A partir de 1714, las patentes únicamente se podían otorgar a españoles, pues se prohibió que se les otorgaren a extranjeros.<sup>17</sup> Con esto se era congruente con la disposición contenida en las O.C. referente a que los españoles no podían recibir patentes de otros estados o príncipes y además porque el corso es una actividad de suplencia de la función del Estado.<sup>18</sup>

Las disposiciones sobre el corso eran dictadas por el monarca mediante ordenanzas que podían ser adicionadas mediante reales declaraciones, reales órdenes y reales cédulas. Además, el corsario debía de ajustarse a las instrucciones particulares recibidas junto con la patente, o en el caso de compañías de comercio dedicadas también al corso, a la cédula de creación de la misma.<sup>19</sup>



### *PALOMAS TORCACES*

*Se limpian y se sobreasan en las parillas. Luego se ponen en una cazuela. Se le echa perejil, pimienta de Castilla, sal aceite crudo, y unas hojas de laurel, ajos machacados, el jugo de un limón y unas aceitunas sin el hueso. Cuando estuvieren cocidas se sacan del fuego. Se deslíe una yema en vinagre por cada paloma, se vierten dentro del compuesto y se menean. Después que haya pasado un rato ya se puede hacer uso de él, es bocado exquisito.*

La expedición de las ordenanzas de corso españolas estuvo fuertemente influida, por las múltiples guerras libradas por España.<sup>20</sup> En ellas, el corso se utilizaba como instrumento para causar en vía de represalia, daños al enemigo y ésa es una función ordinaria de las milicias regulares del Estado, no de los particulares a quienes se les equipara por medio de la patente con aquéllas.<sup>21</sup>

En cuanto a la existencia de un ejército regular en los siglos XV y XVI, no se puede hablar de él en el sentido que actualmente tiene. Aunque no existía un ejército institucional (lo que no quiere decir que sea imposible hablar de un carácter permanente en las fuerzas armadas existentes), si había una organización militar. Son los cuadros de expertos militares los que tienden a la permanencia. Según Maravall, cabría decir que en cierto momento se vislumbra la idea de un verdadero servicio militar de carácter obligatorio, mismo que correspondió necesariamente con una cierta permanencia en la organización militar.<sup>22</sup> Se vive un proceso de estatización de la guerra. Se reconoce que “no es admisible otra guerra que aquella que atañe a la República, porque el ejercicio de las armas afecta a la comunidad”.<sup>23</sup> En cuanto a la armada, en realidad no se contaba con una marina permanente de grandes dimensiones,<sup>24</sup> por lo que el corso vino a desempeñar las funciones que a ésta le corresponden. Antonio de Capmany al comentar la ordenanza de corso de 1356 decía que “Como los Reyes por la forma y constitución de sus estados no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecían de medios para mantener de continuo una armada real. Por consiguiente el corso de los particulares, atraídos de la esperanza de las presas, y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplían la falta de una fuerza pública para resistir ú ofender constantemente á los enemigos de la Corona”.<sup>25</sup> Se puede afirmar que una parte importante del éxito obtenido por las flotas de Nueva España es gracias al corso caribeño:<sup>26</sup> “Aquello que no consiguió la marina real, lo lograron sus naves”.<sup>27</sup> López Cantos afirma que la presencia en el caribe de los navíos corsarios de Miguel Enríquez suplía con creces la falta de navíos guardacostas. Más adelante continúa diciendo que “La inoperancia de la Armada de Barlovento no ofrecía garantías, por lo que el único elemento que podía contrarrestar y equilibrar las posibles acciones poco amistosas de los ingleses y holandeses eran los

corsos,...". Por su parte, Hugo O'Donnell afirma que en Perú se creó una compañía corsaria bajo el nombre de Nuestra Señora de la Guía en el s. XVII que practicó el corso en contra de los filibusteros, cuya función fue claramente de guardacostas.<sup>28</sup> Más adelante en 1725 se creó otra compañía corsaria con el apoyo del virrey marqués de Castelfuerte para la represión del contrabando.

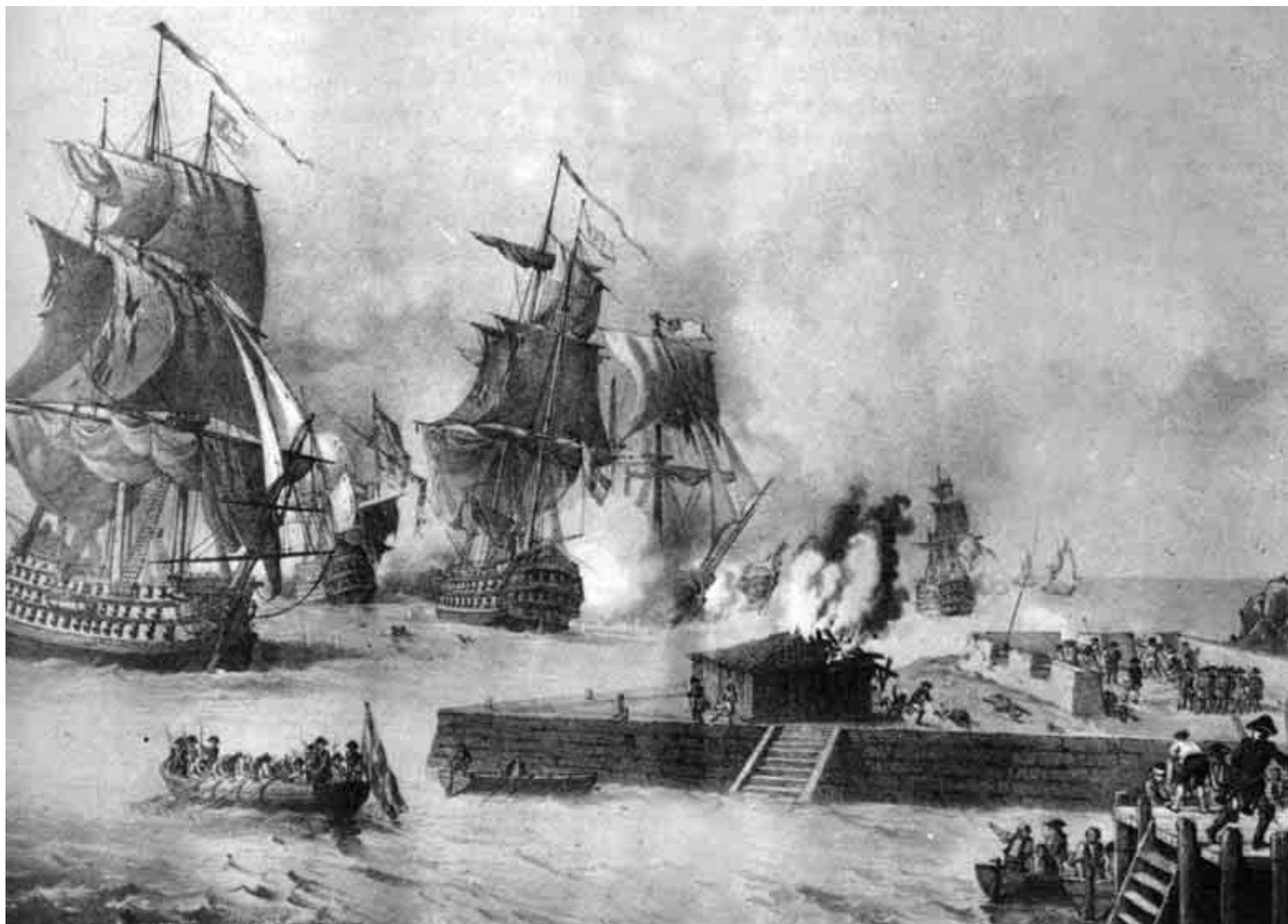
Podemos decir que el corso fue, dentro de la política española, un medio de participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales, en este sentido, similar a la *capitulación*, figura utilizada durante el proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América en donde predominó el esfuerzo privado sobre el oficial. Es también el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época, de ahí su desaparición posterior.

## II. Marco Jurídico del corso español de los siglos XVI a principios del XIX

Las fuentes para el estudio del corso español y novohispano se pueden dividir en generales y particulares. Generales son *Las Siete Partidas*, el *Fuero Viejo de Castilla*, la *Nueva Recopilación*, la *Novísima Recopilación* y la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias*.<sup>29</sup>

En lo particular entre el siglo XIV y principios del XIX, se dictaron una serie de ordenanzas de corso en España, que regían al corso además de las ordenanzas navales, las instrucciones particulares y las patentes. Sabemos que se emitieron aproximadamente diecisiete ordenanzas de corso. Además de los ordenamientos antes señalados, el corso se regía por la costumbre, plasmada en una serie de tratados internacionales suscritos por España.<sup>30</sup>

Según sabemos, las ordenanzas de corso dictadas por la corona española durante los siglos



El ataque del almirante inglés Edward Vernon a Cartagena de Indias (13 de marzo a 20 de mayo, 1741), con 180 naves y unos efectivos de 23.600 hombres. El grabado muestra el asalto al Fuerte del Boquerón, que guardaba el Surgidero de la Ciudad. Pero los ingleses fueron derrotados, frustrándose los gigantescos proyectos de la nación inglesa en Ultramar. © *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*.

XVII a XVIII y principios del XIX fueron las siguientes: Ordenanzas de 1356 "*Sobre ciertas reglas que deuen tenir en los Armaments de Corsairs particulars*", Ordenanza de curso de 1621., O.C. de 1674., O.C. de 1702, O.C. de 1716, O.C. de 1718 ( y su adición de 30 de agosto de

títulos de ésta), O.C. de 1794, O.C. de 1796, O.C. de 1801. Posteriormente, se dictó la *Ordenanza de Matrículas de Mar* de 1802 que contiene diversas disposiciones sobre curso.

Adicionalmente a lo anterior, las ordenanzas de marina también se aplicaron a los corsarios, en lo que se refiere a los procedimientos de presas y al uso de banderas, entre ellas podemos señalar las *Ordenanças del buen gobierno de la Armada del mar oceano de 24 de Henero de 1633* (en casa de Francifco Cormellas, Barcelona, 1678, ed. facsimilar del Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1974), las, expedidas por José Patiño, *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España* impresas en Cádiz, 1717; las *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, impresas en Madrid, 1748 en dos tomos, las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, (en la imprenta de la viuda de Don Joachin

Ibarra, Madrid, 1793, dos tomos) y la *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.* (Imprenta Real, Madrid, 1802).<sup>32</sup> Consideramos que las últimas disposiciones que sobre curso tuvieron vigencia en Indias y particularmente en la Nueva España fueron las ordenanzas de curso de 1801 con sus adiciones de 1803 y 1804, además de las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802, las reales órdenes complementarias a dichas ordenanzas de 1806, contemplando ciertos aspectos sobre curso, además de las disposiciones dictadas para el armamento de corsarios españoles contra navíos insurgentes.

### III. Las ordenanzas de curso en la América española

En cuanto al ámbito de aplicación de las ordenanzas de curso, al no existir disposición contraria, éstas se aplicaron en todos los territorios de la corona española, pero con las limitaciones contenidas en las mismas ordenanzas res-

Los instrumentos náuticos y astronómicos estaban contruidos en bronce para que su peso les hiciese conservar más fácilmente la verticalidad. Compendio astronómico de bolsillo, 1579 (colección privada); astrolabio de 1582 (Madrid, Museo Naval); teodolito de Ryther, 1590 (Florenca, Istituto e Museo di Storia della Scienza). © Navegación.

1739), O.C. de 1734, O.C. de 1739, O.C. de 1751 (el proyecto de ordenanza de curso para Indias fechado en 1754)<sup>31</sup>, O.C. de 1762, O.C. de 1778 (*Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas*, Manila 1778.), O.C. de 1779 (más las adiciones para su observancia en Indias, la O.C. adicional y real declaración de 1780 a varios ar-



**MANATÍ O  
VACA MARINA**

*Se pone en adobo, cortado en pedazos pequeños, con vinagre, orégano, sal, ajos machacados y un poco de polvo de pimienta. Téngase por espacio de un rato, hasta que haya tomado el adobo. Se saca y se fríe en manteca de puerco, echándole unas gotitas de limón. Sírvasse con arroz blanco y plátanos verdes fritos cortados en trozos.*



En 1561, soldados y vecinos de la Villa de Campeche rechazaron un asalto de piratas franceses, tomando prisioneros a varios de ellos. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

pecto del paso a las Indias sin el permiso previo para ello. Debemos destacar dos cuestiones: la primera es que en Cataluña, al menos durante la segunda mitad del siglo XVII, no rigieron las ordenanzas de corso vigentes en aquella época que fueron las de 1621 y posteriormente las de 1674. La razón, según alega José Monrás es "porque este Principado [el de Cataluña] se gobierna por sus Constituciones; Usages, Costumbres y Leyes particulares; que no pueden establecerse, mudarse, ni revocarse fino en Cortes Generales..."<sup>33</sup> Ignoramos cuál haya sido la aplicación de las ordenanzas de corso en Cataluña en el siglo XVIII.

La segunda cuestión es que algunos autores sostienen que,<sup>34</sup> las ordenanzas de 1674 fueron las primeras para un corso propiamente americano; y tuvieron una prolongada vigencia indiana, ya que, las de 1718, 1762 y 1779 no la derogaron porque fueron otorgadas para casos de guerra especiales y áreas no americanas. Esto se explica pues como es bien sabido no existía un sistema de derogación tal y como lo conocemos actualmente, sin embargo, dichos autores

no tomaron en cuenta las ordenanzas de 1702 y 1716. Las de 1702, 1716 y 1718,<sup>35</sup> se dictaron para regular el corso contra "Turcos, Moros y otros enemigos de la Corona", sin que se especifique la demarcación geográfica concreta, Lucena Salmoral dice que la O.C. de 1718, aunque fue dictada para Europa y África debido a que en su artículo 32 se prohibía el paso de corsarios a Indias sin real permiso,<sup>36</sup> sí tuvo vigencia en América pero complementando a la de 1674. Cabe señalar que las subsecuentes ordenanzas no contenían tal disposición. Celestino A. Arauz Monfante señala que si bien esta ordenanza fue publicada específicamente contra turcos y moros, también incluía a otros enemigos de la Corona, "entendiendo por tales a los ingleses, holandeses y demás contrabandistas extranjeros".<sup>37</sup> Desconocemos el contenido de las ordenanzas de 1751. En cuanto a la de 1762 en ella se habla de corso contra enemigos de la Corona, sin que se señale específicamente cuáles. Por ello no encontramos el por qué no puedan estas ordenanzas haber sustituido a las anteriores en su aplicación.<sup>38</sup>

Además, no podemos dejar de lado el hecho de que el texto de todas estas ordenanzas es prácticamente el mismo. Las de 1779, efectivamente se dictaron en virtud de la guerra con Inglaterra y en este caso es muy posible que hayan dejado de aplicarse al final de la guerra. Sin embargo, sabemos que tuvieron amplia vigencia en Indias y que incluso se enviaron hasta mil ejemplares a la Nueva España para su observancia.<sup>39</sup> En cuanto a la afirmación de dichos autores de que la ordenanza de 1674 fue la primera para un curso propiamente americano, podemos decir que el hecho de que hubiera sido la primera específica para América no obsta que se hubiere practicado con anterioridad a ella, teniendo como ley aplicable la O.C. de 1621.<sup>40</sup> Tan es así, que el curso americano se prohibió el 18 de marzo de 1652,<sup>41</sup> y volvió a practicarse aparentemente a partir de 1674.<sup>42</sup> Ahora bien, y volviendo al tema de la vigencia de las ordenanzas, consideramos que si atendemos a lo dispuesto por la *Recopilación* de 1680, respecto a la supletoriedad de leyes en el Lib. II, tít. I, Ley II que establece que "...en todos los cafos, negocios y pleytos en que no eftuviere decidido, ni declarado lo que fe deve proveer por las leyes de ehta Recopilacion, ó por Cedula, Proviſiones, ó Ordenanças dadas, y no revocadas para las Indias, y las que por nueſtra orden fe defpacharen, fe guarden las leyes de nueſtro Reyno de Caſtilla, conforme á la de Toro, afsi en quanto á la ſubſtancia, reſolucion y decifion de los cafos, negocios y pleytos, como

á la forma y orden de ſubſtanciar". Podemos decir que la ordenanza de 1674 tuvo aplicación en Indias de manera plena, hasta la O.C. de 1702, a partir de la cual y hasta la de 1779 las sucesivas ordenanzas se aplicaron de manera supletoria a la de 1674, en aquellas materias no reguladas por ésta. La O.C. de 1779 expresamente disponía que era la voluntad del Rey que "...esta ordenanza se observe puntualmente en mis dominios de Indias en todo lo que no se oponga a su particular constitución, y como esta es diversa en varios puntos de la de España, y allí podría causar graves perjuicios la misma determinación que aquí es ventajosa y aun necesaria...", por lo que resolvió hacer una serie de declaraciones respecto de parte del articulado en los referente a autoridades, quinto de su majestad, reparto de presas, etc.<sup>43</sup> El 12 de agosto de 1779 se publicó esta ordenanza por bando solemne en la capital de la Nueva España y se remitieron ejemplares a los gobernadores y justicias. El 16 de diciembre del mismo año se publicó una segunda real orden ratificando la anterior.<sup>44</sup> Por lo cual, se estaban abrogando las disposiciones específicas anteriores sobre curso, es decir, la O.C. de 1674. Las posteriores ordenanzas, éstas de carácter general, sin disposición alguna de limitación para el paso a Indias u otra similar sustituyeron a la de 1779, y se aplicaron en Indias.<sup>45</sup>

Como ya se dijo, de la O.C. de 1779 se enviaron mil ejemplares a la Nueva España, de la de 1796 se remitieron cuatro ejemplares al Virrey



El cadáver de Hernando de Soto (ca. 1496-1542), Adelantado de la Florida y gobernador de Cuba, es arrojado al río Mississippi (julio de 1542). Óleo firmado por Rafael Moleón y Torres y fechado en 1887. Museo Naval, Madrid. © España en la mar. Una historia milenaria.

de la Nueva España mediante una real orden de 6 de noviembre del mismo año a fin de que "...conste a V.E. y en el Virreynato de su cargo".<sup>46</sup> De esta ordenanza se enviaron, además, una serie de reales órdenes por las que se remitían las modificaciones a los artículos 10 y 53.<sup>47</sup> Finalmente, la O.C. de 1801 se remitió a Indias el 31 de julio de 1801, y fue recibida en México el 27 de febrero de 1802.<sup>48</sup> Sus adiciones se remitieron en un ejemplar editado en 1805.<sup>49</sup>

#### IV. El corso marítimo en el México independiente

Durante la guerra de Independencia, el gobierno de José María Morelos expidió patentes de corso para apoyar la lucha insurgente,<sup>50</sup> que para el año de 1818, el número de presas hechas por los corsarios mexicanos en las costas de La Habana, Campeche y Veracruz no bajaba de 40. Entre los corsarios estaban los hermanos Lafitte.<sup>51</sup> Posteriormente, la actividad corsaria disminuyó, sin embargo, el 27 de agosto de 1821 José Félix Trespalacios entregó a Alexandro

Williams una patente de corso para hostilizar a los españoles, en un crucero que debía de durar tres meses, otorgando una fianza de dos mil pesos.<sup>52</sup> Según fray Servando Teresa de Mier, en los ocho meses que duró el almirantazgo de Galveston, se rindieron tal cantidad de presas que se recaudaron 78 mil pesos de derechos.<sup>53</sup> En el México independiente se mantuvieron en vigor la O.C. de 1801 y la ordenanza de matrículas de mar por decreto del 9 de junio de 1824.<sup>54</sup>

El 26 de julio de 1846, se expidió el *Reglamento para el corso de particulares contra los enemigos de la nación*. (Imprenta del Águila, México, 1846.) Este primer Reglamento dejó de estar vigente con la caída del presidente Paredes al día siguiente de su promulgación. El plan del general Mariano Salas establecía en su punto cuarto que todas las leyes y actos del congreso y gobierno de Paredes eran nulos por ser emanados de autoridades ilegítimas, con lo que se dio fin al primer Reglamento de corso mexicano.<sup>55</sup> Sin embargo, ante la necesidad de contar con un marco jurídico adecuado para la actuación y fomento de los posibles corsarios mexicanos, Mariano Salas expidió el 24 de septiembre de 1846, con base en el Reglamento del 26 de julio de ese mismo año, uno nuevo titulado *Reglamento para el corso de particulares en la presente guerra*.<sup>56</sup> Consta de 85 artículos, con-

tra los 110 del anterior, pero en términos generales el texto es prácticamente el mismo. Finalmente, España en 1908 y México en 1909, se adhirieron a la declaración de París de 1856 que abolió el corso.

México, aun cuando ya había firmado la declaración de París, mantuvo en su *Constitución Política* de 1917 la atribución del Ejecutivo Federal para otorgar patentes de corso en su artículo 89 f. IX, del



El principal puerto de Nueva España, Veracruz, tuvo su base de defensa en el castillo de San Juan de Ulúa. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

Congreso para reglamentarlo, Art. 73, f. XIII y la prohibición a los estados de la República para expedirlas, artículo 117, f. II. No fue sino hasta 1966 que por decreto del 11 de octubre de ese año publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 21 que se derogaron las fracciones IX del artículo 89, II del 117 y se reformó la fracción XIII del artículo 73,<sup>57</sup> completando con ello, la erradicación del corso en la legislación mexicana.



#### Notas:

<sup>1</sup> Profesor de Historia del Derecho en México en el Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana y de la Universidad Panamericana. Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Académico Supernumerario de la Academia Mexicana de Legislación y Jurisprudencia.

<sup>2</sup> Véase Cruz Barney, Oscar, "Curso marítimo", en *Enciclopedia Jurídica Mexicana*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Ed. Porrúa, México, 2000.

<sup>3</sup> El tema lo abordamos anteriormente en nuestro trabajo "Entorno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias", en *Revista de historia naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, año XIV, núm. 54, España, 1996, que ahora actualizamos. Para mayor información sobre el corso en la Nueva España véase nuestro trabajo *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1997.

<sup>4</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, Madrid, 1956.

<sup>5</sup> En el *Diccionario de gobierno y legislación de Indias* de Manuel Josef de Ayala, edición de Milagros del Vas Mingo, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1989, 13 tomos, no se encuentra definición alguna de lo que es el corso, tampoco la encontramos en el *Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación indiana*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1987 de Manuel Altamira y Crevea.

<sup>6</sup> Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanas*. J. Ballezá y Compañía, Sucs., editores, México, 1905, *sub voce*.

<sup>7</sup> Justo Sierra, *Lecciones del derecho marítimo internacional*.

Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1854, pág. 81.

<sup>8</sup> Jose Luis de Azcárraga y de Bustamante,

*El corso marítimo. Concepto, justificación e historia*.

Instituto Francisco de Vitoria, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1959, pág. 27.

<sup>9</sup> Jaime Masaveu, La piratería y el corso. Un estudio de orientación penal, en *Criminalia*, Año XXIX, No.6, México, 1963, pág. 295.

<sup>10</sup> Alejandro Sobarzo Loaiza, *Régimen jurídico de alta mar*. Ed. Porrúa, México, 1970. pág. 136. Sobre la patente de corso véase Oscar Cruz Barney, "Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica", en *Revista de derecho privado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, McGraw Hill, núm. 16, enero-abril, México, 1995.

<sup>11</sup> José Luis de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.* pág. 161.

Véase también a Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Ed. Mapfre, Colección «Mar y América», Madrid, 1992., pág. 35.

<sup>12</sup> Sobre la piratería en Indias véase Oscar Cruz Barney, *El combate a la piratería en Indias. 1555-1700*, Universidad Iberoamericana, Oxford University Press, México, 1999. Los dos trabajos más recientes sobre piratería son de Pablo Montero, *Imperios y Piratas*. Porrúa, México, 2003 y de Antonio García de León, *Contra viento y marea*. Los piratas en el Golfo de México. México, Plaza y Janés, 2004.

<sup>13</sup> Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano, *op. cit.*

<sup>14</sup> Justo Sierra, *op. cit.*, pág. 82.

<sup>15</sup> Remitimos al lector a nuestro estudio *El régimen jurídico del corso marítimo...*, ya citado. Por O.C. nos referiremos de ahora en adelante a "ordenanza de corso."

<sup>16</sup> Véase Nicasio de Landa, *El derecho de la guerra conforme a la moral*, Imprenta de Joaquín Lorda, Pamplona, 1877, pág. 21.

<sup>17</sup> En este mismo sentido Joseph de Olmeda y León, *Elementos*

del Derecho Público de la paz, y de la guerra, ilustrados con noticias históricas, leyes, y Doctrinas del derecho español. En la Oficina de la Viuda de Manuel Fernández, Madrid, 1771, tomo II, pág. 81.

<sup>18</sup> Véase Antonio Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 1969, tomo II, pág. 404-405. Véase también Oscar Cruz Barney, "Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674", en *Revista de la Facultad de Derecho de México*. UNAM, México, tomo XLV, enero-abril, 1995, núms. 199-200.

<sup>19</sup> Véase el artículo 5 de la O.C. de 1702.

<sup>20</sup> En este sentido véase Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*. Imprenta de Don Antonio Espinoza, Madrid, 1744, tomo IX, pág. 372.

<sup>21</sup> A los cabos de los navíos que salieren en corso les eran reputados los servicios que hicieren como si los hubieran ejecutado en la Real Armada; además, la gente de mar y guerra que navegare en los navíos corsarios y sus armadores, gozaban del fuero de marina y de las preeminencias, exenciones, trajes y demás cosas que gozó la milicia. Con lo anterior, se les está equiparando a los corsarios con los miembros de las milicias regulares.

<sup>22</sup> José Antonio Maravall, "Ejército y Estado en el Renacimiento", en la *Revista de Estudios Políticos*, no.117-118, mayo-agosto, Madrid, 1961, pág.8.

<sup>23</sup> *Idem.*, nota 17, pág.12. Leopold Von Ranke, *La Monarquía Española de los siglos XVI y XVII*. Trad. de Manuel Pedrosa, Ed. Leyenda, México, 1946, pág. 138 y ss.

<sup>24</sup> En este sentido véase la *Nva. Recopilación, Autos Acordados*, Lib.7, tít.10, L. I y Lib. 6, tít. 4, L. XXI.

<sup>25</sup> Véase Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Imprenta de Sancha, Madrid, 1792, tomo III, pág. 67.

<sup>26</sup> Pablo Emilio Pérez Mallaina Bueno, *La política naval española en el Atlántico 1700-1715*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, Sevilla, 1982, pág. 59. También Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy, *El corso rioplatense*. Instituto Browniano, Argentina, 1996, pág. 31.

<sup>27</sup> Véase Ángel López Cantos, *Miguel Enríquez corsario boricua del siglo XVIII*. Ediciones Puerto, Puerto Rico, 1994, pág. 136-148.

<sup>28</sup> Véase Hugo O' Donnel, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del mar del sur*. Ed. Mapfre, Madrid, 1992, pág. 215, 219, 238 y 261.

<sup>29</sup> Sobre la aplicación del derecho en Indias véase Oscar Cruz

Barney, *Historia del derecho en México*, ya citado.

<sup>30</sup> En cuanto a la doctrina de la época, debemos destacar, entre otras que tocan el tema,<sup>1</sup> la obra de Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. (Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746). Este es un manual para corsarios, sus armadores y todos aquellos que tengan relación alguna con el corso o con los juicios sobre presas en el siglo XVIII.

<sup>31</sup> Sobre este proyecto véase nuestro trabajo titulado "El proyecto de ordenanza de corso para Indias de 1754", en *Ars Juris*, Número 14, Facultad de Derecho de la Universidad Panamericana, México, 1995. El texto del proyecto se puede consultar tanto en nuestros trabajos como en AGS., Secretaría de Guerra, Legajo 6799, fols.198-199.

<sup>32</sup> Véase Oscar Cruz Barney, *Historia del derecho en México*. 2ª edición, Oxford University Press, México, 2004.

<sup>33</sup> José Monrás, *Discurso iurídico sobre prefas de armadores y quinto de su magestad fegun confituciones de Cataluña*. Barcelona, 1669, pág. 46.

<sup>34</sup> Como Manuel Lucena Salmoral, en *Piratas, Bucaneros...* pág. 256; y Héctor R. Feliciano Ramos en *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*. Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990, pág. 275.

<sup>35</sup> Véase O.C. 1702, prefacción; O.C.1716. Ver prefacción y núm. 1; ordenanza de 17 de noviembre de 1718. En la *Nva Recopilación. Autos Acordados*, L. 7. Tít. X. Aut. II.

<sup>36</sup> Manuel Lucena Salmoral, *op. cit.*, pág. 261. Cabe hacer mención de que la ordenanza de corso de 1718 contenida en la obra de Abreu sobre corso no transcribe la prohibición del paso a Indias, teniendo sí la de Canarias. La O.C. de 1716 sí contiene la disposición.

<sup>37</sup> Véase Celestino Andrés Arauz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la historia colonial de Venezuela, Caracas, 1984, tomo I, pág. 186.

<sup>38</sup> O.C.1762, pág. 1. Ver prefacción y Art.1.

<sup>39</sup> AGN. Reales Cédulas. Vol. 117, Exp. 23, F. 1. Se remitieron ejemplares de la O.C. de 1779 al gobernador de Veracruz, al administrador y al ministro de la Real Hacienda ; al gobernador de Tabasco y del presidio del Carmen, además de un ejemplar a la Real Audiencia.

<sup>40</sup> En este mismo sentido José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las Armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1997, pág. 76, nota 243 y Enrique Otero Lana, *Los corsarios*

españoles durante la decadencia de los Austrias. *El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Ed. Naval, Madrid, 1992, págs. 82-83 y 322

<sup>41</sup> *Recopilación de las leyes de los Reynos de las Indias*. Madrid, 1681. Ed. facsimilar, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1973. tomo IV, Ley XXXVII. Tit. XXVII Lib. IX.

<sup>42</sup> Véase Manuel Lucena Salmoral, *op. cit.* pág. 254 y la patente de corso contenida en documentación 8 de la obra de José Luis de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, pág. 256-257.

<sup>43</sup> O.C. 1779, véase el texto precedente a las declaraciones para su observancia en Indias.

<sup>44</sup> Biblioteca Nacional R 308 MIS.3.

<sup>45</sup> Es decir, las O.C. de 1796, 1801 y la OMM. de 1802, a excepción de la de 1794, que aparentemente no se recibió en la Nueva España.

<sup>46</sup> AGN. Reales Cédulas. Vol. 165-B, Exp. 159, F. 1.

<sup>47</sup> AGN. Reales Cédulas. Vol.167, exp. 156, F.2. y AGN. Reales Cédulas. Vol.165-B, exp. 206, F. 2.

<sup>48</sup> AGN. Reales Cédulas. Vol.180, Exp. 65, F. 1.

<sup>49</sup> AGN. Reales Cédulas. Vol.195, Exp. 65. F. 20.

<sup>50</sup> El corso se autorizó mediante decreto del 15 de julio de 1815 dado en Puruarán.

<sup>51</sup> Véase José Ignacio Rubio Mañé, *Los piratas Lafitte*. Ed. Polis, México, 1938.

<sup>52</sup> Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia marítima de México, I guerra de independencia 1810-1821*. Lito Ediciones Olimpia S.A., México, 1973, volumen 1, pág. 220.

<sup>53</sup> *Actas constitucionales mexicanas...*, tomo X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*. Sesión del día 8, pág. 4. Aquí fray Servando habla de 58 corsarios, mientras que cuando se discutió la forma y colores del pabellón mexicano dio como cifra la de 56.

<sup>54</sup> Véase Blas José Gutiérrez Flores Alatorre, *Leyes de reforma*. Miguel Zornoza, Impresor, México, 1870, tomo II, parte II, pág. 176. Véase también *Colección de los decretos y ordenes del Soberano Congreso Constituyente Mexicano, desde su instalación en 5. de noviembre de 1823, hasta 24. de diciembre de 1824, en que cesó*. Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio, México, 1825, págs. 59-60. Véase Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*. Edición oficial, Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano, Hijos, México, 1876, tomo I, pág.709; y Jose Brito, *Indice alfabético razonado de las leyes, decretos, reglamentos, ordenes y circula-*

*res que se han expedido desde el año de 1821 al de 1869*.

Imprenta del Gobierno, en Palacio, a cargo de Jose María Sandoval, México, 1872, tomo 1.

<sup>55</sup> Véase el punto cuarto del Plan en Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, tomo 5, pág 144.

<sup>56</sup> *Reglamento para el curso de particulares en la presente guerra*. Imprenta de Águila, a cargo de Bonifacio Conejo, México, 1846. También véase Secretaría de Relaciones Exteriores, *Juan Nepomuceno de Pereda y su misión secreta en Europa (1846-1848)*. Dirección General de Prensa y Publicidad, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Segunda Serie, Número 19, México, 1964.

<sup>57</sup> Véase Alejandro Sobarzo, *op. cit.*, pág.138. Véase también en sus artículos correspondientes la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Imprenta de la Cámara de Diputados, México, 1917.

Buques de diferentes tipos utilizados durante las épocas más importantes de la piratería. © *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo*.



**BERGANTÍN**

# LA COCINA CARIBEÑA Y LA CAMPECHANA: HISTORIAS DE CONTRABANDISTAS Y PIRATAS

José Enrique Ortiz Lanz\*



\*El arquitecto José Enrique Ortiz Lanz es Coordinador Nacional de Museo y Exposiciones del INAH.

## **El gran Caribe y la Península de Yucatán**

**N**o existe mayor orgullo para los campechanos, quizá después de sus siempre presentes atalayas, garitas y murallas, que el producido al sentarse en una mesa, ante los visitantes o la misma familia, y presentar una serie de platos que van acompañados por una historia, o por qué no, por un poema. No existe paralelo en México o en el extranjero: la forma de comer el pámpano, las especies marinas, y hasta los pregones del mercado han motivado canciones, versos y música.

Al parecer, al conjuro del sonido de ollas y peroles, la desbordada imaginación local, convoca a sus demonios, buenos y malos, a un banquete donde el principal invitado es la propia creatividad. La semejanza entre la cocina caribeña y la campechana va más allá de numerosos ingredientes; multitud de platillos ahora considerados como especialidades locales en Campeche tienen un origen común con las islas, particularmente con aquellas españolas, a las que esta región permanecía unida por medio de estrechos contactos comerciales y culturales. Desde luego el parentesco es mayor aún con Cuba, donde la carne mechada, la ropa vieja, la gallina en pepitoria, las empanaditas de carne de cerdo, el escabeche de pollo o pescado y las copitas nevadas o islas flotantes son apenas algunos de los guisos y postres que se preparan en forma similar.

Esta estrecha relación no es casual; podemos suponer que el vínculo se deriva de la migración española, en un primer momento procedente más o menos de la misma región: Andalucía y Extremadura, para posteriormente dar cabida a catalanes, valencianos, vascos, navarros y gallegos, entre otros, cuyas tradiciones culinarias debieron transformarse sustancialmente para adaptarse a una nueva región: el Caribe.

El proceso, hasta el siglo XVIII, fue bastante homogéneo en las Antillas Mayores -Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico- y en toda la costa continental que lo limita al poniente y al sur. La península de Yucatán participó en gran medida de este mismo fenómeno, aunque matizado por la presencia indígena, cultura que lo influyó más que en ningún otro sitio caribeño.

Es así como la cocina peninsular tiene grandes semejanzas con su vecina región isleña, a la que estuvo más ligada, con la excepción de Veracruz, que a otras regiones del mismo México.

Sin embargo, no por ello podríamos considerarla estrictamente inscrita en el ámbito de lo que el investigador Sokolov (1991) ha llamado la "cocina pancaribeña", debido a su desarrollo histórico diferente, pues únicamente la influencia de la fuerte tradición maya bastaría para diferenciar ambas cocinas claramente.

### Tierra de aventureros y colonos

El Caribe, ese enorme mar que une a Norte, Centro y Sudamérica, algunas veces llamado “el Mediterráneo americano”, fue en la época colonial el sitio de nuestro continente donde se manifestaron con mayor intensidad las luchas resultantes de las diferencias entre los países europeos, una serie de alianzas y conflictos interminables, que desde el siglo XVI se sucedieron casi sin interrupción. Como resultado de estos constantes vaivenes políticos y los afanes de conquista y explotación de las naciones europeas pasaron por esas aguas francesas, españolas, portuguesas, holandesas, inglesas y hasta danesas.

En este mar, al ir estableciendo las potencias europeas sus bases, cada isla era peleada a sangre y fuego, hasta que en el siglo XVII una España ya agotada reconoció formalmente la presencia de otros países en el Caribe. Martinica, Jamaica, San Martín, San Bartolomé, Curazao, Aruba y muchas más de las Antillas dejaron de ser objeto de discusión, centrándose los españoles en la defensa de sus territorios de Tierra firme.

Finalmente, después de muchos años de lucha y convivencia con las poblaciones nativas y entre ellos mismos, los colonos fueron adaptándose a un medio ambiente totalmente diferente al que estaban acostumbrados, pero intentando siempre aclimatar y transplantar los modos de ser y de alimentarse de sus países de origen. Así, las comidas empezaron a cambiar de isla en isla de acuerdo al país que las dominaba; por ejemplo en las posesiones inglesas: Barbados, Saint-Kitts, Tobago y varias más, se importaban perdices vivas que eran mantenidas en jaulas, de la misma manera que los franceses de Martinica, Santa Lucía y Guadalupe traían tórtolas que conservaban en pajareras.

Los contactos entre la península yucateca y las islas del Caribe eran en esta época mucho mayores de los que podría parecer a primera vista. Baste recordar que todo el comercio tenía que realizarse por vía marítima y que, sobre todo, a partir de la liberación del comercio como producto de las reformas borbónicas,



Nao atlántica en el retablo de Alejo Fernández, La Virgen de los Navegantes. Sevilla, Reales Alcázares. © Navegación.

la península y en particular Campeche, tuvieron un activo contacto con muchos puertos de la Nueva España y del extranjero, especialmente con varios puertos del Caribe, llegando las naves campechanas al otro lado de ese gran mar interior, hasta las lejanas Maracaibo y La Guaira, en las actuales Colombia y Venezuela.

### Piratas y contrabandistas

Otro factor que hace importante para nuestro objeto echar una ojeada a la alimentación de las islas, sin importar el país al que pertenecieran, lo constituye el contrabando. Esta actividad era tan frecuente que en varios años las mercancías que entraban por este concepto a las plazas podían superar, o al menos igualar, a aquellas declaradas en las aduanas. No era extraño que en esa época se bebiera en algunos de la Península de Yucatán ron jamaiquino o que el azúcar para el chocolate proviniese de

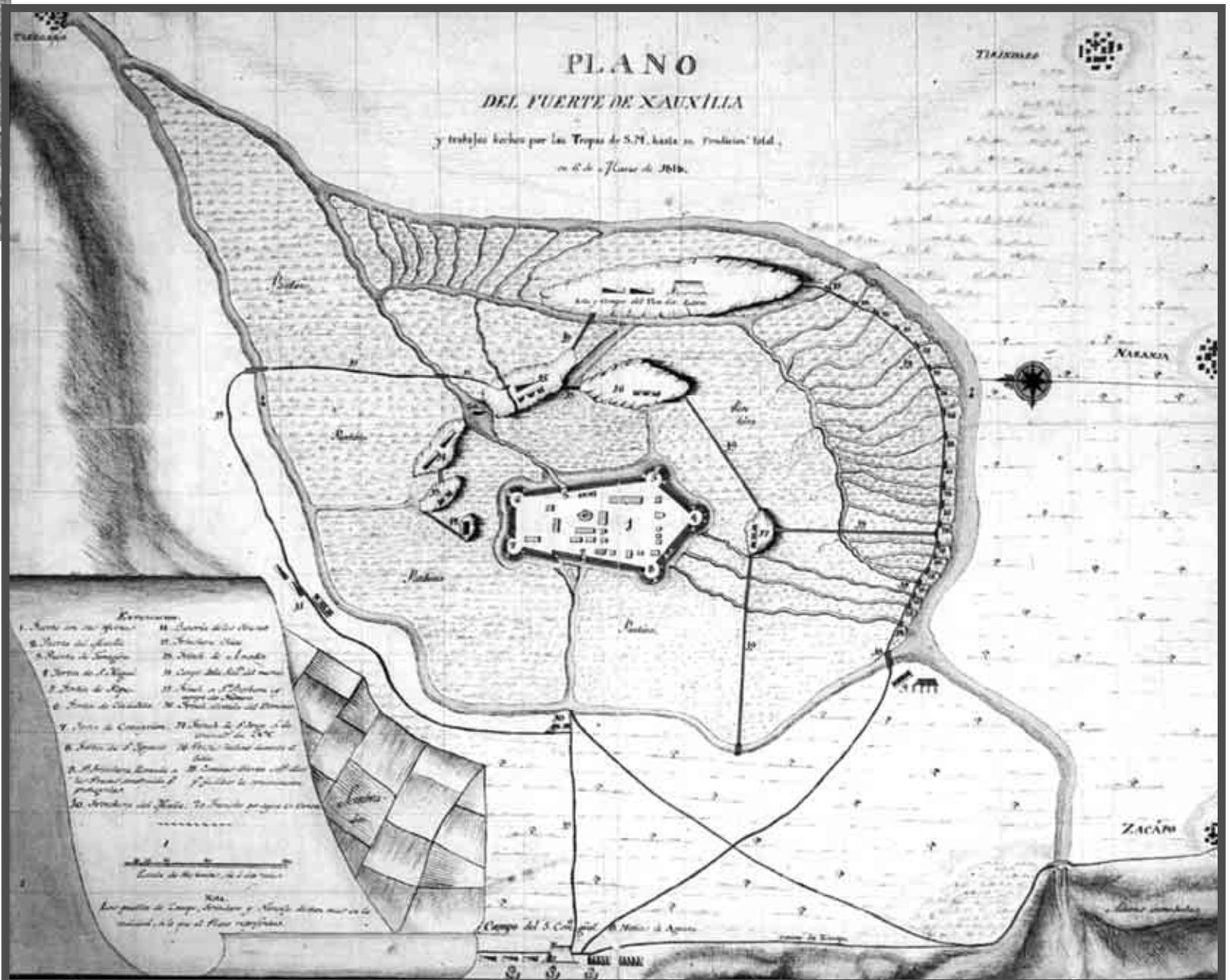
Barbados o que en algunas casas se tuvieran vinos franceses, quesos holandeses o botellas de cerveza inglesa, productos prohibidos para la importación a no ser que pasaran por el sistema de comercio monopólico español, llegando encarecidos notablemente, alcanzando algunas veces precios absurdos.

El contrabando ha sido siempre considerado una actividad delictiva y a él fueron rápidamente asociados los nombres de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, aunque con frecuencia tan mezclados que parecían significar lo mismo, en parte porque se dedicaban, además de la rapiña, al comercio ilegal.

Debemos recordar que los piratas eran “bandidos” que se apoderaban de las mercancías que

transportaban otras embarcaciones sin dar a ese hecho una justificación política. Los corsarios, en cambio tenían una patente de “corso”, una especie de permiso de su gobierno para apoderarse de las naves y mercancías de potencias enemigas, siendo generalmente víctimas los españoles. Sostenidos por sus países y al mismo tiempo libres no tardaron en caer en la anarquía, atacando cualquier embarcación, regresando en la práctica a la piratería. Muchas veces los corsarios trataban de obligar a las plazas que sitiaban a negociar, mismas que al negarse eran obligadas por la fuerza a entregar las mercancías almacenadas.

Los bucaneros deben su nombre, en cambio, a la voz caribe “boucan”, que designa la forma



Plano del fuerte de Xaujilla y trabajos hechos por las tropas de S. M. hasta su rendición total en seis de marzo de 1818. © Cartografía Histórica de América.

de preparar la carne ahumada actividad a la que se dedicaban en un principio. Su modo de vida se basaba en la cacería de puercos salvajes y la venta de las carnes preparadas a las embarcaciones que transitaban por la costa deshabitada de Santo Domingo. Fue hasta después de varios años, cuando los españoles destruyeron los bosques en los que operaban los bucaneros con el propósito de echarlos definitivamente de la Isla, que estos cazadores comenzaron a atacar embarcaciones transformándose en “filibusteros”.

Los temidos filibusteros no reconocían pertenecer a ningún país europeo y se organizaron en una sociedad, “La Hermandad de la Costa”, ubicada en la legendaria Isla de la Tortuga, cofradía que llegó a tener miles de miembros y que se hizo famosa en todo el orbe.

El núcleo de esta colonia se formó con los sobrevivientes de las persecuciones españolas en Santo Domingo a los que se les fueron agregando poco a poco aventureros llegados de todas partes, náufragos, marineros víctimas de ataques piráticos y cientos de perseguidos europeos que veían en La Tortuga y su Hermandad la única manera de alcanzar la libertad. Cuando el padre Labat, notable misionero que recorrió todo el Caribe, visitó la Isla de la Tortuga a principios del siglo XVIII, la encontró deshabitada, pues la población se había trasladado desde hacía algún tiempo a la costa poniente de La Española, en el actual Haití.

Tanto bucaneros como filibusteros tuvieron un importante papel en el desarrollo económico del Caribe, sobre todo en el siglo XVII y el siguiente, cuando las potencias europeas, enfrascadas en sus luchas, no podían satisfacer las necesidades de sus crecientes colonias, aisladas casi completamente por el rígido control monopolístico, no quedando otro recurso que el contrabando para poder intercambiar las mercancías que de otra manera hubieran permanecido embodegadas a la espera de la llegada de algún navío de la misma nacionalidad, con el consiguiente riesgo de deterioro.

Al parecer las vías para la introducción ilegal de artículos fueron varias, pero las más frecuen-



Combate del navío Princesa contra tres británicos (19 de abril de 1740). Óleo pintado en 1903 por Ángel Cortellini Sánchez. Museo Naval, Madrid. © *España en la mar. Una historia milenaria.*

tes se reducen, según un testimonio de la época, a dos: la descarga de mercancías en cualquier punto de la fácil costa de la península, ante la mirada cómplice de algún centinela de las numerosas vigías situadas a lo largo del litoral. Era llamado el “tráfico a la pica”, por el arma que usaban para defenderse los vendedores en caso de que los compradores quisieran aprovecharse tomado toda la mercancía por la fuerza. El comercio se realizaba de noche y se llamaba a los colonos con un cañonazo y quienes querían traficar se aproximaban en sus botes con los bienes para el intercambio o con plata sonante, nunca se daba crédito. La segunda vía, en el propio puerto de Campeche al igual que en numerosas ciudades del Caribe, consistía en que las naves francesas, inglesas, holandesas e incluso danesas, se aproximaban a la costa con el pretexto de necesitar urgentemente agua, leña o víveres; o de un daño serio que impedía la navegación. A continuación se solicitaba permiso a las autoridades para la entrada del navío al puerto, acompañando la petición con un generoso regalo, que generalmente surtía buen efecto. Una vez conseguida la licencia se seguía



ser el medio de redistribución de los bienes en todo el Caribe y el Golfo, además de la forma más barata de intercambio de productos, negociación ilícita que se prolongó aún mucho tiempo después de la apertura comercial de fines del siglo XVIII.

### Las carnes saladas en el Caribe y Campeche

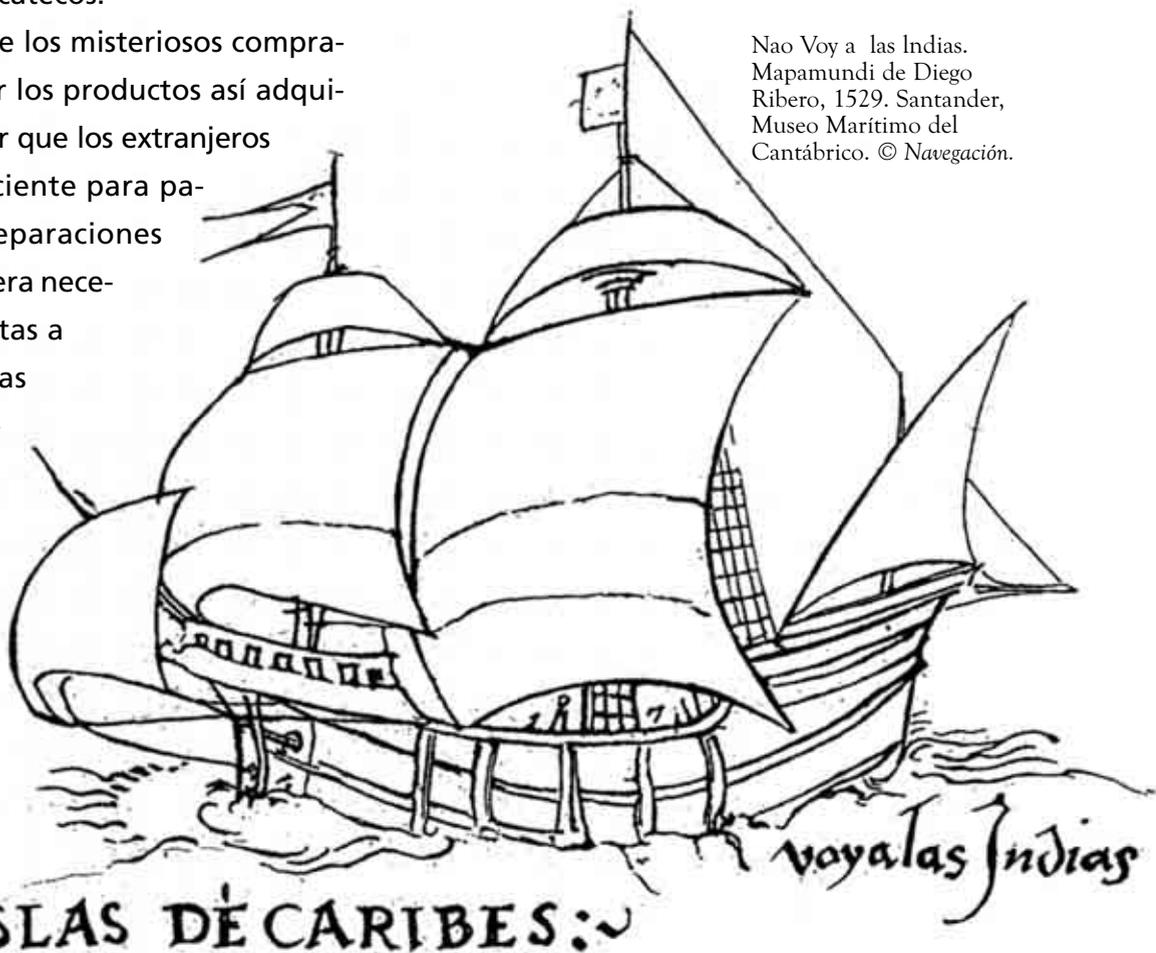
Pero dejando aparte su función económica como contrabandistas, los bucaneros también aportaron al Caribe su sistema para preparar la carne ahumada. El padre Labat nos ha dejado una simpática descripción de un campamento de bucaneros y de la cena preparada:

*...tenían muchas carnes secas. Otras que acecinaban y dos o tres puercos acabados de matar. Cenamos muy alegremente y con apetito. Yo había hecho traer vino y aguardiente, pero mi negro había olvidado el pan. Con ellos comí bananas asadas y hervidas con carne y después lo graso y lo magro del puerco a manera de pan y de carne, acompañado de salsa picante. Sea que el aire, el camino o la novedad me hubiesen dado más apetito que de costumbre, sea que la carne fuera más tierna y apetitosa, creo haber comido cerca de cuatro libras.*

un especie de ceremonial para “evitar” que las mercancías fueran desembarcadas, sellando una de las puertas de la bodega, pero asegurándose de que quedara siempre una segunda vía abierta y misteriosamente en la noche las cajas de mercancías eran sustituidas por cera, miel, cueros y algodones yucatecos.

El pretexto para que los misteriosos compradores pudieran vender los productos así adquiridos consistía en argüir que los extranjeros no tenían dinero suficiente para pagar los víveres o las reparaciones solicitadas, por lo que era necesario que fueran puestas a la venta algunas cajas similares la carga adquirida, cajas de las que nunca se llevaba la cuenta precisa, de manera que toda la mercancía terminaba siendo vendida.

Es así como el comercio ilegal llegó a



Nao Voy a las Indias.  
Mapamundi de Diego Ribero, 1529. Santander, Museo Marítimo del Cantábrico. © Navegación.

A pesar de haber engullido casi dos kilos de ese cocido, Labat todavía inocentemente nos confiesa:

*...dormimos a maravilla, el hambre más que el amanecer nos despertó. Me costaba trabajo concebir que habiendo comido tanto pocas horas antes, mi estómago hubiese hecho ya la digestión. Mis seis hombres y mi negro sentían la misma necesidad que yo y los cazadores nos dijeron que no había que asombrarse de eso, pues ellos sentían tanto apetito como nosotros y eso les ocurría normalmente, porque la carne de puerco comida de esa manera se digiere más fácilmente.*

Es interesante notar un par de cosas en esta descripción: el uso del plátano cocido con carne, costumbre todavía en boga en Campeche, sobre todo en la elaboración del puchero campechano y la preparación de chicharrones, pues al decir que comieron lo graso y lo magro del puerco como pan y carne se refiere en el primer caso, sin lugar a dudas, a esa fritura.

### LECHÓN ASADO

*Se coge un lechón gordito, se mata, y se pela bien sea con candela, raspándolo con un cuchillo, o bien con agua caliente. Luego se abre por la mitad, por parte de la barriga y pecho, se le quitan las tripas y demás menudencias. Se lava bien y se acaba de partir. Se coloca cada parte en un espicho, hecho de varas de yaya. Se ponen dos horquetitas clavadas en tierra. Se pone en medio al fuego y luego el espicho encajado en las horquetitas, de modo que quede la parte del lechón encima del fuego, en donde se le está dando vueltas hasta que quede tostado con un color dorado. Se sirve con una zarsa de naranja agria, sal, ajos, perejil, y cebollas picadas menuditas, con plátanos verdes, asados o fritos según gusto de cada uno.*

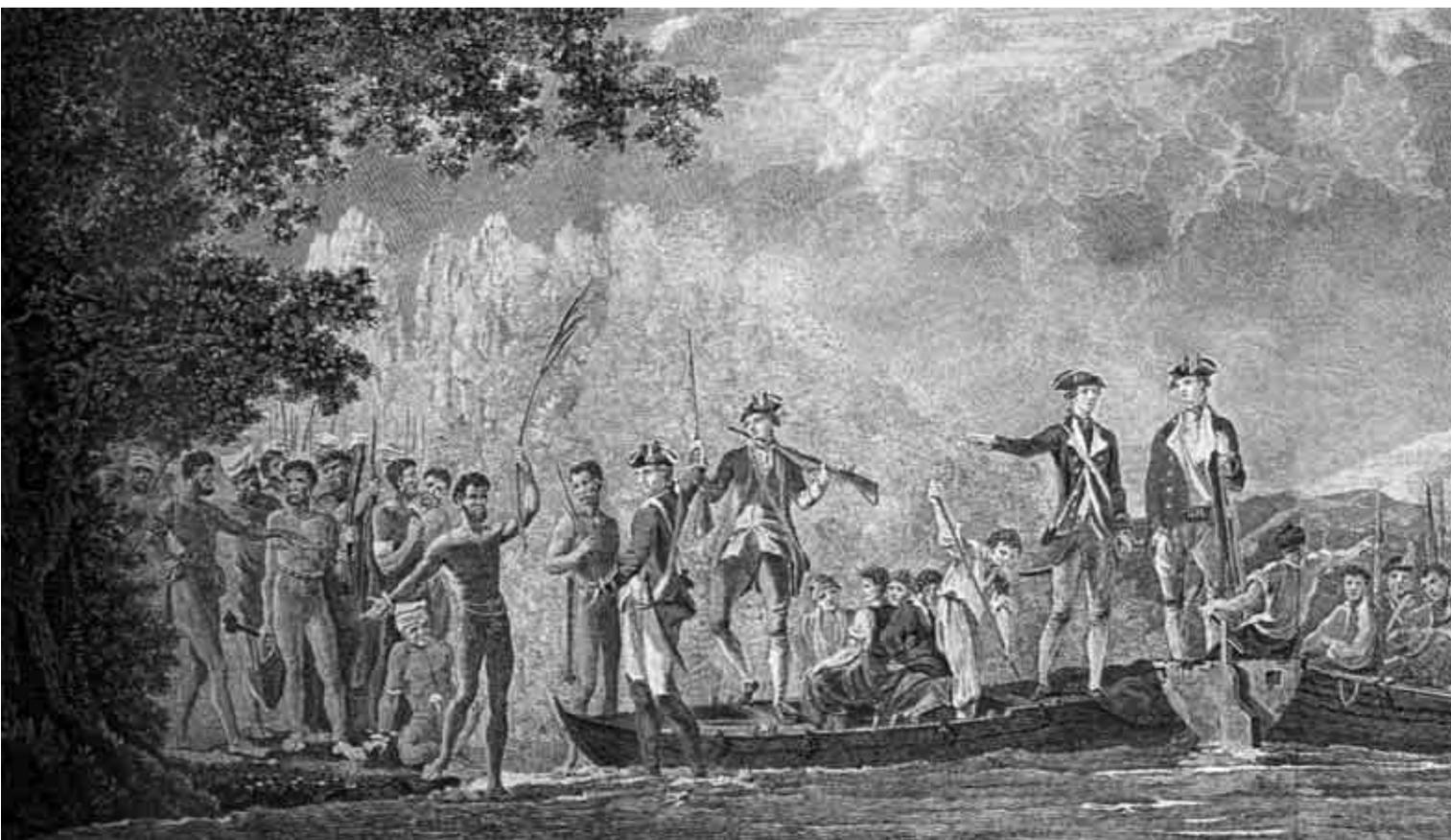
Pero sin embargo, lo más interesante es la excelente calidad de la carne preparada en el boucan, que al decir de nuestro informante era elaborada de la siguiente manera:

*Cuando matan al puerco lo desuellan y cortan toda la carne en tiras de aproximadamente una pulgada y media de grueso y tan largas como lo permita el pedazo de carne que trinchan. Espolvorean ligeramente esas tiras con sal triturada y las dejan allí durante veinticuatro horas, tras las cuales sacuden la sal y extienden esas tiras en los anaqueles colocados en una caja bien cerrada a manera de estufa, en cuyo fondo encienden un fuego claro en el que echan los pellejos y huesos de los puercos que han matado.*

*En cuanto esos pellejos y huesos sienten el fuego producen un humo espeso que se lleva todas las sales de la materia en combustión y esas sales, penetrando fácilmente en las carnes que están en los anaqueles, permanecen allí encerradas cuando aquellas comienzan a secarse, pues se les deja en esa caja, que se llama boucan hasta que estén secos como un leño. Entonces se hacen paquetes de cien libras cada uno, que antes se daban por tres piezas de a ocho, es decir tres pesos o escudos de España.*

*Esa carne puede conservarse por años enteros, siempre que se le tenga en lugar seco. En ese estado es oscura y no da ninguna gana de comerla. Pero cambia, de color en cuanto se pone unos momentos en agua tibia. Se hincha, se pone bermeja, con un olor agradable, parece carne fresca, puede ponerse en parrilla, en asador, en puchero, guisada y en una palabra, en todas las salsas en que se pone la carne de cerdo fresca, con la diferencia que es infinitamente más sabrosa y delicada, porque está impregnada de las sales desprendidas de los pellejos y huesos quemados, que no pueden ser sino muy buenas.*

En resumen, el procedimiento en sí constaba de dos partes: la salazón y el ahumado. Las diferencias con el sistema español, el que parcialmente se usaba en Campeche, son grandes. En España, para la salazón, la carne debe



Cook Tahiti. Grabado del Voyage Towards the South Pole and Round the World, Londres 1784. © Navegación.

permanecer cuando menos dos semanas en el saladero, contra las veinticuatro horas que comenta Labat, aparte de que era necesario colocar un peso que ejerciera presión en la parte superior del saladero.

Una receta peninsular de principios del siglo XIX nos proporciona la forma de elaborar un jamón: se le extraen los huesos, sin despedazarle demasiado la carne, limpiándola de toda pilitrafa o sangre, se le hacen sajaduras profundas y se embuten de sal molida, y de esta suerte se pone en una salmuera por tres días después se cuelga a que se oreé por un día y se mete en una prensa fuerte por otros tres, de la que se saca y antes de colgarlo se le pone salitre molido y se unta de almagre. En la salmuera se pondrá salitre.

La elaboración de jamones en la villa de San Francisco de Campeche fue una actividad exitosa en la segunda mitad del siglo XVIII y su producción era encomiada como una de las posibles exportaciones de la región, aunque a principios del siglo siguiente otro informe indica que una de las limitantes para la exportación de carnes saladas era, irónicamente en una región productora, la baja calidad de la sal

empleada, debida, probablemente, a su casi nula purificación.

El ahumado es un método que tiene dos objetivos: impregnar la carne de productos aromáticos y asegurar su secado, garantizando por consiguiente su adecuada conservación. En general este método consiste en que las piezas de carne, una vez saladas, son colocadas encima de un fuego lento que produce mucho humo. Si el ahumado es realizado en una "cámara de ahumar" como el boucan descrito por el padre Labat, tarda alrededor de ocho días, al cabo de los cuales las piezas pierden una cuarta parte de su peso, aproximadamente y adquieren el tinte oscuro que las caracteriza.

La primera receta conocida que se tiene en la península en la que este método es empleado es la de una "Lengua en Adobo" proporcionada por Doña María Ignacia Aguirre, a principios del siglo XIX, en la que las lenguas se salan tres días, se ponen a la prensa otro día más, para remojarse por 48 horas en un adobo hecho a base de vinagre, pimienta de Tabasco molida, ajos bien asados, orégano, hojas verdes de pimienta y jengibre machado. Posteriormente, las lenguas eran prensadas un día para final-

mente ser oreadas y puestas al humo, con lo que se garantizaba su conservación por un largo tiempo.

Por supuesto que el sistema tradicional español no contemplaba el uso de pellejos y huesos para producir humo como lo hacían los bucaneros. En México y en el Caribe era frecuente el ahumado con hojas aromáticas como las del guayabo y del aguacate a fin de comunicarle a la carne un buen olor, aunque para ello no dejaba de ser fundamental el tipo de leña empleado.

En general, las comidas caribeñas eran preparadas con manteca de cerdo, costumbre también propia de la península yucateca, a diferencia

con gran parte de España, Italia y otros países mediterráneos donde el aceite de olivo era preferido y de Francia e Inglaterra en los cuales las comidas iban cubiertas con generosas cantidades de mantequilla. La manteca era un producto comercial de gran demanda en las islas y en Campeche, la calidad de aquella elaborada en su región fue alabada por su blancura y bondad para integrarse a los más diferentes platillos. Aunque la mantequilla podía ser conseguida a través del contrabando, el duro clima hacía que quedara rancia al poco tiempo, mientras que la manteca, en estado casi líquido y el aceite de olivo resistían mejor al calor. Sin embargo, el alto precio de este último hizo que quedara como recurso para aderezo, dosificado cuidadosamente para mejorar el sabor, siendo mencionado en varias recetas como "aceite bueno" o aún más típicamente como "aceite de comer".



La villa de San Francisco de Campeche tuvo durante el siglo XVII una gran importancia para el comercio de la Nueva España.  
© Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.



### Y además del puerco...

Las bondades del clima y la fértil vegetación de las costas del Caribe permitieron que el ganado mayor se extendiese rápidamente. Así, para fines del siglo XVI, sabemos que en La Española y en otras islas, los rebaños se habían extendido tanto en estancias como libremente por casi todo su territorio, existiendo millares en estado salvaje, considerados como producto de cacería, actividad a la que se dedicaban varios blancos y negros para la obtención de los cueros, mercancía de gran demanda en España, dejando la carne abandonada, lo que provocaba epidemias (Acosta, 1985:195).

Según otro fraile de la época, la carne era tan barata en la Nueva España que la comían todos los pobres (Ajofrín, 1986:75). Sin embargo, es más probable que el consumo de las clases populares se limitara a las menudencias, de la que todavía subsisten numerosas formas de preparación. Desde luego, el lugar principal lo ocupa el mondongo, con sus numerosas variantes: criollo, habanero, cubano y el muy conocido andaluz; pero no dejaban de ser importantes las patas, hígados, riñones, sesos, tuétanos, lengua, y criadillas. Todos ellos de gran difusión y parte importante de la dieta cotidiana, mucho más que los bisteces, costillas, picadillos, embutidos, guisados, estofados y la "ropa vieja", reservados para los comerciantes y hacendados, o para los días de fiesta, cuando se podía realizar un gasto de más.

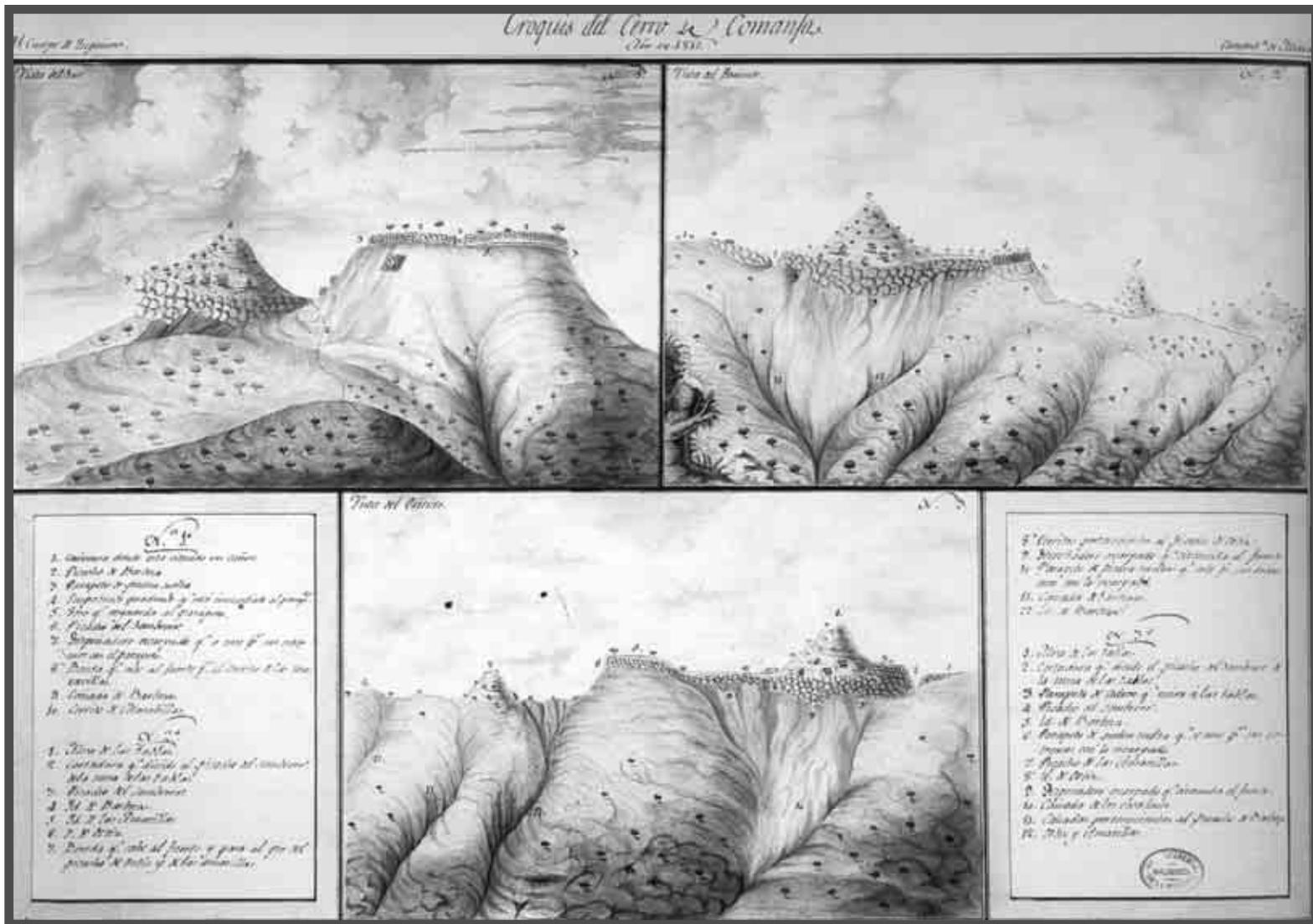
Pero la forma de consumo más difundida de la carne de res era en las imprescindibles ollas y pucheros, alimento cotidiano de la mayoría de los criollos y españoles. La "Olla cubana" llevaba, por ejemplo, riñones de ternera, junto a carne de puerco, tocino y gallina, mezclado con

todos los productos vegetales del campo caribeño: plátanos pintones, camotes o batatas, calabazas, frijoles o habichuelas, malangas, yucas, coles de repollo, nabos, berenjenas, tayotes, calabazas de Castilla, tomates, ajos y cebollas. Todo sazonado con cominos, cilantro, pimienta negra y azafrán.

El ganado cabrío era menos frecuente en las islas, aprovechándose tanto la carne como la piel, pero sobre todo el sebo, usado para las lámparas, aunque no era considerado de muy buena calidad. Los carneros eran demandados principalmente por los españoles, acostumbrados a su amplio consumo en su tierra natal, pero que en la región caribeña no dejaban de ser escasos y caros, comparado con la pródiga cantidad de reses y puercos.

### Del mar y del cielo

Después de la carne de cerdo la gran favorita de las islas era la de la tortuga, que debía ser en ese entonces muy abundante y que tenía una ventaja adicional sobre cualquier tipo de carne: una tortuga capturada en una bodega de un barco podía sobrevivir varios meses alimentándose del agua y de los pequeños organismos que ahí se filtraban. Las formas de preparar una tortuga eran variadísimas *se pone en toda clase de salsas, se hace en sopa, como si fuera de buey o carnero, se asa en brocheta, se come en trozos cubiertos de lonjas de tocino, en adobo, guisada en fricasé, sus intestinos son muy buenos y sus patas excelentes*, nos dice un viajero de la



Croquis del cerro de Comanja, Jalisco (cerro del Sombrero), 1817. © Cartografía Histórica de América.

época. Aparte de la costumbre de transportar las vivas en las bodegas de los barcos, tenemos noticias que otra forma de conservarlas como provisión para las travesías consistía en salarlas y ahumarlas.

Además se seguía consumiendo la carne de manatí, considerado todavía un pez, el “pez con manos”, aunque los franceses ya le llamaban vaca marina, reconociendo que es un mamífero. Era muy celebrado por lo exquisito de su carne, comparada a la del puerco, pero todavía más sabrosa. Las recetas para su elaboración se asemejaban a la de los cerdos, friéndose con manteca de este tipo.

A este respecto debemos recordar que la salazón y el ahumado eran casi las únicas formas de conservación de los alimentos y que los europeos, excepto aquellos provenientes de las costas o habituados a la navegación, no estaban acostumbrados al consumo del pescado fresco, por eso una de las mercancías más apreciadas

en la región era el bacalao y al ser difícil el abastecimiento, se buscaron sustitutos como el róbalo, que gozó de amplio favor, llegando incluso a ser mercancía de exportación de varios puertos, entre ellos Campeche.

Prácticamente cada región tenía una receta para preparar el bacalao o sustitutos, había recetas desde la más conocida “a la vizcaína”, a otras más raras como “a la granadina”, con perejil y muchos ajos; “a la canaria”, con azafrán y papas; “a la italiana”, con chiles dulces; y un sinfín de recetas más con nombres de ciudades americanas y europeas. Lima, Veracruz, Camagüey y Roma, figuraban en este universo de pescado seco.

De las aves seguían siendo los favoritos los pollos, las gallinas y los pavos, tanto frescos como ahumados, pero especialmente los últimos, los pavos o guajolotes, considerados platillos de fiesta. Aparte de ellos, en algunos lugares se criaban perdices y tórtolas, además de palomas y pichones.

Producto de la cacería, las palomas torcazas eran muy solicitadas especialmente cuando maduraban las semillas del palo de campeche -palo de tinte-, que según los relatos gustaba apasionadamente a esas aves engordándolas a maravilla y comunicaba a su carne un agradable olor a clavo y nuez moscada. Las torcazas ganaban tanto peso que eran muy fáciles de cazar, bastaba el menor roce de un proyectil para que cayeran al piso llegando a veces a tirar dos o más pájaros de un solo tiro. La forma de prepararlas era muy entretenida, ya que cada cazador desplumaba a su presa, la hendía por la mitad ensartándola diagonalmente en un espetón de un muslo al ala opuesta, plantando su espetón frente al fuego, haciéndola girar de vez en cuando aunque se recomendaba comerla casi cruda, sazonada con apenas un poco de sal y limón o naranja agria.

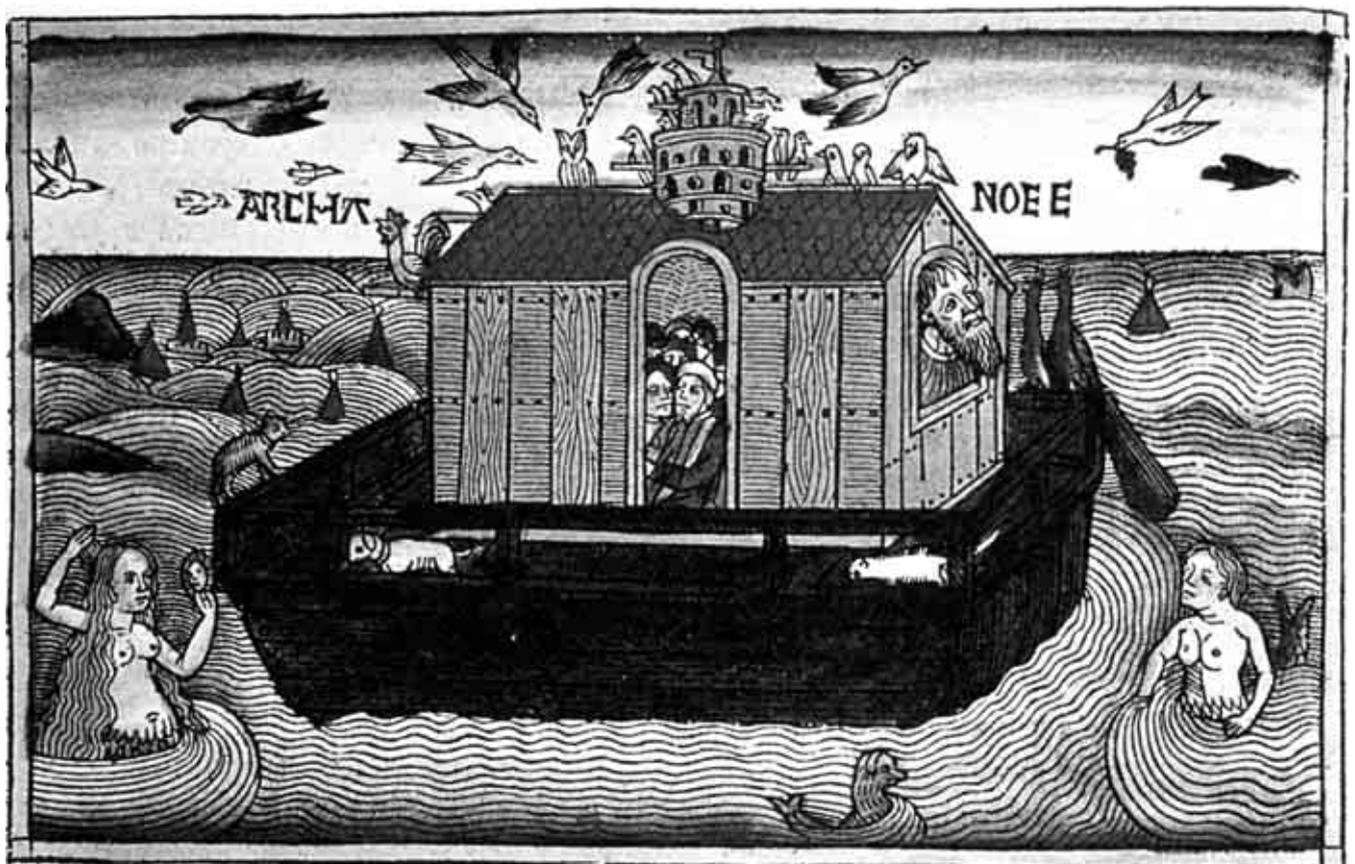
#### De la tierra

En las islas, donde el maíz es de difícil crecimiento y el trigo una importación de lujo, el pan común era a base de yuca, tubérculo que se cortaba en pedazos pequeños y después se rallaba, para posteriormente ser exprimido, resultando una

tortilla delgada y muy grande y ancha, que al secarse era consumida como pan. El nombre de este producto era cazabe, alimento que gozó de gran difusión por su durabilidad y resistencia. Los europeos, principalmente los ingleses, no tardaron en adoptarlo y era llevado en las embarcaciones en lugar de los bizcochos o galletas de harina de trigo. La única desventaja del cazabe estaba en su poco sabor, pero en cambio fue considerada muy sana y alimenticia. Los panes de yuca tenían que ser consumidos humedecidos, pues secos eran ásperos y rasposos, pero remojados en agua o en caldo producían una excelente papilla.

Aunque el cazabe no fue usado por la mayoría de la población de la peninsular, seguramente fue conocido y gozó de alta estima entre los sectores dedicados a la navegación, especialmente en Campeche.

No de menos importancia eran los camotes o batatas. La parte comestible de la planta es el tubérculo, mientras que hojas y tallo eran usados como forraje en la alimentación de caballos y bueyes, pero sobre todo en la de los puercos a los que engordaba extremadamente, proporcionándole firmeza además, a su carne y



Sirenas prestas a tentar a los sobrevivientes del Diluvio, Biblia de Nuremberg, 1493a



Combate naval entre españoles y turcos (siglo XVII). Óleo firmado por Juan de la Corte (1597-1660). Museo Naval, Madrid. © España en la mar. Una historia milenaria.



Combate naval entre españoles y holandeses (siglo XVII). Óleo anónimo de escuela holandesa del siglo XVII. Museo Naval, Madrid. © España en la mar. Una historia milenaria.



Combate naval de Pernambuco o de los Abrojos (12 de septiembre de 1631). Óleo atribuido a Juan de la Corte (1597-1660). Museo Naval, Madrid. © España en la mar. Una historia milenaria.

tocino. Los camotes eran una buena parte de la alimentación de los colonos de clase modesta, se cocían en un caldero con poco agua y sal cubriéndolos con sus hojas. Poco después se bajaba el caldero de fuego y se tapaba con una tela gruesa a fin de encerrar el humo dentro y terminándolos de cocer a fuego lento. Ese tiempo se dedicaba a la preparación de una salsa picante con jugo de limón, chile machacado y sal, que era el complemento de los camotes que se comían una vez pelados mojándolos en la salsa.

**CABRITO O  
VENADO COCHIFRITO**  
*Se coge un cabrito, cordero o venado pequeño, se quita el pellejo, se le sacan las tripas que se botan, y las demás menudencias. Después de lavado, se pica con tocino, jamón, perejil, hierbabuena, ajos, mejorana, cebollas y especias finas, pimientas de las dos, y cilantro, bien machacados, huevos duros y alcaparras. Se rellena por dentro, untándole antes manteca y por fuera también, con sal. Se coce y luego se pone en una cazuela a hervir con manteca, vinagre y orégano hasta que esté cocido en un fuego lento, y se verá que bocado tan exquisito resulta.*

También se usaban los camotes en cocidos, pues como menciona el padre Labat: cuando se cocinan con carne para comerlas en vez de pan, como hacen nuestros bucaneros, cazadores de Santo Domingo y muchos colonos, basta lavarlas bien sin pelarlas y se ponen en la marmita cuando la carne espuma. Se cuece así y aprovechándose de la grasa de la carne, comunican a ésta su jugo y su olor. Se pelan y se cortan en cuartos cuando se les quiere cocinar con la carne

como se hace con los nabos, las zanahorias y otras raíces, entonces se funden enteramente y dan un potaje espeso como puré, de muy buen gusto.

Podían ser elaborados en otras formas y unas de las más gustadas eran como confituras y golosinas: *se comen en los postres como frutas. Después de cocerlas bajo cenizas calientes, se pelan y se sirven rociadas con jugo de naranja azucarado. A menudo se comen calientes, sin añadirles nada, porque estando cocinado ese fruto lleva siempre consigo su salsa y es siempre bueno. Hasta creo que es más sano de esa manera. Cavada y extraída en tiempo seco, el camote se conserva más de un año.* Eran tan gustados en esa época que dieron lugar a un proverbio: "los que regresan a Europa después de haber comido batatas, retornan a las islas para seguir las comiendo".

Para esta época seguramente ya había pasado a formar parte importante de la dieta un grano que se integró totalmente a la región: el arroz, cultivo introducido por los árabes en el sur de España, pero que no tardó en ser cosechado en algunas regiones muy húmedas de América, como el sur de Campeche.

Ya en el siglo XVIII se habían construido en una de las exportaciones de ese puerto, siendo llevado a La Habana y a Veracruz, alabado por su blancura, grosor, peso y gusto, y comparado al de Valencia, el más famoso de España.

Entre los vegetales usados en el Caribe tenemos los nativos tomate, maíz, yuca, camote, frijoles, malanga, ñame, quimbombó y calabazas, a los que no tardaron en unirse plátanos, cebollas, papas, berenjenas, coles, ajos, zanahorias, chícharos, pepinos, remolachas, cebollines, pepinos, apio, berros, nabos, rábanos, entre otros que han ido configurando el modo de alimentarse de las islas. Las frutas, en cambio, tuvieron más problemas, pues a excepción de unas cuantas, las europeas de climas más templados no soportaron el proceso de adaptación. Solamente pudieron unirse a las nativas guayabas, piñas, aguacates, papayas y mameyes, por solo mencionar las más conocidas, algunas fru-

tas asiáticas y africanas que rápidamente fueron aceptadas y difundidas, tales como plátanos, naranjas, limones, limas, naranjas agrias, tamarindos y mangos, y algunos otros mediterráneos que aunque se llegaron a producir eran menos frecuentes, higos y granadas entre ellos.

Como centro de intercambio entre diversos países, en el Caribe se conocieron y comercializaron multitud de especias que formaban parte importante de gran número de recetas: perejil, tomillo, laurel, clavo, canela, nuez moscada, mostaza, pimienta, pimienta gorda, orégano, comino, azafrán anís, achiote, ajonjolí, azúcar, pimentón y coco seco; mezclaban sus sabores con vinagres de vino o caña, aceite de oliva, miel, melado de caña y vino jerez configurando la riqueza de sabores y olores que caracteriza a la zona. La dieta de los habitantes del Caribe se complementaba con un gran número de productos españoles y europeos que se intercambiaban por el azúcar isleño y otras mercancías que en Europa eran escasas. Pasas, aceitunas, almendras, alcaparras, ciruelas pasas, higos, manzanas, nueces y castañas se unían a algunos quesos como el holandés patagrás, el de "bola" o queso gouda y algunas conservas como el jamón serrano y las anchoas, para acabar de configurar una de las regiones del mundo donde la confluencia de productos y de culturas tan diferentes creó una gastronomía tan rica y variada, síntesis y conjunción de los cuatro sabores básicos: dulce, salado, amargo y picante.

### **Sartenes y cazuelas**

Quizá debido a la escasa presencia indígena en el Caribe, eliminada violentamente después de varias epidemias y trabajos forzados, el laboratorio culinario colonial en las islas se vio francamente influenciado por las tradiciones de los conquistadores europeos. Aunque permanecieron en el gusto popular algunas formas de preparación de fuerte raigambre nativa, como las barbacoas y los asados, la gran mayoría de las recetas de la época se inclina por el uso de las cazuelas. Las ollas y cocidos, de uso diario, se unían a los guisados y con menor frecuencia

a las frituras, aunque algunas veces el freído era solo un paso en la preparación de los barrocos cocidos y guisados.

En la península de Yucatán las formas de preparación indígena se preservaron al resistir la población maya el violento proceso de colonización. Así, los tamales, los "pibiles" o barbacoas, los asados, los "salcochos" y los adobos, se alternaron con las formas europeas de cocimiento, configurando el panorama culinario peninsular.



### **El sabor de las Islas: el sofrito**

Parte fundamental de las recetas de la Colonia y aún de nuestros tiempos es el uso del "sofrito", tradición española que no tardó en tomar carta de naturalización en el Caribe, donde fueron incorporados a esta mezcla otros ingredientes del Nuevo Mundo, receta base que a su vez regresó a España para acabar definiendo gran cantidad de platillos ahora considerados de la más recia tradición hispana.

Retomando a Carballo (1995:25), podemos afirmar que el sofrito: “es la piedra angular de la cocina caribeña, el sabor de las islas. Es la versión caribeña de las mezclas de vegetales olorosos salteados, usados en muy diferentes cocinas –el “battuto” italiano, el “mirepoix” francés, y el “sofregit” catalán. Como sus contrapartes europeas, el sofrito es usado como base aromática en la realización de muchas sopas, guisados y salsas.



La Habana en el siglo XVIII. Foto Museo Naval, Madrid.  
© Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781.

Como en cualquier forma de preparación cotidiana las recetas del sofrito varían grandemente. En su versión más simple, el sofrito puede ser una mezcla de ajos y cebollas picados, ligeramente salteados. La receta puede también incluir vegetales y hierbas, tales como chiles dulces verdes o rojos, jitomates y cilantro. Hay un sinnúmero de versiones, y cada región, ciudad, barrio, familia y hasta el propio cocine-

ro, tienen el orgullo de conservar la receta “auténtica”, pero de hecho todos los sofritos comienzan con los ingredientes básicos ya mencionados, y casi todas las recetas del Caribe español comienzan con “haga un sofrito con...”.

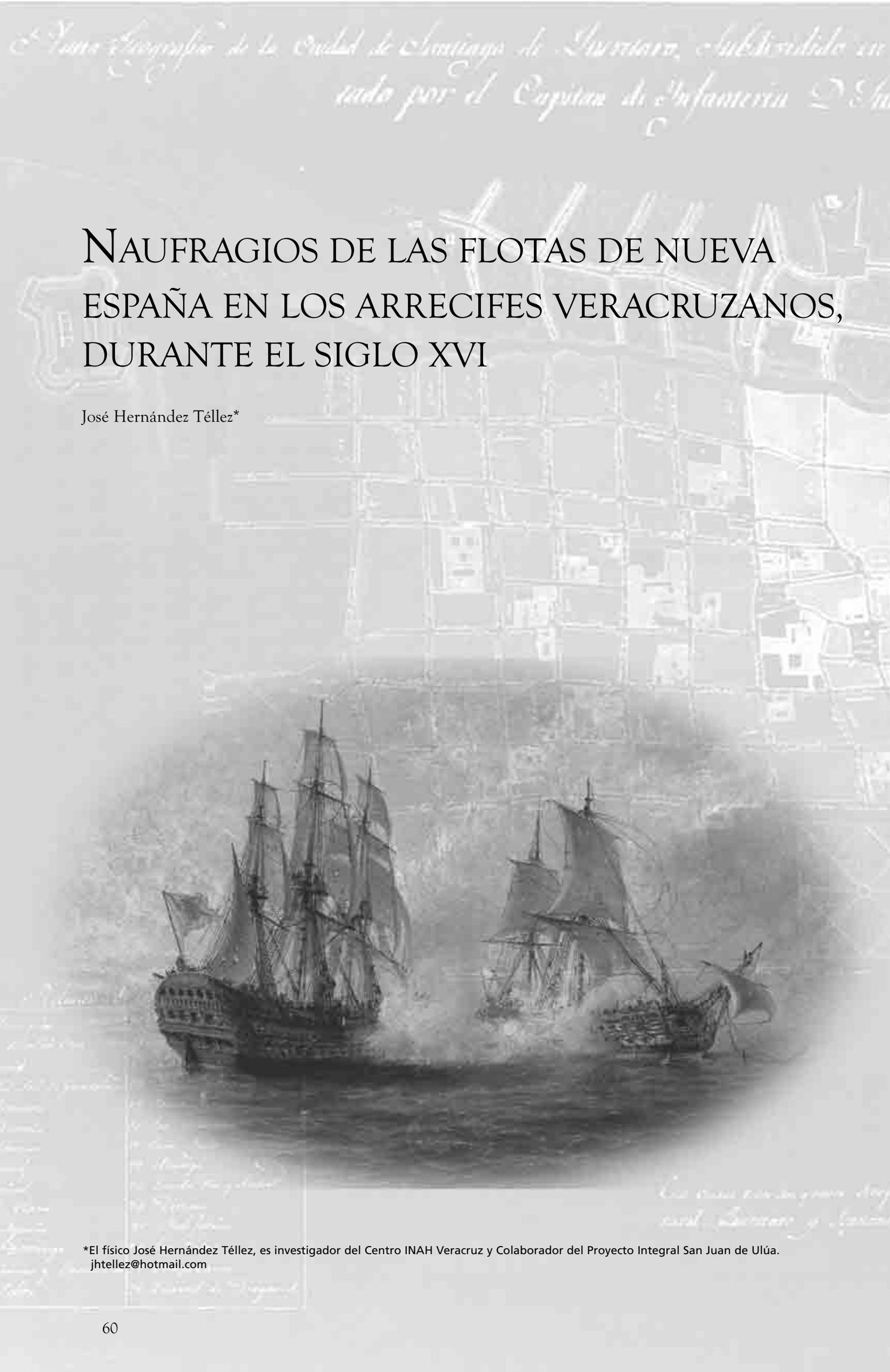
La cocina de Campeche y la península de Yucatán se inscriben en este dilatado mundo caribeño del sofrito, hasta construir un factor que la define y une a las demás antiguas colonias españolas. La receta básica regional tiene como punto de partida la blanca manteca de cerdo donde se fríen ajos, cebollas y jitomates, a lo que se agrega de acuerdo a la receta alguna variedad de chile, desde el suave dulce, rojo o verde; el más fuerte “xcatic” o güero; hasta el violento pero sabroso habanero. Los recetarios antiguos hablan de otros olores que se añadían a la mezcla para hacerla todavía más compleja, cilantro orégano, pimienta, cominos, azafrán o achiote son algunos de estos aromas ahora prácticamente en desuso.

**Nota:**

El presente trabajo es un extracto de capítulo para libro en proceso de elaboración del autor.

### CHANFAINA

*Córtese en pequeños pedazos el hígado o asaduras del puerco o carnero, hierbas en agua con sal hasta que se ablande bien, añádase un poco de pimienta de Castilla de Tabasco molidas, ajos, cebollas, tomates en pedazos, la correspondiente manteca, vuelva a hervir espesando el caldo con un poco de pan tostado o harina, y dándole paladar con naranja o vinagre, hervirá un rato.*



*Una Geografía de la Ciudad de Santiago de Veracruz, descubierta en  
todo por el Capitán de Infantería D. Juan*

# NAUFRAGIOS DE LAS FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA EN LOS ARRECIFES VERACRUZANOS, DURANTE EL SIGLO XVI

José Hernández Téllez\*

\*El físico José Hernández Téllez, es investigador del Centro INAH Veracruz y Colaborador del Proyecto Integral San Juan de Ulúa.  
jhtellez@hotmail.com

## Introducción

Las dificultosas condiciones presentes para el tráfico marítimo de la Carrera de Indias, que al pasar por el mediterráneo americano (mar Caribe y golfo de México), debía enfrentar: ciclones tropicales, frentes fríos, ondas del este, suradas, los oleajes y la intensa corriente que viene desde el Atlántico ecuatorial, así como la falta de experiencia o conocimiento de los maestros a cargo de embarcaciones sobre los cayos arrecifales y derroteros, sumados a navíos inadecuados, llegaron a provocar calamidades.

Durante los dos primeros siglos de la Colonia en la Nueva España, se registraron graves y frecuentes incidentes durante los derroteros desde y hacia el puerto de San Juan de Ulúa. Algunos navíos solos, o en flotas con cargamento de oro, plata, azogue, joyerías y mercaderías se fueron al fondo del mar durante, naufragios producidos por encallamientos, batallas navales, piraterías y las adversas condiciones oceanográficas, y meteorológicas que se dan en los arrecifes de las costas de Veracruz.

El puerto natural del cayo de San Juan de Ulúa, era angosto y muy peligroso por la cercana presencia de arrecifes, en invierno principalmente. Para fondear, las flotas atracaban primero frente al cayo de Ulúa, después en un muelle de madera junto a una torre o casa, luego en una cortina o muro con argollas para amarrar sus cables. Sin embargo, las embarcaciones frecuentemente se destruían entre sí, al chocar unas con otras, o se rompían los cables y, al derivar encallaban en los bajos y playa cercanas al puerto.

El objetivo del presente trabajo es, comentar algunos naufragios de las flotas de Nueva España, ocurridos en los Arrecifes Veracruzanos (AV), durante el siglo XVI, de 1528 a 1598, se

enfatan las condiciones meteorológicas y localización de los arrecifes, los cuales, fueron la principal causa de los daños y pérdidas de las embarcaciones, con derroteros de los puertos de España a la Nueva España, y específicamente al puerto de San Juan de Ulúa, así como el retorno, además del tráfico marítimo local o de cabotaje, hasta la isla de Cuba.

La figura 1 muestra los AV, de origen posglacial, hace unos 5 mil años atrás. Varios siglos antes de la llegada de los españoles, ya se conocía la zona norte de los arrecifes tipo plataforma, así como los costeros, además, el puerto natural *Tecpantlayácac*, ubicado frente a la costa cálida y húmeda de *Chalchiuhcuecan*, con el arroyo *Tenoyan*, una playa arenosa y dos rocas con arrecifes coralinos costeros; en el mar de *Chalchicueyécatl* un canal angosto de navegación y cuatro bancos de coral. El puerto se localizaba al sur de una gran plataforma arrecifal coralina, en los cayos áridos *Tlayácac* y otro de menor tamaño al este, en el primero atracaban y desembarcaban las canoas o piraguas. Otro cayo arrecifal de gran importancia ceremonial fue el *Chalchihuitlapazco*, dedicados especialmente a los entierros de algunos pobladores costeros y, tal vez, del altiplano mexicano.

Desde 1518, el mismo sitio fue primero el puerto de paso con el nombre de islote de San Juan de Ulúa, después, puerto de altura y cabotaje, manteniendo la actividad durante la Colonia junto con la nueva ciudad de Veracruz fundada por cédula Real en junio de 1615. Desde 1902 es parte de la bahía artificial del puerto de Veracruz, actualmente ampliado el patio de contenedores. En la zona sureste, existe un arrecife costero en la punta Antón Lizardo y varias

plataformas arrecifales. A través del tiempo el nombre de muchos arrecifes se han ido modificando.

### Condiciones meteorológicas en los Arrecifes Veracruzanos (AV).

En los AV se presentan dos tipos de masas de aire que provocan el sistema monzónico del golfo de México; 1) la tropical marítima procedente del océano Atlántico durante el verano, con vientos alisios cálidos y húmedos, 2) la polar continental procedente de Norte América durante el invierno, asociada a los frentes fríos. Ambas masas están relacionadas con la temporada de lluvias y secas respectivamente, en la transición, éstas se van alternando, pero no hay una situación bien definida. Además, existe una circulación local generada por las brisas de costa, por la mañana y tarde procedente del mar, en la noche y durante la madrugada de tierra adentro, también se presentan ondas cálidas o suradas moderadas a intensas entre febrero y abril.

El Sistema Arrecifal Veracruzano (SAV) es una costa brava, por las intensas marejadas y oleajes, durante el invierno con los frentes fríos y las turbonadas. En verano, especialmente agosto y septiembre, por el paso de los ciclones tropicales, trombas, el forzamiento de la brisa marina con los alisios, las tormentas eléctricas y lluvias torrenciales por la influencia de la zona de convergencia intertropical, que provocan grandes avenidas en las bocas de los ríos Papaloapan, Xamapa y la Antigua, además de los obstáculos de los bajos de arena, arrecifes costeros y de plataforma, que desvían las corrientes y amortiguan las olas. Esta situación junto con las costas áridas, cálidas, con dunas, médanos, pantanos cercanos, sin agua potable, ni posibilidad de poblar, no logró impedir el comercio marítimo colonial, con embarcaciones de madera y velas, relativamente frágiles, que causaron grandes pérdidas humanas y materiales en las Flotas y Armadas de la Nueva España.

Figura 1. Ubicación de los Arrecifes Veracruzanos, del siglo XV al XVIII, todos sumergidos, excepto los cayos. El número entre paréntesis indican el año, en que se menciona el nombre del topónimo.





### Nafragios en el SAV, siglo XVI

El contador Rodrigo de Albornoz, a mediados de diciembre de 1525, nos dice que: "En esta Nueva España, Cesárea Majestad, no ha habido muy buena disposición de puertos para los navíos que a ella vienen, y agora la Villa Rica de la Vera Cruz, se muda seis leguas de donde estaba (Quiahuiztlán) junto a un río que dicen de Canoas, que es el mismo términos suyo hacia la villa de Medellín, porque el puerto de San Juan (de Ulúa) donde agora vienen los navíos, suben un brazo de mar a este sitio, donde agora se pasa la dicha villa, y otro al de Medellín; y éste está más cerca para desembarcar la ropa de los navíos, dos leguas que el de Medellín; y así se podrán desembarcar más a placer las mercaderías que de aquí (en) adelante vienen y sin tanta costa." Mientras esto ocurría, en octubre de 1525, por un severo huracán se perdió una embarcación en las costas de México, el capitán Juan de Aválos, dos franciscanos y unos 70 marineros se ahogaron. En 1528, se hundió el navío del capital Figueroa cargado con joyería y oro obtenidos en saqueos de los entierros de los caciques de la sierra mixe (zapoteca), al ir navegando entre el río Huitzilapan donde se localizaba la Antigua Veracruz y el arrecife punta Gorda, debido a un

recio temporal.<sup>1</sup> En 1545, contamos con el registro de otro naufragio en el SAV.<sup>2</sup>

Entre el 3 y 4 de septiembre de 1552, García de Escalante Alvarado, alcalde mayor de Veracruz (Antigua), informó al virrey sobre daños que causó un huracán en el puerto de San Juan de Ulúa y en Veracruz. Se hundieron dos carabelas de Tabasco y una de Yucatán, cinco navíos de gavia y cuatro barcas de carga y descarga de mercaderías.<sup>3</sup> La navegación de cabotaje (costera), unía a Veracruz (y su puerto de San Juan de Ulúa) en una ruta, con Tabasco y Yucatán; el cargamento era variado: vinos, especies, materiales de construcción para Ulúa, etc. El huracán causó pérdidas humanas y destrucción en Ulúa y Veracruz, el puerto se inundó, la albrada de piedra para defensa se deshizo, los sillares fueron desplazados hasta la isleta de Gavias y el muelle de madera quedó deshecho. De unas 20 embarcaciones la mitad o más fueron destruidas y el resto quedaron en malas condiciones.



Terrible fue el saqueo que a la ciudad de Veracruz sometió el pirata "Lorencillo" el 18 de mayo de 1683. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

El navío *Santa María la Blanca*, de 220 toneladas, al mando del maestre Francisco de Santana, y el navío *Espíritu Santo* de 220 toneladas, con ruta a España en 1555, a cargo del maestre Damián Martín, se hundieron en el puerto de San Juan de Ulúa, en la primera hubo víctima y el barco tenía un cargamento de oro y plata.<sup>4</sup> Poco después, en 1558, dos embarcaciones naufragaron en el SAV, no se salvo nada.<sup>5</sup>

La flota del general Juan de Velasco de Barrio, llegó incompleta el 18 de septiembre de 1566, al puerto de San Juan de Ulúa. Dicho general informó al rey sobre los navíos perdidos, en carta del 2 de diciembre del mismo año, entre los naufragios del SAV le dice:

A cuatro de octubre que fue día de San Francisco dió un norte huracán en el puerto tan recio que se desamarraron algunos navíos y se maltrataron unos con otros y dió al través uno de que era dueño el capitán Armijo. Después de escripta ésta hasta aquí, llegó nueva a esta ciudad al virrey y a mí, como a los diez y nueve del pasado, ocho leguas del puerto de San Juan de Lúa se había perdido el navío nombrado el Cedro que venía de Cabo Verde de cargar de sclavos, y que se habían ahogado cuarenta y cuatro españoles y doscientos cincuenta negros...<sup>6</sup>

Hacia finales de diciembre 1566, la nao de Esteban Gómez, se hundió dentro del puerto de San Juan de Ulúa.<sup>7</sup> Tal vez, por causa de un frente frío, según la fecha del informe.

La flota del capitán general Cristóbal de Eraso, arribó con dificultad al puerto de San Juan de Ulúa el 7 de octubre de 1567, debido a un frente frío. De lo ocurrido a dicha flota Cristóbal le informó al rey que el día: "...diez y seis de octubre sucedió en este puerto un temporal de norte con el cual se perdieron tres naos, hice toda la diligencia posible de manera que se sacó dellas toda la demás de la ropa, no se ahogó persona ninguna, las demás naos quedaron muy maltratadas, hícelas reparar lo mejor que se pudo...".<sup>8</sup>

El 23 de septiembre de 1568, hubo un enfrentamiento naval en Ulúa, entre una flota de siete

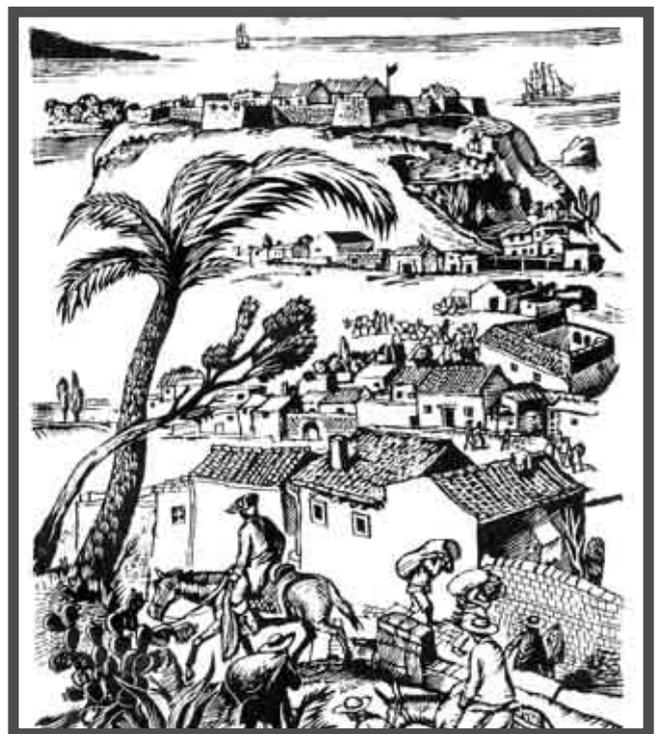
barcos ingleses con la flota de 13 naves españolas, que transportaba al nuevo virrey novohispano. El capitán general John Hawkins, pirata y comerciante de esclavos africanos, perdió dos carabelas, *El Ángel* y *Jesús de Lubeck* y dos patax. El capitán general Francisco de Luján, de la flota hispana, perdió tres navíos y dos barcas.<sup>9</sup> En total nueve embarcaciones se quemaron y se hundieron.

Hacia mediados de 1580, el navío Almiranta *La Trinidad*, al mando del maestre Hernán García, naufragó en la zona norte del SAV.<sup>10</sup>

El 19 de septiembre de 1582, se hundieron dos embarcaciones en la zona sureste del SAV: la nao de Juan Ginete y la Almiranta *Nuestra Señora de las Rosas*, del maestre Alonso Conquero;<sup>11</sup> asimismo, en el invierno de 1584, en la misma zona se perdió el navío *La Juana*, de Bartolomé González.<sup>12</sup>

El 30 de diciembre de 1588, en una carta-relación de Martín Pérez de Olazábal, capitán general de la flota de Nueva España, informó la pérdida del navío Almiranta *Ascensión* (de 500 tons.), al mando del maestre Juan de Lambarri frente al puerto de San Juan de Ulúa.<sup>13</sup>

El 10 de marzo de 1590 Bautista Antonelli, ingeniero italiano, levantó una perspectiva de las construcciones en el puerto de San Juan de



El fuerte de San Diego en Acapulco en 1617. Era un importante bastión en la defensa del mar del sur. © *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo*.

Ulúa, señalando que contaba con un hospital, iglesia, herrería, almacén del rey, la casa de las mentiras, la plaza al Norte y muchas casas construidas con maderas de los navíos destruidos, algunas fabricadas sobre palos debajo del agua, para unos ocho o 10 españoles y 150 naturales africanos esclavos ocupados en las obras. Entre las dos torres había un lienzo de muralla de 448 pies de largo, con argollones gruesos, para que los navíos se amarrasen para mayor seguridad durante los intensos vientos del Norte. Además, la torre chica de planta cuadrada de 48 pies<sup>2</sup> se hallaba en mal estado, ya que se cimbraba con los cañonazos y vientos fuertes, misma que servía para la defensa del canal del norte, área de ingreso para las naves grandes; igual se encontraba la torre alta, que servía para la defensa del canal de la Gallega, por donde entraban naves pequeñas.<sup>14</sup>

A finales de 1590, un frente frío azotó el SAV y Tabasco. Se perdieron 15 embarcaciones de la flota de Nueva España al mando del almirante Antonio Navarro. En el SAV se hundieron seis naos de los maestros Cristóbal Sánchez

Melgarejo, Pedro Díaz Franco, Antonio Buenavista, Miguel Rodríguez, Bernardo de Paz y Pedro de Iriarte.<sup>15</sup>

Otro frente frío afectó al SAV en marzo de 1591, causando el hundimiento de cinco embarcaciones en el puerto de San Juan de Ulúa.<sup>16</sup> Poco después, en octubre de 1594, la nao de Tomás Gallardo se hundió en la zona sureste del SAV.<sup>17</sup>

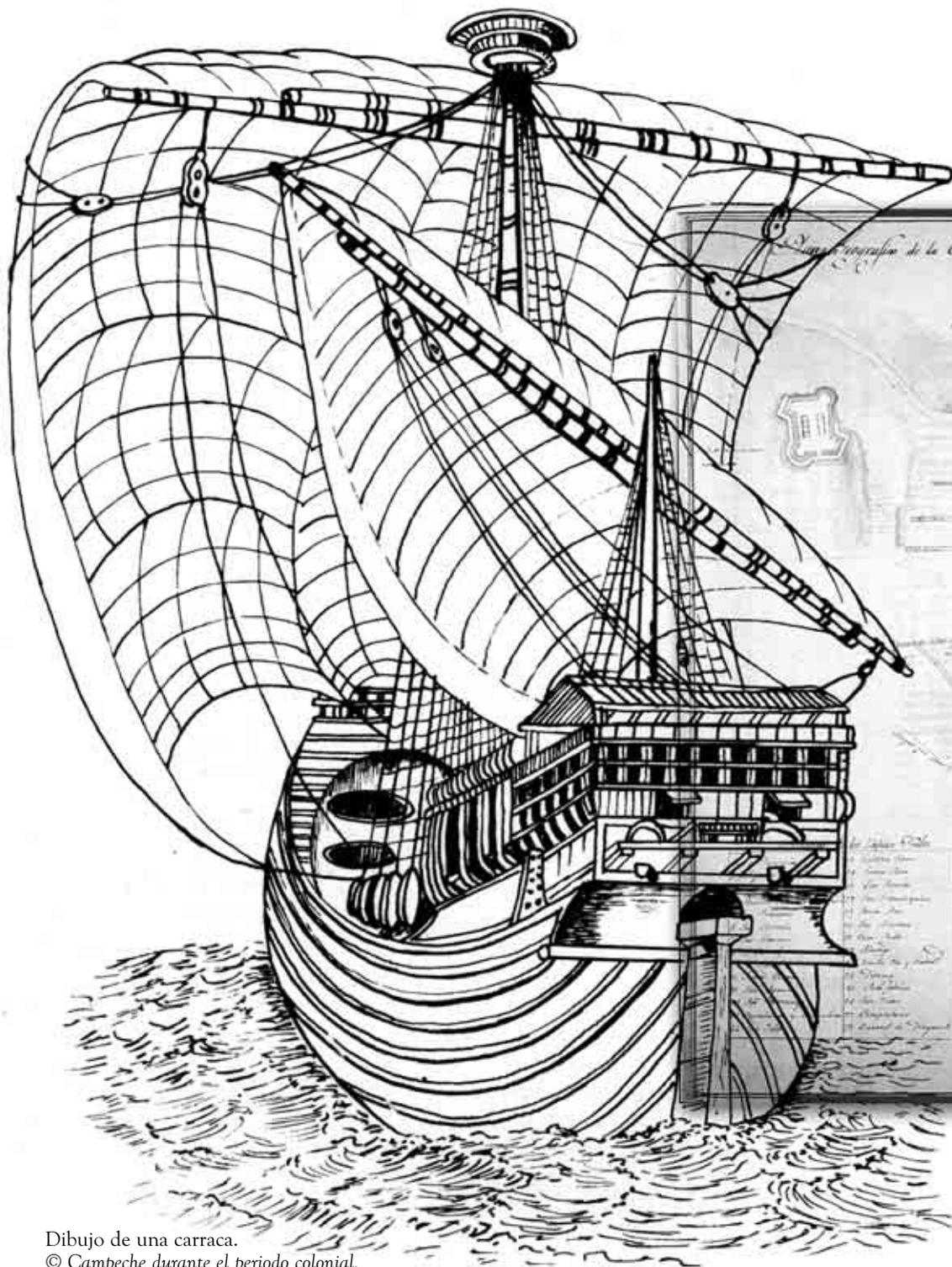
En 1597, hubo varios naufragios en el SAV, entre estos, dos patax, una barca del rey, dos naos *La Concepción* y *La María*.<sup>18</sup>

### Conclusiones

Como se señaló, el principal riesgo que enfrentaron los navíos en la Carrera de Indias, al pasar por el Sistema Arrecifal Veracruzano, se vinculaba a navíos inadecuados o en malas condiciones para navegar; sumado a pilotos, capitanes o maestros con poca experiencia en los cayos arrecifales, bajos de arena y canales de navegación, así como a la falta de conocimiento de la intensidad y periodos de ciclones tropicales, brisas costeras, tormentas eléctricas, trombas mari-



Defensa del Morro de la Habana; ataque británico del 1. de julio de 1762. © España en la mar. Una historia milenaria.



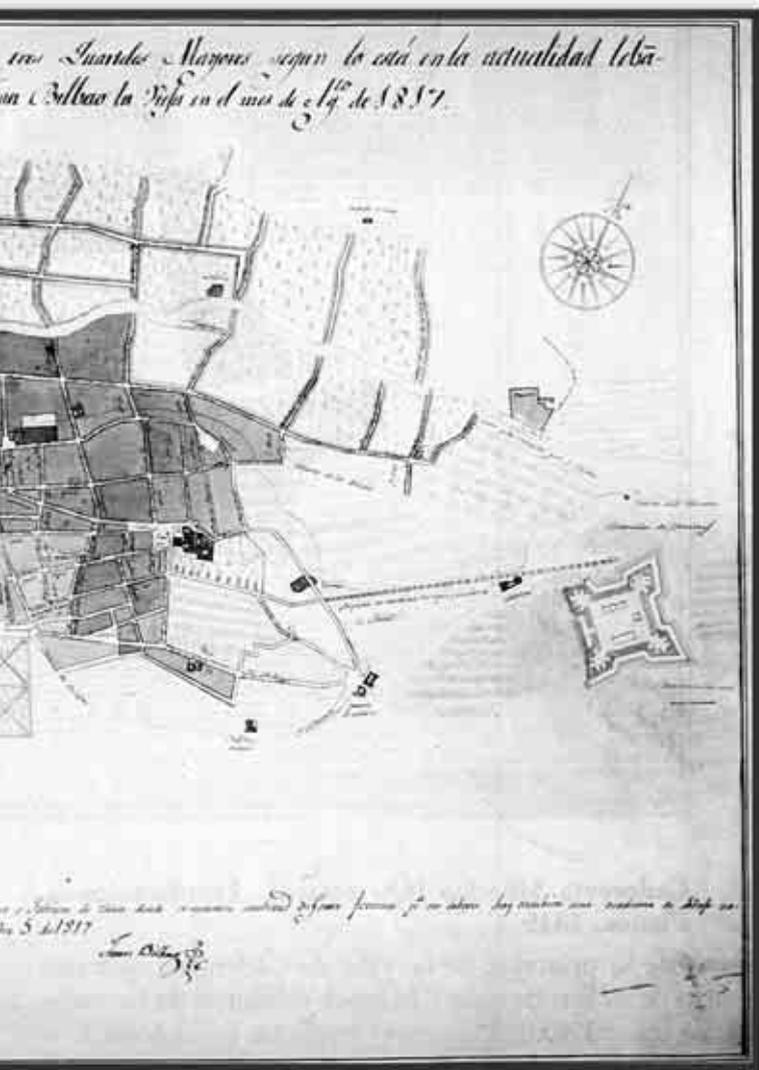
Dibujo de una carraca.  
© Campeche durante el periodo colonial.

### PICHONES CON ALMENDRAS

*Cuézanse en agua con sal, y fríanse en manteca con pimienta molida, ajos, y cominos; muélanse las almendras, pelándolas antes en agua caliente, mézclase alguna harina, póngase a hervir todo junto, añadiéndose al fin un poco de vino.*

nas, frentes fríos, turbonadas, ondas cálidas. Además, la falta del trazado preciso de las cartas de navegar y un portulano de Veracruz, que incluyera dirección y rapidez del oleaje, corriente y marea.

Época de graves y frecuentes incidentes durante los derroteros desde y hacia el puerto de San Juan de Ulúa. Algunos navíos o flotas con tesoros y mercaderías se perdieron por los naufragios, encallamientos, batallas y las condiciones oceanográficas, y meteorológicas, como las derivas por fuertes corrientes del mar Caribe y golfo de México, arrecifes, bancos de arena, malas condiciones del tiempo, por los intensos frentes fríos, tormentas en los alisios, ondas del este y los ciclones tropicales. Además el puerto natural del cayo de San Juan de Ulúa, era angos-



Plano Geográfico de la Ciudad de Santiago de Querétaro, subdivido en tres cuarteles mayores según lo está en la actualidad, 1817. © Cartografía Histórica de América.

to y muy peligroso en invierno, para fondear las grandes flotas, las cuales atracaban, primero en cayo, después en una torre o casa, luego en una cortina o muro con argollas. Frente a Ulúa a unos 900 m las aguas eran muy someras con dos playas rocosas.

Productos valiosos como el oro, plata, azogue y joyería, se fueron al fondo del mar, por la ambición y el monopolio colonial.

#### Notas:

- <sup>1</sup> Díaz del Castillo, Bernal. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Ramírez Cabañas, J., (introducción y notas). 16ava edición, Porrúa, Sepan Cuantos Núm. 5. México, 1994. vol. III, cap. CXCIV, pp. 498-499. Nota: la Crónica de Bernal Díaz fue terminada en lo fundamental entre 1568-70 en Guatemala; su primera impresión en Madrid, 1662.

- <sup>2</sup> Bonifacio, Claudio. *Nafragios históricos de la Carrera de Indias en aguas de México*. Listas de naufragios de 1519 a 1647, 2/16. professional and Historical Research. 1998-2000. hoja web. internet.
- <sup>3</sup> Del Paso y Troncoso, Francisco. *Epistolario de la Nueva España, 1505-1818*. Biblioteca histórica Mexicana de obras inéditas. 2da serie, 14. Antigua librería de José Porrúa e hijos. México, 1940., t. VI, pp. 180-206.
- <sup>4</sup> Bonifacio, *op., cit*, p. 3/16.
- <sup>5</sup> *Idem.*
- <sup>6</sup> Del paso y Troncoso, *op., cit*, t. X, pp. 158-160.
- <sup>7</sup> Bonifacio, *op., cit*, p. 4/16.
- <sup>8</sup> Del paso y Troncoso, *op., cit*, t. X, pp. 225-228.
- <sup>9</sup> García Izcazbalceta, Joaquín. Relación escrita por Miles Philips, inglés, uno de los que desembarcó Sir Juan Hawkins en la costa al Norte de Pánuco, en las Indias Occidentales,... Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Documentos Históricos. Siglo XVI. México. 1950., cap. II., p. 607.
- <sup>10</sup> Bonifacio, *op., cit*, p. 6/16
- <sup>11</sup> *Idem.*
- <sup>12</sup> *Idem.*
- <sup>13</sup> *Idem.*
- <sup>14</sup> Calderón Quijano, José Antonio. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. 2ª ed. Pro. Diego Angulo I. Gob. del Edo. de Veracruz. Consejo Superior de investigaciones científicas. Madrid, 1984, pp. 358-360.
- <sup>15</sup> Bonifacio, *op., cit*, p. 7-8/16
- <sup>16</sup> *Idem.*
- <sup>17</sup> Bonifacio, *op., cit*, p. 9/16
- <sup>18</sup> AGI: Contratación, leg. 2899 y 5112: San Juan de Ulúa, 3/12/1597. México, leg. 351. En Bonifacio, *op., cit.*, p. 9.

#### Bibliografía:

- Herdo de Tejada, M. M., 1850. Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz. Reeditada en 1940 por la oficina de Máquinas de la Secretaría de Educación Pública, México, D. F.
- Ramírez Cabañas, J., (introducción y notas), 1994. Bernal Díaz del Castillo. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. 16ava edición, Porrúa, Sepan Cuantos Núm. 5. México, pp. 700. Nota: la crónica de Bernal Díaz fue terminada en lo fundamental hacia entre 1568-70 en Guatemala, y la primera impresión en Madrid, 1662.
- Del Paso y Troncoso, Francisco. *Epistolario de la Nueva España, 1505-1818*. Biblioteca histórica Mexicana de obras inéditas. Segunda serie, 14. Antigua librería de José Porrúa e hijos. México., 1940, tomos I al XVI.
- García Izcazbalceta, Joaquín. *Relación escrita por Miles Philips, inglés, uno de los que desembarcó Sir Juan Hawkins en la costa al Norte de Pánuco, en las Indias Occidentales...* Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Documentos Históricos. Siglo XVI. México. 1950., cap. II., p. 607.

# EL CARIBE COLONIAL COMO REGIÓN

Antonio García de León\*

Existen a lo largo de la historia pocas regiones geográficas, económicas y culturales que puedan ilustrar un proceso de grandes dimensiones, en donde los itinerarios particulares suelen perderse en la inmensidad de un espacio construido por las relaciones humanas. Uno de ellos es, evidentemente, el Caribe: un gigantesco marco de tramas narrativas en donde los personajes, los individuos y los grupos humanos, luchan constantemente por superar las condiciones del medio, o la determinación de las estructuras sociales y las tendencias económicas. Al interactuar estas fuerzas, al enfrentarse las configuraciones generales con las voluntades individuales, se producen los espacios construidos de la geografía humana, espacios a su turno naturalizados.

En el Caribe por primera vez, en las postrimerías del siglo XV, el Viejo Mundo encontró a través de los mares un nuevo preludio, una puerta de entrada hacia un espacio desconocido, haciendo realidad sus fantasías. De un instante al otro, el planeta dejó de ser una superficie plana y se reconoció como una esfera, permitiendo la aproximación de los continentes para

\*El doctor Antonio García de León es investigador de la Dirección de Etnología y Antropología Social del INAH.





iniciar una nueva aventura humana, tan fundadora e infinita como los días del origen. Siendo de agua la mayor parte de su extensión, sobre las islas y litorales de las Antillas se urdió toda una secuencia civilizatoria, una respiración de refinamientos, un archipiélago de intercambios, una encrucijada que se fue formando con la lentitud con la que crece un arrecife en aguas cálidas. Ese límite de la audacia fue el artilugio del espacio, convirtiendo esos fulgores en los verdaderos protagonistas de ese tiempo. Hay muchas historias involucradas enriqueciendo su historia: algo sólo posible de reconstruir a partir de sus capas geológicas, de sus atolones de vestigios que emergen por sobre la superficie y que bullen en la vitalidad de sus estructuras flotantes. Islas que se separan del continente para formar su propio lenguaje, exhaustivo como la niebla que intenta cruzar el océano. Puertos y litorales de cara a la inmensidad de

las aguas que le dan unidad a un espacio construido de intercambios, imágenes y representaciones.

Así, lo que llamamos el Gran Caribe es un producto histórico que se consolidó a través de las redes comerciales que se iban tejiendo lentamente a lo largo de los siglos. Y aunque es producto del descubrimiento, su máximo esplendor lo alcanzó en los siglos XVII y XVIII, cuando la geografía de sus intercambios y productos alcanzó su mayor expansión, debido precisamente a que el Caribe se conformó en gran medida gracias al comercio marítimo: siguiendo las tendencias de la economía europea, pero contradiciéndolas en muchos aspectos. Períodos de crisis o de auge, aunque suelen tener la misma dinámica, no se corresponden necesariamente en el tiempo y en las dos orillas, creando un efecto de contrapunto en el concierto amplio de una economía mundial en creación.



Estamos pues en una quimérica región que se explica en función de la expansión colonial, de la apertura de los mares y que llega a constituir una comunidad histórica flotante, con todo lo que esto implica. La organización del espacio económico en esta región fue el resultado de esos intercambios y desencuentros, y la formación de su geografía huma-

na se derivó de los circuitos comerciales marítimos que ponían en contacto regular determinados puertos, radas, atracaderos y muelles: espacios que fueron construyéndose lentamente según patrones más o menos estables y duraderos. Pues la economía colonial americana fue, a pesar de los densos territorios virreinales y mineros de Tierra Firme, básicamente una economía mediterránea de sabor marítimo.

Emergiendo como refugio de huracanes, ese Caribe fue producto de varios itinerarios aleatorios, siendo el de la conquista europea, el de su integración al imperio español, uno de los más decisivos para la conformación de su historia posterior, para el inicio de una floración múltiple. Derivado de un acontecimiento de grandes consecuencias -el de la conquista y la colonización-, es uno de los espacios económicos y culturales más complejos que se han formado en los últimos siglos: que se fraguó a gran velocidad desde el desembarco de Colón y sus hombres en las Antillas Menores y Mayores, adquiriendo desde un primer momento rasgos particulares. Las islas son desde un principio la nueva vanguardia de la colonización de todo un continente, y desde los primeros años del siglo XVI proveen de potros y ganados, ya americanos, a todas

las nuevas incursiones al continente. El conjunto de islas y regiones continentales aledañas a esta parte del gran Océano Atlántico conformó en la vorágine huracanada de sus encuentros un universo privilegiado para la génesis del mundo moderno, un laboratorio del cambio social en aguas cálidas, en donde se gestaron muchas de las condiciones que harían posible después la consolidación de la dominación europea en Tie-



Carta de Américo Vespucio de Las islas nuevamente descubiertas, 1504. Florencia, Biblioteca Nazionale. © Navegación.

rra Firme. La transición mundial al capitalismo, el gran proceso que se expande desde el siglo XV hasta la revolución industrial, tuvo también en el Caribe mucho de su concreción geográfica resumida, sobre todo en lo que se refiere al tráfico del llamado "tesoro americano" -el oro y la plata del Perú y Nueva España- y a las transformaciones que explican los caminos de la expansión de Europa hacia la periferia. Esto le

### PUCHERO DE LAS ISLAS

*Se echan en una cazuela regular, en agua de lluvia, tres libras de tasajo de vaca, que se tiene cuidado de desalarlo bien antes con agua caliente, tres libras de tasajo de puerco, ahumado, un pollo o media gallina, una cebolla partida en cuatro y dientes de ajo, mahados. Se deja hervir el tiempo necesario; se quita la espuma y luego se le agregan las siguientes viandas, que se pelan y lavan con limón: plátanos verde tiernos, ñame, malanga, camotes, calabazas, yuca, tayote y maíz tierno dejándose hervir por otro buen rato. Luego se muelen en un mortero las especias compuestas por: cilantro, comino, pimienta de Castilla y un poco de azafrán. Sáquese un pedazo de malanga cocida del puchero, échese al mortero y máhese con las especias, para desleírse luego con un poco de caldo del ajiaco. Se revuelve y se echa en la cazuela, agregándole un poco de zumo de limón. Pruébese y sazónese de modo que sobresalga el agrio. Se deja hervir un tiempo más, teniendo cuidado de menearlo a cada rato para que la vianda no se pegue en el fondo de la cazuela. Pasado el tiempo dicho guiso se puede ya servir.*

dio a la región un doble carácter de umbral: por una parte, en el sentido de ser una estación de paso, de entrada y salida hacia el continente, por el otro, el de haberse convertido en un paréntesis de preludio y avanzada, que prefiguró muchas veces con gran antelación las formas posteriores de lo que llamamos "globalización" o integración planetaria de las economías. El Caribe es en ese sentido el umbral de la vida moderna, el quicio de una integración incon-

clusa a la economía mundial, pero que, al hacerla posible, aseguró también su posterior marginación. Es por eso que aquí, términos como "mundialización", "capitalismo", "barroco", etcétera, adquieren el sesgo particular de la forma como la gran región asumió estos fenómenos, los hizo suyos y los transformó.

Si tuviéramos que sintetizar al máximo este proceso a gran escala, diríamos que la conformación de sus órbitas y atracciones se basa en un sistema de flotas organizadas en la Carrera, así como en un entramado de ferias -en especial las de Portobelo y Jalapa-, que fueron el nervio vital no sólo de la economía imperial sino de una *economía-mundo* particular, que como sabemos, no habría podido existir de no ser por el mar. Un sistema poderoso que logró modificar la geografía con arreglo a una racionalización del espacio a unas escalas nunca antes conocidas, dependiendo básicamente de un mar que permitía estas magnitudes, y que como el de Omeros de Walcott, trasciende sus propios bordes y termina por inundar las montañas.

En el sentido de más larga duración, el Caribe fue y sigue siendo un crisol de culturas, razas y costumbres, un espacio intrincado que prefiguró en los primeros siglos coloniales mucho del cosmopolitismo actual, así como los primeros avances universales de lo que hoy conocemos como "modernidad". Sin embargo, gran parte de esa anticipación del futuro se basaba en un sistema intensivo de explotación de la fuerza de trabajo, originalmente indígena, diezmada por el empleo forzoso y las epidemias, y después, en el uso, el control y la reproducción de la mano de obra esclavizada de origen africano. Su impulso llegó hasta tiempos muy recientes con el mantenimiento de la trata esclavista hasta finales del XIX en algunos países, y marca todavía los grandes atrasos de la región, la huella indeleble de la condición colonial.

El Caribe es entonces un mercado marítimo que se erige en *economía-mundo* desde el siglo XVI. Sus límites cambiantes muestran la conformación discontinua de sus intercambios y la organización de su espacio económico. Se ex-



Debido a sus crímenes y destrucciones, la horca era el fin que esperaba a los piratas que eran capturados. © *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.*

tiende en los tiempos coloniales mucho más allá de las Antillas y abarca en su carácter ampliado las regiones bañadas por su mar: las inmediatas de la plataforma continental, es decir, la Florida, la Luisiana, la península de Yucatán, partes de la costa atlántica de Centroamérica, Panamá, la costa atlántica de Colombia, la costa de Venezuela y las Guyanas. Este *Caribe histórico* cuyas mojoneras eran los puertos, comprendió también gran parte del litoral mexicano del Golfo, en especial las regiones aledañas a Veracruz y Campeche –en sus costas de Barlovento y Sotavento–, y su influencia penetró hasta el Altiplano de la Nueva España, el puerto de Acapulco y los circuitos comerciales del Pacífico.

En un círculo aún más amplio de expansión, el gran espacio del Caribe se relacionaría con las islas africanas y la costa vecina de ese continente, así como con la misma Andalucía y el Algarbe del sur de Portugal, sobre todo en virtud de la permanencia secular del tráfico marítimo

del llamado “Atlántico de Sevilla”, el sistema de flotas, la disposición de las ferias y la trata esclavista que involucraba a los portugueses, por lo menos hasta 1640. Porque en la apertura del espacio marítimo atlántico tuvieron gran significación geohistórica el archipiélago de las Azores y los occidentales africanos de las Canarias, Madeira y Cabo Verde. El primer papel de estas islas anticipadas fue de servir de puertos de recalada, de bases para las incursiones en la costa de África y para las exploraciones atlánticas, lugares de aguada, de abastecimiento de carne de ganado cimarrón y productos agrícolas. Estas islas, situadas en el paso de las corrientes hacia el nuevo continente, actuaban como enclaves del mundo mediterráneo en la inmensidad atlántica, conformando una vanguardia de avance y, sin saberlo, un “primer Caribe”, pues allí surgieron modelos de conquista y colonización, de comercio y de esclavitud que fueron después empleados en la América española y el Brasil. Entre ellos, los establecimientos coloniales de plantaciones e ingenios azucareros, o el de las factorías portuguesas y las capitanías hereditarias del Brasil, que posibilitaron mantener la presencia europea en grandes



Policrates: el primer pirata de la historia. © *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.*

extensiones sin necesidad de profundas penetraciones en el *hinterland*. Fueron así la transición entre el Mediterráneo y el Caribe, estaciones de irradiación de animales y vegetales, jardines botánicos, criaderos y laboratorios experimentales para nuevas cosechas y nuevos productos. Un modelo de los posteriores éxitos y de la desaparición de sus poblaciones nativas. Por lo mismo estas islas son, hasta hoy, formalmente españolas o portuguesas, geográficamente africanas, pero culturalmente "caribeñas".

Pero ese capitalismo mercantil incipiente y poderoso que da origen a la gran región dista mucho de dominar, como la economía mundial de hoy, al conjunto del planeta: para expandirse se basa en los mercados y en las economías de las regiones del mundo que anteceden a su expansión, es decir, en lo que Wallerstein ha llamado las *economías-mundo*. Asimismo, en los siglos anteriores a la conquista de América, el Mediterráneo, tal como lo ha demostrado Braudel, constituía una de estas economías que prefiguraron el mercado mundial posterior. Una interrogante sería si este Gran Caribe, siendo una de las principales y más dinámicas de estas economías, no haya también sido construido a imagen y semejanza del Mediterráneo, pero ya no como un mar cerrado por los litorales y marcado por ellos, sino como un piélago en un área abierta y de inmensidades oceánicas mayores, que muy pocos conciben en su totalidad, y que, gracias a su nueva disposición y apertura, le da a la historia un carácter nuevo que termina por impulsarla hacia destinos a gran escala que permitieron precisamente el desarrollo del capitalismo. Los términos para referirse a esta totalidad varían según las circunstancias y las épocas: Mediterráneo americano, Atlántico de Sevilla, Caribe andaluz, *West Indies*, territorios de ultramar, etcétera, nombres que vienen siendo como los referentes de una posible reconstrucción del mar europeo en aguas del Atlántico y como la antesala en el control de los grandes espacios civilizatorios de Mesoamérica y del mundo incaico, del Perú y la Nueva España.

Pero hay algo específico que se une a la dificultad de definir a la región, pues mientras aparece como un macrocosmos, en el que muchos factores le dan unidad, en cada uno de sus entornos particulares subyace una cultura propia, resultado de la mezcla diversificada de los aportes que le llegan de fuera. Ese componente par-



Portada de un tango rioplatense. Buenos Aires, años treinta.  
© Las Sirenas. Historia de un símbolo.

ticular es la colonización de los imperios y sus proyectos diferenciados, y el que le da sin duda unidad es la migración obligada de grandes contingentes de población africana esclavizada destinada a la agricultura intensiva. Ya para la década de 1630, los rivales de España habían sentado las bases para la explotación azucarrera, implantando la esfera de la producción en el mar de los intercambios. Así, las plantaciones, trabajadas a base de la mano de obra esclava, se extendieron por las posesiones inglesas, francesas, holandesas y españolas, constituyéndose en la forma de producción más representativa del trópico caribeño. El éxito de la plantación incidió entonces sobre la pervivencia de la esclavitud, permitiendo con ello que el factor africano se constituyera en un componente básico de su identidad. Otros renglones de exportación y de importación se establecie-



Naves redondas del siglo XIV. Retablo de Santa Úrsula de Reixac. Barcelona, Museo de Arte de Cataluña. © Navegación.



Marina del océano en el siglo XVIII. Acuarela de Monleón. Museo Naval, Madrid. Foto Oronoz. © Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781.

### **CONEJO CON CHOCOLATE**

*Se limpia y hace pedazos, que enharinados, se fríen en aceite con un poco de cebolla, una vez que están bien erogados se les agrega caldo del puchero, vino blanco, sal, pimienta de Castilla y una tableta de chocolate. Se deja cocer a fuego lento, sirviéndose con la zarsa, colada, cuando esté tierno.*

ron, en última instancia, en consonancia con los nuevos hábitos alimenticios.

La geopolítica del imperio español en su costado atlántico se transformaba constantemente en virtud del hecho fundamental de que ya para mediados del siglo XVI, la Nueva España, y su capital México, se había convertido en el centro indiscutible de los intereses españoles en esta parte del mundo. México se erigía a partir de entonces, con sus desembarcaderos de Acapulco en el Pacífico y Veracruz en el Golfo, en cabeza de una red distributiva que enlazaba a la metrópoli con las Filipinas y el lejano Oriente, el Pacífico sudamericano y el resto del Caribe. La original preeminencia de las Antillas Mayores, en especial de la Española o Santo Domingo, era cosa del pasado. De estas islas solamente



Cuba, y en especial La Habana, había permanecido como una plaza indispensable y había reforzado su posición de “llave del Nuevo Mundo”, pues una nueva disposición estratégica se había venido consolidando en el hecho de que el puerto de La Habana era el punto de encuentro de las dos corrientes de la *Carrera de Indias*: en donde se reunían, en el llamado *tornaviaje* o viaje de regreso, las flotas del Perú o Tierra Firme, procedentes de Portobelo, y las de Nueva España (Veracruz), para iniciar juntas, vía las Azores, el retorno a la península Ibérica.

El hecho de que el Gran Caribe se halla conformado en los primeros dos siglos teniendo a sus puertos insulares y continentales como puntos de referencia existencial –con Portobelo, Veracruz, La Habana y Cartagena a la cabeza–,

no deja de mostrar por lo menos dos paradojas. La primera, que estos puertos fueron durante mucho tiempo establecimientos precarios en lo material y en lo defensivo, sólo aldeas de litoral convertidas en asentamientos estacionales y episódicos, sujetos al ataque gracias a la magnitud de las riquezas que circulaban por sus aduanas. La segunda, que los mercados internos que estos puertos lograron construir, se expresaron durante mucho tiempo solamente como *hinterlands* dispersos, aunque interconectados en la inmensidad de la gran región. Cada mercado interno de las islas y del continente dependía de circunstancias diferentes, pero logró estructurarse con gran dificultad una red sutil que enlazó al conjunto y que iba de lo económico a lo extraeconómico.

Pero hasta el siglo XVII, por lo menos, y bajo esta disposición general, la América española se hallaba fracturada en grandes zonas económicas que prefiguraban las divisiones posteriores. En cada una de estas zonas se conformaba una especialización regional del trabajo y una estructura con ciertos productos dominantes orientados hacia el comercio exterior. El principal problema, que gravitó exponencialmente en el Caribe, era que la metrópoli, si bien legislaba un sistema para comunicarse directamente con cada gran región, interfería o prohibía la relación entre las zonas coloniales entre sí, dificultando la integración y dando pie al contrabando. A partir de la primera mitad del XVII, el Caribe deja de ser el *mare*

*clausum* de los hispanos convirtiéndose en un mar internacional, de encuentro y de confrontación con otras potencias europeas, las que lograron consolidar su presencia territorial en las islas y en enclaves específicos del litoral, constituyendo áreas continentales propias. A fin de cuentas, fue este factor el que pesó en el hundimiento final del imperio español en la competencia ante sus rivales. La disputa en aguas caribeñas, el conflicto entre las grandes potencias -y las primeras guerras mundiales- tuvieron lugar en sus puertos, itinerarios y circuitos, modificando a la postre la idea unívoca de una América exclusivamente española, contradiciendo así el plan de la Divina Providencia y el pacto de Tordesillas.



La riqueza de las colonias españolas en el Nuevo Mundo fue codiciada por filibusteros y bucaneros. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

Porque este mar se constituyó como el primer estadio de la globalización y de la disputa entre las grandes potencias, como el quicio de entrada y salida entre mundos y siglos. Un pié-lago de mercaderías, naves, ideas, religiones, lenguas, ritmos, modos de vida y continentes trasplantados a la escasa infraestructura de sus puertos: las Europas, el África negra, la India, el Lejano Oriente bullendo en sus formaciones portuarias. O bien, como un mar disminuido por las nuevas maneras de viajar, o aun más fragmentario e inconexo si pensamos que sus estructuras eran más interconectadas en los siglos coloniales de lo que lo son hoy. El choque de las hegemonías, el derrumbe de los imperios, las nuevas realidades nacionales sacaron de nuevo a flote las barreras que impiden que ese mar sea, como fue, una superficie común de transporte de mercaderías y civilizaciones.

Su siglo XVII, como en otras partes de la América interior, fue el de un barroco que imitaba a su naturaleza, siendo como ella un tejido abigarrado y disperso. El Siglo de Oro fue aquí el siglo de los cueros y el azúcar, el de la trata y el tabaco, el de la dependencia caribeña de la plata mexicana. El siglo europeo de la depresión, fue aquí, en gran medida, el del auge y el fortalecimiento de sus mercados interiores. Más allá del oro ansiado y huidizo, la economía de plantación fue el gran proyecto triunfante de los rivales de España, una revolución de la producción intensiva surgida de los tesoros que le fueron arrebatados en el mar, pero sobre todo de la consolidación de los espacios por parte de estos adversarios. La plantación fue el motivo de una permanente migración forzosa de los esclavos traídos del África desde principios del XVI hasta fines del XIX. En el transcurso de la historia del Caribe la economía tuvo evidentemente el papel determinante, el de la realidad contante y sonante, el de la competencia y la ineficiencia, o el papel del puerto deseado en el itinerario de la economía ideal de un imperio, el español, que pretendiendo resistir ante los embates de la piratería, del contrabando y del libre comercio, se hundió poco a poco en el intento.



Instrumentos náuticos del siglo XVI. Astrolabio. Las Palmas de Gran Canaria, Maseo Casa de Colón. © Navegación.

Pues aquí quien se abre a las miserias y a las riquezas es el mar, la superficie líquida de los intercambios. Y ese mar no admite sino un amo, y el amo de las riquezas es el amo del mar. De allí la coincidencia azarosa entre la desagregación de ese océano de los negocios adueñado por el imperio de los Austrias, asediado por los holandeses, los franceses y los ingleses a lo largo del XVII -y coto de Londres a partir de la guerra de sucesión de 1713-, cuyo deterioro y caída de larga duración fue tan evidente y paulatino, que marcaría para siempre sus identidades. Así que hablar de la formación social que le acompaña, es como seguir escuchando -atrás de los ruidos de las escaramuzas sucesivas-, los ecos de esa Bienaventuranza que deslumbró a Colón, los cimientos más profundos que permitieron que hubiera para siempre un Caribe emergido sobre las aguas, sobre el cual desembocaban, como Colón creía, los ríos místicos provenientes del Paraíso del deseo.

Las coyunturas económicas mundiales definen también al Caribe como la arena que dio pie a la dominación sucesiva de Génova, Amberes, Ámsterdam y Londres: pues aunque estos centros hegemónicos elaboraron sus propias dinámicas en Europa, no cabe duda que algunos de sus pasos primigenios y sus destinos finales se dirimían aquí, en la dominación marítima y el control del comercio atlántico. Esta red de intercambios se organizó en tramas de muy

diversa jerarquía y origen nacional: el monopolio de Sevilla, las redes portuguesas y holandesas, los circuitos de crédito, la distribución de los *situados* del Perú y Nueva España y los vínculos que enlazaban los mercados locales con el piso internacional. Monopolios y redes institucionales lo impulsaban o lo frenaban. Mercancías diversas, que se han cuantificado sobre las oscilaciones del comercio sevillano, o sobre el tráfico de esclavos, los precios y las fluctuaciones, lo fueron modelando, pero una vez que esta dinámica se implantó, la región emergió y se mantuvo por sí misma, creando ese efecto de naturalidad inmanente que ha llegado hasta nuestros días.

Como conclusión de esta idea general sobre un mar construido, sobre la dimensión flotante en la caracterización de su naturaleza 'porosa' y abierta, pensamos la región, no como un hecho natural, sino como una construcción en movimiento que se modifica al paso del tiempo. Un teatro que se inscribe, desde épocas muy tempranas en el campo de las relaciones sociales y se modula en función de escenarios sucesivos y contradictorios. De sus riquezas originales, de sus modelos productivos a veces exitosos, puede sobrevenir la decadencia y el ocaso. El régimen económico monoprodutor, expresado en la economía de plantación, implica la sustitución de unas poblaciones por otras: de las indígenas por la europea, y ésta a su vez por la africana, así como el cambio en el régimen de propiedad de la tierra, del pequeño propietario al gran latifundista, muchas veces ausentista y extraño, lo que propicia el aislamiento y el descontento social que conducirá a los primeros procesos de independencia. El Caribe fue entonces un nuevo escenario de revoluciones y de profundas transformaciones en el umbral del cambio de siglo y de época de fines del XVIII, expresadas en procesos como la revolución de Haití de 1791. La abolición de la trata y de la esclavitud, tardía en relación a los territorios continentales que sí lograron reponer su original fuerza de trabajo reforzada en el mestizaje, ocurrió así a lo largo del XIX, y según los países trajo

consigo profundas transformaciones económicas y sociales.

Una vez concluido su ciclo vertiginoso de guerras y comercio, cuando el mar dejó de ser el espacio en donde se resolvían las hegemonías, las Antillas quedaron yertas, suspendidas en la historia, teniendo que hacer un inventario, juntar todos los pedazos de su propio naufragio para reconstruir una identidad, echando mano de sus hábitos y su vida cotidiana, como lo haría cualquiera después del paso de un huracán. Los vientos habían traído y llevado durante siglos todo lo que se había acumulado en sus espacios de tierra y el vacío restante no podía ser llenado ni siquiera por el último de los imperios que se apoderara de sus fortalezas. Un sabor de herrumbre y de salitre lo invadía, y muchas migraciones llevaron a los isleños hasta los espa-



Combate del navío Glorioso, de setenta cañones, por A. Cortellini Sánchez. Museo Naval, Madrid. Foto Oronoz. © Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781.

cios abigarrados de las metrópolis que les correspondían, convirtiendo virtualmente a éstas en otras islas más de su entorno húmedo y exuberante. El retorno real e imaginario, el ir y venir entre el continente fastuoso y las realidades insulares, revitalizaron sus rutinas, reanimaron sus fuerzas, renovando su naturaleza con tal energía que a fin de cuentas logró permanecer y florecer a pesar del rezago, reverdeciendo sus hiedras y raíces a despecho del olvido de los otros, con una vitalidad digna de los días del asombro.

**Nota:**

Conferencia dictada el 5 de agosto de 2004, en el marco de la XXVII Mesa Redonda de la Sociedad Mexicana de Antropología, *El Mediterráneo americano: población cultura e historia. En homenaje a don Antonio Pompa y Pompa.* Jalapa, Veracruz.

### *TORTUGA BUCANERA O PIBIL*

*Se escoge una tortuga grande, y sin cortarle las patas ni la cabeza se abre por un lado para sacarle las tripas. Se quita el peto a otra tortuga menor, se pica toda la carne y la grasa, y se mezcla con huevos duros picados, yerbas de condimentar, especias, jugo de limón, sal y mucho pimienta, y se pone ése picadillo en el cuerpo de la que estaba entera. Se cose la abertura y se cubre con un pedazo de tierra de miga. Mientras el cocinero está en esos empeños, se debe hacer un hueco en la arena de cuatro o cinco pies de profundidad y seis pies de diámetro. Se llena de leña, misma que se deja consumir hasta que se hace carbón, con objeto de calentar bien toda la concavidad del hueco. Después se quita el carbón y se acuesta de espaldas a la tortuga en el fondo, cubriéndola de tres o cuatro pulgadas de arena caliente y después el carbón que se había sacado, con un poco de arena encima.*

*Este pastel natural debe permanecer bajo tierra unas cuatro horas, después de las cuales se saca. Por las patas y la cabeza de la tortuga se pasan los bejucos que se utilizaron para deslizarla por los bordes en talud y se sacan en una parihuela de dos gruesas palancas y bejucos cruzados, cargada por cuatro hombres. Para servir este exquisito pastel se limpia cuidadosamente a fin de que no quede en él traza ni de arena, ni ceniza o carbón, ni otra cosa que pueda echar a perder la mesa o chocar la vista. Es platillo exquisito*



# LA FLOTA DE INDIAS FRENTE A LOS ATAQUES PIRATAS

Flor Trejo Rivera\*

Roberto Junco Sánchez\*\*

Tan antigua como la navegación, a lo largo de los siglos la piratería ha sido parte y lacra del comercio marítimo, siendo habitual que pueblos de la antigüedad como los fenicios, los griegos y los romanos la sufrieran y se beneficiaran, al mismo tiempo, de tales prácticas. El auge del comercio entre España y sus colonias americanas a partir del siglo XVI, despertó la codicia de las demás naciones europeas. Para éstas, una política guerrillera de pegar donde más duele y salir corriendo, se convirtió en una alternativa válida y rentable contra una España en plena expansión territorial, comercial y militar. Europa era un escenario en donde sus Católicas Majestades Carlos V y su hijo Felipe II de España se empeñaban en consolidar el *Imperium Hispanicum*, a pesar de las crecientes disputas con las nacientes potencias protestantes del norte y los aguerridos otomanos, amos del Mediterráneo oriental.

Historias y leyendas, relatos de filones de oro y plata, tan vastos como el mismo mar, excitaban el ánimo de gobernantes, marinos y comerciantes de toda Europa. Por este motivo la Inglaterra Isabelina, una isla pobre pero con una amplia tradición marinera, se echó a la mar y sobre los barcos españoles. Para justificar este

\* Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH.

\*\* Escuela Nacional de Antropología e Historia-INAH



acto claramente delictivo se otorgaron las “patentes de corso”, documentos legales facilitados por el estado que avalaban el asalto y el robo a embarcaciones de naciones enemigas. Un pacto comercial entre soberano y súbdito que además de aportar oro a las arcas reales, debilitaba el poderío hispano. Corsarios, bucaneros, filibusteros y pichilinges procedentes de toda Europa surcaron los mares en busca de riquezas y fama. Para el comercio organizado español esta acometida suponía la peor de las pesadillas. Las ganancias de los consulados peninsulares y americanos y sin duda, el quinto del rey, se balanceaban frágilmente sobre las olas del Atlántico. Al imperio no le quedaba más remedio que disponer de todos sus medios para protegerse y limitar esa sangría.

En la cuarta década del siglo XVI, una vez que se habían establecido las rutas regulares para llegar a las Indias Occidentales, por seguridad se implementó un sistema de navegación en grupo llamado el “sistema de flotas”. Esta práctica consistía en disponer un convoy de naves escoltado por dos navíos insignia, la capitana y la almiranta, las cuales debían ir suficientemente artilladas y con soldados capaces de defender los tesoros y la honra del rey.

Sin embargo, pese a que era vital seguir estas disposiciones para la seguridad de la flota durante el trayecto, los expedientes de los archivos y de los mismos naufragios nos muestran que, en la práctica, otros intereses dominaron sobre dichos reglamentos. Los buques insignia, por ser las embarcaciones encargadas de la



Frontispicio del libro “Los piratas en América”, de Alexander Oliver Exquemelin, 1678. Una de las primeras representaciones que se editaron sobre los Perros del Mar. © Los piratas de América de Alexander Oliver Exquemelin, cuya primera edición data de 1678.

defensa, solo tenían permitido cargar con la mercancía más apreciada, básicamente los metales preciosos extraídos de las minas del Nuevo Mundo y de los impuestos de sus habitantes. Además, las cubiertas debían ir despejadas para no estorbar las maniobras y lo más importante, transportar suficiente artillería, balas y pólvora para sostener un combate. Sin embargo, las prácticas de contrabando, la corrupción y la escasez de armamento en relación con la demanda, provocaban situaciones de riesgo tanto en la navegación como en la defensa de los barcos contra los enemigos que buscaban apoderarse de las riquezas que trasportaban.

Los adelantos en el diseño naval introducidos desde mediados del siglo XVI en favor de una mejor defensa/ofensa y de una mayor capacidad de carga y rapidez, junto con los progresos en artillería fueron dejando huella en las embarcaciones y en el *modus operandi* bélico. Al mismo tiempo, los puertos se transformaron en complejos sistemas fortificados para proteger el cargamento de los barcos y a ellos mismos. Pero todo esto no frenó la afrenta pirata

y el sistema de flotas fue consolidándose, y las tácticas mejorando, para salvaguardar el tesoro americano.

### Antes de zarpar, nada ha de faltar

Los expedientes relativos a las salidas y tornaviajes de las flotas muestran que el sistema era una compleja operación de preparación y abastecimiento de los navíos que conformaban la Carrera de Indias. Comenzaba con la determinación del buque total de la flota, es decir, el tonelaje total de productos que irían al Nuevo Mundo según la demanda americana de éstos, repartido entre los comerciantes sevillanos y los gaditanos. Una vez determinado este dato, se procedía a la selección de embarcaciones que cubrieran la capacidad requerida y que fueran las más adecuadas para atravesar el Atlántico. Los inspectores o veedores verificaban que cada navío que componía la flota cumpliera con todos los requisitos para navegar con seguridad, incluyendo que contaran con la tripulación adecuada y que el cargamento no afectase la



Combate de Tolón (22 de febrero de 1744). Es la vista III de la acción, en una estampa de una serie de seis publicadas por primera vez en 1796. Museo Naval, Madrid. © España en la mar. Una historia milenaria.

governabilidad del navío. En el caso de los navíos insignia, éstos debían ser barcos capaces de soportar la artillería y su uso durante la navegación, es decir, que su diseño contemplara el refuerzo de los costados, donde era colocada la batería, para que éstos no se dañaran con el impacto de los cañones y sus propios disparos.

Desde que se instauró la navegación en convoy y debido al riesgo de ser sorprendidos por los enemigos en alta mar, se implementó de igual manera la presencia de una armada que custodiara la formación. Este tipo de acompañamiento fue variando por circunstancias económicas y de logística, pero a principios del siglo XVII, tanto la flota de la Nueva España como los navíos de Honduras, eran escoltados de manera permanente por dos buques insignia denominados capitana y almiranta.

### Barco a la vista

La pelea en alta mar era una combinación de astucia y tecnología que orquestadas hábilmente podían llevar a la victoria a algún intrépido

capitán y su tripulación. Sobre el tema y a lo largo de los siglos que duró el imperio español, se escribieron varias obras que buscaban instruir en la manera de defenderse del enemigo y de atacarlo con éxito. En este texto resaltaremos los consejos que dos autores, relevantes para el estudio de la navegación en aguas americanas, ofrecieron a los marinos de la Carrera de Indias.

El *Itinerario de navegación* (1575), de Juan de Escalante, ofrece valiosos consejos tácticos para enfrentarse al enemigo. Comprende desde recomendaciones preventivas, una larga lista de maniobras y ardidés en el mar para diferenciar entre barcos amigos o enemigos, la distribución de la tripulación, psicología de combate, batalla y abordaje. Sin embargo, aunque nunca vio la imprenta, es evidente que el manuscrito, depositado en la Casa de Contratación, fue consultado por interesados en el arte de navegar. La prueba más evidente de ello es el texto de Baltasar de Vellerino, *Luz de navegantes* (1592), obra que fue calificada como plagio del inédito de Escalante y que paradójicamente tuvo la fortuna de ser aprobada para su impresión.

Algunos años después, en 1587, se publicó en México, en la imprenta de Pedro Ocharte, la *Instrucción náutica* de Diego García de Palacio, un funcionario de la Corona española interesado en temas militares, como lo muestra otra obra suya, los *Diálogos Militares*, publicada cuatro años antes. En su *Instrucción náutica* dedica los últimos tres capítulos del libro IV, que trata de la construcción naval, a explicar con detalle el combate barco a barco. Comienza pormenorizando cómo se debe preparar y disponer una embarcación para la guerra para, posteriormente, incidir sobre la tripulación y sus acciones, así como en las tácticas y maniobras tanto de la nao que acomete como de la que se defiende. En resumen, unas pinceladas que permiten imaginar cuán complejo era un enfrentamiento naval en aquella época.

Ahora bien, nosotros, acostumbrados al fluir veloz de la vida cotidiana, no nos detenemos a pensar en el tiempo que se empleaba en la per-





secución y enfrentamiento en alta mar, entre un disparo de cañón y otro, entre el sometimiento del navío y el abordaje. Para comenzar con este ejercicio mental, debemos de ralentizar todas las acciones y recordar que para que un barco "caminara por las aguas" se requería de un juego casi mágico, entre el viento y las corrientes. Sin viento un barco se hallaba al capricho de la naturaleza y por el contrario, un exceso del mismo provocaba que los esfuerzos de las maniobras se concentraran en mantener el barco entero y las velas completas.

El barco era, en ese momento, la creación humana más compleja y a pesar que viajar en él significaba para la mayoría de las personas una pesadilla que casi nadie quería vivir, los teóricos de la navegación lo tomaban como una máquina capaz de todo, como una auténtica ciudad flotante, una verdadero castillo en el mar.

Imaginemos que una flota ha perdido en el horizonte su puerto de partida y se encuentra a bastantes leguas del nuevo puerto abrigador. La formación de navíos, con la capitana al frente y la almiranta vigilando en la retaguardia, navega atenta a las señales geográficas, climatológicas y por supuesto, posibles enemigos. Existe un refrán que ejemplifica claramente lo que significaba avistar en el horizonte el perfil de una vela:

¡Barco a la vista! Pólvora lista  
¡Barco cercano, balas a mano!<sup>1</sup>

Aunque idealmente los navíos que formaban un convoy mantenían cada uno un lugar asignado en la formación y no debían separarse, lo cierto es que en la práctica sucedía todo lo contrario. No todas las embarcaciones compartían las mismas características de velocidad y tamaño, y a ello se sumaba que algunos buques solían ir sobrecargados, mal lastrados, con averías o que contaban con tripulaciones incompetentes o inexpertas, por lo que comenzaban a retrasarse del resto del grupo. A menudo, tras una semana de navegación, del conjunto original apenas quedaban unos pocos e incluso, algunos navegaban completamente en solitario, encontrándose de nuevo en algún punto de la derrota.

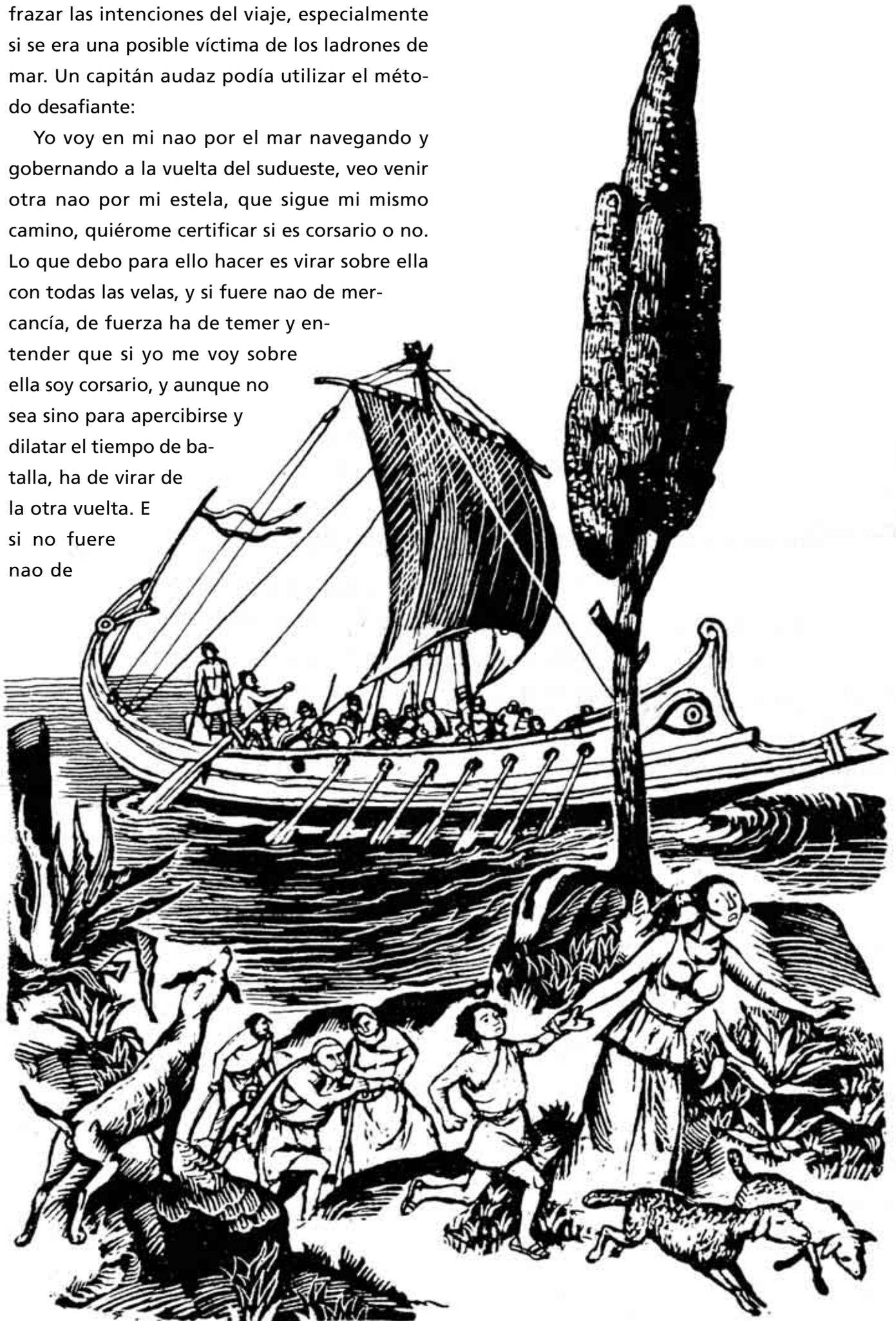
Por tal razón, cuando se escuchaba el grito desde la gavia, *¡barco a la vista!*, se presumía, tal como indicaban las instrucciones de los capitanes y lo aconsejaban los expertos en el mar, que era un navío enemigo y había que apresarse para el combate. Si pasadas las horas se daban cuenta que era algún buque del mismo convoy, se saludaban con salvas y festejaban aliviados el reencuentro con los amigos.

En teoría una flota y su tripulación debían de estar continuamente preparados para el combate. Sin embargo, la tendencia general era la huida, al menos por parte de la mayoría de la marinería, salvo para el capitán, sobre quien recaía la responsabilidad de defender el honor del rey. Escalante recomienda ciertas maniobras y ardides para reconocer navíos enemigos sin tener que exponer la seguridad del viaje.

En principio, señala, existe una diferencia básica entre corsarios y navíos mercantes. Los primeros, como el objetivo de su viaje es la guerra, todas sus intenciones y acciones están encaminadas a ello, por lo que ante cualquier embarcación que avisten en la mar, intentarán acercársele para reconocerla y evaluar las posibilidades de un enfrentamiento. De manera opuesta, dado que para un buque mercante su objetivo principal es llegar al puerto de destino, si se topan con otra embarcación jamás su intención será la de reconocimiento, si no todo lo contrario, intentará la huida.<sup>2</sup>

Comprendidas las diferencias básicas entre ambos bandos existían ciertas argucias para disfrazar las intenciones del viaje, especialmente si se era una posible víctima de los ladrones de mar. Un capitán audaz podía utilizar el método desafiante:

Yo voy en mi nao por el mar navegando y gobernando a la vuelta del sudueste, veo venir otra nao por mi estela, que sigue mi mismo camino, quiérome certificar si es corsario o no. Lo que debo para ello hacer es virar sobre ella con todas las velas, y si fuere nao de mercancía, de fuerza ha de temer y entender que si yo me voy sobre ella soy corsario, y aunque no sea sino para apercibirse y dilatar el tiempo de batalla, ha de virar de la otra vuelta. E si no fuere nao de



Los piratas griegos asolaron las costas del mar Egeo y las de Asia menor. © Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.

mercancía sino de corsarios, vendrá de reconocerme, procurando aventajarme y ganarme el viento.<sup>3</sup>

Es decir, sugiere que hay que pensar y actuar como el enemigo para por principio crear confusión y así ganar tiempo ya sea para un enfrentamiento o para la huida. Pero si esto parecía demasiado retador, también el huir daba la pauta para reconocer a un amigo o enemigo:

### **RÓBALO EN VINO TINTO**

*Se escama el róbalo, se moja en limón o naranja y sal; después de un rato se lava, se le echa vino tinto y manteca en un sartén, y dentro cabezas de cebolla, de ajo peladas, y lavadas, se le echa pimienta clavo molido y sal, añada agua y se pone a hervir. Así que se vá cociendo se le echa harina o pan francés para darle cuerpo.*

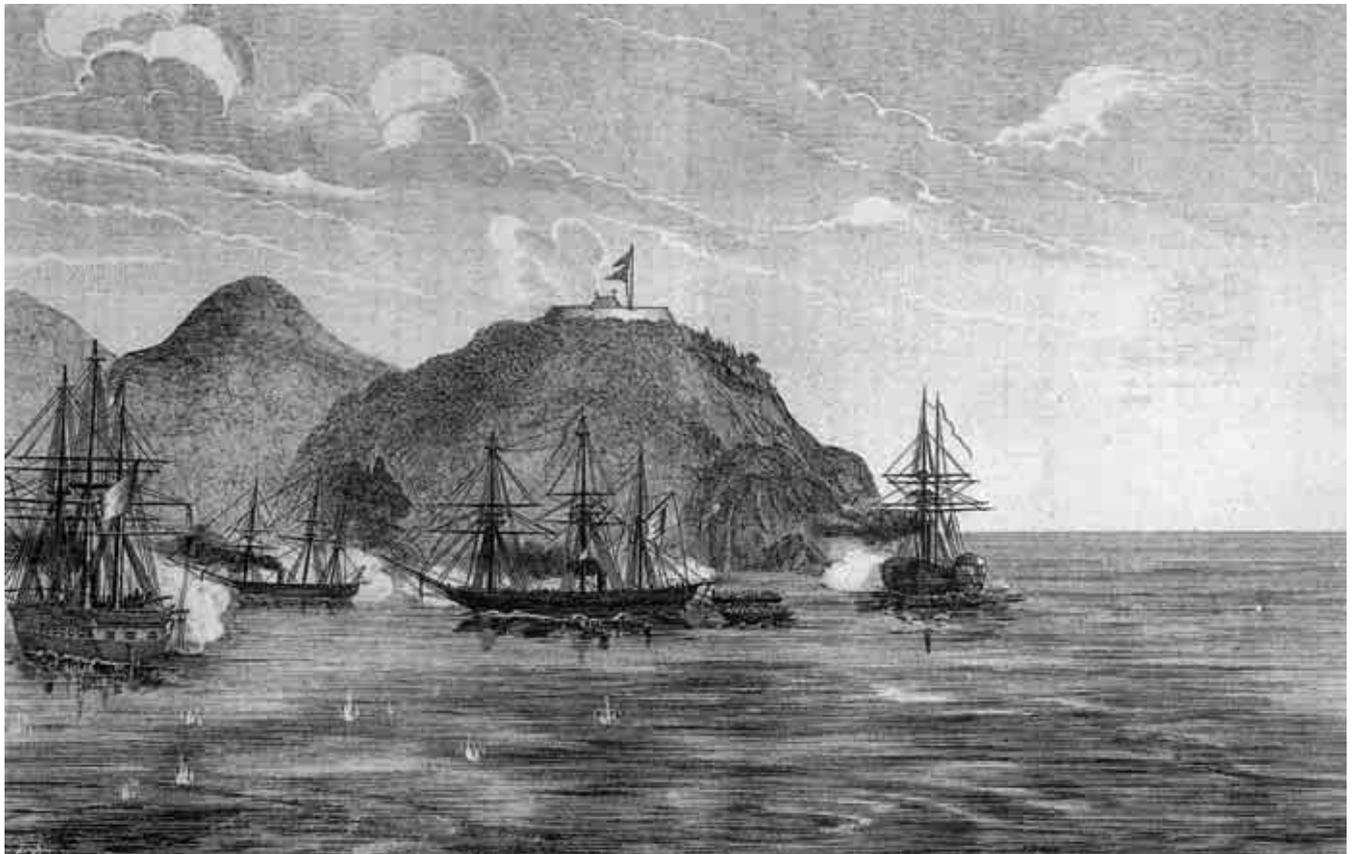
Yo voy gobernando por el mismo rumbo del sudoeste, y veo que va otra nao por la proa gobernando mi misma derrota, quiero certificarme si es corsario o no, he de virar para ello de la vuelta del nordeste, y si la nao que va por la proa fuere de corsarios, en la misma hora entendiendo que yo voy huyendo, ha de virar de mi misma vuelta.<sup>4</sup>

Esta maniobra tipo "espejo", donde los movimientos de uno son copiados por el otro, tenían cierto grado de complicación. Dependiendo de si el otro buque aparecía a babor o estribor, si se avistaba por popa o por proa, o si el viento estaba a favor o en contra, es decir, a barlovento o sotavento, eran las operaciones que tenían que realizarse. Si no eran efectuadas de manera correcta, podía suceder que los ladrones se dieran cuenta del truco o algo peor: que les facilitaran la tarea de atraparlos poniéndose en su camino.

El temible momento de enfrentar al enemigo también requería de preparación y logística. Un aspecto vital era disponer todo en el navío tanto para prevenir daños como para atacar. Así que, metafóricamente hablando, había que ponerle su armadura a la nao: se forraban con colchones las gavias y los bordes fronteros del timón, se reforzaban los mástiles y las vergas con cintas y se colocaban tinajas con vinagre y con agua, junto con frazadas o sábanas, en lugares estratégicos, para enfriar la artillería o apagar el fuego. Para la defensa, en caso de abordaje, en las gavias, en los castillos de popa y proa y en los bordos de la embarcación, se ubicaban toda una serie de objetos punzo cortantes para herir y artefactos para arrojar desde lo alto: gorguzes, alcancías, granadas, piñas, picas, flechas de fuego, saeteras, dardos, rodelas, montantes y piedras.<sup>5</sup>

La distribución de la tripulación y la asignación de deberes la establecía el capitán. Todos, divididos en grupos o escuadrones, tenían una función que debían cumplir al pie de la letra para no estorbar o frenar las tareas de los demás. El piloto y los marineros que le servían para manejar las velas, eran de gran importancia pues imprimían la dirección al buque en caso de huida, persecución o abordaje. Aparte de los soldados, lombarderos y arcabuceros, auxiliados por los grumetes, que tenían obvias funciones, el contra maestre debía colocarse en la popa y el guardián en la proa; el cirujano se resguardaba debajo de cubierta -"con su brasero de fuego y sus herramientas, estopa, huevos, trementina, paños de lienzo"-,<sup>6</sup> mientras que la obligación del capitán, como caudillo de la pelea, era la de andar de popa a proa y de babor a estribor, dando ánimos y órdenes para inyectarles valor a su gente.<sup>7</sup> Finalmente, aquellos soldados encargados de la pelea recibían sus armas:

Es menester para cada uno un mosquete o arcabuz, pero algo fuerte y que se ciña en cruz, morrión fuerte y a la borgoña, con sus penachos de colores, doce cargas de hojas de Milán, y su bolsa para las balas y perdigones gruesos,



Campaña de la Conchinchina. Ataque a los fuertes de Turona (primero de septiembre de 1858). Grabado del siglo XIX. Museo Naval, Madrid. © *España en la mar. Una historia milenaria*.

su frasco y frasquillo, su espada, daga y rodela, para que viniendo a las manos ofenda y se defienda.<sup>8</sup>

Preparada la fortaleza flotante y alistada su tripulación, el clima, la suerte, los santos y la destreza determinarían el éxito o la humillación para la Corona.

### **Astillas, humo y mutilados: la batalla**

La guerra en alta mar era un arte que fue perfeccionándose con la combinación de los avances tecnológicos y la experiencia. No es lo mismo hablar de una batalla del siglo XVI que una efectuada en el siglo de las luces.<sup>9</sup> En la centuria de los viajes de exploración y descubrimiento, en ocasiones la artillería era más peligrosa para los que apuntaban que para el blanco a disparar. A inicios del Renacimiento, comenzaron a aparecer tratados y obras que mostraban su preocupación por resolver aspectos prácticos de la navegación, entre ellos el tema de la guerra. Se escribieron tratados con formulas matemáticas para calcular un tiro certero en función de la distancia, el peso de la bala y la fuerza del disparo; los cañones de tierra se fueron adaptando para ser utilizados a bordo de una embar-

cación y también se probaron materiales que resistieran el impacto del disparo.

El cañón vino a revolucionar la manera de enfrentar al enemigo y navegar en combate. El navío intentaba situarse a barlovento, es decir con el viento a favor de su velamen, para caer rápidamente sobre el enemigo a sotavento y dejarle ver toda la batería de fuego, ya de babor o estribor. Así pues la ventaja la tenía el que llevaba el barlovento. La idea era exponer el mayor número de cañones al enemigo sin que éste pudiera disparar los suyos. El dominio del viento era quizás el factor más importante en el combate. Pero ya a rango de tiro, la artillería era un animal feroz. Las maniobras para disparar un cañón eran múltiples e implicaban organización y sobre todo comunicación. Aunque se habían elaborado sistemas para calcular la certeza del tiro, en la práctica, el bamboleo del buque era un factor difícil de calcular, por lo que en el momento de la batalla, como pauta general, para acertar se elevaba la pieza más de lo correspondiente para que poco más o menos a la mitad de la caída del balanceo del buque esté la puntería en el objeto que se desea abatir.<sup>10</sup>

Los primeros cañones estaban hechos de barras de hierro forjadas juntas, unidas por aros metálicos. Estos eran de recámara y carga trasera, lo que les hacía muy peligrosos para el operante. García de Palacio les llamaba “mata hombres” y mientras no se perfeccionaran recomendaba mucha precaución.<sup>11</sup> Iban montados en una cama de madera y disparaban bolas redondas de piedra. Poco después, aparecieron los primeros cañones de bronce y hierro colado, siendo los primeros más perfectos, pero de superior costo. Estos eran de avancarga y se les denominaba por el peso de la bala que disparaban, como medias culebrinas, basiliscos y serpentines, entre otros. Los calibres fueron aumentando al punto en que eran tantos los marinos que debían operarlos que se optó por cañones más cortos y en mayor número. La artillería se repartía en las cubiertas, montada en cureñas, carros de cuatro ruedas que facilitaban su movimiento para volverlos a cargar. Al respecto, García de Palacio recomendaba no herrar las ruedas de las cureñas para que éstas rodaran mejor y que además no dañaran la cubierta.<sup>12</sup> Una vez lista la pieza se ponía la cureña contra el costado del barco y la boca del cañón asomaba por la portañola -la cual era abatible por un sistema de argollas, planchas y aparejos, al exterior, estando la pieza, “en batería”. Una vez disparado, un sistema de cabos y poleas permitía frenar el retroceso del cañón, el cual era cargado dentro y vuelto a ser puesto en batería.<sup>13</sup>

El número de operantes por cañón se calculaba de acuerdo al calibre. El promedio de disparos que podía hacer un cañón de gran calibre era de seis tiros por hora aproximadamente. Las pequeñas piezas de siete a once. Una de las tácticas más utilizadas era la de inutilizar la maniobrabilidad del buque cañoneando la arboladura enemiga, es decir, tratando de dañar, con balas partidas a la mitad y unidas por cadenas, los mástiles, el velamen y la jarcia. En la *Instrucción náutica* tenemos un ejemplo del tipo de disparos y balas que se usaban de acuerdo al momento de la batalla:

[...] de lejos se ha de tirar con pelota rasa y de más cerca, con cadenas a los árboles, velas y jarcia, y cuando se barloare,<sup>14</sup> con linternas y los demás ingenios de fuego que se han dicho ... [entre tanto] el batallón que defiende la nao ha de estar tirando siempre con versos y mosquetes y arcabuces una tempestad continua de balas; porque allende del daño que se les hará por las portañuelas y saeteras, el humo de nuestra nao, que está a barlovento, no los dejará que se vean ni que acudan a cosa que les con venga.<sup>15</sup>

Para calcular la cantidad de pólvora que debía utilizarse en un disparo, se consideraba aproximadamente la mitad del peso del proyectil y dos terceras partes, en caso que el cañón estuviera frío.<sup>16</sup> La pólvora solía almacenarse en una bodega en popa llamada “Santa Barbara”, nombre dado por ser ésta la santa patrona de los artilleros. Un viejo salmo castellano rezaba: *Santa Bárbara bendita que en el cielo estás escrita; Santa Bárbara doncella que en el cielo eres estrella: líbranos de un rayo y de una centella.*<sup>17</sup>

Después del aguerrido diálogo entre cañones, se buscaba el abordaje para rematar la batalla, apresarse a los enemigos y finalmente tomar la embarcación contraria. Como el abordaje requería de mucho valor, el capitán solía dirigir unas palabras de aliento a la tripulación haciendo énfasis en lo honorífico de su misión. Escalante de Mendoza da un ejemplo del tipo de discurso que debía darse:

¡Ea, hermanos, hoy es el día en que se deben señalar y mostrar los hombres de honra y de vergüenza porque bien véis que este navío que aquí viene es de corsario, y que vienen con ánimo y determinación de robarnos, y quitarnos nuestra nao, y honra, vidas y haciendas; pues que ellos vienen a ello justo será que nosotros las



defendamos y nos dispongamos a morir sobre ello, siendo necesario porque más vale morir peleando como hombres de bien, que sufrir, que después de rendidos ellos mismos nos maten a palos, o de otra más vil manera como quisieren; y si de nuestra parte hacemos el deber, y lo que somos obligados nosotros triunfaremos de ellos, como ellos pretenden triunfar de nosotros, que ladrones son y desanimados vienen por más osadía y fiereza que muestren. Y prometo que al que pelease e hiciere lo que debe a hombre de bien, de honrarle y darle mi propia hacienda, y el que no peleare como debe, aparéjese, que luego a de morir a mis manos, y para ello he de andar muy vigilante sobre todos vosotros!<sup>18</sup>

Por el honor propio, por ganar un poco de metálico o por miedo al capitán, el marinero y soldado recibía armas e instrucciones para comenzar el abordaje. Así, mientras el navío enpezaba a barloar, es decir, a maniobrar para ponerse al lado del buque contrario, los "atambores, pífanos y trompetas" tocaban sin cesar

### *PUERCO AHUMADO DEL MONTE*

*Se lava bien el puerco, se tasajea, cortándola en tiras que no queden separadas. Se sala y se deja escurrir poniéndolo al sol, por un día. Después se coloca en unas horquetas formando una capa, se coloca encima de unas brasas, y encima de éstas se le echan unas hojas verdes de guayabos, para que formen humo. Se dejar estar el puerco al humo hasta que se ponga dorado y después se puede usar para lo que se quiera.*



Antonio Barceló, con un jabeque correo, rechaza a dos galeotas argelinas (1738). © España en la mar. Una historia milenaria.

## PEBRE

*Salcóchese un poco de gallina o pollo, se asa después, muélese el hígado con pan tostado, y se desleirá en vino, añadiéndoles ajos asados y pimienta molida, se fríe en manteca con cebollas, y después se une con la cazuela para que hierva, poniéndole canela.*

con la mayor arrogancia y braveza para animar a los amigos y amedrentar a los enemigos.<sup>19</sup> El capitán, evaluando la situación, dividía a su gente en dos partes. Un batallón fijo que, pasara lo que pasara, nunca debía de abandonar la nave y defenderla; y la otra mitad dividida en dos escuadras, con su jefe cada una, repartidas en todo el buque para funcionar como muro y defensa de éste.<sup>20</sup>

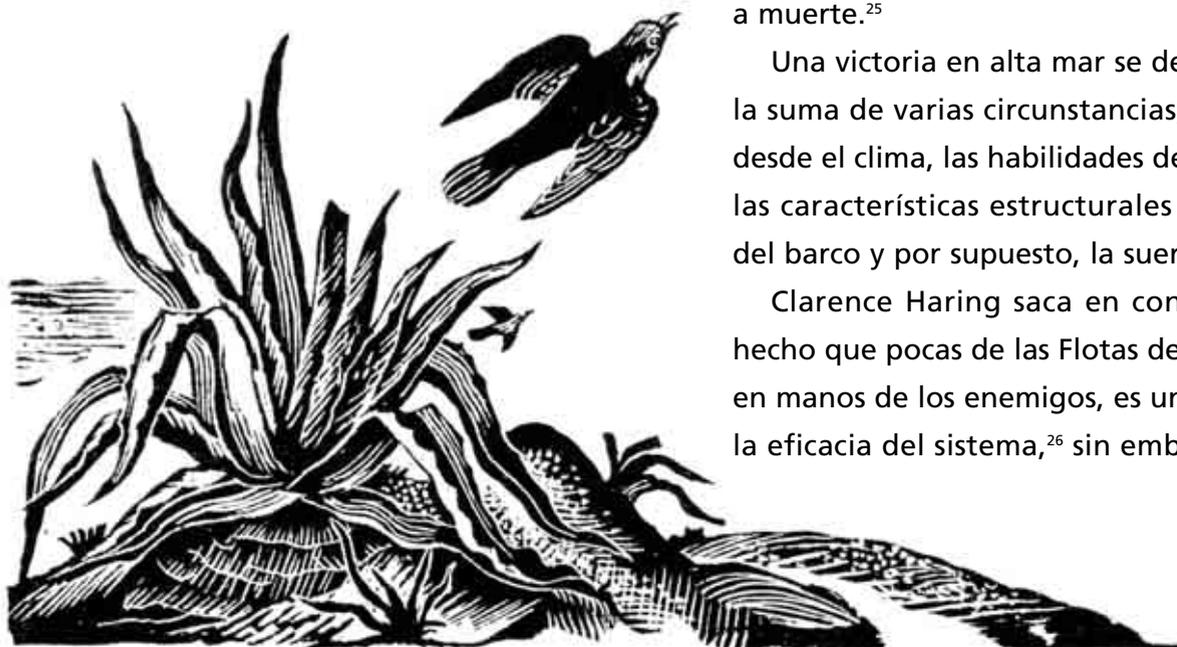
El piloto debía buscar el viento para poder correr más rápido que el barco contrario y así lograr la maniobra esperada. Cuando se conseguía, se tiraban de popa y de proa dos arpones a la popa y proa enemiga para sujetarla, siempre cuidando que en caso necesario, las cadenas pudieran desasirse en situación de fuego o necesidad de huir. Armados con peto y morrión, espada, daga, rodela y pistolettes, la escuadra

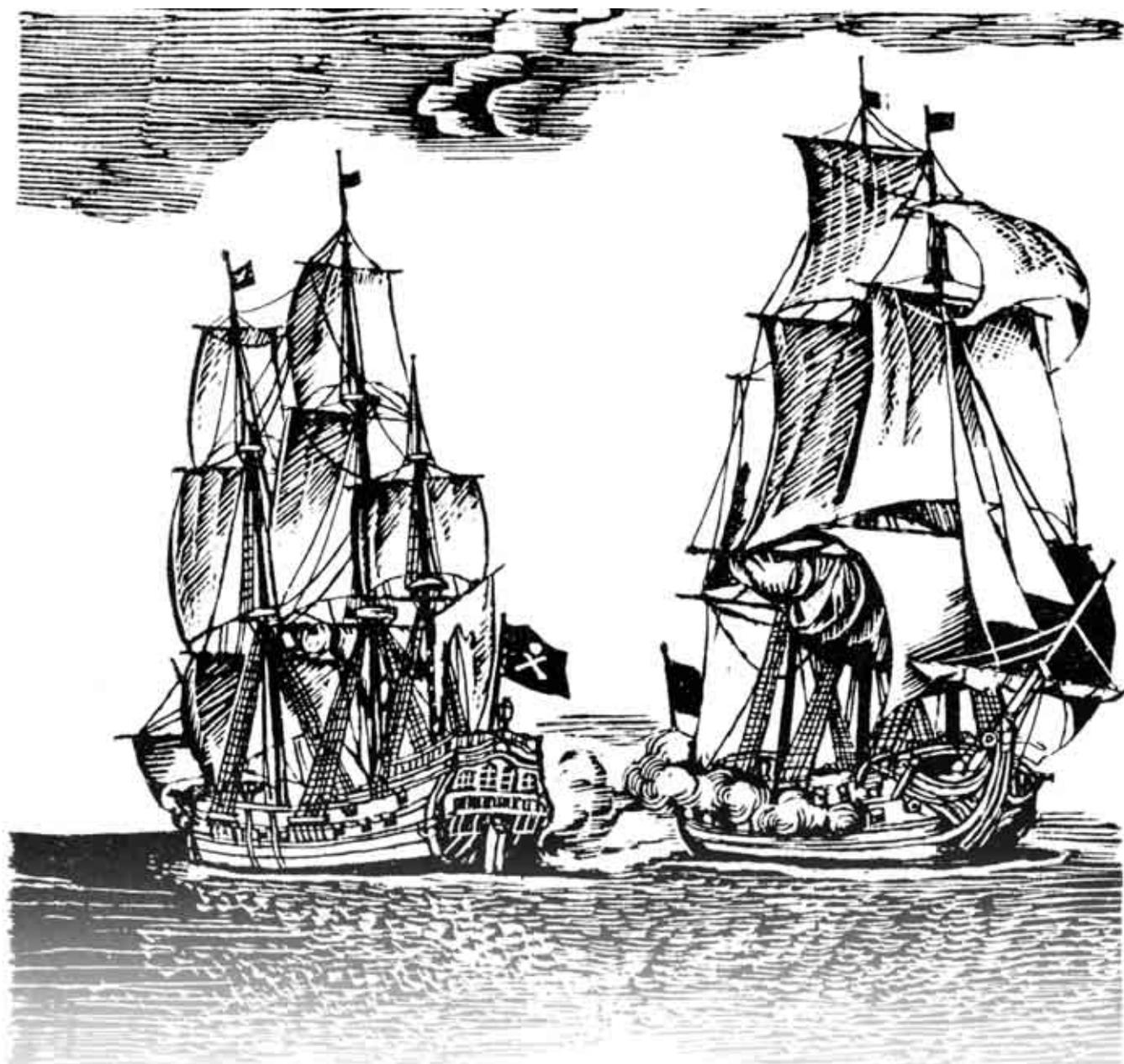
situada en el costado de proa era la primera en abordar e intentar someter al contrario. Si ésta no lo lograba entraba en acción la segunda, emplazada en la otra banda de proa.<sup>21</sup> Para poder pasar a los prisioneros tomados en batalla, debajo de la jareta<sup>22</sup> se cubrían tres brazas de la borda con un lienzo pintado que simulaba el costado del navío. En medio del humo y de los gritos seguramente este ardid despistaba al enemigo.<sup>23</sup>

Era importante que un grupo designado de la tripulación se encargase de arreglar y solucionar los desperfectos en caso necesario. Por ejemplo, si algún tiro desfondaba el navío, en caso de no ser leve la vía, se ponía una escuadra en la bomba para achicar el agua, pero en caso de gravedad, había que retirarse para poder calafatear la nave y colocarle una plancha de plomo, de cuero o de lienzos encebados, para no naufragar. La pérdida de un mástil también requería de retirada para su reparación. Finalmente, "si Dios les daba la victoria", se desarmaban a los enemigos, se curaban a los heridos, se premiaba a los valientes y se procedía a tomar del buque contrario todo aquello de utilidad, principalmente la artillería. Posteriormente los presos, vigilados y encadenados bajo cubierta, esperarían un riguroso proceso.<sup>24</sup> Aunque García de Palacio recomendaba "tratarlos con amor y buen término", en el Norte de la Contratación se ordenaba que los corsarios debían ser condenados por el general de la flota a muerte.<sup>25</sup>

Una victoria en alta mar se determinaba por la suma de varias circunstancias, que podían ir desde el clima, las habilidades de la tripulación, las características estructurales y tecnológicas del barco y por supuesto, la suerte.

Clarence Haring saca en conclusión que el hecho que pocas de las Flotas de Indias cayeran en manos de los enemigos, es un testimonio de la eficacia del sistema,<sup>26</sup> sin embargo, nosotros





El mar de Las Antillas fue escenario de innumerables combates entre naves piratas y sus posibles presas. © *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo.*

creemos que es necesario matizar tal idea y evaluar otro tipo de circunstancias. Por un lado, los ataques de los enemigos de la Corona a puertos y fortificaciones están más documentados y con mayor detalle que los que sucedieron en alta mar. Y en segundo lugar, hay que poner en relación las dificultades que presenta un ataque en mar abierto en relación al botín, en la mayoría de los casos desconocido, que puede obtenerse, frente a un ataque en tierra, donde las riquezas siempre estaban aseguradas si el asalto era exitoso.

Más allá de considerar como eficaz el sistema de las flotas españolas, podemos concluir que la tecnología bélica de la época no permitía que se contemplara el ataque en el mar como la mejor opción y la más viable. Si existía la posibilidad de asaltar algún puerto americano por

tierra es evidente que el combate marítimo era una segunda opción o incluso una opción meramente casual.

Si tenemos en cuenta esta realidad y añadimos que la información que nos ofrecen los expedientes de los archivos de la Casa de la Contratación sobre la burocracia, la corrupción y el gran costo que para la Corona significaba mantener un imperio tan extenso, no sólo en América sino en otros lugares, podemos concluir que el sangrado de las arcas reales y la merma del poderío español no se debió tanto a los ataques sufridos por sus flotas y puertos, sino que se generó en el corazón mismo del reino y en el desvío de las riquezas americanas hacia el resto de Europa. Este hecho pronto lo vislumbraron las demás potencias en expansión, como la mejor arma para usar en su contra.

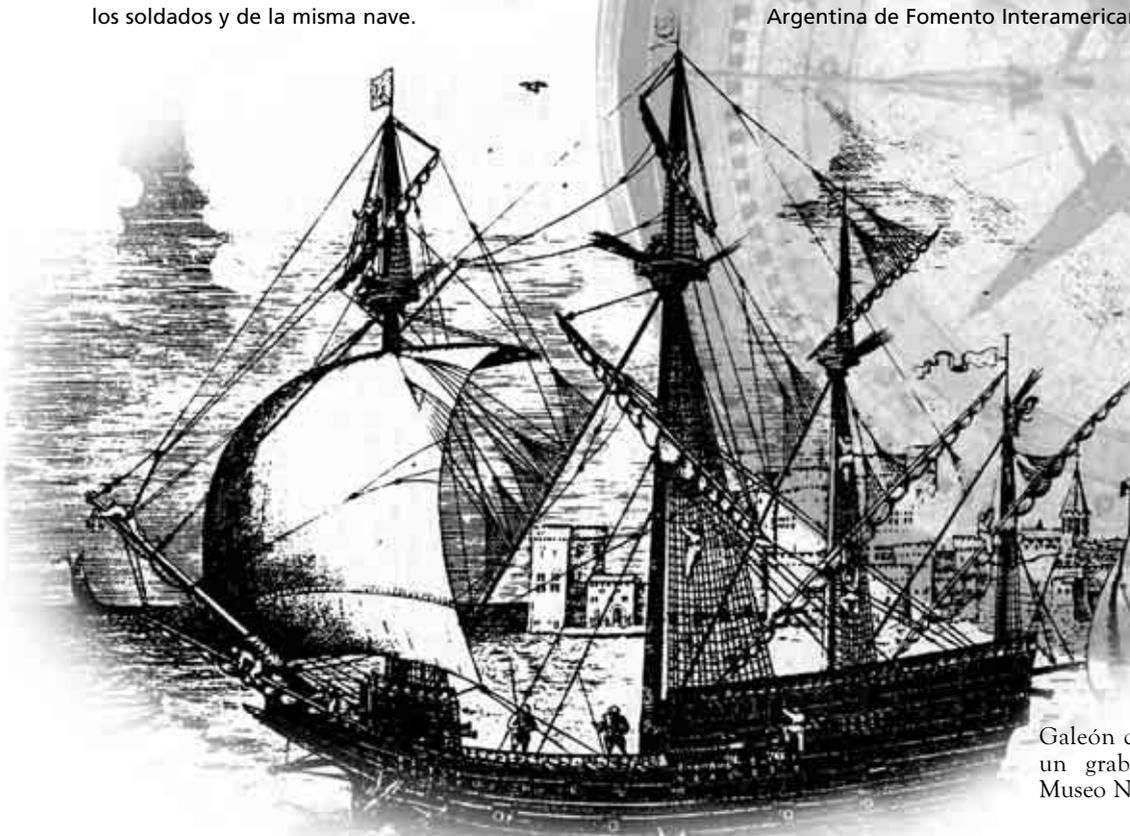
## Notas:

- <sup>1</sup> Melero, *La evolución y empleo...*, p.55.
- <sup>2</sup> Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), Madrid, Museo Naval, 1985., p. 255.
- <sup>3</sup> Escalante de Mendoza, *Itinerario...*, p. 255.
- <sup>4</sup> Escalante de Mendoza, *Itinerario...*, p. 255.
- <sup>5</sup> García de Palacio, *instrucción náutica...*, pp. 332-333.
- <sup>6</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, pp. 333-336.
- <sup>7</sup> Escalante de Mendoza, *Itinerario...*, p. 257.
- <sup>8</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p. 334.
- <sup>9</sup> Al respecto pueden compararse las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* (1793) con los tratados de navegación del siglo XVI.
- <sup>10</sup> Melero, *La evolución y empleo...*, p. 62.
- <sup>11</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p. 330.
- <sup>12</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p. 331.
- <sup>13</sup> Melero, *La evolución y empleo...*, pp. 62-63.
- <sup>14</sup> Barloar es el término que se emplea para decir que un navío se acerca a otro y poderlo dañar con armas de corto alcance.
- <sup>15</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p. 338-339.
- <sup>16</sup> Melero, *La evolución y empleo...*, p. 60.
- <sup>17</sup> Sánchez Reyes, "Zarpar bajo el cobijo divino...", p. 167.
- <sup>18</sup> Escalante de Mendoza, *Itinerario...*, p. 256.
- <sup>19</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p.343.
- <sup>20</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p.336.
- <sup>21</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, pp.336-337.
- <sup>22</sup> La jareta era una especie de red o telaraña hecha con hilos o madera y que se colocaba sobre el castillo de proa, abarcando de babor a estribor, es decir, de lado a lado, para protección de los soldados y de la misma nave.

- <sup>23</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, p. 333.
- <sup>24</sup> García de Palacio, *Instrucción náutica...*, pp.339-341.
- <sup>25</sup> Veitia Linage, *Norte de la Contratación*, Libro II, Cap. I, N. 43.
- <sup>26</sup> Haring, *Comercio y navegación...*, p. 300.

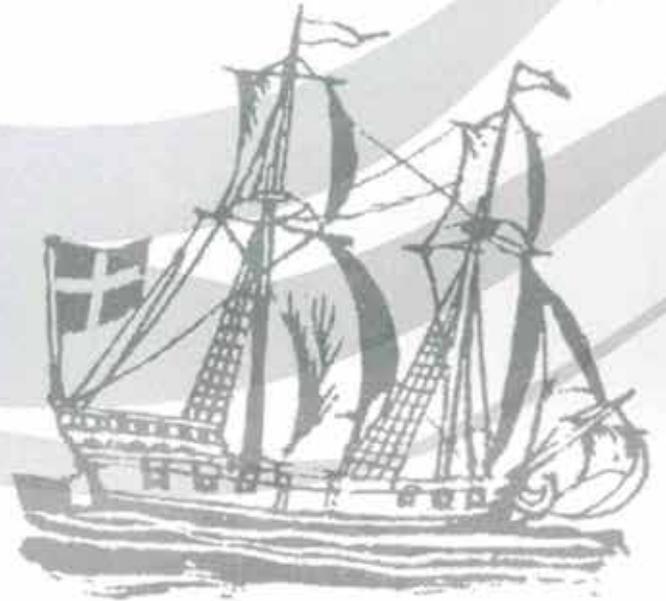
## Bibliografía

- Escalante de Mendoza, Juan de, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985.
- García de Palacio, Diego, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993.
- Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.
- Melero, María Jesús, *La evolución y empleo del armamento a bordo de los buques entre los siglos XVI al XIX*, en: *Militaria*, Revista Cultural Militar Núm. 5, Madrid, Edit. Complutense, 1993.
- Montero, Pablo, *Ulúa, puente intercontinental en el siglo XVII*, Mexico, Colección Historias de San Juan de Ulúa en la Historia, Vol. II, INAH, 1997.
- Ordenanzas Generales de La Armada Naval*, Madrid, Imprenta Real, 1793.
- Sánchez Reyes, Gabriela, "Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias", en: Flor Trejo Rivera (Coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, INAH, 2003.
- Solórzano y Pereyra, Juan de, *Política Indiana*, Madrid: Compañía Iberoamericana de publicaciones, 1930.
- Veitia Linage, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945.



Galeón de fines del siglo XVI según un grabado de Bruegel. Madrid, Museo Naval. © Navegación.

CARRACA



PATACHE

FRAGATA

