

APUNTES SOBRE PIRATERÍA Y EL ARRIBO DE JOHN HAWKINS Y FRANCIS DRAKE A SAN JUAN DE ULÚA

Transcripción: Dra. Arq. Sara E. Sanz Molina
Centro INAH Veracruz

El Instituto Nacional de Antropología e Historia, el Centro INAH Veracruz y el Museo Fuerte de San Juan de Ulúa rinden un sincero homenaje a la memoria de nuestro compañero y amigo el doctor en historia Pablo Rubén Montero Soria, quien con su colección de libros Historias de San Juan de Ulúa en la historia, quien con su pluma ágil nos llevó por los pasajes más relevantes de la historia de esta fortaleza, poniendo siempre énfasis en la piratería, tema que le apasionaba profundamente.

Este texto forma parte de algunos de los artículos escritos por Pablo Montero sobre la piratería y en especial sobre Sir John Hawkins y Francis Drake y su llegada al puerto de San Juan de Ulúa.¹

Si los cuentos que narran los marinos hablando de temporales y aventuras, de sus amores y sus odios de barcos, islas, perdidos Robinsones y bucaneros y enterrados tesoros y todas las viejas historias, contadas una vez más de la misma forma que siempre se contaron encantan todavía, como hicieron conmigo a los sensatos jóvenes de hoy bien. ¡Así sea!. Pero que yo pueda dormir el sueño eterno con todos mis piratas...²

Desde la visión de Pablo Montero el tema de la piratería está siempre presente en varias esferas desde la literatura, con personajes tan representativos como Lope de Vega (1562-1635), al recordar la expedición final de Francis Drake en la navegación hacia su muerte en Puerto Rico con el poema épico *La Dragontea* (1598), hasta la profusa producción de Emilio Salgari con *El Corsario negro*, entre otras que forman un conjunto de fuentes literarias que nos hablan de épocas y sus percepciones en el tema de la piratería.

Sin dejar de lado otras formas artísticas como la pintura, grabados, la cinematografía etcétera. Se trata decía Pa-

blo de imágenes, estereotipos, modelos, paisajes, valores, que históricamente impregnan el tema de piratería, montañas de ginebra, su música, los cables sacudidos en noches tormentosas, el rebramar de los vientos, en un escenario geográfico paradisíaco anclado en las azules aguas del Caribe. Relatos enmarcados por las blancas arenas, el arrullo del mar y sus playas coronadas



John Hawkins y Francis Drake.

Ilustración Sarah Lord.

¹ La información para este artículo ha sido tomada de textos escritos por el Dr. Pablo Rubén Montero Soria, entre ellos: *Investigación y Piratería* presentado en el XIV Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios del Caribe AMEC, 2007., y del libro *Imperios y Piratas* de editorial Porrúa, México, 2003. Nuestro agradecimiento a la Lic. Lizbeth Güemes del Olmo por su ayuda en la transcripción de los textos.

² Robert Louis Stevenson (1850-1894) Prefacio de "La Isla del Tesoro"

Para Pablo Montero era importante el estudio de la piratería y debía integrar diversas ópticas no sólo desde la investigación histórica, sino desde los aspectos antropológicos, geohistóricos, económicos, demográficos, lingüísticos, militares, jurídicos, aspectos del enorme aparato administrativo, todo ello con la intención de lograr una mayor aproximación al cuadro humano trabajado

de palmeras, con sabor de limón y travesía, con un poniente de sol y de sandía, cerrando con el claro y poéticamente enunciado de Robert Louis Stevenson cuando señala “todas las viejas historias, contadas una vez más de la misma forma que siempre se contaron”, para rematar en la simbólica y significativa alusión de José de Espronceda al “barco como tesoro, la ley de la fuerza y el viento, la libertad deificada con su única patria: la mar”.

Nos encontramos ante la construcción histórica de un concepto y una imagen que, aunque los autores atraviesen tiempos y lugares, haciéndonos navegar del siglo XVI al XX, de Estambul al Caribe, la clara impronta y sello del romanticismo que han impregnado el mundo de la piratería, no se ha desdibujado ni nos ha abandonado en los iniciales años del siglo XXI en el que la precepción inicialmente acuñada, continúa expresándose y plasmando el imaginario social, lo que se expresa por ejemplo en el impacto que expresiones artísticas contemporáneas como la cinematografía nos muestra en la producción del director Gore Verbinski con *La maldición del Perla Negra* en los *Piratas del Caribe*.

Pablo comenta que este halo romántico que envuelve a la piratería le ha dado una persistencia histórica unidireccional en cuanto al contenido de valores ideológicos, explicativos, morales y emocionales que enmarcan al personaje. Comparados con otros periodos pasados como el medievo o la colonia, los cuales persisten en determinadas regiones y sociedades.

Montero consideraba que la investigación histórica que se particulariza en el trabajo de casos específicos e incluso biográficos aportan a la comprensión de “el pirata”, para una apreciación y lectura histórica de “la piratería” debe ir acompañada de una multiplicidad de ópticas que permitan su aprehensión como un acontecer complejo multifactorial, con una amplia variedad de ribetes que requieren ser trabajados para su entendimiento.

Ubicando el fenómeno en el espacio, en la geografía que enmarca e impone lógicas naturales a sus movimientos, al escenario oceánico como plataforma de su quehacer, en la dominación del medio acuático por el hombre, en la historia de la navegación, de la embarcación como instrumento de combate y de guerra, en la evolución del armamento vinculado al mar, en los movimientos de personas, en los puertos y la conformación y paulatina construcción de rutas marítimas, todas ellas articuladas a sistemas comerciales terrestres mayores y a círculos regionales menores que claramente señalan que piratería y contrabando, trata de esclavos y otras actividades marítimas ilegales o semilegales, van nítida y necesariamente vinculadas e integradas al comercio.

Para Pablo Montero era importante el estudio de la piratería y debía integrar diversas ópticas no sólo desde la in-

vestigación histórica, sino desde los aspectos antropológicos, geohistóricos, económicos, demográficos, lingüísticos, militares, jurídicos, aspectos del enorme aparato administrativo, todo ello con la intención de lograr una mayor aproximación al cuadro humano trabajado, para que nos hable de sus hombres, de su lógica de funcionamiento y de sus temporalidades, de las explicaciones que cada momento atribuye a sus actores y participantes históricos.

Lo que significa trabajar sobre otras dos grandes vertientes temáticas: los estados y las ciudades, ya que encontraremos en todas las formas de piratería la participación fundamental dentro de su estructura, de centros urbanos vinculados a ella, porque el motor de las expediciones de piratería, como lo señala el mismo Braudel “...casi siempre, es obra de una ciudad que actúa por su cuenta, o, por lo menos al margen de un gran Estado”.³

Esta óptica de la infaltable presencia de la ciudad en vínculo al comercio y la piratería, es retomada por Antonio García de León en su ensayo como denomina a su texto *Contra viento y marea*, cuando realiza el planteamiento equivalente en el golfo y el Caribe, incorporando el contrabando, también identificado como comercio amigable o arribadas maliciosas, o el comercio de rescate, que siempre incluía negociaciones y acuerdos entre las partes, en ocasiones supuestamente en conflicto.

Y esa penetración del capitalismo comercial también lo vemos reflejado en las colonias, en el Veracruz y Campeche fortificados paulatinamente frente al asedio, así como a aspectos del comercio de cabotaje o del litoral costero integrado a los círculos interiores y al metal que permanece en la colonia, al comercio entre regiones de la misma Nueva España, o de los virreinos entre sí, legal en ocasiones e ilegal aunque existente a partir de su prohibición, pero que indudablemente constituía una realidad vinculada a las economías regionales en sustancial crecimiento en el siglo XVII independientemente de su impedimento o permiso.

La contraparte de este fenómeno de la piratería son para Pablo las fortificaciones como la respuesta defensiva del imperio. En América y de manera conjunta con las establecidas en las propias costas ibéricas, mediterráneas y en Canarias, así como en Asia a través del Pacífico, significaron el establecimiento de una estructura de fortalezas y presidios de custodia integrada al diseño del comercio en la conocida como la *Carrera de Indias* en la conexión atlántica de la península con América.

Serán estas la respuesta del gran imperio de la época, el español que edificó desde el norte del Magreb africano hasta las Antillas y el Pacífico un sistema defensivo que aún hoy está presente en las fortalezas y presidios. Se trató del inicio del fenómeno inicial de expansión capitalista (que hoy califican de globalización) en Europa al Asia, al África, al Índico y al continente americano.

Sobre el tema de John Hawkins y Francis Drake a su paso por la fortaleza de San Juan de Ulúa Pablo relata sobre un 16 de septiembre de 1568 cuando la expedición ingresó al puerto de San Juan de Ulúa por “...el Canal del Norte, único navegable en estaciones invernales desde fines de octubre hasta principios de mayo, dados los intensos y a veces huracanados vientos fríos provenientes del Ártico...”, la constitución arrecifal del área coralina y las corrientes existentes, no posibilitaban el ingreso por otros accesos sin el riesgo de encallar o naufragar, situaciones que se agravaban sustancialmente en momentos de tormentas, dado que las costas no permitían por sus características arrecifales zonas tranquilas para fondear.⁴

³ G Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Ed. FCE., 2 Volúmenes, 1981, México, Vol. 2, pp. 290-291.

⁴ Montero Soria, Pablo. (2003) *Imperios y Piratas* Editorial Porrúa, p. 263.

⁵ ARRONIZ, Othón. *La batalla naval de San Juan de Ulúa...* (Biblioteca de la Universidad Veracruzana) pp.29-31. Citando la relación escrita por John Hawkins, reproducida por Richard Hakluyt, *The first and second volumen of the principal navigations, voyage, traffiques and discoveries of the English Nation*. London, 1509.

El arribo de las seis naves inglesas a Ulúa no encontró resistencia dado que se esperaba la inmediata llegada de la flota castellana. En la misma venía como general a cargo Francisco de Luján y transportaba nada menos que a Martín Enríquez nuevo virrey, de tal modo que esta confusión posibilitó su ingreso sin ninguna resistencia; el relato del propio Hawkins lo expresa: "...el 16 de septiembre, entramos en el puerto de San Juan de Ulúa, y ante nuestra presencia, los españoles pensaron que éramos la flota española. Los oficiales principales del país vinieron a bordo, los que decepcionados de su expectación quedaron fuertemente abrumados. Pero inmediatamente que supieron que nuestra petición no consistía sino en provisiones, se sintieron reconfortados".⁵

El recurso del engaño utilizado por el inglés consistió también en recurrir a los códigos de aviso militares tradicionales para el ingreso al puerto novohispano, sin dudas con conocimientos de los mismos y con insignias españolas en las naves; esto es lo que nos dice el capitán y proveedor Antonio Delgadillo: "*Que el jueves pasado que se contaron diez y seis días de este presente mes de septiembre, en la tarde, estando este testigo en la Isla de San Juan de Ulúa aparecieron sobre el puerto las naos inglesas, las cuales tuvo por la flota de España. Ansí el testigo hizo quitar las pelotas a cinco piezas de artillería que S. Mgd. Tiene en el dicho puerto, que está a cargo de este testigo... a la cual respondieron en la capitana inglesa como se acostumbra a hacer en las naos de España y luego vino adonde el testigo estaba un batel en que dijo como las dichas naos eran corsarios*".

"Y queriendo aprovecharse de su artillería y gente que estaba en el puerto para ponerse en defensa, no le quedó hombre más que solo ocho personas y los artilleros se le huyeron todos en bateles a tierra firme".⁶

Por otro lado al día siguiente llegará la flota española con 13 navíos, Hawkins montó su artillería en la isla misma, pues "...se resolvió en mandar poner a punto y en sus carrillos la artillería en la isla, para que si la flota quería entrar en paz, fuese enhorabuena dándoles mantenimiento, y si no, que habían de pelear..."

La situación de la flota española era delicada, ya que además de llevar a bordo a la máxima autoridad colonial, transportaba el anualmente esperado cargamento de mercancías europeas; situación que según el reo Miles Philips habría ocasionado que Hawkins se encontrara "...muy perplejo, pensando que si impedía a la flota la entrada al puerto, cosa que con el favor de Dios podía hacer muy bien, la dicha flota se vería en gran peligro de naufragar y perderse con todas sus riquezas, que montaban 1,800,000 libras..."⁷ y más aún el fuerte arsenal que cargaba la flota española y le daba clara superioridad militar, no constituía ventaja suficiente dado que el canal de acceso era estrecho y la necesidad de ingreso era imperiosa pues, si se desencadenaba un norte la desbarataría contra la costa arrecifal, en versión de Hawkins.

En pésimas condiciones, con una nave seriamente averiada, problemas de agua, de alimentos y sobrecarga de hombres, desplazándose hacia el norte los ingleses llegaron a las costas de Pánuco, en donde Hawkins se vio obligado a abandonar a 104 hombres de su tripulación.

La contraparte de este fenómeno de la piratería son para Pablo las fortificaciones como la respuesta defensiva del imperio. En América y de manera conjunta con las establecidas en las propias costas ibéricas, mediterráneas y en Canarias, así como en Asia a través del Pacífico, significaron el establecimiento de una estructura de fortalezas y presidios de custodia integrada al diseño del comercio en la conocida como la Carrera de Indias en la conexión atlántica de la península con América.

Se realizaron intercambio de cartas, negociaciones, visitas, en una de las cuales Hawkins envió como emisario a Roberto Barata "...con cierto mensaje al virrey, y el virrey lo mandó prender..." la negociación culminó en un acuerdo en el que, previo intercambio de 12 rehenes por bando como seguros de cumplimiento, se permitió el 20 de septiembre la entrada de la flota española, amarrar y echar anclas "unos contra otros", a cambio Hawkins recibió seguridades de mantenimientos, mismos que pagaría. Todos estos acuerdos quedaron por escrito en un documento firmado y sellado por el virrey.

Tres días después, el 23 de septiembre, apoyado por contingentes llegados del continente, el virrey lanzó con un grupo de arcabuceros un exitoso ataque de ocho horas de duración; ante la ofensiva Francis Drake huyó con la *Judith* hacia la isla de Sacrificios y los resultados finales fueron catastróficos para los ingleses ya que la nave *Jesús of Lubeck* fue capturada con parte importante de su tripulación y fueron hundidas la *Ángel* y la *Swallow*, John Hawkins con apenas 180 de sus hombres, emprendió la huida en la última nave que le quedaba bajo control: la seriamente dañada con conatos de incendio *Minión*. Por su parte los españoles perdieron tres naves, dos de ellas hundidas y la tercera incendiada.

En las pésimas condiciones descritas, con una nave seriamente averiada, problemas de agua, de alimentos y sobrecarga de hombres, desplazándose hacia el norte los ingleses llegaron a las costas de Pánuco, en donde Hawkins se vio obligado a abandonar a 104 hombres de su tripulación.

El informe por parte de las autoridades españolas informando al rey sobre las actividades realizadas elaborado por Francisco de Luján, luego del exitoso combate y comunicando a Campeche y a La Habana, después de desechar una falsa información de que la flota inglesa en retirada estaban por Alvarado; por su parte desde México el virrey envía su informe "...de que habían dejado los ingleses sesenta o setenta y tantos hombres en tierra, y es ansí que por la necesidad que tenía de bastimentos los dejó: es la mas ruín de la gente que llevaba, éstos están en México con los demás que yo aprendí el día de la batalla".

Finalmente Pablo Montero siempre recalca el hecho de que los piratas ingleses aprehendidos y abandonados a su suerte por Hawkins, fueron enjuiciados por herejes "...porque entiendo que además de ser herejes, tuvieron gran atrevimiento en deservicio de vuestra majestad por todas las partes destas Indias e demás desto aunque Juan Aquines (John Hawkins) decía que había venido aquí con tiempo forzoso, sin ser en su mano poder hacer otra cosa, parece al contrario..."⁸ se trataba

⁶ ARRONIZ, Othón, op. cit., p.73.

⁷ Doc. donde se refiere cómo y cuándo nos partimos de la costa de África; nuestra llegada a Indias occidentales, nuestro comercio allá y, por último, la gran crueldad que los españoles usaron contra nosotros por orden y disposición del virrey, faltando a la palabra dada y tratando de hacernos caer en la trampa. Miles Philips. Transcripto en el libro: Cien Viajeros en Veracruz Tomo I.p.70.

⁸ Archivo General del Indias (A.G.I) Papeles de Simancas. Est. 59, caja4, leg. 3 (libro de cartas)

Pablo Montero siempre recalca el hecho de que los piratas ingleses aprehendidos y abandonados a su suerte por Hawkins, fueron enjuiciados por herejes.

de los apresados en Campeche, a los que hay que sumar los capturados durante el combate en San Juan de Ulúa.

Por su parte el general Luján informa al rey que con la artillería dejada por Hawkins ha fortalecido Ulúa, gracias a la victoria obtenida en la batalla, afirmando "...tengo repartida toda el artillería en la tierra e en las naos, a las dos entradas del puerto, e ansí estoy seguro que nadie entrará bien en él mientras aquí estuviere la flota e para lo de adelante yo he advertido al visorrey de lo que me parece conveniente... que se ponga en el muelle a la parte de tierra firme tres piezas gruesas destas que se tomaron, las cuales serían bastantes a echar a fondo todas las naos que se amarrasen en el puerto..."

Y agregó que la flota de 11 naves que se preparaban para el regreso en marzo de 1569, gracias a un acuerdo negociado con el virrey estarían "...lo más a punto de guerra... bien aderezadas por tener el artillería del inglés que me ha dicho el virrey que me dará para la vuelta, atento que no puede servir aquí de nada e se perderá en pocos días por ser hierro".

Se sabe por el informe de Juan de Ubilla segundo oficial a cargo de la flota quien hace la relación del armamento confiscado a los ingleses, que los cañones eran de bronce, detallando el armamento nave por nave: medias culebrinas, culebrinas, cañones pedreros, falconetes, barriles de pólvora, pasamuros y distintas piezas, todas ellas con descripción de pesos y tamaños en medidas inglesas y sus equivalencias castellanas, tipo de materiales, año de fabricación, entre otros datos, señalando también que el mismo virrey se hizo cargo de lo obtenido.

La documentación indica que además de posibilitar artillar las instalaciones, la batalla motivó y produjo el inicio de tareas de fortificación del puerto, así en 1570 a un año de los sucesos, al llegar a Ulúa como general de la flota, Cristóbal de Eraso informaba que "... avisé al virrey y le envíe la carta de vuestra majestad y ...yo estaba esperando la orden qué me diese para poner por obra el modelo y traza que traía, aunque para esto falta la sillería y cantería que menester para fundar esta obra... hemos enviado a Campeche a ver la cantería que allí hay, y así entretanto yo me ando ocupando en acabar este baluarte lo que estaba comenzado para dejalle puesta artillería y en defensa, y asimismo el lienzo de la muralla acabada... y si hallamos cantería para dejar comenzado otro baluarte, hacerlo he con toda la brevedad a mi posible, ...que conviene enviar aquí persona que deste particular tenga cuidado porque de otra manera esta fortificación nunca se acabará".



Pablo Rubén Montero Soria (1954 - 2015)
Foto Sinuhé Medina Bernal